İMEAK
Deniz Ticaret
Odası'nın
resmi yayınıdır.

Deniz Ticareti

DERGİ KURULUŞ: 1984

KASIM / 2024

SAVARONA YATI

UZMAR
ALSANCAK 20
80 TON BP
ASD TUG
LİMANLARDA EMNİYET
BİZE EMANET
WWW.UZMAR.COM.TR

Denizcilik Sektöründe 20 Yıldır Sizlerleyiz...

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@berkgumrukleme.com
www.berkgumrukleme.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

CRS IRCLASS KR TÜRK LOYDU PRS RINA CCS DNV Lloyd's Register ClassNK BUREAU VERITAS

GEMİ SACI, DUBLEKS GEMİ SACI (PASLANMAZ), HOLLANDA PROFİLİ

Grade A, Grade B, Grade D, Grade E, Grade F

AH32, DH32, EH32, AH36, DH36, EH36, DH40, EH40, FH32, F36, FH40

Yeni inşa projelerinde Avrupa, Doğu Bloğu, Uzakdoğu ürünleriyle;

kaliteli ve hızlı teslimat...

info@urkmezsacdemir.com - satis@urkmezsacdemir.com - disticaret@urkmezsacdemir.com

Yayla Mah. Piri Reis Cad. No. 91 34944 Tuzla - İSTANBUL | T.+90 216 494 20 00-01 / +90 530 505 24 56

www.urkmezsacdemir.com

MCE KARGO

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

www.MCEKARGO.com

ALL YOU NEED for YOUR ENGINE

ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification

btmteknik.com.tr

BTMteknik
Diesel & Gas Engines

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.
Giptaş Gemi Yan Sanayi Sitesi D Blok No:14
Tuzla - Istanbul / Türkiye

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

MERKEZ
Aydıntepe Mh. D-100 Karayolu Cad. No:14G Tuzla - Istanbul / Türkiye
info@btmteknik.com.tr +90 216 447 31 91 +90 216 447 31 93
/ btmteknik

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

ANGLO BELGIAN CORPORATION · MOTEURS Baudouin · WEICHAI · Solé ADVANCE · masson · FINNOY · VEGA POWERGEN · Carrier

Explo Mar · PARSUN · COX · BTM BOAT · D-I · MEE WOO INDUSTRIAL CO. · ADVANCE · RIGAS DIZELIS

HS MARINE · Machine- & Lierenfabriek C.Kraaijeveld b.v. · DURAMAX MARINE · Logan Clutch Corporation · VDL · BIOSEA · SJMATEK · FADA GEARBOX

HENCO · Victaulic · Clorius CONTROLS · VSH · fiberdur · ARADEX · BALLARD · TIO B.V.

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.

+90 216 447 31 91

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

www.btmco.com.tr

info@btmco.com.tr

DenizTicareti

Yıl 40

KASIM 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 Salıpazarı 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 KALENDEROĞLU
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

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

M. ZİYA KALKAVAN

ERCAN YOLGİDEN

2010 Fotoğraf Yarışması'nda DTO'nun eserini satın aldığı fotoğrafçılar arasında yer alıyor.

DTO KASIM 2024 ic#.indd 6 1.11.2024 17:01

"Güçlü Yönümüz" Sizin Memnuniyetiniz

MARİN RÖMORKÖR & KILAVUZLUK
MARIN TUG & PILOT

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.

CALL US
7/24
+90(533)
818 9360

www.marintug.com

Geminizin Enerji İhtiyacı!
Primegen
PRIMEGEN
Kesintisiz güç, kesintisiz enerji
KİRALIK
JENERATÖR
www.primegen.com.tr
PRIMEGEN
Kesintisiz güç, kesintisiz enerji
/primegen

YÖNÜMÜZ SİZSİNİZ

Medkon APP Download

İÇİNDEKİLER

18
MECLİS
MECLİS TOPLANTISINDA TAMER KIRAN TÜRKİYE VE DÜNYA EKONOMİSİNİ DEĞERLENDİRDİ

38
ODADAN HABERLER
PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ 2024-2025 AKADEMİK YILI AÇILIŞ TÖRENİ YAPILDI

14
TAMER KIRAN
İSTİKLAL VE İSTİKBALİMİZİ KORUMAK İÇİN GÜÇLÜ BİR SAVUNMA SANAYİSİNE MECBURUZ

62
GÜNDEM
ATATÜRK'Ü ANMAK VE ANLAMAK: 10 KASIM

64
YEŞİL DÖNÜŞÜM ZİRVESİ
İMEAK DTO'DAN DENİZCİLİKTE YEŞİL DÖNÜŞÜM ZİRVESİ

74
DENİZCİLİK EĞİTİMİ
TEOMAN MUSTAFA AKYOL DTO EĞİTİM VE İSTİHDAM KOMİSYONU BAŞKANI

76
P&I SİGORTA
HİLMİ BERK ILGAZ – LOCKTON OMNI

80
SÖYLEŞİ
HAKAN KARACA DİTAŞ DENİZCİLİK GENEL MÜDÜRÜ

106
LOJİSTİK
BİLGEHAN ENGİN UTİKAD YÖNETİM KURULU BAŞKANI

108
BUNKER
DENİZCİLİKTE SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK: TÜRKİYE BİYOYAKITLARLA TANIŞIYOR

FAALİYET RAPORU 32
ODADAN HABERLER 36
ŞUBELERİMİZDEN 56
SEKTÖRDEN HABERLER 84
DTO AB BÜLTENİ 110
GEMİ TUTULMALARI 114
S&P 116
YÜK İSTATİSTİKLERİ 120
ISTFIX ANALİZ 122
HURDA RAPORU 124

esko marine

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

JOINTTOP

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

| esko.marine
| www.eskomarine.com.tr
marine@eskomarine.com.tr

Bizi Takip Et!

Mikron BOYA

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

We're with you for the journey

Ballast Water Treatment Systems | CompactClean

DESMI's CompactClean Ballast Water Management & Treatment Systems offer high quality, compliant performance anywhere in the world – even in extremely dirty and challenging water conditions. Our systems are are approved for operation in waters regulated by IMO and USCG.

We help you operate more efficiently and reliably, enabling your ambitions for performance, compliance, and growth whilst helping you reduce your climate impact.

Together we can make a difference, whatever the future holds. Because we, like you, are here to **make life flow**.

DOP

DOP DANISMA ORGANIZASYON PAZARLAMA
Aydintepe Mh. Harmandali Sk. No:26/D Tuzla
34947 ISTANBUL-TURKEY
Tel: +90 216 494 0920, **E-mail:** info@dopltd.com

www.desmi.com

DESMI

Make life flow

İstiklal ve istikbalimizi korumak için güçlü bir savunma sanayisine mecburuz

TAMER KIRAN
İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı

Ekim ayını maalesef milletçe derinden sarsıldığımız kalleşçe bir saldırıyla tamamladık. Savunma sanayimizin kalbi Ankara Kahramankazan'daki Türk Havacılık ve Uzay Sanayii A.Ş. (TUSAŞ) tesislerine bölücü terör örgütü mensuplarınca düzenlenen hain saldırıda 5 canımızı şehit verdik. Şehitlerimize Allah'tan rahmet, yaralılarımıza acil şifalar diliyorum. Yüce Rabbimden, ülkemizi, milletimizi menfur saldırılardan her daim korumasını niyaz ediyorum.

Yerli ve milli savunma sanayimizin son dönemde elde ettiği başarılar, Türkiye'yi dünyada bu alanda söz sahibi ülke konumuna yükseltmiştir. Bu başarıdan rahatsızlık duyanların tezgahlamaya çalıştıkları kirli oyunları boşa çıkartmak milletçe görevimiz olmalıdır.

Geçmişe baktığımızda Cumhuriyetimizin kuruluşundan itibaren Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün çabalarıyla savunma sanayimizin temellerini attığımızı görüyoruz. Kıbrıs Barış Harekâtı ve sonrasında uygulanan ambargolar, kendi savunma sanayimizi kurmanın ne kadar hayati olduğunu bize çok iyi gösterdi. Geldiğimiz noktada çabalarımızın semeresini almanın mutluluğunu yaşıyoruz. Bugün özel sektör ve devletimize ait çok sayıda firmamızın ürettiği savaş uçağı, helikopter, savaş gemileri başta olmak üzere hava ve deniz platformları, savaş mühimmatları, füze uygulamalarında yerlilik oranları hızla yükseliyor ve üretimlerimiz dünya çapında büyük ilgi görüyor.

Denizcilik sektörümüzün de bu başarıların önemli bir parçası olmasının haklı gururunu yaşıyoruz. Özellikle MİLGEM projesinde elde edilen başarıların ardından artık askeri amaçlı gemi inşa projelerinin yapımını daha yüksek bir yerli katkı oranı ile gerçekleştiriyoruz. Bu proje ile Türkiye ilk defa bir askeri geminin tasarımını milli olarak gerçekleştirmiş, böylelikle gemi tasarımı, tekne inşası ile sistem entegrasyonunda dışa bağımlılık azaltılmıştır. Askeri tersaneler ile özel sektördeki gemi tasarım, inşa imkânları ve kabiliyetlerinin entegrasyonu suretiyle özel sektörün harp gemisi inşası alanında gerekli bilgi birikimi, tecrübe ve altyapı ile donatılması sağlanmıştır. Yine Türkiye'nin ilk yerli ve milli Çok Maksatlı Amfibi Hücum Gemisi TCG Anadolu Deniz Kuvvetlerimizin envanterine dahil edilmiştir. Yeni tip denizaltı projesi, Türk tipi hücumbot projesi ve insansız deniz araçları projeleri ile Deniz Kuvvetlerimiz envanterine yeni platformların katılması çalışmaları süratle devam etmektedir. Dünya üzerinde askeri deniz kuvveti olduğu bilinen yaklaşık 162 ülke bulunmaktadır. Ülkemiz hali hazırda bir savaş gemisini tasarlayan, inşa eden, proje ve inşa kontrolünü ve idamesini gerçekleştiren 10 ülke arasında yer almaktadır.

İstanbul'da, 22-26 Ekim tarihleri arasında düzenlenen, yerli ve millî savunma sanayi ürünlerimizin dünyaya tanıtıldığı SAHA EXPO Fuarı da savunma sanayinde kat ettiğimiz mesafeyi ortaya koyan önemli bir organizasyon oldu. Odamız üyelerinin de aralarında yer aldığı firmalarımızın üretimlerini bizzat yerinde görmekten gurur duyduk, göğsümüz kabardı.

Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün ifade ettiği, dış politikamızın temel dayanağı olan "Yurtta Sulh Cihanda Sulh" ilkesine kuşkusuz sıkı sıkıya bağlıyız. Hiçbir komşumuzun bir karış toprağında gözümüz yok. Ancak bulunduğumuz coğrafya başta olmak üzere dünya hızla büyük bir savaş ortamına giderken, barışı korumanın mutlak şartının, ibretlik "Hazır ol cenge eğer istersen sulh-u salah" sözünden geçtiğini de aklımızdan çıkarmamız gerektiğini düşünüyorum. Ülke olarak istiklalimizi ve istikbalimizi korumak için güçlü bir savunma sanayine sahip olmak mecburiyetindeyiz.

Ekim ayında İstanbul yerli, yabancı denizcilik camiasını bir araya getiren uluslararası toplantılara ev sahipliği yaptı. İstanbul'da ilk kez gerçekleşen Japonya Merkezli Aktif Gemi İnşa Uzmanları Federasyonu Asef'in 15. Forumu, Shipping Route İstanbul 2024 toplantılarının yanı sıra "Turkish – British Shipping Forum" da Odamız ev sahipliğinde gerçekleştirildi. Her 3 toplantıda küresel denizcilik sektörünü çok yakından ilgilendiren konular ele alındı. Malum, küresel ısınma sorunu nedeniyle uygulamaya konulan ağır regülasyonlar, buna bağlı yeni gemi inşa ve yeni yakıtların kullanımı ve tüm bunların finansmanı sektörümüzün karşısındaki en önemli konular… Bu nedenle bu konularda son gelişmelerin ele alındığı, değerlendirme ve yorumlara imkan sağlayan bu tür organizasyonları çok önemli bulduğumu belirtmek istiyorum.

Önemli bir gelişme de Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızca, ülkemiz deniz egemenlik ve yetki alanlarında bulunan gemilere verilen kılavuzluk, römorkörcülük ve palamar hizmetlerine yönelik hazırlanan "Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Hakkında Yönetmelik Taslağı"na ilişkin Odamız görüşleri de talep edilmiştir. Bahse konu Taslak Yönetmelik bir sirküler ile duyurulmuştur. Denizcilik ile ilgili STK'lar ve firmalardan gelen görüş, öneri, teklif ve değerlendirmelerin yanı sıra Odamızın 14 maddedeki öneri ve teklifleri de Denizcilik Genel Müdürlüğümüze iletilmiştir.

Kasım ayında İstiklal Mücadelemizin Başkomutanı, Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ü, aramızdan ayrılışının 86. yıl dönümünde yad ediyoruz. Dost düşman tüm milletlerin takdirini kazanmış büyük bir asker ve devlet adamı olan Gazi Mustafa Kemal Atatürk, 57 yıllık hayatını, ülkemizi muasır medeniyetler üzerine çıkarma hedefine adamıştır. Sonsuza kadar gönlümüzde yaşayacak Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ü bir kez daha saygı, minnet ve rahmetle anıyorum. Kalın sağlıcakla…

DTO KASIM 2024 ic#.indd 14 1.11.2024 17:01

Genç, güçlü ve çevreye duyarlı filosuyla
Römorkörcülük ve Kılavuzluk Hizmetlerinde
50 YILA YAKLAŞAN
SANMAR DENEYİMİ
sanmar.com.tr
NO SMOKING
SAFETY FIRST
SANMAR

Excellent Service Needs Excellent Team of Optima Power...

OPTIMA POWER

For more info
Scan here !

CERTIFIED ISO 9001 BUREAU VERITAS
CERTIFIED ISO 10002 BUREAU VERITAS
CERTIFIED ISO 14001 BUREAU VERITAS
CERTIFIED ISO 45001 BUREAU VERITAS

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.

+90 216 494 16 11
info@optimapwr.com
technic@optimapwr.com
Aydıntepe Mah. Sahil Bulvarı, Optima, No: 124 Tuzla/İstanbul | TR

PRO 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	YORK		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

PROOPTIMA POWER SOLUTIONS

EKİM AYI MECLİS TOPLANTISINDA TAMER KIRAN TÜRKİYE VE DÜNYA EKONOMİSİNİ DEĞERLENDİRDİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Ekim Ayı Meclis Toplantısı, 3 Ekim Perşembe günü yapıldı. Gemi Alım-Satım Brokeri Uluç Kedme'nin "Navlun ve Gemi Alım Satım Piyasaları" başlıklı bir sunum gerçekleştirdiği toplantıda, Sürdürülebilirlik Komisyonu Başkanı Serdar Akdemir de Denizcilikte Yeşil Dönüşüm Zirvesi'ni Meclisle paylaştı.

KAŞİF KALKAVAN - BAŞARAN BAYRAK - EMİN EMİNOĞLU

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın (DTO) Ekim ayı Meclis Toplantısı, 3 Ekim Perşembe günü, DTO Meclis Salonu'nda yapıldı. İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Başaran Bayrak'ın başkanlık ettiği toplantıda önce vefat haberleri okundu ve başsağlığı dilendi. İMEAK DTO Meclis Kâtibi Kâşif Kalkavan şu isimleri okudu: "Odamız üyesi Mete Ergün Vapur Acentesi ve Nakliyat Acentesi AŞ sahibi, odamız Tekirdağ eski temsilcisi Mete Ergün; odamızın eski genel sekreteri ve yönetim kurulu üyelerinden DB Deniz Nakliyatı ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri yönetim kurulu başkanlıkları yapmış olan Kaptan Muzaffer Akkaya vefat etmişlerdir. Merhumlara Allah'tan rahmet, kederli ailelerine odamız ve camiamız adına başsağlığı dileriz."

Gündemin ilk maddesi 05.09.2024 tarih ve 24 sayılı toplantı zabıtlarını görüşülmesi ve onaylanmasıydı. Adreslere gönderilen toplantı zabıtları oy birliğiyle onaylandı.

Gündemin ikinci maddesi 2024 Ağustos ayı fasıllar arası aktarım talebinin görüşülmesi ve onaylanmasıydı. İMEAK DTO Hesapları İnceleme Komisyonu Başkanı Aygün Özgen'in okuduğu fasıllar arası aktarım talebi oy birliğiyle onaylandı. Gündemin üçüncü maddesi ağustos ayı mizanının görüşülmesi ve onaylanmasıydı. Yine Özgen'in okuduğu mizan oy birliğiyle onaylandı. Gündemin dördüncü maddesi olan DTO Yönetim Kurulu'nun eylül ayı faaliyetlerinin videolu

DTO KASIM 2024 ic#.indd 18 1.11.2024 17:01

Ön sıra soldan sağa: Tamer Kıran (YK Başkanı), Recep Düzgit (YK Bşk. Yrd.), Adnan Naiboğlu (YK Bşk. Yrd.), Timur Taylan Kalkavan (YK Sayman Üyesi), Burak Akartaş (YK Üyesi)
Arka sıra soldan sağa: Kemal Barış Dillioğlu (YK Üyesi), Ahmet Can Bozkurt (YK Üyesi), Serdar Akdemir (YK Yedek Üye), Mustafa Aslan (YK Yedek Üye), Ümit Sandıkçı (YK Yedek Üye), Semih Dinçel (YK Yedek Üye)

TAMER KIRAN

sunumunun ardından, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran kürsüye gelerek konuşmasını yaptı.

TAMER KIRAN: "MEVCUT VERİLER KÜRESEL EKONOMİDE DURGUNLUĞA İŞARET ETMİYOR"

Konuşmasına dünya ve Türkiye ekonomisine dair genel bir çerçeve çizerek başlayan Kıran, uluslararası ekonomi kuruluşlarının mevcut gelişmeleri çok daha fazla değerlendirdiği ve ekonomilere olası yansımalarını daha fazla tartıştığı bir ortamda herkesin yönünü bulmaya çalıştığını, ancak mevcut verilerin küresel ekonomide bir durgunluk ya da resesyona işaret etmediğini belirtti. Kıran; "Çin ekonomisinin yavaşlaması dışında genel anlamda küresel ekonominin bu yıl %3 civarında büyüme dinamiği devam ediyor. Amerika ekonomisindeki yavaşlama beklentilerine rağmen son veriler orada da %3 civarında bir büyüme eğiliminin sürdüğünü gösteriyor. Bununla birlikte bu yılın ikinci yarısında küresel büyüme kompozisyonunda bir değişimin ortaya çıkmaya başladığını görüyoruz. Yılın ilk altı ayında toparlanan ve büyüme eğilimine giren imalat sanayi üretimi yılın ikinci yarısında düşme eğilimi göstermeye başladı. Buna karşın hizmet sektörleri Kuzey Yarımkürede yaşanan yaz mevsiminin etkisiyle güçlü büyüme ivmesini devam ettirdi. Ekonomilerin ağırlıklı olarak hizmet sektörlerinden oluşması nedeniyle küresel ekonomide de büyüme dinamikleri buna paralel olarak sürüyor. İmalat sanayindeki gerilemenin de etkisiyle faiz indirim süreçlerine devam eden büyük merkez bankalarına Amerika Merkez Bankası FED de beklenenden yüksek bir oranda, 50 baz puanlık bir faiz indirimi ile katıldı" şeklinde konuştu.

Başkan Tamer Kıran; "Bu gelişmelerin etkisiyle olası yavaşlamanın çok uzun sürmemesi, gelecek yılın başlarından itibaren imalat sanayilerinin de katkısıyla küresel büyümenin tekrar toparlanması ağırlıklı senaryo olarak önümüzde durmaktadır. Sonuç olarak temel dinamikler 2025 yılına girerken küresel ekonominin büyüme açısından olumlu bir çerçevede olabileceğini gösteriyor. Bununla birlikte bahsettiğimiz jeopolitik risklerin dünya ekonomisinde arz yönlü şoklar yaratarak bu senaryoyu elbette tersine çevirme riski devam ediyor" dedi. Küresel ekonomide jeopolitik risklerin nasıl seyredebileceğine dair önemli bir belirleyenin de Amerika'daki seçimler ve sonrasında yaşanacak gelişmeler olacağının altını çizen Kıran, Amerika'da yeni başkanın göreve başlayacağı ocak ayı sonuna kadar, hatta sonrasındaki üç aylık süreç bitene kadar jeopolitik risklerle ilgili tartışmaların devam edeceğini söyleyerek, "Uluslararası kuruluşlardan gelen son raporlar da makroekonomik görünme ilişkin bahsettiğimiz bu çerçeveyi destekliyor. Geçtiğimiz hafta OECD'nin yayınladığı rapora göre küresel ekonominin bu yıl ve gelecek yıl %3,2 büyümesi öngörülüyor. Yine aynı rapora göre bu yıl %0,7 büyümesi beklenen Euro Bölgesi'nin gelecek yıl %1,3 büyümesi öngörülüyor. En büyük ihracat pazarımız olan Euro Bölgesi'nin büyüme beklentisindeki artış bizim ekonomimiz için tabii ki olumlu bir sinyal. Çin'in büyümesi ise bu yıl yüzde 4.9, gelecek yıl yüzde 4,5 olarak öngörülüyor. Bizim açımızdan önemli ve çarpıcı diğer bir beklenti bu yıl %3 büyümesi beklenen Rusya'nın gelecek yıl %1,1'e kadar düşecek olmasının öngörülmesi. Türkiye ekonomisi için OECD'nin bu yılki büyüme tahmini %3,2, gelecek yıl için %3,1 olarak hesaplanıyor" şeklinde konuştu.

"ENFLASYONLA MÜCADELEDE ÜRETİMİ DESTEKLEYECEK ADIMLARA İHTİYAÇ ARTTI"

Kıran ülkemizde büyüme oranlarındaki yavaşlamanın daha fazla hissedildiği

DTO KASIM 2024 ic#.indd 19 1.11.2024 17:01

bir sürece girdiğimizi kaydederek, rekabet gücündeki zayıflığa bağlı olarak ihracatta yaşanan sıkıntıların yanına iç talep yavaşlaması da eklenince sanayi üretimdeki gerilemenin çok daha güçlü bir boyuta geldiğini vurguladı ve şöyle devam etti: "Bu çerçevede, enflasyonla mücadelede ortaya çıkan sıkıntıları hafifletmeye yönelik ve özellikle üretimi destekleyebilecek ekonomi politikası adımlarına ihtiyaç artmış görünüyor.

Merkez Bankası ve BDDK'nın son dönemde artan kredi kartı borç ödemelerindeki sıkıntılara yönelik olarak yeni bir yapılandırma sürecini başlatması, benzer adımların önümüzdeki süreçte de gelme ihtimalini arttırıyor. Enflasyon ile mücadelede olumlu gelişmeleri de elbette izliyoruz. Hâlâ çok yüksek olmakla birlikte düşme eğilimine giren yıllık enflasyonun yıllık bazda %50'nin altına geldiğini, Merkez Bankası'nın rezervlerinin 160 milyar dolarlara yaklaştığını, cari işlemler açığının Gayrisafi Yurtiçi Hasıla'ya oranının %2'lere inmeye başladığını gözlemliyoruz. Bununla birlikte, bahsettiğimiz büyüme ve bunun yarattığı sıkıntıları gidermeye yönelik tamamlayıcı politikalara olan ihtiyaç da ciddi biçimde artmış görünüyor."

"TÜRKİYE, EN FAZLA FİLOYA SAHIP ÜLKELER ARASINDA 11'İNCİ SIRAYA YÜKSELDİ"

Tamer Kıran, denizcilik sektörünü değerlendirirken, Türkiye'nin, en fazla filoya sahip ülkeler arasında 11'inci sıraya yükselerek ilk 10'da yer alma hedefine bir adım daha yaklaştığını söyledi. Kıran; "2023 yılında 12'nci sırada yer alan ülkemiz, 1 Temmuz 2024 itibarıyla 1000 GT ve üzeri gemiler baz alındığında, DWT bazında en fazla filoya sahip ülkeler arasında 2.048 adet gemi ve 51 milyon 923 bin DWT kapasite ile 11'inci sıraya yükseldi. 2018 yılından bu yana birçok konuşmamda, yazılı basın röportajlarında, 30 milyon DWT olan Türk sahipli taşımacılık filomuzun, 50 milyon DWT'u aşması ve dünyanın ilk 10 ülkesi arasında yer alması hedefimizi dile getirmiştim. Hamdolsun, bunu tonaj olarak başardık, ilk 10 arasına girmeye de 1 sıra kaldı" dedi.

DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, "Denizcilik piyasalarına baktığımızda, Kızıldeniz'de yaşanan aksaklıklar küresel deniz yolu taşımacılığının odak noktası olmaya devam ediyor. Ağustos ayında Aden Körfezi'ne gelen gemilerin toplam tonajı 2023 Aralık ayının ilk yarısı seviyelerine göre %73 azalmış durumda. Kızıldeniz'deki aksaklıkların devam edeceği beklentisiyle küresel deniz yolu taşımacılığında, bu rota uzamasından dolayı ton mil bazında yıllık %6 artış öngörülüyor. Yılbaşından beri güçlü bir görünüm sergileyen konteyner taşımacılığının Kızıldeniz'deki bu sorunlar nedeniyle TEU bazında yıllık %5.2 büyüyerek yılı güçlü tamamlayacağı bekleniyor. Küresel petrol ticareti içinde yine 2024 yılında ton mil bazında %4.3'lük bir artış beklenirken yine malumunuz olacağı gibi bunun Kızıldeniz'deki hadiseler sebebiyle rota uzamasından kaynaklandığı görülüyor" şeklinde konuştu.

Eylül ayı sonunda Türkiye Odalar Borsalar Birliği Yönetim Kurulu toplantısının Merkez Bankası Başkanı Fatih Karahan ve ekibinin katılımıyla Deniz Ticaret Odası ev sahipliğinde yapıldığını; bu sayede reel sektörün sıkıntılarını dile getirme ve öneriler iletme fırsatı bulduklarını belirten Kıran, özellikle gemi inşa ve yan sanayinde kur baskısı nedeniyle yaşanan yeni sipariş alamama ve tamir bakımlarda rekabetçi olamama konularını örnekler vererek aktardığını söyledi. Tamer Kıran şöyle devam etti: "Karşılıklı görüş alışverişinde bulunduğumuz, verimli ve faydalı bir toplantı oldu. Ancak 'Ne izlenim edindim?' diye soracak olursanız, benim edindiğim izlenim bu politikanın en azından enflasyonla mücadelede başarıya ulaşıldı kararı verilene kadar devam edeceği yönünde oldu. Yaklaşık iki saat süren bir toplantının sonucunda yaptığımız değerlendirmede aslında diğer başkanlarımızın da üç aşağı beş yukarı görüşleri benzer; bu politika enflasyon tamamen kontrol altına alındı denene kadar gidecek gibi gözüküyor. 23 Eylül Pazartesi günü de Ankara'da önemli toplantılara iştirak ettim. Ulaştırma ve Altyapı Bakanımız Sayın Abdülkadir Uraloğlu'nun katılımıyla AB müktesebatına uyum sürecinde Türkiye'nin ulaştırma mevzuatı analizi ATLAS Projesi'nin kapanış töreni yapıldı. ATLAS Projesi ulaştırma mevzuatımızı bütün yönleriyle kapsayan ve AB

DTO KASIM 2024 ic#.indd 20 1.11.2024 17:02

mevzuatıyla uyumlu hale getirmeyi amaçlayan bir çalışma. Geldiğimiz noktada Türk mevzuatının AB'ye uyum çalışmalarına yönelik strateji ve hedefler belirlendi. Bundan sonra ulaştırma mevzuatlarına uyum çalışmalarımız başlayacak; bu çalışmalara da DTO olarak elimizden geldiğince katkı vereceğiz. Aynı gün Türkiye Odalar Borsalar Birliği'nce düzenlenen İş Dünyası İstişare Toplantısı'nda ise oda ve borsaların yönetim kurulu başkanları, Türkiye sektör meclisleri başkanları ile Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı Prof. Dr. Vedat Işıkhan ile bir araya geldik. Toplantıda iş dünyasının çalışma hayatına ilişkin bütün sorunları çözüm önerileriyle birlikte Sayın Bakan'a aktarıldı. Bu toplantıda konuşma yapan TOBB Denizlik Sektör Meclisi Başkanı Recep Düzgit de, 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nun güncellenmesi ve Türk Bayraklı gemilerde yabancı personel çalıştırılması konusunda yaşadığımız sorunları Sayın Bakan ve ekibine iletme imkânı buldu."

"EYLÜL AYINDA SEKTÖRÜMÜZÜ YAKINDAN İLGİLENDİREN GELİŞMELER YAŞANDI"

Tamer Kıran, eylül ayında denizcilik sektörünü yakından ilgilendiren gelişmeler yaşandığını, Denizcilik Genel Müdürlüğü'nün önemli bir talimat yayımladığını ifade etti. Kıran; "Gemilerin Balast Suyu Yönetimi Sözleşmesi uygunluğuna yönelik olarak yayınlanan talimatla limanlarımıza uğrak yapan ve D2 standardını karşılamayan gemilere yönelik Uluslararası Balast Suyu Yönetimi Sertifikası düzenlenip düzenlenmediği artık kontrol edilecek. Talimatta standardı sağlamadığı tespit edilen gemilerde denetim aralığına bakılmaksızın ilgili memorandum kapsamında liman devleti denetimi yapılacağı, uygun olmayan gemilerin aynı şartlarda sözleşmeye uygunluk sağlamadan ülkemiz limanlarına tekrar girişine izin verilmeyeceği hususları yer aldı.

Bu önemli gelişmeyi tüm üyelerimize ve ilgili kuruluşlarımıza duyurduk. Yine 3065 sayılı Katma Değer Vergisi Kanunu'nda yapılan değişikliklerin uygulanmasına yönelik usul ve esasların belirlenmesi amacıyla hazırlanan Katma Değer Vergisi Genel Uygulama Tebliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Taslak odamız tarafından detaylıca incelendi. Taslakta sektörümüzü ilgilendiren maddelere ilişkin değerlendirmelerimiz Gelir İdaresi Başkanlığı'na iletildi. Bu önemli konunun da takibini sürdürmekteyiz" dedi.

DENİZCİLİKTE YEŞİL DÖNÜŞÜM ZİRVESİ

Denizcilik sektörünün özellikle çevresel sürdürülebilirlik ve yeşil dönüşüm konularında önemli dönüşümlerle karşı karşıya olduğuna, belirsizlikler içerisinde yönünü bulmaya çalıştığına dikkat çeken Kıran, "Bizlere düşen görev başta teknolojik gelişmeler ve sürdürülebilirlik olmak üzere, sektörümüzü ilgilendiren gelişmeleri yakından takip etmektir. Ancak bu doğrultuda atacağımız adımlarla gereksinimlerimizi belirleyebilir, bunları önceliklendirebilir ve bu ihtiyaçları karşılayacak projeleri hayata geçirebiliriz" diyerek sözlerine şöyle devam etti: "Bu kapsamda düzenlediğimiz Denizcilikte Yeşil Dönüşüm Zirvesi'ni dün Piri Reis Üniversitesi'nde gerçekleştirdik. Katılımın yüksek olduğu çok verimli bir toplantı oldu. Bu önemli toplantının organize edilmesinde emeği geçenlere bir kez daha teşekkür ediyorum. Toplantıda dile getirilen fikirler bir rapor haline getirilecek. Önümüzdeki dönem için bize önemli katkılar sağlayacağına inanıyorum. Ancak katılımın çok yoğun olmasına rağmen meclis üyelerimizin katılımının biraz zayıf olduğunu tespit ettim, gördüm. Dolayısıyla meclis üyelerimizin de bu tür toplantılara katılımının çok önemli olduğunu bir kez daha hatırlatmak istiyorum. Konuşmacılar hakikaten güzel toparlamışlardı konuları. Sıkmadan, olması gerektiği kadar farklı farklı başlıklar altında konuları katılımcılara aktardılar. Emeği geçenlere bir kez daha teşekkür ediyorum.

Hafta başında üniversitemizin 2024-2025 akademik yılı açılışını gerçekleştirdik. Piri Reis Üniversitemiz bu yıl da öğrencilerden büyük ilgi gördü. 2024 YKS yerleştirme sonuçlarına göre %97,4 doluluk oranına ulaşarak en çok tercih edilen üniversiteler arasında üst sıralarda yer aldı. Bu sene üniversitemize 1587 yeni öğrenci kayıt oldu. Öğrenci ve velileri tarafından tercih edilen bir üniversite olmanın mutluluğunu ve gururunu yaşıyoruz. Yeni akademik yılın açılış dersini de TOBB Yönetim Kurulu Başkanı Sayın Rifat Hisarcıklıoğlu liderlik ve girişimcilik konusunda verdi. Rifat Başkan iş hayatında geçmişi uzun yıllara dayanan birikimi ve tecrübesiyle genç öğrencilere tavsiyelerde bulundu.

DTO KASIM 2024 ic#.indd 21 1.11.2024 17:02

Rifat Başkan'ın kendine has üslubu ile anlattıklarından öğrencilerimizin feyz aldıkları çok faydalı bir ders olduğunu düşünüyorum. Başkanımıza okulumuzun açılış törenine iştiraklerinden dolayı bir kez daha huzurlarınızda teşekkürlerimi ifade ediyorum. 2024-25 Eğitim Öğretim Yılı'nın başta öğrencilerimiz olmak üzere Piri Reis Üniversitesi ailesi ve ülkemiz için hayırlı olmasını ve başarılar getirmesini temenni ediyorum."

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 29 Ekim'de Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşunun 101'inci kuruluş yıl dönümünü kutlayacağımızı vurgulayarak konuşmasını "Muhasır medeniyetler seviyesini geçme hedefiyle bizlere emanet edilen cumhuriyeti bu hedefe götürmek şüphesiz en önemli görevlerimizden biridir. Denizcilik camiası olarak Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün 'Denizciliği Türk'ün büyük milli ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız' direktifi doğrultusunda daha ileriye taşımak için var gücümüzle çalışmaya devam edeceğiz. Millet olarak verdiğimiz büyük kurtuluş mücadelesinin ardından kurulan Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk başta olmak üzere istiklal mücadelemizin bütün kahramanlarını ve bu toprakları vatan yapan aziz şehitlerimizi saygı, minnet ve şükranla bir kez daha anıyorum" sözleriyle tamamladı.

ULUÇ KEDME: "TÜRK FİLOSU PANDEMİ SONRASINDA ÖNEMLİ BİR BÜYÜME KAYDETTİ"

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ın ardından, Kerte Denizcilik'ten Gemi Alım-Satım Brokeri Uluç Kedme, "Navlun ve Gemi Alım Satım Piyasaları" başlıklı sunumuyla denizcilik piyasalarını değerlendirmek üzere kürsüye geldi. Kedme konuşmasının başında İstanbul, Çanakkale boğazları gibi dünya deniz ticaretinin en kritik geçiş noktalarına sahip olan Türkiye'nin denizcilik sektöründe küresel ticaretin merkezlerinden biri olduğunu ve bu stratejik avantajın Türkiye'yi sadece bölgesel değil, küresel deniz

ULUÇ KEDME

taşımacılığında önemli bir oyuncu haline getirdiğini; denizlik sektörünün de ülke ekonomisinin büyümesine katkı sağlarken ticaretin gelişmesi, istihdamın artması ve liman şehirlerinin kalkınmasında da kilit rol oynadığını belirtti. Uluç Kedme knuşmasına şöyle devam etti: "2020 senesi sonrası yaşanan pandemi küresel deniz taşımacılığı ve tedarik zincirlerinde büyük aksamalar yaratmış olsa da Türkiye denizcilik sektörü bu dönemi fırsata çevirmeyi başardı. Türk filosu pandemi sonrasında önemli büyüme kaydetmiş, gemi sayısında kayda değecek düzeyde ciddi bir artış yaşanmıştır. Bu süreçte sadece filonun büyümesi değil, aynı zamanda gençleşmesi de dikkati çekmiştir. Çevresel düzenlemelere uyum sağlayan yakıt verimliliği, yüksek ve teknolojik donanımlara sahip yeni gemiler filoya katılmış; böylece Türkiye, deniz taşımacılığında daha rekabetçi bir konuma gelmiştir.

Sektörümüzden bahsettiğimizde akla ilk gelen konu, navlun ve navlun gelirleridir. Türkiye'nin döviz rezervlerine önemli katkılar sağlayan stratejik bir gelir kaynağıdır. Bu sunumda kuru yük piyasalarını dört ana başlık halinde hazırladım: Sırasıyla Capesize, Panamax, Supramax ve Handysize tonajlarını ele alacağız. Öncelikle navlun kazançlarının demir cevheri ve kömür gibi emtiaların küresel talep dinamiklerine sıkı sıkıya bağlı olmasına sebep Capesize tonajından başlamak istiyorum. 2020'nin başlarında pandemi nedeniyle özellikle Çin'de fabrikaların kapanması, demir cevheri ithalatının düşmesi sebebiyle küresel ticaret kesintiye uğradı. Bu durum Capesize gemilerinin navlun kazançlarını ciddi şekilde olumsuz etkiledi; navlun kazançları 3000-4000 dolar seviyelerine kadar geriledi. Ancak yılın ikinci yarısında özellikle Çin ekonomisinin toparlanması ve demir cevheri ithalatının artmasıyla Capesize piyasası yeniden canlanmaya başladı.

Eylül 2020'de Capesize gemiler için ortalama günlük kazançlar 30 bin doları aşarak toparlandı. 2021 senesinde ise demir, cevher ve kömür gibi emtialara olan talebin artması ve bunun devamlılığı ile küresel ekonomik toparlanma hız kazandı. Bu da Capesize gemi navlun kazançlarında büyük sıçramaya sebep olarak yılın ortalarında günlük kazançların 40 bin-50 bin dolar seviyelerine ulaşmasına sebep verdi. Aynı dönemde küresel tedarik zincirlerinde yaşanan sıkıntılar limanlarda yoğunluk ve gecikmeler fiyatları daha da yükselterek 2021'in 3'üncü çeyreğinde Capesize gemiler için günlük navlun kazançlarını 80 bin dolar seviyelerine kadar çekti. 2022 yılı başında Çin'in ekonomik yavaşlaması, inşaat sektöründeki durgunluk, enerji talebinin azalması ve beraberinde Rusya-Ukrayna savaşı Capesize tonajı için olumsuz gelişmeler olarak gemi kazançlarının 30-35 bin dolar seviyelerine kadar gerilemesine sebebiyet verdi. Son olarak 2023'te de devam eden küresel ekonomideki durgunluk riskleri, Çin'in inşaat sektöründeki yavaşlamasının devamlılığı sonucu demir cevheri talebinin olumsuz etkilenmesi nedeniyle ortalama günlük kazançlar yıl boyunca 15-25 bin dolar arasında seyretti. 2024 ortalaması ise günlük navlun getirilerinde 2023 ve 2022 senelerinin getirisinin üzerinde, 20 bin-30 bin dolar aralığında seyretmeye devam ediyor."

DTO KASIM 2024 ic#.indd 22 1.11.2024 17:02

PANAMAX SEGMENTİ

Uluç Kedme ikinci olarak Panamax segmentini değerlendirdi. 2020'de pandemi döneminde dökme yüklere olan talebin azalmasıyla navlunların ciddi oranda düşerek yılın ilk yarısında 6000-8000 bin dolar seviyelerine kadar gerilediğini; yılın ikinci yarısında ise toparlanma ve tarım ürünlerine olan talebin artmasıyla birlikte Panamax gemilerine olan talebin artttığını ve yıl sonlarına doğru 12 bin-15 bin seviyelerine kadar yükseldiğini açıkladı. Kedme, "2021'de Panamax gemileri ABD, Brezilya ve Avustralya gibi büyük ihracatçıların ürünlerine talebin artması ve Çin'in kömür talebi sayesinde taşımacılıkta önemli bir artış yaşadı ve yıl ortasında kazançlar 25 bin-30 bin dolar seviyelerine kadar geldi. 2022'de Çin'in ekonomik yavaşlaması ve özellikle kömür talebindeki düşüşle birlikte Panamax navlunları gerilemeye başladı. Buna rağmen Ukrayna'daki savaş ve küresel enerji krizleri tahıl ve enerji taşımacılığında dönemsel artışlara yol açtı. Özellikle ülkemizin de ara buluculuğunda gerçekleşen Tahıl Koridoru Anlaşması ile Panamax gemileri Karadeniz'den tekrar tahıl taşımaya başladı. Ve bu gelişme kazançları bir süre destekledi. Yılın geneline baktığımızda da ortalama kazançlar 15 bin-20 bin dolar aralığında değişti. 2023'te küresel ekonomik belirsizliklerin devamlılığı ile emtialara olan talepteki durgunluk, Panamax gemilerinin navlun kazançlarına sınırladı ve yıl ortalamasında kazançların 12 bin-18 bin dolar seviyelerine kadar düşmesine sebep oldu. 2024'te Panamax tonajının günlük navlun kazançlarının 2021 ve 2022 yılı ortalamalarının gerisinde kaldığını, ancak 2023 ortalamasının üzerinde devamlılığını koruduğunu görüyoruz" dedi.

SUPRAMAX SEGMENTİ

Kedme'nin ele aldığı üçüncü başlık dökme yük, tarım ürünleri, kömür ve demir ürünleri taşıyan Supramax segmentiydi. 2020'nin ilk yarısında pandemi etkisiyle Supramax navlun kazançlarının 5000-8000 dolar seviyelerine kadar düştüğünü; yılın

ikinci yarısında ise özellikle ekonomideki kalkınma ve tarım ürünlerine talebin armasıyla bir toparlanma yaşandığını ve kazançların 10 bin-12 bin dolar seviyelerine yükseldiğini ifade etti. Uluç Kedme; "Küresel toparlanmanın da etkisiyle 2021 ortalarında Supramax gemi kazançları hızla yükseldi. Günlük kazançlar 20 bin doları aşarak 30 bin dolar seviyelerine kadar ulaştı. 2022 yılının başlarında da tedarik zincirlerinin normale dönmesi ve enerji krizinin de etkisiyle Supramax gemi kazançları dalgalı bir seyir izlemeye başladı. İlk çeyrekte kazançlar 15 bin-25 bin dolar arasında sınırlı kaldı. Son olarak 2023 ve 2024 yıllarına baktığımızda küresel ekonomik belirsizlikler ve Çin'in büyümesindeki yavaşlama ile birlikte Supramax tonajı da olumsuz etkilendi ve navlun kazançları yıl boyunca 12 bin-18 bin dolar aralığında seyretti" şeklinde konuştu.

HANDYSIZE SEGMENTİ

Uluç Kedme'nin değindiği son segment dökme yükler, kömür ve genel kargo yükleri taşıyan ve Türkiye filosunun da büyük tonajda hacimsel olarak büyük kısmını oluşturan Handysize segmentiydi. Pandemi döneminde Handysize segmentinde kazancın 5000-7000 dolar seviyelerine kadar gerilediğini; yılın sonundaki toparlanmayla günlük navlun kazançlarının 10-12 bin dolar seviyelerine yükseldiğini açıkladı ve şunları söyledi: "2021 senesinde ekonomik toparlanmanın etkisiyle Handysize gemileri için güçlü bir yıl oldu. Küresel ticaretteki canlanma tarım ürünleri ve kömür gibi emtialara olan talepleri artırdı. 2021'in ortalarında Handysize gemi kazançları hızla yükseldi ve 20 bin-25 bin dolar seviyelerine kadar ulaştı. 2022 yılında başlarında global tedarik zincirlerinin normale dönmesi, enflasyon baskıları ve enerji krizinin etkisiyle Handysize'da günlük kazançlar 15 bin-20 bin dolar aralarında seyretti. Bu dönemde özellikle Tahıl Koridoru'nun Handysize gemilerine nefes aldıran ve rahatlatan etkisini gözlemledik. 2023 yılına gelindiğinde ise küresel ekonomik belirsizlikler Handysize tonajı için de olumsuz bir ortam yarattı ve kazançlar 12 bin-18 bin dolar seviyelerinde dalgalandı. 2024'te özellikle Handysize ve Supramax tonajlarının ağırlıkla hacimsel olarak satışlarının gerçekleştiğini görüyoruz. Bunu takip eden tonajları ise Post Panamax ve Capesize satışlarıdır."

KONTEYNER PİYASASI

Kedme daha sonra son birkaç yıldır dikkat çekici bir gelişmenin gözlemlendiği konteynır piyasasını değerlendirdi. 2020'den itibaren konteyner tonajına dayalı navlun kazançlarının başta pandeminin etkileri olmak üzere, küresel ticaret dinamikleri, tedarik zincirleri ve jeopolitik gelişmeler ile birçok faktöre

DTO KASIM 2024 ic#.indd 23 1.11.2024 17:02

bağlı olarak önemli dalgalanmaları yaşadığını ve navlun kazançlarının 3000-5000 dolar seviyelerine kadar gerilediğini belirtti: Uluç Kedme bu piyasa için de şunları söyledi: "2020'nin ikinci yarısında dünya ekonomisinin yeniden açılmasıyla birlikte talep ciddi oranda artmaya başladı. Ayrıca deniz taşımacılığındaki sıkışıklıklar, konteyner eksikliği, navlun fiyatlarının bir anda 10 bin-15 bin dolar seviyelerine kadar ulaşmasına sebep oldu. 2021'de ise konteyner piyasaları tarihi yükseliş dönemini yaşadı. Küresel tedarik zincirlerinin yeniden şekillenmesi ve tüketim taleplerinin artması bu olayda önem teşkil etti. 2021 ortalarına geldiğimizde kazançlar 20 bin doları aşarak 30 bin-50 bin dolar seviyelerine kadar yükseldi. 2022'de hala yüksek olan navlun kazançları yaz aylarına doğru düşmeye başladı ve yıl genelinde 15 bin-30 bin dolar aralığında seyretti. 2023 yılı küresel ekonomik belirsizlikler ve enflasyon baskılarıyla başladı. Bu durum konteyner taşımacılığında durgunluğa yol açtı ve navlun kazançları 8 bin-15 bin dolar seviyelerine kadar geriledi. Küresel tedarik zincirleri üzerindeki baskılar ve konteyner kıtlığı bazı bölgelerde navlun fiyatlarını desteklese de genel anlamda düşüş yaşandı. Özellikle Husilerin gemilere olan saldırıları sebebiyle Süveyş Kanalı'ndan birçok geminin geçmemesinin sonucu oluşan tonaj dengesizliği piyasanın aksine büyük tonajı olan talebi arttırdı ve bu da gerek navlun gerekse gemi fiyatlarının tekrardan yükselmesine sebebiyet verdi. Ancak özellikle 'Feeder' dediğimiz küçük tonajlı konteyner gemilerinde fiyatlar ters yönde hareket ederek düşüş eğilimine devam etti. 2024'te kuru yük tonajında olduğu gibi konteyner piyasalarının da 2021 ve 2022 senelerinin altında, ancak 2023 ortalamasının üzerinde seyrettiğini gözlemledik. Burada bir hususun altını çizmek istiyorum: Türkiye dünyanın en büyük 100 konteynır ihracatçıları listesine dört firma ile girdi; iki firmamız da ilk 50'de yer alıyor."

TANKER SEGMENTİ

Uluç Kedme'nin açtığı son başlık ham petrol, doğal gaz, kimyasallar ve diğer sıvı yüklerin taşınmasında önemli bir rol oynayan tanker segmentiydi. Pandeminin diğer segmentlerde olduğu gibi petrol talebinde düşüşe yol açtığını, dolayısıyla 2020 başında tanker navlun kazancının 10 bin-15 bin dolar seviyelerini gerilediğini ifade eden Kedme "İlerleyen aylarda petrol fiyatlarının düşmesi ve birçok şirketin depolama amaçlı büyük miktarda petrol satın almasıyla 2020'nin ikinci yarısından itibaren günlük kazanç bandı 30 bin-50 bin dolara kadar yükseldi" diyerek sunumuna şöyle devam etti: "2021 senesinde dünya genelinde ekonomik toparlanmayla birlikte ham petrol talebi tekrardan arttı ve gemi navlun kazançlarının yükselmesine destek sağladı. Ancak ilerleyen dönemlerde petrol talebinin yavaşlaması, jeopolitik belirsizlikler ve çevresel düzenlemeler navlun fiyatlarında yıl genelinde dalgalanmalara sebebiyet verdi.

2022'nin başlarında Rusya-Ukrayna Savaşı küresel enerji piyasalarına derinden etkiledi.

Petrol fiyatları yükselmeye başladı, bu da tanker navlun kazançlarını artırdı. Ancak savaşın getirdiği belirsizlikler, dünya genelindeki enerji arzında dengesizlikler yarattı. Yılın başında Avrupa'nın Rusya'dan enerji ithalatını azaltma çabaları, yeni taşıma güzergâhların da etkisiyle 40 bin-60 bin dolar arasında yerleşen günlük kazançlar yılın ilerleyen dönemlerinde 20 bin-30 bin dolar seviyelerine kadar geriledi. 2023 yılına geldiğimizde ise özellikle enerji talebindeki duraklama, navlun kazançlarının 15 bin-20 bin dolar seviyelerine kadar gerilemesine sebebiyet verdi. Yukarıdaki veriler ışığında son dönemde dünya genelindeki piyasalarda yaşanan düşüşlere rağmen işçilik, emtia fiyatlarının artışı ile birlikte tüm dünyada yaşanan yüksek enflasyon marketin düşük seviyelerine karşın özellikle gemi fiyatlarının beklentiler doğrultusunda düşmesini engelledi. Ancak önümüzdeki süreçte ülkeler arası gerilimler ve bu risklerin navlunlar üzerinde nasıl bir etki yaratacağını kestirmek ve fiyatlarda aşağı yönde hareketin olup olmayacağını görebilmek için inceleyip takip ediyor olacağız."

Kedme sunumunun sonunda Türkiye'nin pandemi sonrasında denizcilik sektöründe önemli bir büyüme kaydettiğini söyleyerek, "Türk filosu gemi sayısı ve tonaj açısından büyürken filonun gençleşmesi dikkati çeken unsurlardan biri. Limanlar gemi inşa ve onarım faaliyetlerinde canlanma yaşanırken Türkiye'nin stratejik konumu transit taşımacılıkta önemini artırdı. Ayrıca boğazlardan geçen gemi trafiğinde artış ve Türkiye'nin enerji koridoru olarak önemi, Türk denizcilik sektörünü küresel arenada daha etkili bir oyuncu haline getirdi. Umuyorum ki denizcilik sektörümüz karşılaştığı zorluklara rağmen uluslararası arenada güçlenerek büyüyecek ve sürdürülebilir gelişim hedeflerine ulaşacaktır" dedi.

SUNUMUN ARDINDAN SORU VEVAP BÖLÜMÜNE GEÇİLDİ

Kedme'ye yöneltilen ilk soru koster tonajıyla ilgili görüşleriydi. Kedme "Piyasanın geçen seneye oranla düşük olması nedeniyle büyük tonajlı gemilerin Karadeniz ve Akdeniz bölgelerinde parsiyel kargoya girdiğini görüyoruz. Bu nedenle özellikle koster tonajında navlunlar işletme giderlerine yakın veya aşağısında kalıyor. Bize en çok sorulan soru koster tonajında önümüzdeki sürecin nasıl gideceği yönünde. Açıkçası bunu kestirmek zor. Gemi fiyatlarına da bakıyorsunuz; navlunlar geriliyor; yük bulmak çok zor. Öte yandan özellikle koster tonajında gemi fiyatları hiç gerilemiyor. Bunun temelinde de yeni inşa maliyetlerinin oldukça yüksek olması yatıyor. Yeni tonajın yapılamaması ve dolayısıyla da işleten armatörlerimizin gemilerini yenileyecek tonaj bulamaması sebebiyle koster tonajında fiyatları aşağı çekmemesi gibi nedenlerle navlunlarla ters orantılı olarak fiyatlarda maalesef düşme olmuyor. Yakın zaman için beklentimiz en azından gemi alım satım fiyatları anlamında piyasanın gevşemeyeceği ve yükselişine devam edeceği yönünde. Ama navlunlar açısından bir tahminde bulunmak ise

DTO KASIM 2024 ic#.indd 24 1.11.2024 17:02

zor. Satın al mı, bekle mi, sat mı? Satın al demek de, sat demek de kolay. Piyasaya global ölçekte bakmak lazım. Yani şu anda baktığımızda dünyadaki sıkıntılar, ekonomik krizler ve beraberinde savaş ortamı sebebiyle açıkçası önümüzde bir ışık göremiyoruz" yanıtını verdi.

Daha sonra İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Kedme'den Karadeniz'deki duruma dair kısa bir değerlendirme yapmasını rica etti. Kedme Karadeniz'de özellikle nehir gemilerinde piyasalardan bağımsız navlunların yüksek olduğunun görüldüğünü söyleyerek, "Rusya ve Ukrayna arasındaki sıkıntılar ve uygulanan ambargolar nedeniyle özellikle büyük tonajlarda Ukrayna limanlarından yüklemelerin olduğunu, Rusya'ya çalışan gemilerde de özellikle parsiyel kargonun ciddi anlamda büyük tonajda devamlılığını görüyoruz. Demin de anlattığım gibi zaten koster tonajını Karadeniz Bölgesi'nde etkilen husus, büyük tonajın da o tarafa doğru olması. Bununla beraber o tarafta da beklentiler ne olur ileriye dönük inanın yorumlaması gerçekten zor. Yani çünkü Rusya-Ukrayna savaşının bu kadar uzun süreceğini kimse beklemiyordu. Hala devam eden bir süreç var. Buradaki temel unsur Karadeniz Bölgesi'nde jeopolitik konumumuz dolayısıyla komşularımızın problemli olması. Dolayısıyla da Karadeniz Bölgesi'nde ilerisi için ne olur? Akdeniz bölgesi için ilerisi için ne olur? Kestirmesi zor ama koster tonajı için bir hareket beklentisi olacağını öngörüyoruz. Rusya-Ukrayna Savaşı biterse koster tonajına olumlu yansır kanaatindeyiz" dedi.

ASIM BARLIN: "DÖRT KUTUPLU DÜNYADA DENİZ TİCARETİ ŞEKİL DEĞİŞTİRECEK"

Ardından İMEAK DTO Meclis Üyesi Asım Barlın, Kedme'ye iki soru yöneltti: "Orta koridorda Bakü-Köstence arasında bir Ro-Ro seferi 2025'in ilk yarısı sonrası başlıyor gibi görünüyor. Türkiye'den de biraz daha hız kazanacağı ifade ediliyor. Yani o zaman hem raylı hem de Ro-Ro'lu bir hareketle Orta Koridor bayağı canlanacak. Bunun Çin'den Avrupa'ya olan konteyner taşımacılığında büyük bir etkisinin olup olmayacağını merak ediyorum. Bir de Draghi raporundan sonraki Avrupa'yı yeniden incelemek gerek diye düşünüyorum. AB kendini yenilemeye dönük bir anlayışla yepyeni bir komisyon da kurdu. Dolayısıyla Avrupa Birliği'nin 2028'e kadar bir durgunluk yaşaması muhtemel. Türkiye'nin ihracatında da düşüş beklentisi var –ki zaten geçen ay kendisini gösterdi. Dünyada da böyle bir beklenti var. Siz bunu biraz farklı yorumladınız. Beklentiniz daha mı farklı? Bunların yanı sıra savaşın uzamasının Amerika'ya menfaat sağladığı ifade ediliyor. Artık yeni paklar ortaya çıkmaya başladı. Eskiden iki kutupluyduk, şimdi dört kutuplu bir dünyadan konuşuyoruz. O dört kutuplu dünyanın oluşumuyla ilgili de ticaretin farklı hale geleceğini, farklı şekiller alacağı konuşuluyor. Yani deniz ticaretinde de özellikle armatörler bundan çok etkilenecek. Bir de bu açıdan bakabilir misiniz?"

Kedme bu soruyu da şöyle yanıtladı: "Son 3 yıldır konteyner tarafında alım satım anlamında çok aktif çalışıyoruz. Oradan gözlemlerimden hareketle diyebilirim ki özellikle rotalarda çok ciddi değişmeler oluyor. Kızıldeniz ve Süveyş'deki sıkıntılar nedeniyle birileri rotalar uzadığı için etkilenirken, bir taraf da bunu avantaja çevirip navlunları yükseltti. Dolayısıyla baktığımızda rotaların değişmesi veya yeni hatların açılması sıkıntı yaşanan bölgeler nedeniyle oluştuğu için, özellikle konteynır tarafında navlunlara olumlu yansır. Ama Ro-Ro konusunda bir bilgim yok açıkçası."

Uluç Kedme'nin sunumunun sona ermesinin ardından gündemin beşinci maddesine geçmeden önce İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak, Yavuz Turna'yı tanıttı ve kendisi hakkında şunları söyledi: "Aramızda kıymetli bir eğitimcimiz var: Sayın Yavuz Turna. Hasan Kemal Yardımcı Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi'nde 1994 yılında öğretmen olarak görev başladı. 2011'den beri de Denizcilik Alan Şefi olarak görev yapıyor. Hasan Kemal Yardımcı Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi, Milli Eğitim Bakanlığı ve odamız arasında imzalanan mesleki eğitim ve iş birliği protokolü kapsamında yer alan dokuz okuldan biri. Ülkemizde

YAVUZ TURNA

denizcilik eğitimi veren mesleki ve teknik Anadolu liseleri içerisinde donanım, laboratuvar, eğitim ve öğretim açısından da önde gelen okullardan biri. Hasan Kemal Yardımcı Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi, bugüne kadar 1400 zabit yetiştirmiştir. Yavuz Turna hocamızın bu zabitlerin yetiştirilmesinde çok büyük emekleri vardır. Kendisine hoş geldin diyoruz."

YAVUZ TURNA: "MESLEK LİSESİ ÇIKIŞLILARI TERCİH EDİN"

Başaran Bayrak'ın daveti üzerine kürsüye gelen Yavuz Turna, "Bu benim için büyük bir onur. Deniz Ticaret Odası ailesine çok teşekkür ediyorum, bizim için çok önemlisiniz" diyerek başladığı sözlerini şöyle sürdürdü: "Ben 30 yıllık öğretmenim. Mesleğe başladığımda iki tane esas konu vardı, bu konular benim için çok önemliydi. Birincisi öğrencilerim, ikincisi sektör. Ve staj yeri bulmak için Rize'den kalkıp İstanbul'a geldiğimde, sektörü kapı kapı gezdim. Bu sayede Hasan Kemal Yardımcı ile tanıştım. O beni 'Denizcinin ufku hiç batmaz' sözüyle sektörün içine, ben de onu eğitimin içine çektim. Rize'ye büyük bir okul kazandırdık. Sizlerin vasıtasıyla bölgede insanların yaşamına dokunduk. 1999 mezunlarıyla başlayan süreçte

DTO KASIM 2024 ic#.indd 25 1.11.2024 17:02

okulumdan bugüne kadar 1400 öğrenci mezun ettik. Ekonomik açıdan büyük bir gelir demektir bu. O yüzden hepinize çok teşekkür etmek istiyorum. Gerçekten öğrencilerimin yaşamına dokundunuz.

Meslek eğitimini ileri taşımak için katkılarınız devam ediyor. Daha da ileri gitmesi sizin başarınız olacaktır. Çünkü ben bir Milli Eğitim personeliyim, ama meslek eğitim politikaları sektör olmadan yürümüyor. Bu yüzden sizlere çok ihtiyacımız var. Sizler sektörün öncülerisiniz. TÜDEV'de, Piri Reis Üniversitesi'nde öğrenci okuturken, hep şunu savundum: Meslek lisesi çıkışlıları tercih edin. Çünkü bu çocukların altyapısı hazır. Gemilerinizin tamir işlerini meslek lisesi mezunlarına emanet ediyorsunuz. Evinizdeki buzdolabınızı, arabanızı meslek lisesi mezunlarına emanet ediyorsunuz. O açıdan meslek eğitimi çok önemli ve sektör varsa mesleki eğitim var, sektör yoksa mesleki eğitim yok olacaktır diye düşünüyorum. Denizcilik meslek liselerinden çok kısaca bir bahsetmek istiyorum. Ülkemizde akredite olmuş tek alan denizcilik meslek lisesidir. 45 tane deniz meslek lisesi var. Bunların altyapı sorunları bakanlığımızın çok büyük ödenekleriyle çözüldü. Odanızca başlatılan iş birliği ve projelerle benim okulum dâhil birçok meslek lisesi altyapı sorunlarını çözmeye devam ediyor. Şu anda okulumda iki proje yürütüyorum. Biri gemide yaşanılacak durumları karada yaşatabilmek için kontrol odalı bir makine dairesi, odamızın desteğiyle yapılıyor. İkincisi Arkas Denizcilik filosuna 18 tane 'fitter' yetiştirme projesi. 3'üncü ayında. Okulları taradık, ilgili çocukları tespit ettik. İşkur, Milli Eğitim Bakanlığı ve Arkas Denizcilik Holding'le bir işbirliği protokolü imzaladık. Ama çocuklarımızın kaynağı eksik. O çocuklara atölyeler de, Türkiye'nin en donanımlı atölyelerinde eğitim vermeye başladık.

Kurs bitiminde bir yeterlilik sınavıyla çocuklarımızı Arkas Denizcilik Şirketi'ne emanet edeceğiz. Devamı olacak tabii, biz de haberdar ederiz. Ancak hep diyoruz ya, meslek liseleri çok önemli ama meslek liselerine ziyaretler de çok önemli. Mesela ben serzenişte bulunmak istiyorum. Personel müdürleriniz denizcilik fakültelerini ziyaret ediyor, kariyer etkinliklerine katılıyorlar. Bunlar çok güzel. Ama uçak saatine birkaç saat daha varsa bir meslek lisesini de ziyaret etsinler. Hatta bana sorarsanız bir denizcilik kursunu da ziyaret etmeliler. Çünkü bunlar da bu sektörün paydaşları diye düşünüyorum."

Konuşmasının ardından İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran "Bu sektöre gönül vermiş, bu sektöre emek vermiş çok değerli bir hocamız. Biz kendisini bugün davet ederek hem kendisini size tanıtmak hem de bugünün anısına bir plaket sunmak istedik. Denizcilik eğitimine yaptığı katkılardan dolayı çok teşekkür ediyoruz" sözleriyle Yavuz Turna'ya bir plaket takdim etti.

SERDAR AKDEMİR, YEŞİL DÖNÜŞÜM ZİRVESİ HAKKINDA BİLGİLENDİRDİ

Gündemin beşinci maddesi şube başkanları, meslek komite başkanları ve meclis üyelerinin sektörel bölgesel görüş ve önerileriydi. Bu bağlamda Sürdürülebilirlik Komisyonu Başkanı Serdar Akdemir, 2 Ekim'de gerçekleştirilen Denizcilikte Yeşil Dönüşüm Zirvesi'ni değerlendirmek üzere söz aldı ve zirveye katılamayan üyeler için kısa bir bilgilendirme yaptı. Sürdürülebilirlik Komisyonu üyelerinin moderatörlüğünü üstlendiği dört oturumda kıymetli panelistlerle çok önemli konular işlendiğini belirten Akdemir, konuşmasına şöyle devam etti: "Birinci oturumda deniz taşımacılığını işledik. Denizcilik Genel Müdür Yardımcımız Yılmaz Taşçı kendi veri tabanlarında E ve D kategorisindeki gemi sayılarının %25 olduğunu ifade etti ve uluslararası mevzuatlara uyum çerçevesinde acilen önlem almaları gerektiği bilgisini iletti. Aynı zamanda kendi ETS'mizin uygulamaya koyulduğu ve Avrupa'da olduğu gibi sağlanacak gelirin de denizciliğin yeşil dönüşümüne kaynak olarak kullanabileceği ifadesini kullandı. Ardından Piri Reis Üniversitesi rektörümüz yapay zekâyla ilgili bir sunum yaptı. Gündelik hayatımızdan tutun da profesyonel yaşantımıza kadar yapay zekânın girmediği yer kalmadı. Rota optimizasyonları, yakıt tüketimi enerji tasarrufu, verimi ve liman operasyonlarına kadar birçok alanda artık yapay zekâ kullanılmaya başladı. Yakıt tüketiminde yüzde 10'a kadar, bakımda 10-15 dolaylarında tasarruf sağlıyor. Bununla ilgili özel şirketler hizmet vermeye başladı. Yani gelecekte yeşil dönüşümün en büyük argümanı yapay zekâ olacak. Veri

DTO KASIM 2024 ic#.indd 26 1.11.2024 17:02

SERDAR AKDEMİR

konusuna da değinildi. Veri yapay zekânın gıdası, veri olmazsa olmuyor. Büyük veri sahiplerinin geleceğin zengini olacağı söylendi. Kimde veri varsa kontrol onda olacak. Bu noktada ulusal ya da özel sektör olarak da buraya yatırım yapmak elzemdir. Akabinde Türk Armatörler Birliği Başkanımız Cihan Ergenç, Türk filosundaki gelişmelerden söz etti. Ticaret filomuz dünyadaki gelişmeleri yakından takip edip kendi gemilerinde uygulamaya koymaktalar. Ancak kitabi ve istatistiksel bilgilerin aslında pratikteki bilgilerle bazı uyuşmazlıkları olduğu dile getirildi. Sahadan gelen geri dönüşlerin değerlendirilerek bu uygulamalar için kullanılması önem arz ediyor. Teorikteki bilgilerin sahadan gelen, pratikteki bilgilerle karşılaştırılması önemli olacak. Mustafa İnsel hocamız da konuşmasında Batı'nın krizi fırsatta çevirmekte çok yetenekli olduğunu vurguladı. Yani yeşil dönüşüm aynı zamanda yeşil fırsat demek. Biz de ülke olarak yeşil dönüşüm kapsamında pastadaki payımızı artırmaya yönelik çalışmalar yapmalıyız."

"TÜRK LİMANLARI EMSALLERİNE KIYASLA ÇOK DAHA ÇEVRECİ TEDBİRLER ALMIŞ DURUMDA"

Akdemir, ikinci oturumda Tersane ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Salih Tan'ın tersaneler ve kıyı yapılarındaki uygulamalara açık bir dille değinerek yeşil dönüşüm kapsamında dünyadaki gelişmelerin takip edildiğini; sertifika anlamında olmasa da uygulama anlamında çevreyi koruyucu, kirletmeyi azaltıcı uygulamalar yapıldığını söylediğini ifade etti. TÜRKLİM Başkanı Hamdi Erçelik'in ise Türk limanlarındaki Yeşil Liman Sertifikası uygulamasının dünyadaki emsalleriyle mukayese edildiğinde çok daha ileri çevreci tedbirler aldığı konusuna dikkat çektiğini belirtti. Akdemir, "Cold ironing konusunun ülkemizdeki limanlarda kısa zamanda uygulanabilir olmaktan uzak olduğu kanısına vardık. Daha sonra Uğur Buğra Çelebi hocamız geri dönüşümdeki robotik ve teknolojik gelişmelerle ilgili güzel bir sunum yaptı. Biliyorsunuz geri dönüşüm, yeşil dönüşümle beraber artık daha kıymetli bir sektör. Modelleme, dronlarla harita çıkarma, kesme gibi insanlar

için daha tehlikeli olabilecek süreçlerin robotlarla yapılabildiği konusunda bizleri bilgilendirdi" dedi.

Üçüncü oturumda Enerji Piyasası Denetleme Kurumu'ndan (EPDK) Enerji Uzmanı Hasan Emrah Çelebioğlu'nu misafir ettiklerini, belki de ilk defa EPDK nezdinde bir temsilci ağırladıklarını vurgulayan Akdemir, ayrıca reel sektörden de bir temsilcinin, Socar Türkiye Yurtdışı Satışlar Müdürü Fahri Çelikkan'ın panelist olduğunu açıkladı: Akdemir; "Çünkü kanun koyucu ile kanuna ihtiyacı olanları bir araya getirmek çok kıymetliydi. Bu anlamda bu zirvenin de özel bir yeri oldu. Oturumun bir diğer panelisti Piri Reis Üniversitesi Rektör Yardımcısı Ziya Söğüt'tü. EPDK gelişmeleri sandığımızdan çok yakından takip ediyor. Ve uluslararası standartları 6 ay içinde ulusal standartlar haline getirmeyi taahhüt ediyor. Bu noktada bizimle de istişare ve iş birliğine açıklar, böyle bir çağrıda bulundu. Reel sektörün ve odamızın fikirlerini çok önemsediklerini ifade ettiler. Ziya Söğüt de yeni nesil yakıtlarla ilgili önemli konulara değindi. Zirvedeki bu panelde benim yaptığım çıkarım, herhalde 2040-2050'lere kadar fosil yakıtları hala konuşuyor olacağımız yönünde. Yeni nesil yakıtlarda ya da alternatif yakıtlarda yine aslan payını LNG alıyor. Yani diğer söz edilen metanol, metanol, hidrojende çok kayda değer bir gelişim sağlamış değil. Ufukta çok da hızlı bir şekilde gelişim sağlayacak gibi görünmüyor. Hibrit

DTO KASIM 2024 ic#.indd 27 1.11.2024 17:02

modeller öne çıkıyor. Yatırımlar ona göre şekilleniyor.” Şeklinde konuştu.

“SÜRDÜRÜLEBİLİRLİĞİ GÜNLÜK HAYAT PRATİĞİMİZ HALİNE GETİRMELİYİZ”

Dördüncü oturumda sürdürebilirliğin finans ve sosyal yönünün konuşulduğunu söyleyen Akdemir, bu panelde Amerika Merkez Bankası’nın verilerine göre önümüzdeki her yıl yeşil dönüşüme 3 trilyon dolar kaynak ayrılması gerektiğini, ancak bu rakamın dünyanın savunma sanayisine yaptığı yatırım miktarıyla aynı tutarda olduğunu öğrendiğimizi söyledi. Serdar Akdemir şöyle devam etti: “Prof. Dr. Erhan Aslanoğlu enflasyonu arttırmadan ekonomik enstrümanların doğru kullanılmasıyla bu miktarın finanse edilebileceğini aktardı. Ciddi bir hacim ve fırsat var. Buradan bunu anlıyoruz. Aynı zamanda İTÜ Dekanı Özcan Aslan’ı ve Piri Reis Üniversitesi Öğretim Üyesi Prof. Dr. Şebnem Helvacıoğlu’nu da konuk ettik. Şebnem Hocamız sürdürülebilirliğin gündelik hayatımızdaki pratiklerinden, bunun bir kültür haline gelmesinden söz etti. Biz de DTO olarak bu pratikleri değiştirme yönünde eğilim sağlıyoruz. Mesela bu zirvede kendimizden başladık. Her panelist için takdim objesi yerine 100’er fidan bağışında bulunduk. Toplamda yaklaşık 2000 tane fidan bağışlamış olduk. Kabaca yıllık 10 ton oksijen, 13 tona yakın karbon yakalamış oluyoruz. Ve bunları takdim ederken bile çerçeve kullanmadık. Onun da bir karbon maliyeti olacaktı. Şu an bir takdim objesi aşağı yukarı 2,2 kilogram karbon ayak izi bırakıyor. Aslında bunun bir kültür olarak günlük yaşam pratiklerimize de dönüşmesi gerekiyor. Artık her şeyi kullanırken biraz daha idareli kullanmamız gerekiyor.”

Akdemir, Denizcilikte Yeşil Dönüşüm Zirvesi’nin kendi alanında bir ilk olduğuna, çok olumlu geri dönüşler aldıklarına, önceki etkinliklere katılmayan çeşitlilikte kurumlardan temsilciler ağırladıklarına dikkat çekerek konuşmasını şöyle tamamladı: “Bu anlamda Deniz Ticaret Odası denizciliğin çatı kuruluşu olma sorumluluğunu yerine getirip hakikaten ulusal anlamda da çok

ORHAN DİNÇ

ciddi çıktıların olacağı, politikalarının geliştireceği amaçlar güdüyor. Bu zirve de bunun önemli bir adımıydı. Ben başta teşvik edici desteklerinden dolayı Yönetim Kurulu Başkanımız Tamer Kıran ve Yönetim Kurulu üyelerine ve DTO’nun tüm bileşenlerine, paydaşlarına şükranlarımı sunuyorum. Çünkü bu bize daha çok daha iyisini yapma şevki, daha çok çalışma şevki veriyor. Umuyoruz ki zirveyi geleneksel hale getirip sürekli üzerine katarak, benzer etkinliklerle milli menfaatlerimizi daha iyi yerlere taşıyacağız.”

ORHAN DİNÇ: “BODRUM BOAT SHOW İÇİN ÇALIŞIYORUZ”

Daha sonra İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi Başkanı Orhan Dinç, yaz sezonunda Bodrum’daki deniz turizmine ilişkin değerlendirmelerde bulundu. Muğla kıyılarının, özellikle Fethiye, Marmaris ve Bodrum ile Türkiye’deki deniz turizminin önemli temsilcilerinden olduğunu söyleyen Dinç “Turizmin yüzü olacak şekilde hizmet standartlarımız çok yüksek” dedi. Orhan Dinç konuşmasına şöyle devam etti: “Sosyal medyada sık sık Yunan adalarıyla ülkemiz karşılaştırıldı. Fiyatlar hep ön plandaydı. Bundan Mavi Yolculuk’ta üst segment hizmet veren sektörümüz çok olumsuz etkilenmedi. Fakat orta seviyedeki üyelerimiz biraz olumsuz etkilendi. Çünkü o müşteri potansiyeli bu sene fiyatların yüksek olmasından dolayı Yunan adalarını tercih etti. Günübirlik sektörümüz geçen seneye göre biraz daha düşüşte, biraz moralleri bozuk. Dalış ve su sporları hemen hemen geçen sene ile aynı oranda gidiyor. Muğla kıyılarında en büyük sorun bağlama ve çekek yeri. Tersan ve Ören Çekek Kooperatifi olarak açılışını yaptığımız Tersan Marine bu sene bölgemizdeki kışlama sorununa bir nebzede olsa katkı sağlayacaktır. Aynı zamanda bakım onarım hizmeti de veriyor. Yine İçmeler Bölgesi’nde bir bağlama yeri planlanmakta. Başkanımızla beraber bu konuyu yakından takip ediyoruz.”

Dinç bölgeyi doğru tanıtmak ve gelinen noktayı göstermek amacıyla gelecek yıl ekim ayında Muğla Büyükşehir Belediyesi ile ortaklaşa Bodrum’da uluslararası bir tekne fuarı düzenlemeyi hedeflediklerini açıklayarak, bu konuda DTO Fuarlar Komisyonu’yla birlikte çalıştıklarını ifade etti. Sözlerini tamamlarken Bodrum Boat Show’un Bodrum’un marka değerini artıracak, sektörü tanıtacak önemli bir etkinlik olacağını belirtti.

İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak da konuya ilişkin olarak “Geçtiğimiz günlerde hem Cannes’da, hem de Monaco’da önemli fuarlar vardı. Ben Cannes’dakine gitme fırsatı yakaladım. Birbirine bu kadar yakın tarihlerde, bu kadar ilgi çeken iki fuar gerçekleştirmelerini takdir ettim. Bodrum gibi bir yerde şimdiye kadar yapmamış olmamız, bizim eksikliğimiz. Ama bir yerden başlamak lazım. Bodrum’un marka değeri oralardan çok daha fazla. Altyapı yatırımları da bu anlamda önemli. Daha alacağımız çok yol var, öyle görünüyor. Ama siz bir yerden başladınız. Şimdiden inşallah çok verimli bir fuar olacaktır ve devamı da gelecektir diye düşünüyoruz” değerlendirmesini yaptı.

Meclis Başkanı Bayrak, 29 Ekim Cumhuriyet Bayramı’nı kutladıktan sonra toplantıyı sona erdirdi.

DTO KASIM 2024 ic#.indd 28 1.11.2024 17:02

reliable partner!

MOST Denizcilik

Doğru
Ekipman ve
Doğru Ekip ile
Denizler
bizimle temiz...

"**MOST Denizcilik** olarak, petrol döküntüsü konusunda planlama, hazırda bekleme, eğitim, tatbikat ve operasyonel müdahale faaliyetlerini gerçekleştirmekteyiz. Türkiye'nin en hassas noktalarında haftanın her günü, günün her saatinde hizmet vermeye hazırız. Açık deniz bariyerleri, sorbent emici malzemeler, sıyırıcılar, yıkama makineleri ve yüzer depolama tanklarını da kapsayan tüm ileri teknoloji altyapımızla ve uzman kadromuzla; **çevreyle, ülkemizi üç yandan kucaklayan denizlerimiz ile dostuz...**"

HİZMETLERİMİZ

- Kıyı Tesisi Acil Müdahale Hizmeti
- **Eğitim ve Tatbikatlar**
- Acil Müdahale Operasyonları
- **Risk Değerlendirme**
- Dalgıçlık ve Su Altı Operasyonları
- **Derin Deniz ve ROV Operasyonları**
- İHA ile Havadan Görüntüleme ve Endüstriyel Kimyasal Madde Tespiti
- **Depolama ve Tank Temizliği**
- Pre-booming Hizmetleri

LRQA CERTIFIED ISO 45001 UKAS
LRQA CERTIFIED ISO 9001 UKAS
LRQA CERTIFIED ISO 14001 UKAS

ACİL ÇAĞRI:
+90 531 773 3733
+90 530 940 8787

MOST Denizcilik Merkez Ofis:
İstanbul Deri Organize Sanayi Bölgesi (İDOSB),
Kazlıçeşme Caddesi, No:12/A Tuzla/İstanbul-TÜRKİYE
Telefon: +(90) 216 394 02 69 • **Fax:** +(90) 216 394 02 79
info@mostdenizcilik.com • **www.mostdenizcilik.com**

MostDenizcilikTR
MostDenizcilik
MostDenizcilik

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.

KOISWIRE HASÇELİK KABLO weissenfels GP GreenPin DSR VAN BEEST VITAL KWB Safety in action TUFROPES pewag WIRELOCK verope rely on

Evliya Çelebi Mah. Ümmet Sok. No1/A Tuzla/İSTANBUL

www.gunercelikhalat.com

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

FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

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

PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ 2024-2025 AKADEMİK YILI AÇILIŞ TÖRENİ
Piri Reis Üniversitesi'nin, 2024-2025 Akademik Yılı Açılış Töreni, 30 Eylül Pazartesi günü, Tuzla Deniz Kampüsü'nde yapıldı. Yeni akademik yılın açılış dersini, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Yönetim Kurulu Başkanı M. Rifat Hisarcıklıoğlu, "Liderlik ve Girişimcilik" konusunda verdi.

İSTANBUL TAHKİM HAFTASI
İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 1 Ekim Salı günü Enerji Uyuşmazlıkları Tahkim Merkezi (EDAC) tarafından organize edilen, İstanbul Tahkim Haftası (ISTAW) kapsamında İMEAK DTO ve Londra Deniz Hakemleri Derneği (LMAA) tarafından düzenlenen etkinliğe katıldı ve bir konuşma yaptı.

DENİZCİLİKTE YEŞİL DÖNÜŞÜM ZİRVESİ
İMEAK Deniz Ticaret Odası tarafından düzenlenen "Denizcilikte Yeşil Dönüşüm Zirvesi", 2 Ekim Çarşamba günü, Piri Reis Üniversitesi'nde yapıldı. İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ın açılış konuşmasıyla başlayan zirve, gün boyunca dört oturum halinde devam etti.

EBA GENEL KURULU
İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 4-6 Ekim tarihlerinde Bodrum'da düzenlenen Avrupa Yatçılık Birliği (EBA) Genel Kurulu'na katıldı ve delegelerle bir araya geldi.

Kıran ve beraberindeki DTO heyeti Bodrum Belediye Başkanı Tamer Mandalinci'yi de ziyaret etti.

TOBB TIR KOMİTESİ TOPLANTISI
TOBB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 9 Ekim Çarşamba günü başkanlığını üstlendiği TOBB TIR Komitesi toplantısına katıldı.

AFET LOJİSTİK KOORDİNASYON KURULU TOPLANTISI
Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Afet Lojistik Koordinasyon Kurulu toplantısı, kuruldan sorumlu TOBB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ın başkanlığında 10 Ekim Perşembe günü TOBB İstanbul Hizmet Binası'nda yapıldı.

TÜRKİYE ULAŞTIRMA VE LOJİSTİK MECLİSİ
Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Türkiye Ulaştırma ve Lojistik Meclisi, 14 Ekim Pazartesi günü İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Tamer Kıran'ın başkanlığında toplandı.

DÜNYA ODALAR FEDERASYONU AVRUPA VE ASYA ZİRVESİ
İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı ve Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, 15 Ekim Salı günü, İstanbul'da düzenlenen Dünya Odalar Federasyonu (WCF) Avrupa ve Asya Zirvesi'nin açılışına iştirak etti. TOBB Yönetim Kurulu Başkanı ve Dünya Odalar Federasyonu (WCF) Başkanı M. Rifat Hisarcıklıoğlu'nun ev sahipliğinde düzenlenen zirveye Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanı Murat Kurum, Milletlerarası Ticaret Odası (ICC) Başkanı Philippe Varin, Türk iş dünyasının temsilcileri ve 62 ülkeden 800'den fazla iş insanı katıldı.

İSTANBUL ODALAR VE BORSA YÖNETİM KURULLARI MÜŞTEREK TOPLANTISI
İstanbul Odalar ve Borsa Müşterek Toplantısı, 16 Ekim Çarşamba günü İstanbul Ticaret Borsası (İSTİB) organizatörlüğünde, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) ve Dünya Odalar Federasyonu (WCF) Başkanı M. Rifat Hisarcıklıoğlu'nun başkanlığında gerçekleşti. Toplantıya İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Adnan Naiboğlu, İMEAK DTO Yönetim Kurulu üyeleri Burak Akartaş, İsmail Görgün, Barış Dillioğlu ve Ahmet Can Bozkurt da katıldı.

15. TÜRK-ARAP EKONOMİ FORUMU
İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, 17 Ekim Perşembe günü Hazine ve Maliye Bakanı Mehmet Şimşek'in teşrifleriyle Türkiye ve Arap Dünyası: Yatırım, Ticaret, Teknolojide Global Koridor temasıyla İstanbul'da düzenlenen 15. Türk-Arap Ekonomi Forumu'na iştirak etti.

DTO HEYETİ İZMİR'DE BİR DİZİ ETKİNLİĞE KATILDI
İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve beraberindeki DTO heyeti, 18 Ekim Cuma günü, açılış ve ziyaretlere katılmak üzere İzmir'e gitti. Heyet İzmir Katip Çelebi Üniversitesi (İKÇÜ) Gemi İnşaatı ve Denizcilik Fakültesi'nde Hidromekanik ve Deniz Yapıları Mukavemet Laboratuvarları'nın açılış törenine katıldı. Ardından Güney Deniz Saha Komutanı Tümamiral Rafet Oktar ve Sahil Güvenlik Ege Deniz Bölge Komutanı Tuğamiral Tayfun Paşaoğlu'nu ziyaret etti.

TURKISH - BRITISH SHIPPING FORUM
İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 21 Ekim Pazartesi günü, DTO Genel Merkezi'nde ilk olarak Türk - Alman Ticaret ve Sanayi Odası Genel Sekreteri Okan Özoğul ve beraberindekileri ağırladı. Ardından DTO Meclis Salonu'nda düzenlenen Turkish - British Shipping Forum'a da katılan Tamer Kıran, toplantının açılışında bir konuşma yaptı.

TÜRKİYE LOJİSTİK ZİRVESİ
İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 23 Ekim Çarşamba günü UTİKAD tarafından düzenlenen Türkiye Lojistik Zirvesi'ne katıldı.

DTO KASIM 2024 ic#.indd 32 1.11.2024 17:02

TRELAWNY™

SURFACE PREPARATION TECHNOLOGY

TFP200 ZEMİN KAZIYICI

Trelawny TFP kazıyıcı serisinin en küçüğü olan TFP200, küçük ve orta ölçekli işler için mükemmel senekler sunuyor.

TFP200, Trelawny'nin "Sürekli Ürün Geliştirme Programı"nın bir parçası olarak yakın zamanda bir dizi değişikliğe uğradı. Yeni sürüm hasarlara karşı daha fazla koruma ve güvenlik sağlayan, yeni marş kutusu muhafazası ve fiş konumunu içerir. İzolasyon güvenlik anahtarına sahip kola monte edilmiş yeni bir buton sistemi, artık kullanımı eskisinden çok daha kolay hale getiriyor.

Yüzey hazırlama teknolojileri konusunda
60 yıldan fazla deneyimi bulunan TRELAWNY SPT ürünleri,
Türkiye lisanslı marin distribütörü

OZGEN
SHIP SUPPLY
Since 1950, We Care About Your Vessels

güvencesiyle hizmetinizde.

sales@ozgenshipsupply.com
/ozgenshipsupply

almar
marine fire safety systems

İNOVATİF YANGIN ALGILAMA & SÖNDÜRME SİSTEMLERİ

Almar Fire olarak, 2000 yılında başladığımız deniz güvenliği yolculuğumuzda sadece sektör lideri olarak yerimizi almakla kalmadık, aynı zamanda benzersiz uzmanlık ve kusursuz hizmet anlayışımızla yeni standartlar belirleyerek güvenlik anlayışını bir üst seviyeye taşıdık. Denizcilik sektöründe sabit yangın algılama ve söndürme sistemlerine yönelik karşımıza çıkan zorluklara, hızlı ve yüksek kaliteli çözümler sunarak, birçok büyük projeyi başarıyla tamamladık.

Almar Fire ile güvenle yola çıkın, yolculuğunuzun sorunsuz olduğundan emin olun. Şirketimizi keşfedin ve güvenliğinizi nasıl önceliğimiz olarak benimsediğimizi öğrenin.

Sistem Tasarım

Mühendis ekibimizin özenle tasarladığı sistemlerle güvenliğinizi en üst seviyeye çıkarıyor. Her tasarımımız, yüksek güvenlik standartlarına uygun olarak sertifikalandırılıyor.

Projelerimizi, geminizin ihtiyaçlarına özel olarak şekillendiriyor ve güvenliğinizi her zaman önceliğimiz olarak görüyoruz.

İmalat

Deneyimli ekibimizle, tasarımlarımızı özenle hayata geçiriyor ve yangın söndürme sistemleri inşa etmekten öte, uluslararası denizcilik kurallarına standartlarına uygun, yaratıcı ve inovatif çözümler üretiyoruz. Her adımda hassasiyetle çalışarak ürettiğimiz sistemlerimiz, kalite ve güvenlikten asla ödün vermiyoruz.

Teknik Servis

Geniş uzman ağımız aracılığıyla hatasız sistem işlevselliği sağlıyor, küresel boyutta en üst düzey hizmet standartlarını sürdürüyoruz.

Kaliteli malzeme kullanımımız ve uzmanlığımız, etkili teknik destek sunarken, denizlerdeki güvenliğiniz için hızlı ve kesin çözümlerle yanınızda oluyoruz.

POLIMAR

ALMAR PLATINUM

Bize Ulaşın:

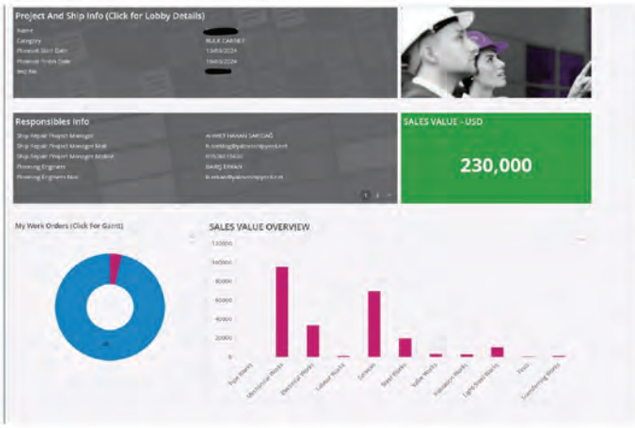
(+90)216 394 2082

www.almarfire.com

info@almarfire.com

YALOVA SHIPYARD
Buildig Trust on Every Tide

DISCOVER INNOVATION AT YALOVA SHIPYARD



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.

+90 (226) 813 33 43 marketing@yalovashipyard.net Yalova / Türkiye

TOBB YÖNETİM KURULU TOPLANTISI, DTO GENEL MERKEZİ'NDE YAPILDI

TCMB Başkanı Karahan ve beraberindeki heyet, İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın ev sahipliği ettiği TOBB Yönetim Kurulu Toplantısı'na katıldı.

Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası (TCMB) Başkanı Fatih Karahan ve ekibi, 29 Eylül Pazar günü, İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın ev sahipliğinde Fındıklı'daki DTO Genel Merkezi'nde yapılan Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Yönetim Kurulu toplantısına katıldı. TOBB Başkanı M. Rifat Hisarcıklıoğlu toplantıya ilişkin değerlendirmesinde, "Karşılıklı görüş alışverişinde bulunduğumuz verimli ve faydalı bir toplantı oldu. Reel sektörün sıkıntılarını dile getirdik, önerilerimizi ilettik. Nazik ziyaretleri için teşekkür ederiz" ifadesini kullandı.

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Yönetim Kurulu Başkanı M. Rifat Hisarcıklıoğlu ve TOBB Başkan Yardımcısı, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Fatih Karahan'a, günün anısına üzerinde Piri Reis Haritası'nın yer aldığı bir vazo takdim etti.

İSTANBUL TAHKİM HAFTASI DÜZENLENDİ

Enerji Uyuşmazlıkları Tahkim Merkezi'nin koordinasyonunda İMEAK DTO ve Londra Deniz Hakemleri Derneği tarafından 1 Ekim Salı günü gerçekleştirilen İstanbul Tahkim Haftası'nda İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran bir konuşma yaptı.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran 1 Ekim Salı günü, Enerji Uyuşmazlıkları Tahkim Merkezi (EDAC) tarafından organize edilen İstanbul Tahkim Haftası (İSTAW) kapsamında, İMEAK DTO ve Londra Deniz Hakemleri Derneği (LMAA) tarafından düzenlenen etkinliğe katıldı.

"Uluslararası Sularda Seyir" konulu panelin açılışında konuşan Tamer Kıran, İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın faaliyetleriyle ilgili bilgi verdi, deniz tahkiminin uluslararası deniz ticaretinde oynadığı kritik role dikkat çekti. Kıran, etkinliğin deniz tahkimi üzerine önemli fikir alışverişleri ve iş birliklerine fırsat sunmasını diledi.

DTO KASIM 2024 ic#.indd 36 1.11.2024 17:02

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

PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ 2024-2025 AKADEMİK YILI AÇILIŞ TÖRENİ YAPILDI

Piri Reis Üniversitesi'nin 2024-2025 Akademik Yılı Açılış Töreni, 30 Eylül Pazartesi günü, Tuzla Deniz Kampüsü'nde yapıldı. Yeni akademik yılın ilk dersini, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Yönetim Kurulu Başkanı M. Rifat Hisarcıklıoğlu verdi.

Piri Reis Üniversitesi'nin 30 Eylül Pazartesi günü, Rıdvan Kartal Konferans Salonu'nda düzenlenen 2024-2025 Akademik Yılı Açılış Töreni'ne Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (UAB) Bakan Yardımcısı Osman Boyraz, Tuzla Kaymakamı Ümit Hüseyin Güney, Tuzla Belediye Başkanı Eren Ali Bingöl, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Yönetim Kurulu Başkanı M. Rifat Hisarcıklıoğlu ve yönetim kurulu üyeleri, Milli Savunma Üniversitesi (MSÜ) Deniz Harp Okulu Komutanı Tümamiral Ramazan Özoğul, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak, İMEAK DTO yönetim kurulu üyeleri, şube başkanları, meclis üyeleri, PRÜ Mütevelli Heyeti üyeleri, denizcilik sektörü temsilcileri, akademisyenler, öğrenciler ve davetliler katıldı.

Saygı duruşu, İstiklal Marşı'nın okunması ve müzik dinletisi ile başlayan törende açılış konuşmasını Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Nafiz Arıca yaptı. Ülkemizin ilk ve tek ihtisas üniversitesi olarak denizcilik eğitiminde ve deniz teknolojilerinin gelişiminde lider, uluslararası saygın bir üniversite olma yolunda emin adımlarla yürüyen Piri Reis Üniversitesi'nde yeni akademik yıla başlamanın mutluluğunu ve gururunu yaşadıklarını belirten Arıca, sözlerine şöyle devam etti: "Piri Reis Üniversitesi sadece bir sektöre odaklanmış, denizcilik ihtisas üniversitesi olması sebebiyle sektörün beklentileri diğer üniversitelerden farklı olarak üniversitemize çok daha büyük bir sorumluluk yüklemektedir.

Hedefimiz başta denizcilik sektörü olmak üzere ülkemizin ihtiyaç duyduğu yetişmiş insan gücünün sağlanmasında ve deniz teknolojilerinin geliştirilmesinde aktif rol oynayarak dünyanın ilk 1000 üniversitesi arasına girmektir. Bu amaçlarla çıktığımız yolda hazırladığımız strateji planımızda ölçülebilir hedefler belirleyerek yol haritamızı oluşturduk. Geçtiğimiz yıl üniversitemizin eğitim öğretim, araştırma geliştirme ve topluma hizmet misyonları anlamında hedeflerine ulaşabilmesi için gerekli bazı yapısal değişiklikleri hayata geçirdik. Üniversitemizdeki tüm programlarla müfredatımız ihtiyaçlarımız, sektörün ihtiyaçları ve dünyadaki yüksek eğitim eğilimlerine uygun olarak güncelledik. İngilizce Hazırlık bölümümüzde dil hizmetlerindeki niteliğin akreditasyon yoluyla mükemmelliğini hedefleyen İngiltere merkezli uluslararası Eaquals akreditasyonu almaya hak kazandık ve ülkemizde bu akreditasyonu alan 10'uncu üniversite olduk. Geçtiğimiz yıl hayata geçirdiğimiz sektör-üniversite ortak eğitim modelimizde yeni imzalanan 15 firma ile birlikte toplamda 54 firmayla ortak eğitim protokolü imzalamış olduk. Üniversitemiz endeksli toplam 130 yayın yayımladık. 4 ulusal, 1 uluslararası toplam 5 Ar-ge projesini bitirdik. 8 ulusal, 9 uluslararası toplam 17 projeyi sürdürdük ve bunlara ilaveten 2 ulusal, 7'si uluslararası olmak üzere 9 başvuruda bulunduk. Üniversitemiz bünyesinde 14'ü öğrenci projesi olmak üzere 37 bilimsel projeye başladık. 2 ulusal patent, 1 uluslararası patent aldık ve bir ulusal patent başvurusunda bulunduk. Uluslararasılaşma hedefimiz doğrultusunda iş birliği sayımız farklı ülkelerden 28 üniversite ve 3 uluslararası kuruluşa ulaştı. Örgün eğitimimiz yanında sürekli eğitimimiz de denizcilik sektörüne

DTO KASIM 2024 ic#.indd 38 1.11.2024 17:02

hitap edecek şekilde toplam 81 adet sertifika programı organize ettik ve 1274 kursiyerimize 1350 adet sertifika verdik. Simülatör merkezimizde ise toplam 90 eğitim programında 380 kişiye 4167 saatlik eğitim verdik. Sonuç olarak geçen sene örgün eğitimde mezun ettiğimiz 937 ön lisans, lisans ve lisansüstü öğrencimize ilave olarak 1582 sektör temsilcisini Piri Reis üniversiteli yapmış olduk."

NAFİZ ARICA: "İSTANBUL'DA VAKIF ÜNİVERSİTELERİ ARASINDA 9'UNCU SIRADAYIZ"

Arıca, Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı ile iş birliğinde ülkemizde bir üniversite bünyesinde kurulan ilk Dynamic Positioning (DP) Simülatör Merkezi'ni açtıklarını; ayrıca üniversitenin uluslararası standardizasyon kuruluşu ISO tarafından verilen ISO500001 belgesini almaya hak kazandığını; meslek yüksekokulunun organize ettiği etkinlikler dâhil geçen yıl toplam 338 firmayı öğrencilerle buluşturduklarını açıkladı: "Cumhuriyetimizin 100'üncü kuruluş yılı etkinliklerimizde geçtiğimiz 29 Ekim'den itibaren 116 etkinlik icra ettik. Öğrenci faaliyetlerimizde 35 öğrenci kulübümüzün bilimsel, sosyal ve kültürel, sportif olmak üzere 162 etkinlik yaptık. Üniversite eğitiminin ayrılmaz bir parçası olan öğrenci kulüplerimizin faaliyetlerinin kişisel gelişimleri ve hayata hazırlanmaları açısından önemli olduğunu ve bu konuda hassasiyet gösterdiğimizi bir kez daha ifade etmek isterim.

Denizcilik sektörümüzün gözbebeği Piri Reis Üniversitesi 2024 YKS sonuçlarına göre yüzde 97,4 doluluk oranına ulaşarak en çok tercih edilen üniversiteler arasında yer aldı. İstanbul'da vakıf üniversiteleri arasında 8'inci olduk. Bu sene üniversiteye toplamda 1583 yeni öğrencimiz girdi. Öğrenci ve veliler tarafından tercih edilen bir üniversite olmanın mutluluğunu ve gururunu hep birlikte yaşıyoruz. Başta gelmiş geçmiş tüm üyeleriyle Mütevelli Heyeti olmak üzere emeği geçen herkese, akademisyen ve idari personele şükranlarımızı sunuyorum. Bugün akademik ve idari personelimiz öğrencilerimizle yeniden buluşmanın

heyecanı ve mutluluğunu yaşıyoruz. 2024-2025 akademik yılına alanında uzman 207 akademisyenimiz, 149 idari personelimiz ve 7361 öğrencimizle birlikte meslek yüksekokulunda 11 ön lisans, 5 fakültemizde 13 lisans, lisansüstü eğitim enstitümüzde 14 yüksek lisans ve 5 doktora programında eğitim öğretime başlıyoruz."

"ÖĞRENCİ ODAKLI EĞİTİM SİSTEMİMİZLE GERÇEK POTANSİYELİNİZE ULAŞMANIZI SAĞLAMAK EN ÖNEMLİ AMACIMIZ"

Üniversitelerin yalnızca akademik eğitim alınan kurumlar olmadığının altını çizen Arıca, öğrencilere şöyle seslendi: "Bu yıllar meslek hayatınıza hazırlanacağınız, toplumsal farkındalığınızı yükselteceğiniz, üretken ve yetkin bireyler olmayı öğreneceğiniz çok değerli bir süreçtir. Bu süreçte mesleğin içinden gelen uzman akademisyenlerimiz ve öğrenci odaklı eğitim sistemimizle gerçek potansiyelinize ulaşmanızı sağlamak en önemli amacımızdır. Rektörünüz olarak sizlerden sadece sınıflara girip çıkan öğrenciler olmanızı değil düşünen, bilimsel araştırmalar yapan, üreten aynı zamanda spor ve sanatla ilgilenen çok yönlü bireyler olmanızı istiyorum.

Bundan önce olduğu gibi bundan sonra da Cumhuriyetimizin kurucusu büyük önder Atatürk'ün 'Hayatta en hakiki mürşit ilimdir' sözünden yola çıkarak akıl ve bilimi rehber edinmenizi, sorgulayan, araştıran ve etrafını aydınlatarak ülkemize hizmet eden sorumlu, iyi insanlar olmanızı bekliyorum. Hayatınızın en güzel yıllarını geçireceğiniz ve yetişkinliğe adım atacağınız üniversitemizde mesleki ve akademik anlamda sizleri hayata hazırlamak ve hedeflerinize ulaşmanızı sağlamak, sizlere yeni arkadaşlıklar ve mutluluk getirmesi amacıyla her türlü imkanı sağlamak için ne gerekiyorsa yapıyoruz. Sizleri düzenlediğimiz çeşitli sosyal, kültürel ve sportif etkinliklerle besliyoruz. Siz öğrencilerimizin de öğrenci kulüpleri ve topluluklarıyla aktif olarak rol almanızı ve bizlere ilham olmanızı bekliyorum.

Üniversitemizin çok değerli akademisyen ve idari personeli, büyük bir hızla değişen ve evrilen bir dünyada üniversitemizin hak ettiği yeri alabilmesi ancak nitelikli eğitim öğretim, evrensel standartlarda akademik çalışmalar, dinamik ve esnek yönetim ile mümkündür. Rektörlük görevimi icra ettiğim süre boyunca sizlerle birebir iletişimde olarak açık iletişimde olmaya önem verdim ve ortak yönetim anlayışını uyguladım. Bu süreçte destekleriniz için hepinize müteşekkirim. Üniversitemizin en önemli sermayesi olan entelektüel bilgi birikimini eğitim öğretimin yanında sektörle birlikte yürütülecek ar-ge faaliyetleriyle sanayiye bilgi ve teknoloji üretmesi için gerekli mekanizmaları hep birlikte oluşturduk. Ar-ge yılı olarak ilan ettiğimiz 2024-2025 akademik yılında akademik görünürlüğümüzün yükselmesi, ar-ge kültürü ve ekosistemimizin gelişmesi doğrultusunda uygulamalarımızı sürdüreceğiz. Hep birlikte üniversitemizi dünyanın ilk 1000 üniversitesi arasına sokacağımıza yürekten inanıyorum."

"SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK YÜKSEKÖĞRETİMDE DE DEĞİŞİMİ MECBUR KILIYOR"

Hızla değişen dünyada sürdürülebilirliğin yükseköğretimde de değişimi mecbur kıldığını vurgulayan Arıca, üniversitelerde ağırlıklı olarak uygulanan geleneksel

DTO KASIM 2024 ic#.indd 39 1.11.2024 17:02

öğretim yöntemlerinin önümüzdeki yıllarda modern dünyanın ihtiyaçlarına yanıt veremeyeceği ve öğrencinin iş dünyasında rekabetçi olabilmesi için daha esnek, daha yenilikçi ve yetkinlik bazlı eğitimlere ihtiyaç duyulduğunu belirtti: "Üniversite diplomasının tek başına yeterli olmayacağı, ilave olarak yetkinlik bazlı sertifikaların sürekli öğrenmenin ön plana çıktığı bir eğitim sisteminin önemini vurgulamak isterim. Artık güç dünyasında işverenler sadece diplomanın ne olduğuna değil, bireyin somut becerilere sahip olduğuna çok daha fazla odaklanıyor. Bu da yetkinlik bazlı sertifikaların, kursların ve diğer esnek öğrenme seçeneklerinin yükselişe geçmesine yol açıyor. Bu sebeple diplomaların başlangıç noktası olduğu, iş yaşamında başarılı olmanın sürekli gelişim ve yetkinliklerin belgelendirilmesiyle mümkün olacağı bir döneme doğru evriliyoruz. Bu sebeple üniversitemiz misyonunu da dikkate alarak özellikle sürekli eğitim merkezi ve similütör merkezimizde sektörün ihtiyaç duyduğu yetkinliklerle ilgili sertifika programlarına ağırlık veriyoruz.

Bunun yanında eğitim teknolojilerini en üst düzeyde kullanarak yükseköğretimde içerik bazlı eğitim yerine yetkinlik bazlı eğitim, bireyselleştirilmiş eğitim, uluslararası eğitim ve yapay zekâ ile eğitim gibi yeni eğitimleri yakından takip ediyor ve bu konuda ülkemizde öncülük etmeyi hedefliyoruz.

Ar-ge hedeflerimiz doğrultusunda ise önümüzdeki dönemde sürdürülebilirlik odaklı araştırma önceliklerimize ağırlık verdiğimizi sizinle paylaşmak isterim.

Özellikle üniversite sanayi işbirliğini geliştirecek inovatif kurumsal sürdürülebilirlik araştırmaları, hidrojen üretimi, 3 boyutlu yazıcıyla yüksek teknoloji ürün yönetimi, alternatif yakıtlar ve enerji verimliliğini hedefleyen rota planlama ve öngörücü bakım gibi yapay zekâ uygulamalarıyla araştırma projelerimizi başlattık ve geliştirme çalışmalarımız sürüyor. Amacımız, Türk denizciliğinin üniversite sanayi iş birliğinde odak olmak ve denizcilik sektörümüzde teknoloji üretimine fayda sağlamaktır."

TAMER KIRAN: "PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ, DENİZCİLİK EĞİTİMİ VE TEKNOLOJİLERİNİN GELİŞİMİNDE LİDER"

Prof. Dr. Nafiz Arıca'nın ardından kürsüye gelen İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran herkesi sevgi ve saygıyla selamladıktan sonra, birbirinden değerli konukları ağırlamanın mutluluğunu yaşadıklarını söyleyerek teşriflerinden dolayı UAB Bakan Yardımcısı Osman Boyraz'a ve törenin onur konuğu olan Türk iş dünyasının mesleki örgütlenmesinde büyük emek ve katkı sahibi TOBB Yönetim Kurulu Başkanı Rifat Hisarcıklıoğlu'na teşekkür etti: "Türk Deniz Eğitim Vakfı çatısı altında kurulan denizcilik camiamızın göz bebeği Piri Reis Üniversitesi 16'ncı yaşında yeni bir eğitim yılına başlıyor. İsmini büyük denizci bilim insanı Piri Reis'ten alan üniversitemiz, kurulduğu günden bugüne kendini geliştirerek büyümeye devam ederken dinamik ve ülkemizin en iyi vakıf üniversitelerinden biri olma yolunda büyük mesafeler kat etti.

Piri Reis Üniversitesi, bugün ülkemizin denizcilik eğitimi ve teknolojilerinin gelişiminde lider, dünyanın saygın üniversitelerinden biri olduğu vizyonuyla 21. yüzyılın yetkinliklerine sahip, değişimi yöneten, yenilikler üreten bireyler yetiştirmeyi ve bilginin ışığında toplumumuzun dönüşümüne fayda sağlamayı amaçlarken, denizcilik sektörünün ihtiyaç duyduğu insan gücünün sağlanmasında ve deniz teknolojilerinin geliştirilmesinde de aktif rol almayı hedefliyor. Dünya ticaretinin yaklaşık %86'sı deniz taşımacılığı ile gerçekleştirilirken, ülkemizin dış ticaretinin yaklaşık %88'i deniz yolu ile gerçekleştirilir. Küresel tedarik zincirinin belkemiği olan deniz taşımacılığına ait istatistikleri incelediğimizde her yıl yaklaşık %3 oranında bir büyüme gösterdiğini görüyoruz. Bu büyüme doğal olarak küresel ticaretin işlemesine vasıta olan ticaret gemilerinin de artmasına, sonuç olarak denizcilik sektöründe çalışacak nitelikli insan gücüne duyulan ihtiyacın da artmasına neden oluyor. Uluslararası iki kurum tarafından yayınlanan 2021 yılı Gemi İnsanları İş Gücü Raporu'nda 2021 yılı itibarıyla 26 bin olan zabitan açığının 2026 yılında 89 bine yükseleceği öngörülüyor. 2021 yılından uyanan sektördeki büyümeye paralel gemi sayılarındaki artışı dikkate aldığımızda, önümüzdeki yıllarda bu ihtiyacın daha da yükseleceğini söylemek yanlış olmayacaktır.

Diğer yandan, geleceğe baktığımızda denizcilik sektörü radikal değişimlerin eşiğinde duruyor. Dördüncü Endüstri Devrimi paralelinde gelişen teknoloji ve dijitalleşme, her sektörde olduğu gibi denizcilikte de devrim yaratmayı vaat eden gelişmelere bizleri tanık ediyor. Otonom gemilerin geliştirilmesinden akıllı denizcilik çözümlerinin uygulanmasına kadar sektörümüz yarının ihtiyaçlarını karşılamak üzere gelişmektedir."

"EĞİTİME YAPILAN YATIRIMIN ÜLKEYE YAPILAN EN BÜYÜK HİZMET OLDUĞUNA İNANIYORUZ"

Kıran, Uluslararası Denizcilik Örgütü ve Avrupa Birliği'nin emisyon oranlarını azaltmak için birbiri ardına uygulamaya koyduğu kural ve düzenlemeler nedeniyle denizcilik sektörünün daha temiz enerji kaynakları ve teknolojileri hedefleyen bir dönüşümle karşı karşıya olduğunu; bu gelişmelerin denizcilik sektöründe çalışacak nitelikli insan gücüne duyulan ihtiyacı artırdığını ifade etti: "Denizcilikte eğitimin önemini bilen, eğitime yapılan yatırımın ülkeye yapılan en büyük hizmet

DTO KASIM 2024 ic#.indd 40 1.11.2024 17:02

olduğuna inanan, eğitim meselesini kendilerine dert eden ve DTO çatısı altında bir araya gelen denizcilerin yoğun uğraşlar sonucunda kurduğu Piri Reis Üniversitemiz işte bu noktada çok önemli bir görevi ifa etmektedir. Başlangıçta öncelikle sektörün ihtiyacı olan gemi insanını yani makine ve güverte zabitini yetiştirmek üzere kurulan üniversitemiz, daha sonra bu alanda ihtiyaç duyulan mühendis, hukukçu, işletmeciler yetiştirmek üzere eğitim kapsamını genişletmiştir.

Denizcilik aynı zamanda pahalı bir eğitimdir. Avrupa ve dünyada sıralamaya giren simülatör merkezi, eğitim havuzu ve denizcilikteki hızlı dönüşüme paralel güncellenen ders programlarıyla çağın gereklerine uygun bir eğitimi gençlerimize sunarken, evlatlarımızı geleceğe en donanımlı, en nitelikli şekilde hazırlamak için vizyoner projeleri de hayatta geçirmekteyiz. Bu noktada Piri Reis Üniversitemize büyük destek sunan İMEAK Deniz Ticaret Odamızı da anmadan geçmeyeceğim. Oda olarak bütçemizin önemli bir bölümünü büyük bir memnuniyetle tasarruf etmekten imtina ettiğimiz tek alan olan eğitimi ayırmaktan gurur duyuyoruz.

Eğitime destek çalışmalarımız kapsamında Milli Eğitim Bakanlığımızla imzaladığımız Mesleki Eğitim İş Birliği İşleri protokolüyle ülke çapında 9 denizcilik meslek lisemizin yanı sıra yine denizcilik eğitim alanında eğitim veren çok sayıda lise ve üniversitemize simülatör, laboratuvar, ders ve benzeri malzeme ihtiyacından bilimsel toplantı ve kongreleriyle proje çalışmalarına kadar birçok konuda destek sağlıyoruz. Bu desteklere devam edeceğimizi de memnuniyetle belirtirken DTO'nun değerli üyelerine desteklerinden ötürü teşekkürlerimi ifade etmek istiyorum. Söz teşekküre gelince, bir teşekkürü de bugün aramızda bulunan Deniz Ticaret Odası başkanlığı görevini devraldığım Metin Kalkavan'a etmek istiyorum.

Metin Bey o günlerde çok zor bir iş olmasına üniversitemizin kurulmasına öncülük ve liderlik etmiş, Deniz Ticaret Odası'nın en büyük projesi olarak nitelendirdiği Piri Reis Üniversitesi'nin kuruluşuna ve gelişmesine büyük emeği geçmiştir. Yine gerek üniversitemizin kurucu vakfı, Türk Deniz Eğitim Vakfı, gerekse üniversitemizin kuruluşuna emekleri geçmiş, bugün bu salonda olan ya da olamayan herkese teşekkür ederken ebediyete irtihal edenleri rahmet ve minnetle anıyor, bugün törenimizi gerçekleştirdiğimiz konferans salonuna adını verdiğimiz merhum Rıdvan Kartal'ı da ayrıca rahmetle anmak istiyorum.

Rıdvan Ağabey'in de TÜDEV'e ve Piri Reis Üniversitesi'ne çok büyük emekleri geçmiştir. Bu binaların her tuğlasında, her taşında kendisinin bizzat emeği vardır."

"PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ ÖĞRENCİLERİ ÜLKEMİZİN AYDINLIK YARINLARINA IŞIK TUTACAK"

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran sözlerini şöyle tamamladı: "Sevgili gençler, içinde bulunduğumuz yüzyılda dünya her alanda hızla değişirken bu değişime ayak uydurabilen, teknolojideki gelişmeleri çok iyi takip edip uygulayabilen, bilgiyi ustalıkla kullanabilen, akıllı makinelerden yararlanabilen insan potansiyelinin sahip ülkeler çağa damgasını vuracak. Artık bilgiye uğraşmak çok kolay. vvYapay zekâ arama motorları günümüzde neredeyse her şeyin cevabını vermeye hazır. Öyleyse fark yaratan ne olacak? Bilgi yığınıyla başa çıkamayan ve belirsizlik karşısında ne yapacağını bilemeyenlerin bu yolda bir arpa boyu yol kat edemeyecekleri kesin. Ancak fikri hür, vicdanı hür, irfanı hür, aklını kullanıp sorgulayan, becerileriyle yeni fikirler ortaya koyma potansiyeline sahip gençler yetiştirmeyi başaran ülkelerin bu ipi göğüsleyecekleri aşikâr. Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk de, en büyük eserim diye nitelendirdiği Türkiye Cumhuriyeti'ni muasır medeniyetler seviyesine geçme hedefiyle, 'Ey yükselen yeni nesil, istikbal sizindir. Cumhuriyeti biz kurduk, onu yüceltecek ve devam ettirecek sizlersiniz' diyerek siz gençlere emanet etmiştir. Bugün Piri Reis Üniversitesi'nde yeni bir öğretim dönemine başlayan tüm öğrencilerimizin alacakları uluslararası standartlardaki eğitim, bilgi ve donanım ile çağın beklentilerini yerine getireceklerine ve ülkemizin aydınlık yarınlarına ışık tutacaklarına yürekten inanıyorum."

RİFAT HİSARCIKLIOĞLU'NDAN "LİDERLİK VE GİRİŞİMCİLİK" DERSİ

Tamer Kıran'dan sonra 2024-2025 Akademik Yılı'nın ilk dersini vermek üzere kürsüye gelen TOBB Yönetim Kurulu Başkanı Rifat Hisarcıklıoğlu, konuşmasının başında Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Nafiz Arıca'ya ve Mütevelli Heyeti Başkanı, aynı zamanda TOBB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Tamer Kıran'a çalışmalarından ötürü teşekkür etti: "Zira burada hem ismiyle, hem de içeriğiyle,

DTO KASIM 2024 ic#.indd 41 1.11.2024 17:02

hepimizin iftihar etmesi gereken, bir üniversite görüyorum. Piri Reis, Türk tarihinin ilk ve en büyük haritacısı ve önde gelen denizcilerinden biridir. O dönemin, alanında başyapıtı ve rehberi olarak kabul edilen, Akdeniz kıyılarının atlası niteliğindeki Kitabı-Bahriye'nin yazarıdır. İkinci olarak da burası, denizcilikte yarının liderlerini yetiştiren, ülkemizin ilk ve tek denizcilik odaklı ihtisas üniversitesidir. Bugün buradaki her bir öğrencimiz, Piri Reis'in sadece denizcilikteki başarılarını değil, aynı zamanda bilime ve bilgiye olan bağlılığını da miras alıyor. Piri Reis'in öngörüleri ve cesareti bugünün denizcilerine, girişimcilerine yol gösterdiği gibi sizler de yenilikçi düşüncelerinizle bu mirası sürdüreceksiniz.

Böyle doğru bir vizyonla hareket ederek ülkemize kıymetli üniversiteyi kazandıran, Pir Reis ismini vererek tarihimizin bu önemli isminin yaşatılmasını sağlayan İMEAK Deniz Ticaret Oda'mızı kutluyorum. Burada 21'inci asrın gerektirdiği yetkinliklere sahip, yenilikçi ve lider gençlerin yetişmesini sağlıyorsunuz. Azimle ve aktif bir şekilde çalışarak büyütüyor ve sektörümüze ayrı bir değer katıyorsunuz. Piri Reisi Üniversitemiz bugün hepimizin gurur duyması gereken bir konumdadır. Piri Reis Üniversitesi'ne katılan yeni genç kardeşlerimi de kutluyorum. Dünya ticareti 40 trilyon dolar. Bunun 32 trilyon doları deniz yoluyla; yani dünya üretecek, birileri taşıyacak. Denizcilikten daha prestijli uluslararası bir meslek yok. Büyük bir şansınız var. Dünyanın her tarafında iş bulabilme imkânınız var. Bugün denizcilik olmasa insanlar açlıktan ölür. Onun için şu anda dünyanın ihtiyacının büyük bölümü denizcilik vasıtasıyla hallediliyor. Nitelikli insan gücüne müthiş ihtiyaç görüyorum. Bu okulu seçen tüm kardeşlerimin hem ülkemizde, hem dünyada önü açık. Müthiş iş fırsatları önünüze çıkacak. İnanıyorum ki sizler de buradan alacağınız kaliteli eğitimle uluslararası sularda iftihar kaynağımız olacaksınız."

"BAŞARISIZLIK KARŞISINDA PES ETMEYİN"

Hisarcıklıoğlu "Liderlik ve Girişimcilik" başlıklı ilk dersini, öğrencilere önemli tavsiyelerde bulunarak sürdürdü: "Her iş hayal kurmayla başlıyor. Sakın hayal kurmaktan vazgeçmeyin. Her şeyin başlangıcı hayal. İnsanoğlu henüz beynimizin içindeki hayalleri okuyabilecek bir makine icat etmedi. En özgür olduğunuz alan bu. Ama sakın hayalperest derler diye de korkmayın.

Hayalperestlik ayrı bir şey. Einstein diyor ki mantık sizi A noktasından B noktasına götürür, hayal gücünüz ise her yere götürür. Yani mantıkla hayalin arasındaki fark bu. Unutmayın yapacaklarınız da sizin hayal gücünüzle sınırlıdır. Peki ya hayal kurdum, başarı gelir mi? Hayallerinizin içinden birkaç tanesini seçip hedefe koymanız lazım. İşte o zaman hayalperestlikten çıkıyorsunuz. 19'uncu asırda biz Türkler için, Türkler önce ateş eder sonra nişan alınır diyorlardı. Ama sakın siz de eskilerin yaptığı gibi ateş ettikten sonra nişan almayın. Önce hedef seçin, sonra tetiği çekin. Mutlaka hedef koymanız lazım. Üçüncü olarak hayal kurdunuz, hedef seçtiniz. Yeter mi? Başarı gelir mi? Ne eksik? Çalışmak. Akıl teri, alın teri. Bu ikisini dökmeden başarı gelmiyor. Hayal, hedef, çalışma. Başarmak için çalışacaksınız.

Dördüncü tavsiyem, hayali kurduk, hedefi koyduk, çalıştık. Başarı geliyor mu? Yine büyüklerimiz diyor ki kuş alayıyla uçar. Tek başına göç eden bir leylek gördünüz mü? Hepsi alayıyla geliyorlar. Kıtalar arası mesafeyi kat edebilmek için hep

beraber toplu olarak hareket ediyorlar. Birbirleriyle dayanışıyorlar. Onun için birlikte çalışmazsak olmaz. Birlikte hareket ederseniz rahmet yani bereket, herkesin tek başına hareket ettiği zaman onda da zahmet vardır. Beşinci olarak sakın başarısızlık karşısında pes etmeyin. Çünkü başarısız olmadan başarılmış hiçbir iş yok. Edison'u biliyorsunuz.

Dünyanın en büyük mucitlerinden. Yaptığı icatlarla binden fazla patenti vardır. Ama icatlardan önce girdiği tüm işlerden kovulmuş. Elektrik üzerine yaptığı binlerce deney ve denemede başarısız olmuş, ama yılmamış yoluna devam etmiş, dünya çapında en büyük bilim insanı olmuş. Yani başarıya giden yol denemektir. İnandığınız yolda asla pes etmeyin, vazgeçmeyin. Muhakkak sayısız zorluklar olacak, aksilikler yaşayacaksınız, başarısızlığı tatmadan başarı da gelmeyecek. Ama başarısızlık kesinlikle sizleri yıldırmasın. Kendinize olan güveninizden, hayallerinizden, hedeflerinizden asla ama asla vazgeçmeyin. Unutmayın, her deneme başarılı olamayabilir. Ama sadece deneyenler başarıya ulaşabilirler. Denemeyenler başarıya ulaşamaz."

"YENİLİKÇİ FİKİRLER VE GİRİŞİMLER SADECE İŞ DÜNYASININ DEĞİL TOPLUMUN GELİŞMESİNE DE KATKI SAĞLAR"

İş hayatında beş ilkesi olduğunu söyleyen TOBB Yönetim Kurulu Başkanı Hisarcıklıoğlu, bu ilkeleri şöyle sıraladı: "Kayseri'de çocukluğumda, bize ilk

DTO KASIM 2024 ic#.indd 42 1.11.2024 17:02

öğretilen şey şuydu: İşten artmaz, dişten artar. Ne manaya gelir? Yani gelirin giderinden fazla olacak. Giderin daha az olacak. Bunu yapamazsan hayat boyunca başarılı olamazsın. İkincisi işin hilesi dürüstlüktür. Bazen en kolayı, dürüstlüğün dışına çıkmak. Ama görüyorsunuz ki, dürüst olduğunuz zaman, ilk zamanlarda belki kaybedebiliyorsunuz. Ama sonuçta siz kazanıyorsunuz. Üçüncüsü önce kontrol sonra itimat. İnsanın yanlış yapmaması için kontrol edileceğini bilmesi lazım. Dördüncüsü hafızasına güvenen daima yanılır. Çalıştığım tüm arkadaşlarıma her şeyi yazmalarını söylerim. Ben de yazıyorum, sen de yaz. Yazılmayan her şey unutulmayan mahkum. Beşincisi işte idare olmaz. Arkadaşlıkta birbirinizi idare edebilirsiniz, ama yöneticilikte idare etmeye başladığınız zaman kaybetmeye başlarsınız. Birini idare etmeye başladığınız anda bütün ekibi kaybedersiniz. Benim beş tane anayasam var, sizler de kendi anayasanızı yazın."

Denizcinin ruhunda olan girişimciliğin cesarete ve bilinmeze yelken açmak anlamına geldiğini vurgulayan Hisarcıklıoğlu, denizcilerin tıpkı girişimciler gibi dalgalarla, fırtınalarla mücadele ettiğini belirterek "Tıpkı Piri Reis'in denizlere açıldığı gibi sizler kariyerinizde yeni yollara girmekten sakın korkmayın. Yenilikçi fikirler ve girişimler sadece iş dünyasının değil toplumun gelişmesine de katkı sağlar. Sizi yolunuzdan, hedeflerinizden saptıracak en büyük engel ise rehavettir. Başarılı olmak istiyorsanız konfor alanınızın dışına çıkacaksınız. Kafanızın icat çıkarma üzerine çalışması lazım. Bizim nesle büyüklerimiz icat çıkarma derdi. Siz çocuklarınızı icat çıkar diye yetiştirin. Eski köye yeni adet getirin. Bizim önümüzü kapatan iki şey: Eski köye yeni adet getirme; icat çıkarma… Ama dünya icat çıkaranların, yeni adet getirenlerin dünyası. Devir değişiyor. Beceri ve yetkinliğinizi, bilimsel kapasitenizi sürekli güncelleyin. Ülke ve dünyada konuşulan boş gündemlerle sakın içinizi karartmayın. Sadece ülkenizi değil tüm dünyayı takip edin.

Kendi fikrinizden farklı yayınları da okuyun ki bakış açınızı genişletin. Hiçbir görüşün fanatiği olmayın. Aklınızı ve beyninizi kimseye kiraya vermeyin. Başkalarının iradenizi sınırlamasına ve sıfırlamasına asla razı olmayın. Ne diyor Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk? Fikri, vicdanı ve irfanı hür bir kişi olarak hayatta ilerleyin. Kimseyi fikrinden, düşüncesinden, etnik kökeninden, mezhebinden, inancından, siyasi görüşünden dolayı öteki diye görmeyin. Farklılıklarımız, zenginliklerimiz aslında. Bir araya geleceğiz. Oturacağız, görüşeceğiz, tartışacağız. Tartıştıktan sonra, ortak akla geldikten sonra o hepimizin ortak fikri olacak artık. Konuşmaktan kaçmayın. Sen de düşünceni söyle, ben de düşüncemi söyleyeyim" dedi.

"BİRBİRİNİZİ FARKLI OLDUĞUNUZ İÇİN SEVİN"

Hisarcıklıoğlu insana insan olduğu için değer vermek gerektiğinin altını çizerek öğrencilere seslenmeye devam etti: "Her ortamda adaletli olun. Vicdanlı olun. Nefsinize değil, vicdanınıza göre hareket edin. Vicdanlı bir insan olarak anılmak bir insanın duyabileceği en büyük takdir sözüdür. Güçlünün haklı olduğu bir dünya değil, haklının güçlü olduğu bir dünya için çalışın. Kimseye dilinden, dininden, kimliğinden, görüşünden, etnik kökeninden sakın ayrımcılık yapmayın. Türkiye bugüne kadar ne çektiyse korkuların esiri olmaktan çekti.

Türkiye'nin potansiyeli çok yüksek. Bizim insanımızdaki girişimci ruhu kimsede bulamazsınız. Diyorum ki Allah'a çok şükür, bize petrol ve doğal gaz vermemiş. Verse konfor alanının içinde kaybolup gideceğiz. Ama bize müthiş bir girişimci ruh vermiş. Dünyanın neresine giderseniz gidin Türk girişimcisini bulursunuz.

Dil bilmeyen, adres bilmeyen adamlar bütün dünyada iş yapıyorlar. Bu bir cesaret işi. Aynı denizcilik gibi. Bu ülkede traktör yoktu, toprağı bilen yoktu, okuma yazma bilen bile yoktu. Zaten sanayi devrimi ıskalamış ülkeyi. Ama bugün dünyanın en büyük ekonomiler arasında yer alıyoruz. Türkiye, İtalya ve Çin'in arasındaki bu geniş coğrafyada sanayi devi. Sanayi malı üretiyoruz, dünyaya mal satıyoruz. Sermaye yok bizde. Ama müthiş bir azim, inanç var.

Ama şunu gördüm: Bölününce hep beraber kaybediyoruz. O yüzden benim bir tavsiyem var. Ne olur çatışmayı, husumetleri değil, muhabbeti düşünelim. Birbirinizi sevin. Farklı olduğunuz için sevin. Sevdin mi mutlu olursun. Mutlu olursan kazanırsın. Mutsuz adamın, kazanabilme şansı yok. Onun için birbirinizi sevin. Birbirinizi sevmedikçe de mükemmel insan olamazsınız. Onun için hep beraber geleceğe yürüyeceğiz ve hep beraber kazanacağız. Ben özellikle genç kardeşlerime güveniyorum. Yolunuz bahtınız açık olsun."

Törende, akademik yükseltme alan öğretim üyelerine cübbeleri giydirildi, geçen yıl sportif başarılara imza atan ve bu yıl bölümlerine birincilikle giren öğrencilere hediyeleri takdim edildi.

DTO KASIM 2024 ic#.indd 43 1.11.2024 17:02

TOBB AFET LOJİSTİK KOORDİNASYON KURULU TOPLANTISI YAPILDI

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Tamer Kıran'ın başkanlık ettiği toplantıda, özel sektörün afet lojistiği alanındaki potansiyel katkıları ele alındı.

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Afet Lojistik Koordinasyon Kurulu toplantısı, TOBB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ın başkanlığında, 10 Ekim Perşembe günü TOBB İstanbul Hizmet Binası'nda yapıldı. Kurulda yer alan İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu üyesi Barış Dillioğlu'nun yanı sıra TOBB Türkiye Denizcilik, Karayolu Yolcu Taşımacılığı, Sivil Havacılık, Ulaştırma ve Lojistik Meclisleri ile sektörlerin STK temsilcilerinin katılımıyla gerçekleştirilen toplantıda özel sektörün afet lojistiği alanındaki potansiyel katkıları ve yapabileceği çalışmalar ele alındı.

İSTANBUL ODALAR VE BORSA YÖNETİM KURULLARI MÜŞTEREK TOPLANTISI'NA GENİŞ KATILIM

16 Ekim'de İstanbul Ticaret Borsası (İSTİB) organizatörlüğünde düzenlenen İstanbul Odalar ve Borsa Yönetim Kurulları Müşterek Toplantısı'na İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak ve DTO Yönetim Kurulu üyeleri katıldı.

İstanbul Odalar ve Borsa Yönetim Kurulları Müşterek Toplantısı, 16 Ekim Çarşamba günü, İstanbul Ticaret Borsası (İSTİB) organizatörlüğünde, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) ve Dünya Odalar Federasyonu (WCF) Başkanı M. Rifat Hisarcıklıoğlu'nun başkanlığında yapıldı. İSTİB Yönetim Kurulu Başkanı Ali Kopuz ve İSTİB Meclis Başkanı Ahmet Bülent Kasap'ın ev sahipliğinde İstanbul Ticaret Borsası merkezinde düzenlenen toplantıya, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Adnan Naiboğlu, İMEAK DTO Yönetim Kurulu üyelerimiz Burak Akartaş, İsmail Görgün, Barış Dillioğlu ve Ahmet Can Bozkurt ile DTO Sekreteryası katıldı. Toplantıya, İstanbul Ticaret Odası (İTO) Başkanı Şekib Avdagiç, İstanbul Sanayi Odası (İSO) Başkanı Erdal Bahçıvan, İstanbul'daki odalar ve borsanın meclis başkanları ve yönetim kurulu üyeleri de iştirak etti.

Ali Kopuz ve Ahmet Bülent Kasap, Rifat Hisarcıklıoğlu ile oda başkanlarına İstanbul Ticaret Borsası'nın 100'üncü yılı anısına, borsanın kuruluşuna dair Gazi Mustafa Kemal Atatürk imzalı 19 Ekim 1924 tarihli Bakanlar Kurulu kararını takdim etti.

DTO KASIM 2024 ic#.indd 44 1.11.2024 17:02

EN İYİLERİN TERCİHİ JOTUN BOYA

JOTUN

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

metrobranding.no – © Michel Verdure/ RCCL

Jotun Yapıları Korur

jotun.com.tr

İnşaat Boyaları

Deniz Boyaları

Endüstri Boyaları

Toz Boyalar

DÜNYA ODALAR FEDERASYONU AVRUPA VE ASYA ZİRVESİ'NDE İKLİM DEĞİŞİKLİĞİNİN ETKİLERİ TARTIŞILDI

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı ve Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, 14-16 Ekim tarihleri arasında İstanbul'da düzenlenen Dünya Odalar Federasyonu (WCF) Avrupa ve Asya Zirvesi'nde bir panel yönetti.

Dünya Odalar Federasyonu Avrupa ve Asya Zirvesi, bu yıl "İklim Değişikliği İçin İş Birlikçi Yaklaşım" ana temasıyla Rixos Tersane İstanbul'da yapıldı. İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı ve Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği

(TOBB) Başkan Yardımcısı Tamer Kıran zirvede "Küresel Ekonomik Dönüşümü Yönetmek Ve Değişimi Yönlendirmede Odaların Rolü" başlıklı panelin moderatörlüğünü üstlenerek ticaret odalarının ekonomik dönüşüm, sürdürülebilir büyüme ve küresel tedarik zincirlerini güçlendirmedeki önemini vurguladı. TOBB Yönetim Kurulu Başkanı ve Dünya Odalar Federasyonu (WCF) Başkanı M. Rifat Hisarcıklıoğlu'nun ev sahipliğinde düzenlenen zirveye Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanı Murat Kurum, Milletlerarası Ticaret Odası (ICC) Başkanı Philippe Varin, Türk iş dünyasının temsilcileri ve 62 ülkeden 800'den fazla iş insanı katıldı.

TOBB Yönetim Kurulu Başkanı ve Dünya Odalar Federasyonu (WCF) Başkanı M. Rifat Hisarcıklıoğlu açılışta yaptığı konuşmada "Hep birlikte iklim değişikliği ve sürdürülebilirlik gibi konularda küresel sorunları çözmek için bir fark yaratabiliriz.

Ticaret ve sanayi odaları özel sektör, hükümetler ve uluslararası kuruluşlar arasındaki halkadır. Özel kamu

kurumlarıyla güçlü ortaklıklar kurarak zamanımızın en önemli sorunlarına çözüm bulabiliriz" dedi. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanı Murat Kurum ise toplantıda alınacak kararların özel sektör ve odaların hem Türkiye'de hem diğer

dünya ülkelerinde yapacağı yatırımlar açısından çok önemli olacağını ifade etti. İki gün süren zirvede tüm dünyada iş dünyasının temsilcisi olan odalar 24 Ekim'de Rio de Janeiro'daki B20 zirvesi ve 11 Kasım'da Bakü'deki COP29

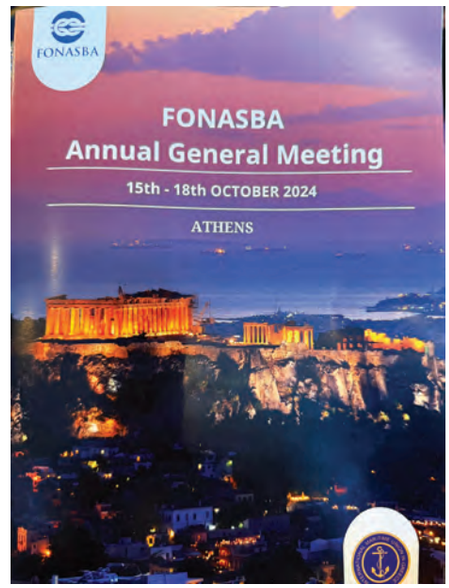
zirvesi öncesinde iklim değişikliğiyle ilgili görüşlerine son şeklini verdi. Ayrıca net sıfır emisyona doğru yol haritası, iklim teknolojileri ve inovasyonla iklim değişikliğinin finansmanları konuları tartışıldı.

DTO KASIM 2024 ic#.indd 46 1.11.2024 17:02

Türk P ve I Sigorta A.Ş.
Mehmet Akfan Sokak No:7/9 34718 Koşuyolu-Kadıköy/İstanbul
T. +90 850 420 8136 **F.** +90 216 545 0301 turkpandi.com

FONASBA'NIN YILLIK GENEL KURUL TOPLANTISI'NA DTO HEYETİ KATILIM SAĞLADI

FONASBA'nın (The Federation of National Associations of Ship Brokers & Agents) 2024 yılı "Yıllık Genel Kurul Toplantısı", Atina'da 15-18 Ekim tarihleri arasında yapıldı. Toplantıya İMEAK DTO Heyeti de katılım sağladı.



2025 yılında İstanbul'da düzenlenecek olan ve ev sahipliğini İMEAK Deniz Ticaret Odası ile Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği'nin yapacağı The Federation of National Associations of Ship Brokers & Agents'ın (FONASBA) bu sene Atina'da yapılan 2024 yılı Yıllık Genel Kurul Toplantısı'na İMEAK DTO Heyeti katılım sağladı.

15-18 Ekim tarihleri arasında gerçekleştirilen Genel Kurula katılan İMEAK DTO Heyeti'nde; DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı, Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Recep Düzgit, Yönetim Kurulu Üyesi Serhat Barış Türkmen, Meclis Başkan Vekili Emin Eminoğlu, DTO Meclis Üyesi ve Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Kenan Türkantos, Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği Yönetim Kurulu Sayman Üyesi Murat Denizeri ve Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği Yönetim Kurulu Üyesi Henryk Drowniak, DTO Genel Sekreter Yardımcısı Ender Kahya, Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği Müdürü Muhammed Ali Şeyda yer aldı.

FONASBA'nın Atina'da yapılan Genel Kurul'unda, 2025 yılında İstanbul'da yapılacak olan 2025 yılı Genel Kurulu için İMEAK DTO Genel Sekreter Yardımcısı Ender Kahya tarafından başarılı bir sunum gerçekleştirildi. Sunumda 2025 yılında İstanbul'da gerçekleştirilecek olan organizasyonla ilgili bilgi verildi.

18 Ekim 2024'de düzenlenen Gala Yemeğine de DTO Heyeti tam kadro katılım sağladı.

DTO KASIM 2024 ic#.indd 48 1.11.2024 17:03

BERSU
OTO KİRALAMA

UZUN DÖNEM KİRALAMADA **FIRSAT ARAÇLARI**

SİZ ŞİRKETİNİZİ
BÜYÜTÜN!
ARABALARINIZI
DÜŞÜNMEYİN!

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

TAMER KIRAN, TURKISH - BRITISH SHIPPING FORUM'A KATILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 21 Ekim'de DTO Meclis Salonu'nda düzenlenen Turkish - British Shipping Forum'un açılışında yaptığı konuşmada Türk deniz taşımacılığı sektörünün rekabetçi bir tavırla genişlemeye ve modernleşmeye devam ettiğini vurguladı.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 21 Ekim Pazartesi günü, DTO Genel Merkezi'nde etkinliklere katıldı. Kıran ilk olarak Türk - Alman Ticaret ve Sanayi Odası Genel Sekreteri Okan Özoğul ve beraberindekileri ağırladı. Ardından İMEAK DTO Yönetim Kurulu üyeleri İsmail Görgün, Ahmet Can Bozkurt, Barış Türkmen; İMEAK DTO Meclis üyeleri ve iki ülkenin denizcilik sektöründen temsilcilerin iştirakleriyle DTO Meclis

Salonu'nda düzenlenen Turkish - British Shipping Forum'da bir konuşma yaptı.

Kıran konuşmasında denizcilik sektörünün karşı karşıya olduğu jeopolitik istikrarsızlıkları ve bu durumun Türk deniz taşımacılığı endüstrisi üzerindeki etkilerine değinerek "Stratejik coğrafi konumuyla Türkiye, Doğu ile Batı arasında hayati bir köprü görevi görmektedir. Limanlarımız ve deniz taşımacılığı rotalarımız yalnızca mallar için kanallar değil, aynı zamanda ticari ve ekonomik istikrarı sürdüren can damarlarıdır" ifadelerine kullandı.

Özellikle Kızıldeniz, Karadeniz ve Süveyş kanalındaki artan gerginliklerin küresel deniz trafiğini ciddi şekilde etkilediğini belirten Kıran şöyle devam etti: "Bu

kesintiler küresel ticaret, ticari, finansman ve sigorta sektörlerinde önemli zorluklara yol açmaktadır. Bu jeopolitik riskler küresel tedarik zincirinde kademeli etkilere neden oluyor. Deniz taşımacılığı ücretleri önemli ölçüde arttı ve Şanghay'dan Avrupa ve ABD'ye spot navlun ücretleri iki katından fazla arttı."

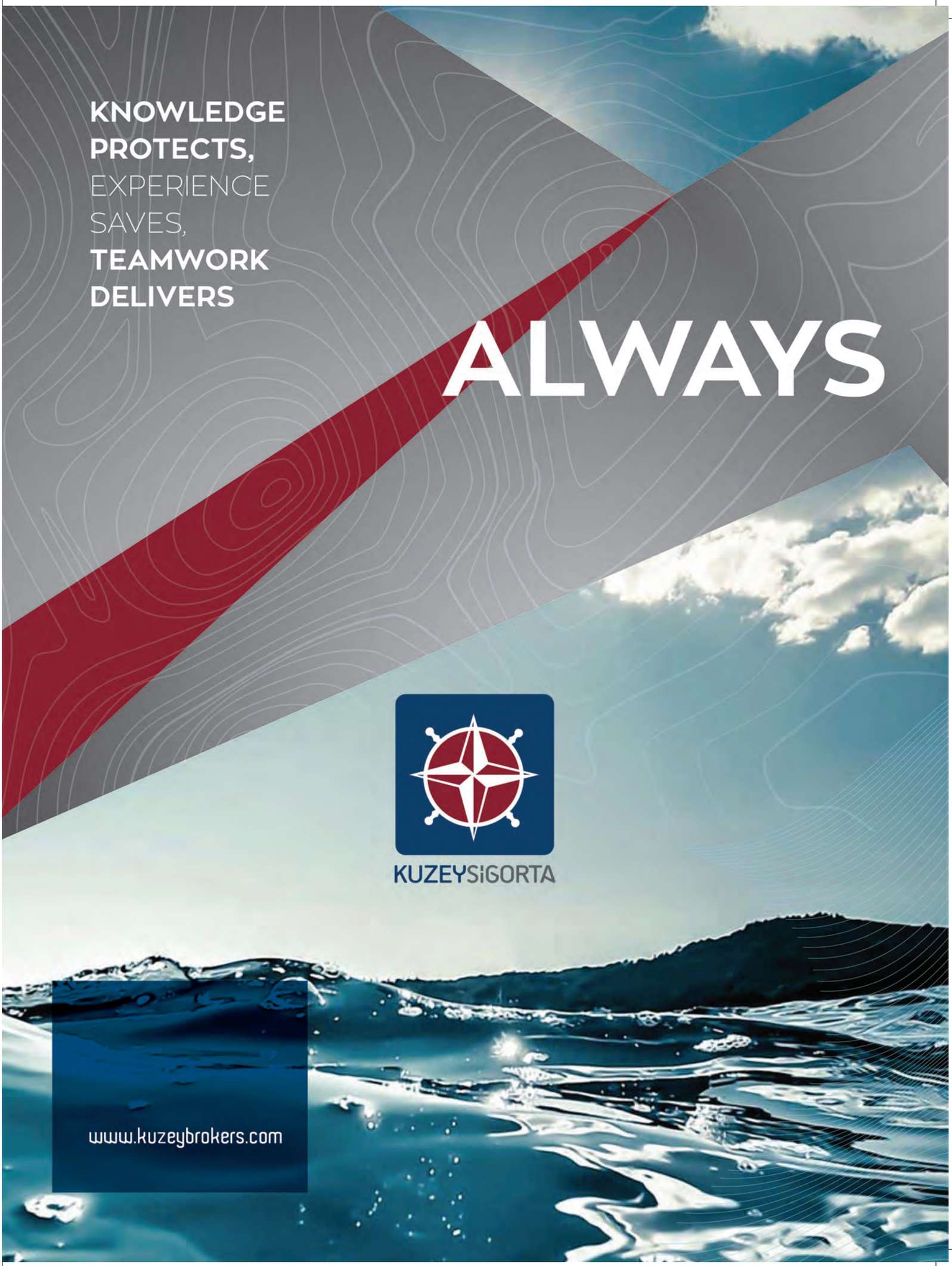
"DALGALI BİR PAZARDA BİR İSTİKRAR GÖSTERGESİ"

Kıran, Rusya'ya yapılan yaptırımların Türk deniz ticareti üzerindeki etkilerini de dile getirerek "Yaptırımların ticaret kesintileri, artan denetim, mevzuata uygunluk ve ekonomik baskılar nedeniyle Türk deniz ticareti üzerinde birkaç önemli etkisi oldu. Ayrıca enerji taşımacılığı, gemi inşa ve onarımı, finansal hizmetler gibi Türk deniz ticaretindeki belirli sektörler de özellikle etkilendi" dedi. Ayrıca Türk deniz taşımacılığı sektörünün kriz döneminde kayda değer bir büyüme gösterdiğini ve yenilendiğini de vurguladı: "Dünyanın en büyüklerinden biri olan filomuz, küresel sahnede rekabetçi kalmamızı sağlayarak genişlemeye ve modernleşmeye devam ediyor. Bu büyüme yalnızca yeteneklerimizin bir kanıtı değil, aynı zamanda dalgalı bir pazarda bir istikrar göstergesi."

Başkan Kıran "Türk deniz taşımacılığı sektörü belirsizliklerle dolu dünyada bir güç ve istikrar unsuru olarak durmaktadır.

Mükemmellik, yenilikçilik ve dayanıklılık anlayışımız, küresel denizcilikte önemli bir rol oynamaya devam edecektir" ifadeleriyle sözlerini tamamladı.

DTO KASIM 2024 ic#.indd 50 1.11.2024 17:03


KNOWLEDGE
PROTECTS,
EXPERIENCE
SAVES,
TEAMWORK
DELIVERS
ALWAYS
KUZEYSIGORTA
www.kuzeybrokers.com

DTO HEYETİNDEN İZMİR ZİYARETİ

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve beraberindeki heyet, İzmir Katip Çelebi Üniversitesi'nde Deniz Ticaret Odası'nın katkılarıyla kurulan Hidromekanik ve Deniz Yapıları Mukavemet Laboratuvarları'nın açılış töreni dâhil İzmir'de bir dizi etkinliğe katıldı.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve beraberindeki DTO heyeti, 18 Ekim Cuma günü İzmir'de çeşitli açılışlara ve ziyaretlere katıldı. İzmir programı kapsamında DTO heyetinin ilk durağı İzmir Katip Çelebi Üniversitesi (İKÇÜ) Gemi İnşaatı ve Denizcilik Fakültesi'nde, İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın katkılarıyla kurulan gerçekleşen törende, DTO heyetinin yanı sıra İMEAK DTO İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Öztürk, İMEAK DTO Aliağa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek, İMEAK DTO İzmir Şubesi Meclis Başkanı Argun Gündüç, İMEAK DTO meclis üyeleri, öğretim görevlileri ve öğrenciler de hazır bulundu.

ayrıca, İMEAK DTO İzmir Şubesi'nde üyelerle bir araya gelerek toplantı yaptı.

İMEAK DTO heyetinde İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Adnan Naiboğlu, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Üyesi İsmail Görgün, İMEAK DTO Meclis Eğitim ve İstihdam Komisyonu Başkanı Teoman Mustafa Akyol, İMEAK DTO

Hidromekanik ve Deniz Yapıları Mukavemet Laboratuvarları'nın açılış töreni oldu. İKÇÜ Rektörü Prof. Dr. Saffet Köse ve Gemi İnşaatı ve Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Hakkı Dereli'nin ev sahipliğinde Tamer Kıran ve beraberindekiler daha sonra Güney Deniz Saha Komutanı Tümamiral Rafet Oktar ve Sahil Güvenlik Ege Deniz Bölge Komutanı Tuğamiral Tayfun Paşaoğlu'nu ziyaret etti. Kıran Meclis Eğitim ve İstihdam Komisyonu Başkan Yardımcısı Cihat Yavuz Güler, Meclis Eğitim ve İstihdam Komisyonu üyeleri Burak Atasoy ve Orhan Semih Dinçel yer aldı.

DTO KASIM 2024 ic#.indd 52 1.11.2024 17:03

ISO 9001 CERTIFICATION
(NQA CERTIFICATION LIMITED)

EN IEC 60079-19:2019
(IEP ATEX CERTIFICATION)

RECOGNITION FOR BV MODE II SCHEME
(BUREAU VERITAS CERTIFICATION)

MARINE WANTS *Love* MARITIME RESPECT

saygielectric.com

SAYGI
Shipping & Electric Co.

REFERENCES

ÇELİKTRANS SHIPYARD
BOGAZICI
GÜRDESAN
Gestaş
İLTEKNO
ULUSOY

REFERENCES

ido
ARKAS
KIRAN
FATİH OFFSHORE
TK TUZLA shipyard

NEW BULDING

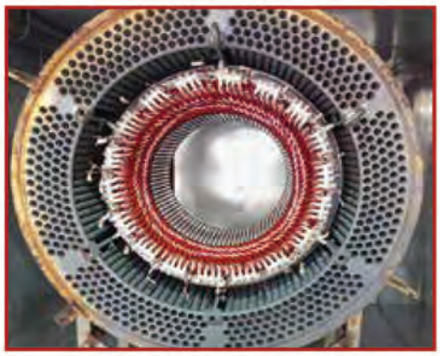
- Ferryboat
- Live Fish Carrier Vessels
- Tugboat
- Tankers
- Dry Cargo Vessels
- Pilot Boats

MANUFACTURING

- Automation Systems
- Bow Thruster Control Systems
- Engine Telegraph Systems
- Navigation Light Panels
- Console Production
- Tank Level Control Systems
- Valve Control Systems
- Signal Light Coloumn
- Bearing Heating Tools
- MSB & ESB
- Electrical Project - Design Service

REPAIR AND MAINTENANCE

- Conversion of Vessels
- Repair / Maintainment Service
- Authorized Technical Service
- Test and Calibration Service
- Electronics Maintenance Service
- H.V. / L.V. Elc. Engine & Generator Copper Winding



COLLABORATIONS

GESAN ELEKTRİK
MASTER GEMİ ELEKTRİK
AY-SA

HEAD OFFICE

Aydıntepe Mh. Gemdok San.Sit. Güzin Sk. No:17/C3 Tuzla / İSTANBUL

satisplanlama@saygielectric.com +90 216 392 60 21 +90 545 580 94 07

SAYGI SAYGI

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

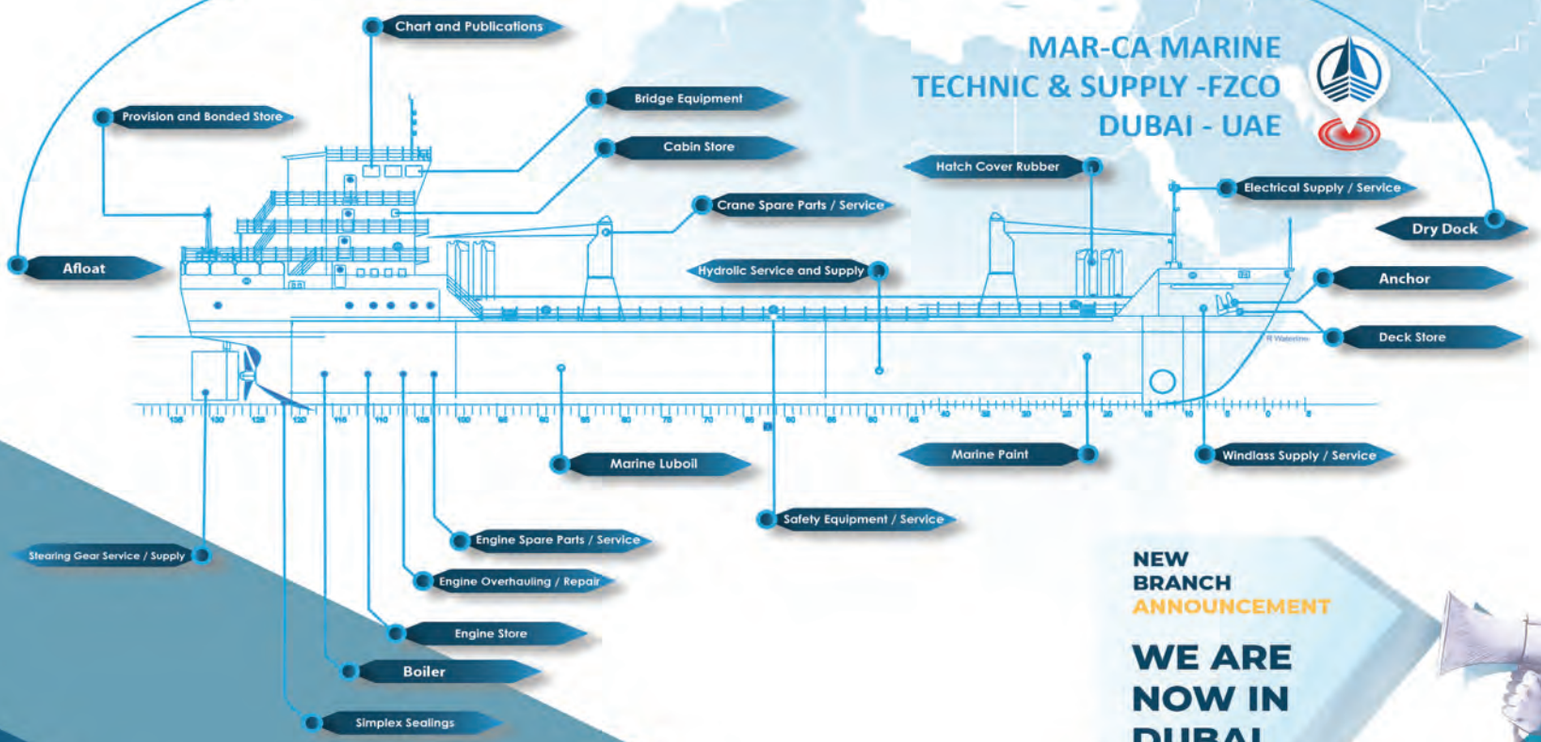
RINA DNV·GL KR ClassNK

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)
- STEARING 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

FERRYL Anticorrosive Products
SHIPSERV
RINA
ISES ASSOCIATE MEMBER

İMEAK DTO ALİAĞA ŞUBESİ, İZMİR SPOR ZİRVESİ'NE KATILDI

Olimpik sporculardan spor yazarlarına milli voleybolculardan teknik direktörlere kadar birçok önemli ismi buluşturan İzmir Spor Zirvesi'ne İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliağa Şubesi heyeti de iştirak etti.

İzmir Büyükşehir Belediyesi ile İzmir Ticaret Odası'nın ortaklaşa düzenlediği İzmir Spor Zirvesi, 8 Ekim'de Ahmed Adnan Saygun Sanat Merkezi'nde yapıldı. İzmir Spor Zirvesi'ne İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliağa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek, İMEAK DTO Aliağa Şubesi Yönetim Kurulu üyeleri Birol Akgöz ve Tarkan Avcı da katıldı.

Türkiye'nin yıldız sporcuları ve spor dünyasının önemli isimlerine ev sahipliği eden programın açılışında İzmir Valisi Dr. Süleyman Elban, önceki dönem Gençlik ve Spor Bakanı ve İzmir milletvekili Dr. Mehmet Kasapoğlu, İzmir Büyükşehir Belediye Başkanı Dr. Cemil Tugay ve İzmir Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Mahmut Özgener birer konuşma yaptı. Zirvenin İzmir'in sporunu ve sporcularını zirveye taşımanın en önemli adımlarından biri olacağını belirten İzmir Büyükşehir Belediye Başkanı Dr. Cemil Tugay "Sporumuzu da, ekonomimizi de hep birlikte ayağa kaldıracak, hep birlikte büyüteceğiz" dedi. İzmir Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Mahmut Özgener de İzmir Spor Zirvesi'nin yıllar ilerledikçe bir vizyon buluşması olmasını sağlamanın en büyük amaçları olduğunu vurguladı.

(DTO Aliağa Şubesi)

İZMİR DENİZ NAKLİYECİLERİ DERNEĞİ TOPLANTISINDA GELİŞMELER DEĞERLENDİRİLDİ

16 Ekim'de İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi'nde düzenlenen İzmir Deniz Nakliyecileri Derneği'nin ekim ayı toplantısına, İMEAK DTO İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Öztürk ve İMEAK DTO Yönetim Kurulu üyeleri de katıldı.

İzmir Deniz Nakliyecileri Derneği'nin ekim ayı toplantısı, dernek üyelerinin geniş katılımıyla İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi'nde yapıldı. Açılış konuşmasını İzmir Deniz Nakliyecileri Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Şükriye Vardar'ın gerçekleştirdiği toplantıya dernek üyelerinin yanı sıra İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Öztürk, İMEAK DTO İzmir Şubesi Meclis Başkanı Argun Gündüç ve İMEAK DTO İzmir Şubesi Yönetim Kurulu üyeleri de katıldı.

Deniz ticareti ile gümrük mevzuatındaki gelişmelerin değerlendirildiği toplantıda, Dernek Yönetim Kurulu'nun eğitim ve burs çalışmaları ile yeni oluşturulan Dernek Eğitim Komisyonu hakkında üyelere kısa bir bilgilendirme yapıldı. Ayrıca internet sitesinin güncellenmesi, Eylül ayında Fuar İzmir'de yapılan Logistech Fuarı ile ilgili genel bir değerlendirme ve gelecek yıllar için öneriler ele alındı. Bakanlık ziyaretleri ve görüşülecek konular değerlendirildi. Toplantının ardından dernek üyeleri, İzmir denizcilik kuruluşlarının ve denizcilik sektörünün temsilcileriyle akşam yemeğinde bir araya geldi.

(DTO İzmir Şubesi)

DTO KASIM 2024 ic#.indd 56 1.11.2024 17:03

KONTRATLI IT ÇÖZÜMLERİ
UYDU HABERLEŞME SİSTEMLERİ
DENİZCİLİK YAZILIMLARI
navee technology
<Our Passion, Your Business.>
Teknolojiyle Yelken Açın!
Gemilerinizin teknolojik altyapısını yenilikçi hizmetlerimizle güçlendiriyoruz.
Denizcilik sektöründe öncü çözümlerimizle, güvenlik ve verimliliği artırıyoruz.
sales@naveetechnology.com
www.naveetechnology.com

İMEAK DTO ANTALYA ŞUBESİ'NDEN SOSYAL SORUMLULUK PROJESİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi, Cumhuriyet Bayramı etkinlikleri kapsamında Sosyal Hizmetler İl Müdürlüğü'ne bağlı çocuk evlerinde bakım ve koruma altındaki çocuklar için 27 Ekim'de bir gezi düzenledi.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi, 29 Ekim Cumhuriyet Bayramı etkinlikleri kapsamında önemli bir sosyal sorumluluk projesine imza attı. Antalya Valiliği izni, Antalya İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü iş birliği ile Sosyal Hizmetler İl Müdürlüğü'ne bağlı faaliyet gösteren çocuk evlerinde bakım ve koruma altında olan çocuklar için 27 Ekim Pazar günü gezi etkinliği düzenlendi. İMEAK DTO Antalya Şube Müdürü Esra Güner koordinasyonunda düzenlenen gezi kapsamında çocuklara Kaleiçi tekne turu, öğle yemeği ve Fettah Tamince Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi'nde simülatör gösterimi yapıldı.

Q Terminals Antalya Liman İşletmesi, SS 200 No'lu Akdeniz Yelkenli ve Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi, Megasaray Westbeach ve Çağ Turizm'in katkılarıyla gerçekleştirilen geziyle ilgili açıklamalarda bulunan İMEAK DTO Antalya Şube Müdürü Esra Güner, şunları söyledi: "Ülkemiz ve ulusumuz için çok önemli yeri olan Cumhuriyet Bayramımızın 101'inci yıldönümü etkinlikleri kapsamında; toplumsal duyarlılığımızı gösteren sosyal sorumluluk projesine imza atmak gurur verici. Bu geziyle hem çocuklarımızın güzel bir gün geçirmesini sağlamayı, hem de deniz sevgisini erken yaşlarda kazandırmayı hedefledik. Antalya Şubesi

olarak, odamızın temel değerleri arasında yer alan sosyal sorumluluk bilinci ve denizcilik ruhuna hitap eden sosyal sorumluluk projelerini gerçekleştirmeye ve destek vermeye devam edeceğiz. Projemize katkı sağlayan başta Antalya Valiliği ve İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü olmak üzere tüm kurum ve kuruluşlara Şube Başkanımız Ahmet Çetin ve tüm üyelerimiz adına teşekkür ederim."

(DTO Antalya Şubesi)

MARMARİS ŞUBESİNDE GÖREV DEĞİŞİKLİĞİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Marmaris Şubesi'nin 16 Ekim'de düzenlenen Ekim Ayı Meclis Toplantısı'nda Esat Onur Tugay'ın görevi bırakması üzerine Ozan Balcı, Marmaris Şubesi Meclis Başkanı seçildi.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Marmaris Şubesi'nin Ekim Ayı Meclis Toplantısı, 16 Ekim'de şube meclis salonunda yapıldı.

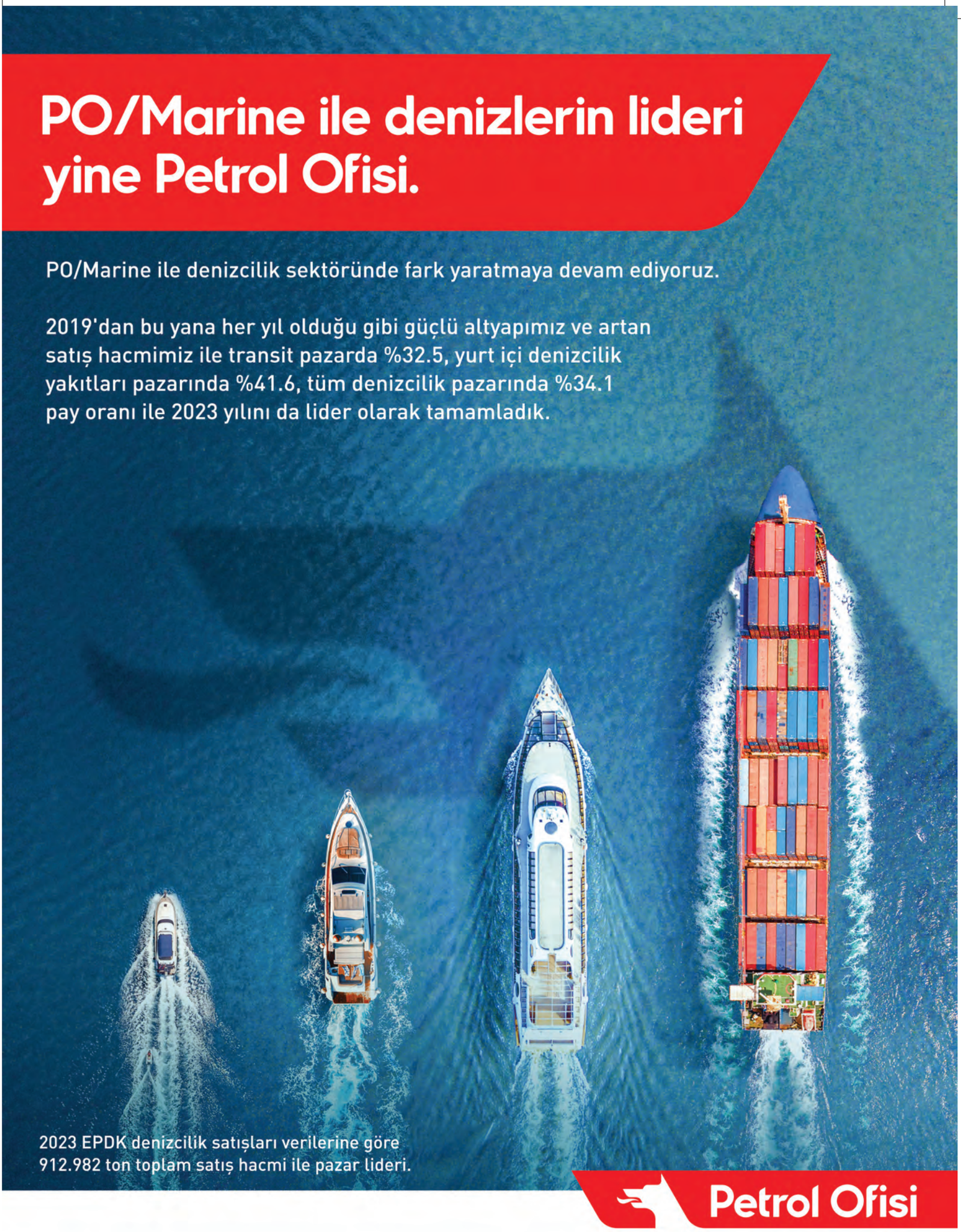
Toplantıda 13 Ekim 2022 tarihinden beri İMEAK Deniz Ticaret Odası Marmaris

Şubesi Meclis Başkanlığı görevini yürüten Esat Onur Tugay, yoğun iş programı nedeniyle görevinden ayrıldı. Gerçekleştirilen seçim sonucunda, Marmaris Marine Yat İşletmeciliği Tur. Tic. Teks. İnş. İth. ve İhr. Ltd. Şti. sahibi ve

yöneticisi Ozan Balcı meclis başkanlığına seçildi. Yeni seçilen Balcı, başarılı çalışmaları ve katkılarından dolayı Tugay'a bir plaket sundu.

(DTO Marmaris Şubesi)

DTO KASIM 2024 ic#.indd 58 1.11.2024 17:03


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

FREEFALL LIFEBOATS

BV 0062

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

RESCUE BOATS

SAFE AND SOUND

BV 0062

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

BASARAN | shipyard

MAVİ DENİZ A.Ş. ÇEVRE HİZMETLERİ

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. (Hatchs, Ladders, Doors, Pipe Couplings, Air Pipe Heads, Bollards, Hawses, Scupper Plugs, Hydraulic / Electrcal Power packs, Reels, Fire Canon, Valves, Hydraulic Cranes, etc.). Manufacture of Standard and Non-Standart Propeller, Rudder, Kort Nozzle and special product and systems can be produced as Project or licensed.

Oil Spill Response

Basaran also actives 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 colllection services are given to ship owners, agency in the Ports.

Bağdat Cad. Yeni Türkü Sk. No: 12/5 34903 Güzelyalı-Pendik / İstanbul
Tel: +90 216 392 41 43 / Faks: +90 392 47 00
www.mavideniz.com.tr

ATATÜRK'Ü ANMAK VE ANLAMAK: 10 KASIM

Ebediyete intikal etmesinin 86'ncı yıldönümünde Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucusu Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk'ü minnet, özlem ve rahmetle anıyor, aziz hatırası önünde saygıyla eğiliyoruz.

10 Kasım 1938, Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk'ün aramızdan ayrılarak Türk milletini derin bir üzüntüye boğduğu gündür. Bu tarih sadece askeri ve stratejik kabiliyetleri, devrimciliği, devlet adamlığı, dış politikadaki dehası ve Türk milletine duyduğu inançla tüm dünyayı kendine hayran bırakan benzersiz bir liderin kaybını değil, bir milletin yeniden doğuşunu ve bağımsızlık mücadelesini de işaretler. Atatürk'ün ileri görüşlülüğü, reformları ve Türkiye Cumhuriyeti'ni kurma azmi bugün hala bize ışık tutuyor. Her yıl 10 Kasım'da onu anmak için bir araya gelirken, aynı zamanda fikirlerini ve mirasını daha iyi anlamanın ve yaşatmanın önemini de kavrıyoruz.

Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucusu Mustafa Kemal Atatürk, işgal altındaki Anadolu'dan düşman askerlerini kovmak için cepheden cepheye koşarak, ardından kurulan yeni devleti muasır medeniyetler seviyesine çıkarma ülküsü uğruna mücadele ederek geçirdiği 57 yıllık yaşamını yüce milletine adamıştı. 1937'de ortaya çıkan hastalığının türlü emarelerine rağmen Cumhurbaşkanlığı görevini aksatmadan yürütmeye devam etti ve "Kişisel meselemdir" dediği Hatay sorunu konusunda kesin kararlılığını göstermek için 20 Mayıs'ta Mersin'de askerî birliklerin geçit törenini izledi ve 24 Mayıs'ta Adana'da askerî birlikleri denetledi. Ankara'ya döndüğünde rahatsızlığı arttı. Deniz havasının iyi geleceği ümidiyle 26 Mayıs'ta İstanbul'a hareket etti. Ancak ne yazık ki artık hastalığı çok ilerlemişti. 5 Eylül'de ise vasiyetini yazdı.

CUMHURİYET'İN 15'İNCİ YILDÖNÜMÜNDE ATATÜRK'ÜN SON MESAJI

29 Ekim 1938'de, Cumhuriyet'in 15'inci yıldönümünde bağrından çıktığı orduya bir mesajla seslendi. Bayram nedeniyle Ankara'da düzenlenen törenlerde bu konuşmayı Başbakan Celâl Bayar okudu. "Zaferleri ve mazisi insanlık tarihiyle başlayan her zaman zaferle beraber medeniyet nurları taşıyan kahraman Türk ordusu!" diye başlayan mesaj "Memleketini, en buhranlı ve müşkül anlarda zulümden, felaket ve musibetlerden ve düşman istilasından nasıl korumuş ve kurtarmışsan, Cumhuriyet'in bugünkü feyizli devrinde de askerlik tekniğinin bütün modern silah ve vasıtalarıyla mücehhez olduğun halde, vazifeni aynı bağlılıkla yapacağına hiç şüphem yoktur" diye devam ediyor ve "Türk vatanının ve Türklük camiasının şan ve şerefini dâhili ve harici her türlü tehlikelere karşı korumaktan ibaret olan vazifeni her an ifaya hazır ve amade olduğuna, benim ve büyük ulusumuzun tam bir inan ve itimadımız vardır. Büyük ulusumuzun orduya bahşettiği en son sistem fabrikalar ve silahlarla bir kat daha kuvvetlenerek büyük bir feragat-i nefs ve istihkâr-ı hayatla her türlü vazifeyi ifaya müheyya olduğunuza eminim. Bu kanaatle kara, deniz, hava ordularımızın kahraman ve tecrübeli komutanları ile subay ve eratını selamlar ve takdirlerimi bütün ulusun muvacehesinde beyan ederim" sözleriyle sona eriyordu.

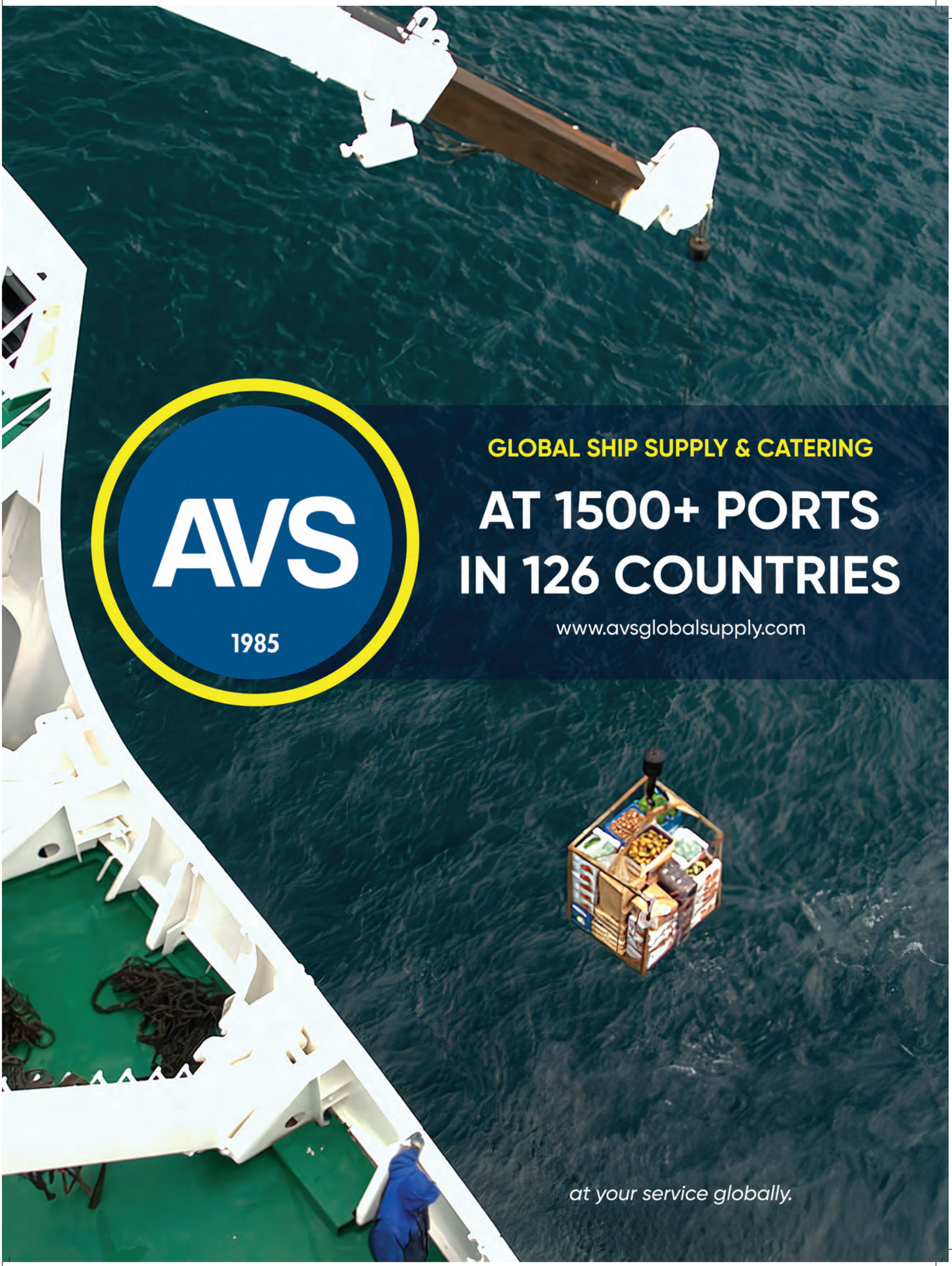
Atatürk'ün durumu giderek kötüleşti ve 10 Kasım Perşembe günü saat 9:05'te hayata veda etti. Atatürk'ün ebediyete intikal ettiği haberi yurt içinde çok büyük bir üzüntü yarattığı gibi dünyada da geniş

yankı buldu. Türkiye'nin ölümsüz liderinin cenaze namazı 19 Kasım'da kılındıktan sonra naaşı İstanbul'dan Ankara'ya uğurlandı ve 21 Kasım'da düzenlenen bir törenle, Etnografya Müzesi'nde hazırlanan geçici kabre yerleştirildi. Anıtkabir'in yapımına 9 Ekim 1944'te başlandı ve inşası 1 Eylül 1953'te tamamlandı. 10 Kasım 1953'te büyük önderin naaşı Ankara Etnografya Müzesi'nden alınarak, Cumhurbaşkanı Celâl Bayar'ın katıldığı bir törenle Anıtkabir'e nakledildi.

Her yıl 10 Kasım'da, Atatürk'ün ölüm saati olan 9'u 5 geçe, tüm yurtta sirenler çalar ve yediden yetmişe herkes nerede olursa olsun saygı duruşunda bulunur. Ancak Türk milleti matem tutmanın ötesinde "Beni görmek demek, mutlaka yüzümü görmek demek değildir. Benim fikirlerimi, benim duygularımı anlıyorsanız ve hissediyorsanız bu yeterlidir" diyen Ulu Önder'in ilke ve inkılaplarını, fikirlerini ve amaçlarını anlama, ülkülerine sahip çıkma ve ileriye taşımanın sorumluluğuyla Atatürk'ü ülkenin dört bir yanında anar.

Biz de aramızdan ayrılışının 86'ncı yılında, Cumhuriyetimizin kurucusu, Büyük Önder Mustafa Kemal Atatürk'ü bir kez daha rahmet, dinmeyen bir özlem ve şükranla anıyor, aziz hatırası önünde saygıyla eğiliyoruz.

DTO KASIM 2024 ic#.indd 62 1.11.2024 17:03


AVS
1985
GLOBAL SHIP SUPPLY & CATERING
AT 1500+ PORTS
IN 126 COUNTRIES
www.avsglobalsupply.com
at your service globally.

İMEAK DTO'DAN DENİZCİLİKTE YEŞİL DÖNÜŞÜM ZİRVESİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası tarafından düzenlenen "Denizcilikte Yeşil Dönüşüm Zirvesi", 2 Ekim'de Piri Reis Üniversitesi'nde yoğun bir katılımla gerçekleştirildi. Kurum temsilcileri, bilim insanları ve uzmanların konuşmacı olarak katıldığı dört ayrı oturumda denizcilikte yeşil dönüşümün etkileri tüm boyutlarıyla ele alındı.

Gün boyu süren zirvede "Deniz Taşımacılığı", "Limanlar, Gemi, Yat ve İnşa Bakım, Onarım ve Geri Dönüşüm", "Yeni Nesil Yakıtlar", "Yeşil Denizciliğin Finansmanı ve Sürdürülebilirliğin Eğitimi" başlıkları altında dört oturum düzenlendi. Toplantıya katılan moderatör ve panelistlere, İMEAK DTO tarafından Türkiye Erozyonla Mücadele, Ağaçlandırma ve Doğal Varlıkları Koruma Vakfı'na adlarına yapılan fidan bağışına ait sertifikalar takdim edildi.

TAMER KIRAN: "IMO VE AB'NİN UYGULAMALARINI DİKKATLE TAKİP EDİYORUZ"

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran açılış konuşmasının başında zirvenin denizcilik sektörünün geleceği açısından son derece önemli bir konu olan "yeşil dönüşüm" konusunu detaylıca değerlendirmek; daha sürdürülebilir, çevre dostu ve geleceğe dönük bir yapıya dönüşmesi için sektöre katkı sağlamak amacıyla düzenlendiğini açıkladı. Tamer Kıran; "İklim değişikliğinin bir sonucu olan küresel ısınmanın olumsuz etkilerini ekonomik ve sosyal alanda çok yakından hissediyoruz. Küresel ısınmanın tesiri sadece sıcaklıklardaki artış olarak karşımıza çıkmamakta; tutarsız hava olaylarının sıklığı ve etkilerindeki artış, okyanus ve deniz suyu seviyelerinde yükselme, buzulların erimesi gibi faktörler sonucunda ekosistem ciddi risklerle karşı karşıya kalmaktadır. Bu etkilerin azaltılmasına yönelik dünya çapında birtakım tedbirler alınmakta, bunun neticesinde denizcilik sektörü de önemli değişim ve dönüşümlerle karşı karşıya kalmaktadır" dedi.

Kıran; "Yeşil dönüşümün hızla artan önemi ve ivmesine bağlı olarak Türk denizcilik sektörü olarak hem Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) hem de Avrupa Birliği'nin (AB) birbiri ardına uygulamaya koyduğu düzenleme ve uygulamaları çok yakından, dikkatle takip ettiğimizi belirtmek isterim. Bu düzenlemeler, genellikle çevresel sürdürülebilirlik, yeşil dönüşüm ve dönüşümün finansmanı, emisyon azaltımı, yenilenebilir enerji kullanımı, deniz işgücü eğitimi ve deniz güvenliği gibi konuları kapsamaktadır. Uluslararası Denizcilik Örgütü bünyesindeki Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC) toplantılarında, 1 Ocak 2023 tarihinde yürürlüğe giren Mevcut Gemilerin Enerji Verimliliği İndeksi (EEXI) ve Karbon Yoğunluk Göstergesi (CII) kural ve uygulamaları ile enerji verimliliğinin artırılması ve gemilerden kaynaklanan Sera Gazı (GHG) emisyonlarının azaltılması, emisyon vergisi ve yakıt standardı hususları önemli başlıklar olarak gündemdeki yerini almaktadır. Mevcut Gemilerin Enerji Verimliliği İndeksi (EEXI) ve Karbon Yoğunluk Göstergesi (CII) kuralları doğrultusunda gemilerin yeşil dönüşümü hedeflenmekte, ayrıca enerji verimliliğinin

DTO KASIM 2024 ic#.indd 64 1.11.2024 17:03

artırılmasının yanında alternatif sıfır veya düşük karbonlu yakıtların kullanılmasıyla sera gazı emisyonlarının azaltılması amaçlanmaktadır. Revize edilmiş 2023 Sera Gazı (GHG) Stratejisi kapsamında, 2050 yılı civarında net sıfır hedeflerine ulaşmak için IMO nezdinde deniz yakıtlarının sera gazı yoğunluğuna ilişkin yeni standartlar onaylanmıştır" şeklinde konuştu.

"FUEL EU MARITIME, 1 OCAK 2025'TE UYGULANMAYA BAŞLAYACAK"

Tamer Kıran, Avrupa Birliği'nin iklim politikasının merkezinde yer alan tamamlayıcı bir inisiyatifle deniz taşımacılığını 2024 yılında Emisyon Ticaret Sistemi'ne (ETS) dâhil ettiğini; bu kapsamda, AB limanları içinde yapılan seferler ile AB limanlarına yapılan seferlerde oluşan sera gazları emisyonları için kredi satın alınmasını zorunlu kıldığını belirtti ve şöyle devam etti: "1 Ocak 2025'te uygulanmaya başlayacak Fuel EU Maritime regülasyonu ise denizcilik yakıtlarının birim enerji için sera gazları emisyonlarına sınır getirmekte, fosil yakıt kullanımında ilk aşamada yakıtın tonunda 39 ila 63 Euro arasında başlayan ve 2030 yılı sonrasında hızla yükselecek cezalar getirerek alternatif yakıtlara geçişi teşvik etmektedir. Karbonun artan fiyatı, fazla emisyona sahip gemi sahipleri için maliyetleri yükseltecek ve denizcilik şirketlerini çevresel performanslarını artırmaya, yeni teknolojiye ve karbon nötr yakıtlara yatırım yapmanın yanı sıra faaliyetlerini enerji verimli şekilde yönetmeye yönelik yeni yaklaşımları düşünmeye zorlayacaktır.

Denizcilik sektöründe karbon emisyonlarını azaltmanın en önemli yollarından biri, geleneksel yakıtlardan sıfır veya düşük emisyonlu yakıtlara geçiş olarak karşımıza çıkmaktadır. Sıfır emisyonlu yakıtların üretimi, bu yakıtların küresel düzeyde ticari olarak kullanılabilir olması ve bu yakıtlara dair ihtiyaç duyulan ulusal/uluslararası düzenlemeler önem göstermektedir. IMO ve AB nezdinde uygulamaya giren ve önümüzdeki süreçte getirilecek düzenlemelerin sektörümüzün yakıt

seçimleri ve emisyon yönetimi üzerinde köklü değişikliklere yol açacağı öngörülmektedir."

"YEŞİL DÖNÜŞÜMÜN YALNIZCA TEKNİK VE OPERASYONEL BOYUTLARI DEĞİL TOPLUMSAL ETKİLERİ DE ÖNEMLİ"

Kıran; bu süreçten limanlar ve tersanelerin de etkileneceğini; limanlardaki operasyonların yeşil dönüşümü, liman altyapılarının modernize edilmesi, enerji tasarrufu sağlayan sistemlerin geliştirilmesi, gemi ve yat inşasında sürdürülebilirlik uygulamaları ile tüm bu süreçlerin çevresel etkilerinin azaltılmasının büyük önem arz ettiğini vurguladı ve yeşil dönüşümün yalnızca teknik ve operasyonel boyutlarının değil, finansmanının, eğitimin ve toplumsal etkilerinin de önem taşıdığını ifade etti. Tamer Kıran şunları söyledi: "Denizcilik sektöründe sürdürülebilirliğin nasıl finanse edileceği, yeşil dönüşümün sosyal boyutu ve bu sürecin çalışanlar üzerindeki etkileri de çok önemli bir başlık olarak karşımıza çıkmaktadır. Diğer yandan, sektörde sürdürülebilirlik uygulamalarına yönelik teşvikler ve teşvik fonları küresel ölçekte sağlanmaktadır. Ayrıca, IMO'nun eğitim programları, denizcilik sektöründeki iş gücünün yeni teknolojilere uyum sağlaması için önemli fırsatlar sunmaktadır. Sektördeki sosyal sorumluluk bilinci, sadece çevresel etkileri değil, aynı zamanda toplumsal refahı da gözeten bir yaklaşımı gerekli kılmaktadır. Bununla birlikte uluslararası düzeyde gündemde olan tüm düzenlemeler sonucunda ortaya çıkacak sorunlar, ülkemiz denizcilik sektörünün uluslararası rekabetini olumsuz etkileyecek durumlar ve maliyetlerle karşılaşmamak için denizciliğin tüm alt sektörlerinde yeşil dönüşümün bir devlet politikası olarak benimsenmesi ve her alanda güçlendirilmesi gerektiğine de özellikle dikkat çekmek istiyorum. Deniz Ticaret Odası olarak düzenlediğimiz bu zirvede ele alınacak konuların, sektörün geleceğinin şekillenmesine önemli katkılar sağlayacağına inanıyoruz. Gün boyunca değerli panelistlerimiz deniz taşımacılığı, limanlar ve tersaneler, yeni nesil yakıtlar ve sürdürülebilirliğin finansmanı, eğitimi ve sosyal yönü gibi konularda bizlere önemli bilgiler sunacaklar." İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, konuşmasının sonunda zirvenin düzenlenme amacına uygun olarak toplantıya katkı sağlayan her konuşmacıya plaket sunmak yerine, TEMA Vakfı vasıtasıyla Hatıra Ormanı'na ekilmek üzere yapılan 10 adet fidan bağışına ilişkin sertifikaların takdim edileceğini söyledi ve Yeşil Dönüşüm Zirvesi'nin organize edilmesinde emekleri geçenlere teşekkür etti.

İLK OTURUM: DENİZ TAŞIMACILIĞI

Denizcilikte Yeşil Dönüşüm Zirvesi'nin "Deniz Taşımacılığı" başlığını taşıyan birinci oturumunun moderatörlüğünü ICS Başkan Yardımcısı ve İMEAK DTO

DTO KASIM 2024 ic#.indd 65 1.11.2024 17:03

Sürdürülebilirlik Komisyonu Üyesi Metin Düzgit üstlendi. Düzgit; "Göreve geldiğimden beri, yani yaklaşık dört yıldır, en yoğun tartışmalar sera gazı azaltımıyla ilgili kısa, orta ve uzun vadeli regülasyonların yönetimi etrafında dönüyor. Başlangıçta birkaç bacağı olan tartışmalar giderek sayıca artıyor. Buradaki farkındalığın artırılması bile artı değer. Ancak biz ülke olarak bu konuyu geriden takip ediyoruz. Regülasyonlarda aktif rol almıyor, seyirci oluyoruz. Ancak son dönemdeki gelişmeler biraz hızlandığımızın işaretini vermeye başladı. Filo bazında baktığımızda ise genel olarak ortalama gemi tonajı düşük, yaş ortalaması yüksek bir ülkeyiz. Önümüzdeki süreçte gemi tonaj ortalamamızı artırmamız ve filoyu gençleştirmemiz gerekiyor. Firmalar arasındaki ortak politikaların ve konsolidasyonun da arttırılması lazım. Bu üçü ana koşul gibi gözüküyor. Bunu sağladığımız zaman aslında bir adım öne geçmiş olacağız" sözleriyle oturumu açtıktan sonra, UAB Denizcilik Müdür Yardımcısı Yılmaz Taşçı "Yeşil Dönüşümde Mevzuat Düzenlemeleri" konulu bir konuşma yaptı.

Taşçı, son yıllarda iklim değişikliğinin özellikle deniz ticareti ve deniz taşımacılığı üzerinde büyük bir baskı oluşturduğunu ve IMO'nun birçok kural yayınladığını, bu kuralların da sektöre hem maliyet hem de büyük bir baskı getirdiğini söyledi ve şöyle devam etti: "Fakat her ne kadar IMO bu kuralları geliştirmiş gibi gözükse de son dönemlerde Avrupa Birliği de Emisyon Ticaret Sistemi'ni ortaya koyarak IMO'ya alternatif şekilde çalışmalara başladı. IMO'nun yürüttüğü en önemli çalışma Sera Gazı Stratejisi yayınlamak oldu. 2023 yılında şöyle bir karar aldı: 2030 yılına kadar 2008 yılındaki emisyonları %40, 2050 yılına kadar da %70 oranında düşürmek. Yani 2008 yılında yayılan emisyonun miktarı ne kadarsa, bunu 2050'ye kadar %50 düşürmek. Bu stratejinin altına herkes imza attı ve bunu temel alarak birçok kural yayınlandı. Özellikle 2013 yılından sonra inşa edilen 400 groston üstü gemiler için Enerji Verimliliği Dizayn Endeksi'ni yürürlüğe soktu. Daha sonra mevcut gemiler için Enerji Verimliliği Endeksi devreye girdi. Hepsi gemilerin daha fazla yakıt harcamaması üzerine kurulu. Aslında bir çeşit mevzuat yayını ve sertifikalandırma süreci.

2018'den itibaren Emisyon Ticaret Sistemi için yakıt verileri toplanmaya başladı ama asıl süreç 2023 itibarıyla devreye girdi. Artık 5 bin groston üstü gemilerin hepsi yaktıkları yakıtları bayrak devletleri aracılığıyla IMO'ya bildiriyor. Bu da gün sonunda bir çeşit etiketlenmeye, tıpkı günlük hayatımızda kullandığımız birçok eşyada olduğu gibi A, B, C sınıfı enerji verimliliği endekslerine dönüştü. IMO buna Karbon Yoğunluğu Endeksi dedi. A, B, C, D ve E sınıfı olarak toplamda 5 sınıfa ayırdı. D sınıfı için 3 yıl, E sınıfı için ise 1 yıl süre verdi. Yani gemi o yıl eğer D sınıfı çıktıysa 3 yıl içerisinde düzeltici faaliyetlerini yapacak ve 3 yılın sonunda bu faaliyetleri yerine getirecek, tekrar ölçülmeye devam edecek ve üst sınıfa geçmeye çalışacak. E sınıfı için ise süre bir yıl olarak belirlendi. E sınıf ve D sınıfı gemiler üzerinde bu durum büyük bir baskı oluşturmaya başladı. Bu gemilerin yapısal modernizasyonlara gitmeleri veya hızlarının azaltılması temel tedbirler olarak öne çıktı. Tabii hepsi yine de maliyeti artıracak. Maliyeti artırmasa bile hızınızı düşürdüğünüz zaman bu sefer de rekabet edemeyecek duruma gelmenize sebep olabilecek."

YILMAZ TAŞÇI: "TÜRK FİLOSUNUN YAKLAŞIK 4'TE 1'İNİN ACİLEN TEDBİR ALMASI GEREKİYOR"

2023 yılında IMO'nun derecelendirme aşamasını bitirdiğini belirten Taşçı, Türk filosundaki 180 geminin IMO'ya verilerini girdiğini açıkladı. Taşçı; "Sonuçta 25 tane A sınıfı gemi var; 180 geminin yaklaşık %14'ü ediyor. 45 tane B sınıfı gemimiz var. Bunlar filonun %25'i. 70 tane C sınıfı (%39), 28 tane D sınıfı (%15) ve 12 tane de E sınıfı gemimiz var. Bu da %7'ye denk geliyor. Dolayısıyla önümüzdeki süreçte baktığımız zaman acil olarak D ve E sınıflarının, yani filonun %22'sinin, başka bir deyişle neredeyse 4'te 1'inin acilen tedbir alması gerekiyor. 4'te 1 azımsanacak bir rakam değil. Dünya deniz ticaret filosunda bu gemilerle taşımacılık yapıyoruz. Tedbir almazsak operasyonel anlamda geri düşeceğimizi düşünebiliriz.

IMO 2022 yılında, Deniz Çevresi Koruma Komitesi'nde Akdeniz, Kükürt Kontrol Alanı ilan edildi. Bu bize ekstra bir maliyet getirmedi ama kontrol mekanizmalarını daha sıkı kurmamız gerektiğini önümüze koyduk. Zaten biz kükürt uygulamasını daha önceki yıllarda Avrupa Birliği uyum çerçevesinde yapmıştık. Çok sorun yaşayacağımızı düşünmüyorum. Zaten ülkemizde yakıt tedariki konusunda bir sıkıntı yaşamıyoruz. Sadece denetim konusunda daha sıkı olabiliriz" dedi. Yılmaz Taşçı şunları söyledi: "Bu süreç devam ederken biz de işin gerisinde kalmayalım diye boş durmamaya çalıştık. Haziran 2022'de Türk bayraklı gemilerin yerine yeni gemi inşa edilebilmesi ve lüzum görülenlerin hurdaya ayrılması

DTO KASIM 2024 ic#.indd 66 1.11.2024 17:03

için Teşvik Yönetmeliği yayımladık. Yönetmelik kapsamında bugüne kadar 4 gemiye yaklaşık 7 milyon dolar civarında bir destek sağladık. 50 gros ton üzerindeki gemilere verildi bu destek. Bir kişi konvansiyonel gemi yaptıracaksa, biz 1,5 katını hibe olarak verdik. Yeşil yakıtları kullanan gemiler içinse 2,5 kat olarak belirledik. Dolayısıyla bundan sonraki süreçte de her iki teşvik mekanizmasını birleştirerek yolumuza devam etmek istiyoruz. Bununla beraber deniz taşımacılığının diğer bir boyutu da limanlar. 18 Kasım 2023 tarihinde de Resmi Gazete'de Yeşil Liman Yönetmeliği yayımlandı. Yeşil Liman Yönetmeliği ile kıyı tesislerine bazı yükümlülükler getirdik, ama dönüşümün olması için de bunlar şarttı. Özellikle sera gazlarının hesaplanması, doğrulanması, enerji tüketimlerinin yüzde 5'inin yenilenebilir enerji kaynaklarından kurulması, alt yapısı uygun olan gemilere sahil elektriği verilmesi, ağaçlandırma çalışmalarının yapılması, yük elleçleme ekipmanlarının daha çevreci olanlarla değiştirilmesi ve bunlara yönelik teşvik ve destek mekanizmalarını koyduk. Yönetmeliği biraz daha geliştirip diğer teşvik mekanizmalarıyla ileride daha iyi bir noktaya getirmeyi düşünüyoruz".

"AVRUPA YATIRIM BANKASI'NDAN ALDIĞIMIZ HİBEYLE BİR PROJE OLUŞTURDUK"

Konuşmasının devamında sürecin finansal yönüne değinen Taşçı, ülke kaynaklarını kullanmanın yanı sıra Avrupa Birliği, Dünya Bankası gibi kuruluşların kaynaklarından yararlanılabileceğini belirtti. Taşçı; "2022 yılında Avrupa Birliği'ne bir proje kabul ettirerek Avrupa Yatırım Bankası'ndan toplamda 70 milyon Euro civarında bir hibe aldık. Kendi projemizi oluşturduk. Sizlerden gelen teklifleri aldık. Bunları Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası'na gönderdik. İhaleye çıkıldı. Süreç devam ediyor. Aslında Yatırım Bankası şu anda yatırım yapmak isteyenleri bekliyor. Sizlerden gelen dönüşüm ve inşa projelerini değerlendirecekler. En önemli konulardan biri Avrupa Birliği Emisyon Ticaret Sistemi. AB önce karada başladı, daha sonra denizciliğe yaygınlaştırdı. 1 Ocak 2024'ten itibaren 5000 groston üzerindeki tüm gemiler Avrupa Birliği ekonomik alanına girdiği zaman bir emisyon bedeli ödeyecek. Şu anda Avrupa Birliği toplam harcanan yakıtın %50'sinin hepsini almıyor. Önce %40-70 olarak kademeli olarak yıllar içerisinde değişen bedelleri tahsil etmeye başladı. Daha doğrusu başlayacak önümüzdeki süreçte" şeklinde konuştu.

Yılmaz Taşçı şöyle bir hesap yaparak kaybımızı hesapladık dedi ve yaptıkları hesabı şöyle aktardı: "2025 yılında 16.5 milyon Euro. 2026 yılında 29.1 milyon Euro. Ve 2027 yılında da 41.5 milyon Euro olacağını tahmin ediyoruz. Bu, toplam 122 geminin Avrupa Birliği limanlarını ziyaret etmesi üzerine hesaplanmış bir rakamdır. Ancak bu gemiler sadece Türk bayraklı. Bunun yaklaşık 2-3 katı yabancı bayraklı gemimiz var Türk filosunda. Yani aslında kaybımızın bu rakamların dört katı olduğunu söyleme yanlış olmaz. Belki de daha fazla olacaktır. Sonuçta bunların hepsi hesabi olarak yapıldı. Önümüzdeki süreçte daha net hesaplarla ortaya koyacağız. Aslında Avrupa Birliği burada %50'yi almayarak şunu ortaya koydu: Baktığınız zaman IMO'nun çok geride kaldığını düşündü, tedbir almadığını, yavaş gittiğini düşündü ve böyle bir mekanizma kurdu. İlk başta yüzde yüzünü alacaktı ama yarısını almaya karar verdi. Zaman içinde değişir mi, bilemiyoruz. Ama %50'sini alması diğer ülkeler için bir fırsat kapısı oldu. Örneğin biz bu sistemi dünyada başlatan ülkelerden biri olacağız. Kanunu yayınladık, yönetmelik yayınlayarak bu süreci başlatıyor olacağız. Denizcilikte bazen geride kalıyoruz, ama bu kez trene en başından binelim istiyoruz. Biz de bu işten ülke ekonomimize, denizciliğimize katkı sağlamak istiyoruz. Çünkü burada Avrupa Birliği'nden alınan para bir miktar İnovasyon Fonu'na aktarılacak, geri kalanını da nasıl işlerde paylaştırılacaksa kullanılacak. Ama AB üyesi olmayan ülkeler faydalanamayacaklar. Dolayısıyla bizim buradan fayda sağlamamız mümkün değil. Sizin paranız oraya gidecek ama bir şeyden faydalanamayacaksınız. Bunun yerine biz 4 Temmuz 2024 tarihinde 618 sayılı Limanlar Kanunu'na bir hüküm ekledik. AB ETS benzeri bir uygulama, vergi ödemesi benzeri diyebiliriz. Ama vergi değil, bir çeşit ödeme aslında. Tam adını da vergi koymadık. Tamamen Ulaştırma Bakanlığı'nın özel ödeneğini gelir olarak kaydedilecek. Kullanımı Sayın Cumhurbaşkanımız ve Maliye Bakanlığı'na beraber yapılacak yönetmelikle belirlenecek. Ve burada gelen para daha bir havuzda toplanacak, hem yabancı bayraklı gemilerden hem Türk bayraklı gemilerden yaptığı sefer basında bu para alınacak ve filomuzun gençleşmesi, yeşil dönüşüm için kullanılacak. Sizlerin de katkısını bekliyoruz. Bu bölüm çok önemli, çünkü her şeyi mükemmel yaparız diye bir iddiamız yok, bu iş ortak akılla olacak. Bu Türkiye'nin, Türk denizciliğinin meselesidir. Onun için hep beraber hem sürecin nasıl yürütüleceği, hem de mevzuatın nasıl olması gerektiği konusunda oturup birlikte çalışacağız. Ama işin sonucuna bakarsanız bütün bunların hepsi fiyatlara, navlun ücretlerine yansıyacak. Ve aslında bir çeşit enflasyon olacak. Bunu da bilmemiz gerekiyor."

PROF. DR. NAFİZ ARICA: "GELECEĞİN ZENGİNLİĞİ VERİ OLACAK"

Oturumun ikinci konuşmacısı Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Nafiz Arıca'ydı. Denizcilik sektörü ve yükseköğretim kurumları açısından yapay zekâdaki gelişmeleri değerlendiren Arıca, birkaç sene öncesine kadar bilinçli yapay zekâ için 2050'lere tarih verildiğini, ancak sürecin çok hızlı ilerlediğini ve artık tahminlerin 2030'lara kadar gerilediğini açıkladı. Arıca şöyle devam etti: "Hayatımızın her noktasında kullanıldığı gibi denizcilik sektöründe de yapay zeka teknolojileri kullanılabilir. Farklı örnekler vereceğim: En basitinden yakıt tüketiminin azaltılması; yani yakıt tüketimi optimizasyonu. Yakıt optimizasyonu denince seyirlerimizde rota planlaması ilk örnek olarak karşımıza çıkıyor. Rota planlaması oto-pilot gibi

DTO KASIM 2024 ic#.indd 67 1.11.2024 17:03

değil. Geleceğe dair öngörüleri de dikkate alırsak, yıllar içerisinde verilerle kendi kendine öğrenerek daha verimli, daha az yakıtla, gerekirse daha emniyetli seyir planlaması demek. Ve bu durum ortalamada %10, hatta kimi zaman yüzde 30 azalmaya sebep oluyor. Yani bir gün sonra, 3 saat sonra geleceğe dair öngörülerde bulunarak rotasını planlayan gemi ortalamada %10 daha az yakıt yakıyor. Ve dünyada da bununla ilgili farklı firmaların yazılımları var. Biz de üniversitemizde bu çalışmaya başladık. Türkiye'de bu algoritmaları geliştiren herhangi bir firma yok. Ama milli ve yerli bir yazılımımızın olması ve Türk bayraklı gemilerde kullanılması, bırakın %10'u, %1'lik bir iyileştirmenin bile çok büyük bir anlam taşıdığını hepimiz biliyoruz. Elbette doğru verinin toplanabilmesi önemli. Hava durumu ve geleceğe dönük tahminlerin, o bilgilerin toplanması ve sürekli optimizasyon ve öğrenme. Yani makine geçtikçe de örneklerle de kendi kendini iyileştirecek. Bu birinci örnek. Bir diğer örnek, öngörücü bakım. Makine ekipmanları üzerindeki sensörler vasıtasıyla toplanan veriyi analiz ederek bir makinenin ve ekipmanın arıza yapıp yapmayacağı, performansı ölçülüyor ve öngörücü bakımla arıza yapması gibi durumlar önleniyor. Bununla ilgili yazılımlar kullanıldığında da, ortalamada planlanmamış duruşlarda %20 azalmadan ve ekipman ömründe de %15 artıştan bahsediliyor. Gerçek zamanlı verinin toplanması önemli bir husus. Sensörlerin düzgün olması gerekli. Ve tabii ki geleceğe dönük öngörü algoritmalarının da iyileştirilmesi ve iyi sonuç vermesi performansı artırıcı önemli ölçütler. Üçüncü örnek, bu emisyon izleme ve deniz ortamındaki kirliliğin, aşırı avlanmanın ve iklim değişikliği gibi tekniklerin izlenmesi ve öngörülmesi ve önlem alınması. Farklı sensörlerle, uydudan, insansız hava araçlarıyla, su altı sensörleriyle toplanan verinin görüntünün analiz edilerek yapay zeka algoritmalarıyla oradaki anomalilerin, olağan dışı olayların belirlenmesi, ona göre de önlem alınması. Bununla da ilgili bazı örneklerimiz var. Ve bu tür algoritmalar sistemler kullanıldığında yasa dışı balıkçılık faaliyetlerinde tespit oranlarının yüzde 20 arttığından, petrol sızıntılarının tespitinin de yine %10 azalmadan bahsedebiliriz. Yine verinin düzgün toplanması çok önemli. Bakın bütün örneklerimde aynı şeyi söyledim. Veri, veri, veri. Geleceğin zenginliği de veri olacak, bunu da unutmayalım. Şu anda teknoloji firmaları aracılığıyla bizim tüm bilgilerimiz toplanıyor esasında."

"SIFIR EMİSYON HEDEFİNDE YAPAY ZEKÂ ÖNEMLİ BİR ROL OYNAYACAK"

Arıca, insan hatalarının azaltılması, güvenlik ve verimliliğin artırılması konularında otonom deniz araçlarının da bir diğer başlık olduğunu ve otonom deniz araçlarında şu anda teknolojik altyapının tamamlandığını söyleyerek sözlerine devam etti: "Eksik olan ne? Mevzuat eksik. Şu anda teknoloji mevzuatın önünde. Özellikle yapay zekânın sorumlulukları konusunda bazı fikir ayrılıkları da var. Otonom araçlarda otonomluk düzeyine göre insan sayısı azalarak gidiyor. Ama benim öngörüm açıkçası arızalar gibi sebeplerden ötürü ful insansız otonom deniz araçlarının orta vadede pek mümkün olmayacağı yönünde. Ama insan sayısı azalacak.

Yara Birkeland'ın örneği hep verilir. Hem sıfır emisyonlu hem de dünyanın ilk otonom aracı olarak. Sea Machines bir başka örnek. Buralarda bu sistemler operasyonel maliyetleri ve yakıt tüketimini %15 azaltıyor. Kaza ve olaylarda yüzde elli azalma, işletme maliyetlerinde de yüzde onluk bir azalmadan bahsediliyor raporlarda. Ayrıca yeşil dönüşümde limanlarda uygulanacak yapay zeka sistemlerinin de ciddi bir verimlilik getireceğini söyleyebiliriz. Günün sonunda hem sürdürebilirlik, emisyonun azaltılması, yakıt verimliliği artışı, kirlilik izleme gibi avantajlarımız var. Ekonomik ve sosyal avantajlarımız var. Öte yandan yapay zeka teknolojileriyle meslekler bitmeyecek, evrilecek. Başka meslekler ortaya çıkacak. Veyahut da mevcut meslekler farklı yönlere doğru evrilecek. Veri gizliliği ve yapay zekanın yanlış kullanılması önemli bir endişe. Hem bilim, hem teknoloji kutsal amaçlar için yaratılıyor ama daha sonradan kötü amaçlar için de kullanılabiliyor. Yapay zeka için de bu geçerli maalesef. Yapay zeka konusundaki mevzuat tüm dünyada eksik. Otonom aracın bir insana zarar vermesi durumunda sorumluluk firmada mı, yazılımcıda mı, yoksa araçta mı olacak gibi birçok sorun var mevzuat açısından.

Orta vadede yapay zeka ile ful otomasyon olacak ve insan hatası sıfıra inecek. Sıfır emisyon hedeflerinde yapay zeka önemli bir rol oynayacak ve lojistik akışın hızlandırılmasında, belirli bir şekilde kullanılmasında, yapay zeka yine öne çıkıyor. Sürekli izleme ve gelişmiş veri analizi yöntemiyle dünyamıza karşı tehditlerde daha öngörücü olmamıza imkan sağlıyor. Böyle bir dünyada elbette ki yükseköğretim, yani eğitim de çok önemli olacak. Yükseköğretimde bizim de teknolojik farkındalığı ve teknolojik kullanımını artırmamız gerektiğinin bilincindeyiz. Yükseköğretimdeki yeni yaklaşımları izlerken teknolojik gelişmeler

DTO KASIM 2024 ic#.indd 68 1.11.2024 17:03

konusunda öğrencilerimizi daha iyi eğitmemiz gerektiğine inanıyoruz. Bu konuda geçtiğimiz sene birçok ders müfredatını güncelledik."

CİHAN ERGENÇ: "EKONOMİK OLMAYAN GEMİLER PİYASADAN ÇIKMAK MECBURİYETİNDE KALACAK"

Prof. Dr. Nafiz Arıca'nın ardından Türk Armatörler Birliği Başkanı Cihan Ergenç "Türk Denizcilik Filosu'nun Yeşil Dönüşümdeki Rolü" başlıklı bir konuşma yaptı. Türk denizcilik filosu olarak son derece duyarlı davranmak mecburiyetinde olduklarının altını çizerek konuşmasına başlayan Ergenç, denizciliğin uluslararası kural ve standartlara göre yönetilen birkaç sektörden biri olduğunu vurguladı. Ergenç; "Yeşil dönüşümün temelleri 2008'de atıldı. 2010 yılının başlarında eko gemiler geldi. Daha sonra farklı açılımlarla devam etti. 2010'da tanıştık, 2020 yılında nişanlandık, 2030'da evlenmeyi planlıyoruz. Kural koyucular yeni kurallar getiriyor, bizler de uymaya çalışıyoruz. Daha yolun yarısına vardık mı bilmiyorum ama süreç ultra eko gemilere doğru gidiyor. Mesela 45 bin tonluk bir gemi 15 yıl önce 35 ton yakarken bugün 63 bin tonluk geminin yakıt tüketimi 18 tonlara kadar iniyor. Ekonomik açıdan 10-15 tonluk yakıt farkı rekabette bizi kıyasıya zorluyor. IMO kuralları gereğince her yıl yüzde 2, hatta bu yıl yüzde 4'lere varan bir iyileştirme yapmak zorundayız. Aslında ileriye geçtikçe yolumuz daralıyor. İşimize devam edebiliyoruz ama gelecek yıllarda 2010'da tankerlerde yaşadığımız duruma benzer bir durumun oluşacağını tahmin ediyorum. Ekonomik olmayan gemiler piyasadan çıkmak mecburiyetinde kalacak" dedi.

"Biz neler yapıyoruz? IMO'nun getirdiği kurallarla ilgili eğitimler veriyoruz, seminerler-söyleşiler düzenliyoruz, üyelerimizin sorularını cevaplıyoruz" diyen Cihan Ergenç şöyle devam etti: "En önemli şey bilgi. Bilgi olmadan hiçbir şey olmaz. Sektörün bilgi ve kalite düzeyini artırmamız gerek. Yalnızca armatörleri değil müfettişleri, zabitlerimizi de dâhil ederek topyekûn bir mükemmeliyetle bu yarışta ivme kazanmalıyız. Gemilerdeki iyileştirmeleri 'retrofit' diye tabir ediyoruz. Aşağı yukarı 40-45 civarında ürün var. Artık her şeyin uzmanı olmamız lazım: Havanın, rüzgârın, suyun… Mühendislikten de öteye giden şeyler bunlar. Güç düşürmeyle, rüzgârla, havayla, silikon boyalarla, pervane optimizasyonuyla… 100 bin dolarlık bir bütçeyle en iyi verimi nasıl alabilirsiniz? Bunun fizibilitesini yaparak en erken nasıl amorti edebilirim? Çünkü hepsini birden yapamazsınız. Hepsini birden yapsanız dahi o verimi alamazsınız."

"BİR BİLİNMEYENLİ DEĞİL, ÇOK BİLİNMEYENLİ DENKLEM VAR KARŞIMIZDA"

Cihan Ergenç; "Piyasadaki birçok retrofit kendi söylemlerine göre verdikleri tasarrufları, enerji verimlilikleri abartıyorlar. Yapay zekâ ve verilerin sağlıklı ölçülmesi önemli bir mesele. Retrofit süreci devam ediyor ve her geçen gün değişiyor. Geminiz bir ton daha nasıl az yakar? Daha hızlı nasıl gider? Bunları yapmak mecburiyetindeyiz. Öncelikle işin ekonomisinden, sonra çevre kurallarından dolayı. Bir bilinmeyenli değil, çok bilinmeyenli denklem var karşımızda. Öte yandan sanki çevreyi bir tek armatörler kirletiyor. İğneyi de kendimize batırıyoruz tabii. Emniyet açısından, çevre açısından çok mesafe aldı denizcilik. Gemilerin yol açtığı kirlilik yüzde 2,5; diğer sektörlerde hiçbir şey yok. Gerçekten çevre duyarlılığı gelişmesi için topyekûn bir çalışmanın yapılması lazım. Dolayısıyla denizciliğin hedef tahtasına oturtulmasını doğru bulmuyorum.

Gemilerimizdeki enerji verimliliği konusunda da şöyle bir çalışmamız oldu: Bizim Mükemmeliyet Merkezi diye bir komitemiz var. Burada yaptığımız uzun tartışmalar sonucunda enerji verimliliğine dair yurt dışındaki birçok yazılım programını inceledik ve bir firmayla stratejik iş birliği yaparak anlaştık. Şu anda bu yazılım programını 150 gemimiz test ediyor. Mini, orta ve gelişmiş paketleri var. Gerçekten çok faydalı. Ölçülebilir bilgi… Hassas sensörlerle verileri ölçüyoruz. Bir veriyi ölçmezseniz, kıyas yapamazsınız. Ancak hassas ölçtüğünüz zaman bu verimliliği sağlayabilirsiniz" şeklinde konuştu.

Ergenç sözlerini şöyle noktaladı: "Bu, tek bir program değil. Ucu yapay zekaya, dijitalleşmeye kadar gidiyor. Sensörü, veri transferi ayrı. Kullanıcı eğitimi var. Makine kırılmasından, operasyonel iyileşmeden, trim optimizasyonu dediğimiz verimli rota optimizasyonu… Hepsi karşılığında size bir bedel olarak çıkıyor. Buna kardan zarar diyebilirsiniz. Bu yazılım programını biz bile henüz tam yetkinlikle kullanamıyoruz. Gerçekten dünya bambaşka yerlere gidiyor. Bu stratejik iş birliğinde biz taleplerimizi, aksayan noktaları bildiriyoruz; hem program gelişiyor hem biz bundan menfaat sağlıyoruz. Tabii ki uygun fiyata alarak bunları yapıyoruz. Yani yazılım çok önemli."

PROF. DR. MUSTAFA İNSEL: "NEDEN DENİZCİLİK SORUSUNUN CEVABI %2.5 SERA GAZI SALINIMINDA GİZLİ"

İlk oturumun son konuşmacısı İMEAK DTO Teknik Danışmanı Prof. Dr. Mustafa İnsel'di. İnsel, "Deniz Taşımacılığında Mevcut Uygulamalar ve Gelişmeler" başlıklı sunumuna sektör paydaşlarıyla yaptığı görüşmelerde karşısına üç soru çıktığını ifade ederek başladı ve şunları söyledi: "İlk soru niye denizcilik? İkincisi ben 5000 groston altıyım, beni çok ilgilendirmiyor. Üçüncüsü, hangi yakıt belli değil ki, nasıl yapalım? Ben bu üç soruyu tek tek ele almak istiyorum. Birincisinden başlayalım. Bildiğiniz gibi dünyada iklim değişikliği tedbirleri Paris Antlaşması çerçevesinde değişiyor. Denizcilik bunun içinde değil. Çünkü Uluslararası Paris Antlaşması ülkeleri ilgilendiriyor. Bunu fark eden çevreci örgütler IMO'ya baskı yaptı ve IMO'da bir yakıt vergisi mevzusu gündeme geldi. Avrupa Birliği, 2019'da Yeşil Mutabakat adı altında bir sistemi devreye soktu. Yeşil mutabakat Avrupa Birliği'nin 2050 yılında karbonsuz olması ve tüm hizmet sektörlerinin karbon salınımlarını sıfıra indirecek yeni bir sisteme geçmesi. Aslında tabii ki bu yeni bir dünya düzeni;

DTO KASIM 2024 ic#.indd 69 1.11.2024 17:03

yeni bir ekonomik düzen. Bu ekonomik düzenin içinde Avrupa Birliği bunu gündeme getirince IMO'da da tekrar gündeme geldi. Ve özellikle 5 bin groston üstü gemileri ilgilendiren bir sürü karar çıktı. Neden denizcilik sorusunun cevabı %2.5 sera gazı salınımında gizli. %2.5 aslında birçok ülkeden daha fazla sera gazı salınımı demek. Denizcilik gerçekten en efektif taşıma yolu. Karayolu taşımacılığında denizciliğin 19 katı kadar sera gazı emisyonu var. Hava yolunda 90 katı, demir yolunda 9 katı. Ama dünyada yükün %85'ini taşıyorsunuz.

%85 de dünya emisyonunun %2,5'u yapıyor. Dolayısıyla hedefe denizcilik otomatikman giriyor. Bu kaçınılmaz bir gerçek ve devletler bunu desteklediği için bence niye sorusunu artık bir kenara bırakalım. İkinci soru, 5 bin groston altıyım, beni çok ilgilendirmez. Bu çok doğru değil. Bu hafta IMO'da Çevre Komitesi'nde yakıta vergi gelmesi konuşuluyor. Hemen çözülmeyecek ama bir sonraki yılda belirlenecek. Kural 5 bin groston üstü için geçerli olacak ama 400-5 bin groston arası için çabucak bu kuralları uygulayacağız deniyor. Dolayısıyla artık küçük gemi, büyük gemi diye düşünmenin pek fazla da anlamı kalmadı".

"HERKES KENDİ KARBONSUZLAŞTIRMA METODUNU KENDİSİ BULMAK ZORUNDA KALACAK"

Sektör paydaşlarından gelen üçüncü sorunun, yani hangi yakıtın kullanılacağı sorusunun en önemli soru olduğunu vurgulayan İnsel, IMO'da yaklaşık 10 yıl önce başlayan bir eğilime değinerek bu sorunun cevabını şöyle açıkladı: "IMO'da yaklaşık 10 yıl önce yeni bir eğilim başladı: Hedef amaçlı kural çıkarma. Sebebi de çok basitti. Bu zamana kadar aşamalarını tek tek nasıl yapacağımızı belirleyen kurallar çıkıyordu. Bu kuralların tabii ki zayıf tarafları, bypass geçme yolları olduğu için sektörler de bu bypass kısımlarını bir şekilde kullandılar. Kural yapıcılar da bunun üzerine, bu şekilde tanımlamak çok verimli olmuyor, biz hedefi tanımlayalım, paydaşlar hedefe nasıl giderse gitsin dedi. IMO'nun şimdiye kadar çıkardığı ne var diye bakarsanız; 2050 yılında net sıfır olacağız, 2030 yılında %20 azaltacağız, alternatif yakıtları %5 kullanacağız. Nasıl yapacağız bunu? Aslında çok net olarak ortaya konmuş bir şey yok. Ve büyük ihtimalle de olmayacak. İki yıl sonra IMO bize amonyağa geçelim demeyecek. Böyle bir tanım yapılmayacak. Yapılması mümkün değil. Dolayısıyla herkes kendi yolunu, kendi karbonsuzlaştırma metodunu kendi bulmak zorunda kalacak. Zaten büyük denizcilik şirketleri de şimdiden kendi kendilerine karbonsuzlaştırma için bir yol, bir yakıt, bir lojistik benimseyip bunun üzerine gitmeye başladı. Halbuki bizim ülkemiz gibi daha küçük. Denizcilik şirketleri ve onları destekleyen tersanelere, gemi inşacılara, danışmanlık şirketlerine baktığımızda bu güce sahip olmadığımız için hangi yakıt diye hala bakıyoruz. Ben bu sorunun cevabını 2035'ler, 2040'lardan önce alacağımızı düşünmüyorum. Dolayısıyla herkes kendi yolunda gitmek zorunda kalacak. Bu yola giderken yapılacak ne var? Aslında birkaç tane madde ben söyleyeyim. Esneklik. Gelecek kurallara göre esnek nasıl davranabileceğimiz. Bu sadece gemi sahipleri değil herkes için geçerli. Yönetim anlayışı. Yönetim anlayışında şunun altını çizelim: Ben yazılım alacağım. Gemime şu pervaneyi takacağım, sorunu çözeceğim. Böyle bir cevap ne yazık ki yok. Pervaneyi taktığınızda bu gemide çok başarılı, diğer gemide son derece başarısız olabilir. Çünkü tamamen farklı şartlarda çalışan, standardize olmamış bir teknolojik ekipmandan bahsediyoruz. Uçakta öyle değil bu iş. Uçaklarda yüzlercesi yapılıyor, bir değişikliği yaptığınız zaman hepsini aynı şekilde etkiliyor. Gemide böyle bir şey yok. Hatta eş gemiler arasında bile bunu sağlayamayabiliyoruz. Çünkü farklı şartlarda çalışıyoruz. Yönetim anlayışı bu farklılığı dikkate alarak her gemi için ayrı bir çözüm geliştirmek zorunda. Bir sihirli anahtarımız hiçbir zaman olmayacak. Evet, yazılımlar bunun bir yoludur, izleme yoludur. Ama yazılım bir karar destek sistemi sonuçta. Kullanıcı, daha doğrusu karar verici bunu anlayıp, yorumlayıp yol çizemediği sürece o yazılımlar işe yaramaz."

Yapılacak en önemli yatırımın karar vericilere yapılacak yatırım olduğunu vurgulayan İnsel, sektör olarak karar mekanizmalarını işletmek ve geliştirmek gerektiğini ifade etti. Mustafa İnsel, "Teknoloji tabii ki bu yolda bir araç, ama sihirli anahtar değil. IMO bu kuralları geçirirken bir sürü operasyonel tedbir getirdi. Örneğin biri limanlara zamanında varıştı. Gemi işletenlerle konuştuğumuzda mümkün değil deniyor. Geminin zamanında varması için siz hızı keserseniz, az yakıt harcarsanız doğru. Ama siz geç gittiğiniz için slotunuzu başka bir gemi alacak. Sistem buna müsait değil. Limanlarda cold ironing denildi. Bunlar aslında IMO'nun yönetimi içinde olmayan tedbirler. Çünkü IMO bu konuda herhangi bir şey söyleyemez. Limanlar ülkelerin yönetimi altında.

DTO KASIM 2024 ic#.indd 70 1.11.2024 17:03

Cold ironing bu konuda bir çözüm olabilir denildi. Geri dönüp bakıyoruz. Yeterince cold ironing yapacak yer yok. Elektriğinizin nereden geldiğine bağlı olarak aslında belki jeneratörünüzü kullansanız daha yeşil olabilirsiniz. Yine bir karar verme mekanizmasına gelip dayanan bir prosedür. Bu karar verme prosedürü içinde herkes bir başka çözüm bulmalı ve duruma göre ayrı ayrı çözüme ihtiyacı var. Örneğin biz Türkiye'deki limanlara gelen gemilere baktığımızda Akdeniz'de cold ironing kullanabilecek topu topu 500 kadar gemi var. Duruma göre bir çözüm geliştirme ihtiyacı var. Finansın kaynağını yaratmak gerekli diye düşünüyorum. Bu konuda bakanlığımızın ETS çerçevesinde attığı çok önemli bir adımı var. Umarım sektöre geri dönüşünü görürüz" şeklinde konuştu.

"YENİ EKONOMİK DÜZEN İÇİNDE BİR PASTA PAYLAŞIMI SÖZ KONUSU"

"Ama yeşil dönüşüm ne için kullanılıyor? Bunu Avrupa Birliği örneğiyle açıklamak istiyorum" diyen İnsel sözlerini şöyle sürdürdü: "Birazcık eleştirisel olacak, ama yeşil dönüşümle beraber İngilizcede bir ifade ortaya çıktı: Green washing. Yani yeşil gösterip aslında bambaşka şeyler yapmak. Benim getirdiğim başka bir tabir daha var: Green opportunities. Yani yeşil dönüşümü fırsat olarak algılayan, kendi amaçları için kullananlar. Ne yazık ki AB de bunların başında geliyor. Çünkü son AB raporlarında 'Made in Europe' kavramıyla karşılaşıyorsunuz. 'Made in Europe' yeşil dönüşümü veya buna benzer sistemleri kullanıp, kendi ekonomik düzenlerini bir araya getirmek demek. Aslında bu ekonomik düzen içinde bir pasta paylaşımı söz konusu. Bu çerçevede bizim de tekrar geri dönüp, pasta içinde kendi sektörümüzün yarattığı katkıyı nasıl toplayabiliriz, nasıl tekrar yönlendirebiliriz diye bakmamız lazım. Yaklaşık 4 yıl önce Türk sahipli deniz ticaret filosunun AB ETS kapsamında ne kadar bedel ödeyebileceğini araştırdık. O günkü rakamlarla 125 milyon Euro gibi bir rakam çıktı ortaya. Bu direkt verilecek rakam. O zamandan bu zamana deniz

ticaret filosu %25 büyüdü. Bugün rakamın yaklaşık 200 milyon Euro civarında olduğunu düşünüyoruz.

1 Ocak 2025'te başlayacak Fuel EU Maritime biraz daha farklı bir regülasyon. Çünkü fosil yakıt kullandığınız takdirde ne kadar kullanırsanız kullanın bir ceza ödüyorsunuz ve ceza katlanarak artıyor. Çaresi şu an için sadece biyo-yakıt. Bunun özellikle altını çizmek istiyorum. Çünkü Türk deniz ticaret filosu yaşlı bir filo. Bu yaşlı filoyu bugün metanole ya da amonyağa çevirmek mümkün değil. Dolayısıyla bugünkü makinalarda kullanılabilecek yakıtları kullanmaktan, yani biyoyakıttan başka çare yok. Hangi yakıtın cevabı mevcut bile filo için kısa dönemde biyoyakıt olarak ortaya çıkacak, ama altyapısını kurabileceğimiz takdirde. Bundan 6 ay öncesine kadar Türkiye'de biyoyakıta izin bile verilmiyordu. Şimdi mümkün. Bildiğim kadarıyla maksimum %30 şu anda, ama %30 da yeterli olmayacak gibi. Hem hukuki hem lojistik hem teknolojik altyapıya ihtiyacı var. Daha uzun dönemde ne olacağının cevabını da kimsenin cam küreye bakıp söyleyebileceğini düşünmüyorum."

DENİZCİLİKTE YEŞİL DÖNÜŞÜM ZİRVESİ OTURUMLARLA DEVAM ETTİ

Denizcilikte Yeşil Dönüşüm Zirvesi'nde ikinci oturumun başlığı "Limanlar, Gemi ve Yat İnşa Bakım, Onarım ve Geri Dönüşüm"dü. Bu oturumu İMEAK DTO Yönetim Kurulu ve Sürdürülebilirlik Komisyonu Üyesi Orhan Gülcek yönetti. Panelistler ise UAB Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü Genel Müdürü Salih Tan; TÜRKLİM Başkanı Hamdi Erçelik; GİSBİR Genel Sekreteri Mehtap Karahalli Özdemir ve Yıldız Teknik Üniversitesi Öğretim Üyesi Prof. Dr. Uğur Buğra Çelebi'ydi. Zirvede düzenlenen üçüncü oturum başlığı ise "Yeni Nesil Yakıtlar"dı. Oturumu İMEAK DTO Sürdürülebilirlik Komisyonu Başkan Yardımcısı Mustafa Aslan yönetti. Panelistler Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu Enerji Uzmanı Hasan Emrah Çelebioğlu; Piri Reis Üniversitesi Rektör Yardımcısı Prof. Dr. M. Ziya Söğüt; SOCAR Türkiye Yurtdışı Satışlar Müdürü Fahri Çelikkan'dı.

"Sürdürülebilirliğin Finansmanı, Eğitimi ve Sosyal Yönü" başlıklı son oturumun moderatörlüğünü İMEAK DTO Yönetim Kurulu ve Sürdürülebilirlik Komisyonu üyesi İsmail Görgün üstlendi. Panelistler İstanbul Topkapı Üniversitesi Rektör Yardımcısı Prof. Dr. Erhan Aslanoğlu; İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Özcan Arslan; Piri Reis Üniversitesi Öğretim Üyesi Prof. Dr. Şebnem Helvacıoğlu'ydu.

SERDAR AKDEMİR: "DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜ SÜRDÜRÜLEBİLİR KILMAK İÇİN HEPİMİZE BÜYÜK SORUMLULUKLAR DÜŞÜYOR"

Denizcilikte Yeşil Dönüşüm Zirvesi'nin kapanış konuşmasını İMEAK DTO Sürdürülebilirlik Komisyonu Başkanı Serdar Akdemir yaptı. Konuşmasında sürdürülebilir bir gelecek için denizcilikte yeşil dönüşümün nasıl gerçekleştirileceğine dair önemli adımlar atmak adına bir araya geldiklerini ifade

DTO KASIM 2024 ic#.indd 71 1.11.2024 17:03

eden Akdemir, denizcilik sektörünü sürdürülebilir kılmak, çevresel etkilerini azaltmak ve yarınlara daha yaşanabilir bir gelecek bırakmak için herkese sorumluluklar düştüğünü ve bu anlamda bu zirvenin, denizcilikte yeşil dönüşüm yolculuğu açısından çok değerli bir adım olduğunu söyleyerek zirveyi tüm başlıklarıyla değerlendirdi. Sedar Akdemir şunları söyledi: "Dört farklı panelde uzman isimlerle çok verimli bir program gerçekleştirdik. İlk panelde UAB Denizcilik Müdür Yardımcısı Yılmaz Taşçı'nın ifade ettiği Türk deniz ticaret filosunun dörtte birinin uluslararası mevzuatlara uyum gereği acil önlemler alması gerekiyor. Yine yapay zekânın, rotaların optimizasyonundan yakıt tüketimine, enerji verimliliğinden liman operasyonlarına kadar yeşil dönüşümün en önemli enstrümanı olduğunu sayın rektörümüzün sunumunda gördük. Armatörler Birliği Başkanımız, Türk denizcilik filosunun uluslararası gelişmeleri yakından takip ettiğini ve gemilerde bu uygulamaların gerçekleştirildiğini ancak istatistiksel veriler ile pratik sonuçların farklılık gösterdiğini dile getirdi. Bu önemli bir noktaydı, çünkü iyileştirici etkiler için saha geri dönüşleri büyük önem taşıyor.

Prof. Dr. Mustafa İnsel önemli bir konuya değindi. Yeşil dönüşüm aynı zamanda bir fırsat. Amerika ve Avrupa Birliği'nin bu pastadan daha fazla pay almak için yaptığı çalışmaların yanında bizim de gerekli önlemleri alıp yatırımlar yapmamız milli menfaatlerimizin gereği olacaktır. İkinci panelde, genel müdürümüz Salih Bey, dünya kıyı yapılarıyla alakalı yeşil dönüşüm kapsamındaki gelişmeleri yakından takip ettiğini belirtti.

Limanlarımıza yönelik alınan yeşil dönüşüm tedbirleri noktasında dünyanın bir adım önünde olduğumuzu ifade eden Hamdi Erçelik, bu alanda uluslararası standartların üzerinde çalışmalar yürütüldüğünü dile getirdi. Yine GİSBİR'in dünyanın birçok profesyonel kuruluşundaki gelişmeleri yakından takip ettiğini, bu kuruluşlara üye olduğunu ve üyeleri için çalışmalar yaptığını öğrenmek de bizim için değerliydi. Prof. Dr. Buğra Çelebi, Avrupa Birliği'nde yeşil bir kategoride olan geri dönüşümün olası risklerini anlatarak bu konudaki tedbirlerin alınmasının önemine değindi.

Fosil yakıtların düşündüğümüzden çok daha uzun süre hayatımızda kalacağını, dolayısıyla alternatif yakıtların depolanması ve taşınmasının kolay olmadığını öğrendik. Orta vadede fosil yakıtlar ile konvansiyonel yakıtların beraber kullanılacağı öngörülüyor. Reel sektörden gelen temsilciler de mevzuatın gerekliliklerine dair bize önemli bilgiler sundu. Sayın Hasan Emrah Çelebioğlu'nun sunduğu bilgiler, uluslararası standartların ulusal standartlarla uyumlu hale getirilebileceğine dair bize büyük umut verdi. Son oturumda ise sürdürülebilirliğin sosyal yönünü tartıştık. Bu zirve, denizcilikte yeşil dönüşüm sürecinde ilk ve çok kıymetli bir adım oldu. Bugün burada yapılan konuşmalar sadece burada kalmayacak, geleceğimizi şekillendirecek politikalara dönüşecektir. Hepinize katılımınız ve katkılarınız için teşekkür ediyorum."

DTO KASIM 2024 ic#.indd 72 1.11.2024 17:03

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.

ClassNK CHARTING THE FUTURE

www.classnk.com

ÖNEMLİ OLAN DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN İHTİYACI OLAN NİTELİKLİ İŞGÜCÜNÜ YETİŞTİRMEK

TEOMAN MUSTAFA AKYOL
İMEAK DTO EĞİTİM VE İSTİHDAM KOMİSYONU BAŞKANI

İMEAK DTO Yönetimi her zaman denizcilik eğitimini önemsemiş ve bu alana önemli yatırımlar yapmıştır. Son dönemde önemli çalışmalar ve projeler gerçekleştiren Eğitim ve İstihdam Komisyonu Başkanı Teoman Mustafa Akyol, Deniz Ticareti Dergisi'ne bu çalışmalar hakkında bilgi verdi.

İMEAK DTO Eğitim ve İstihdam Komisyonu Başkanı olarak görev yapıyorsunuz. Bize biraz komisyonunuzun ilgi alanlarından, konu başlıklarınızdan bahseder misiniz? Bilindiği üzere denizcilik sektörünün en önemli ihtiyacı olan personel ve insan kaynağını sağlayan kurumlar; denizcilik fakülteleri, denizcilik meslek yüksek okulları ve denizcilik meslek liseleridir. Ülkemizde, 54 denizcilik meslek lisemizde 6.445, 16 denizcilik meslek yüksekokulunda 4.374, 13 denizcilik fakültesinde ise 8.593 öğrenci eğitim görmektedir. Denizcilik alanında toplamda gemi inşa fakülteleri dahil 19.412 öğrenci eğitim görmektedir. Denizcilik alanında verilen eğitimlerin sektörle birlikte uluslararası denizcilik normlarına göre yeniden yapılandırılması, denizcilik sektörünün ihtiyacı olan nitelikli işgücünü yetiştirmek üzere ihtiyaç duyulan

DTO KASIM 2024 ic#.indd 74 1.11.2024 17:03

mesleki ve teknik eğitim faaliyetlerine de, Odamızca önemli bir destek sağlanmaktadır. Bu kapsamda, İMEAK DTO Eğitim ve İstihdam Komisyonu olarak; bu okullarımıza yıl içerisinde periyodik olarak ziyaretler düzenlenmekte, bu ziyaretler ile denizcilik sektörünün ihtiyaçları, öncelikleri ve beklentileri anlatılmaktadır. Okul idarecilerinin de görüş ve talepleri alınarak, Odamız Yönetim Kurulumuz bilgilendirilmektedir. Ayrıca, okullarımızın zorunlu eğitimlerde kullanılan, donanımsal ihtiyaçlar ve eksiklikler yerinde tespit edilerek Odamız Yönetim Kuruluna raporlanmaktadır.

Türkiye'nin dört bir yanında denizcilik eğitimi üzerine üniversitelerimiz ve meslek yüksek okullarımız var. Onların Oda'dan ne tür istekleri oluyor, süreç nasıl ilerliyor?
Komisyonumuzca, Odamıza ulaşan talepler doğrultusunda söz konusu ihtiyaçların yerinde görülmesi ile ilgili bir karar alındı.

Bu karar doğrultusunda da biraz evvel belirttiğim gibi okullarımızın zorunlu eğitimlerde kullanılan Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Eğitim Sınav Yönergesi gereği okullarımızda olması gereken donanımsal ihtiyaçları, laboratuar malzemeleri ile talep edilen diğer eksiklikler yerinde tespit edilerek, Odamız Yönetim Kuruluna raporlanmakta ve uygun görülmesi halinde bu eksiklikler giderilmektedir.

Eğitimle ilgili birçok konu başlığı var. Sizin komisyon olarak önünüzdeki öncelikli konu başlıklarınız neler?
Öncelikli olarak denizcilik sektörünün nitelikli işgücünü sağlamak üzere denizcilik alanında verilen eğitimlerin sektörle birlikte uluslararası denizcilik normlarına göre gelişimini sağlamak amacıyla özellikle; denizcilik öğrencilerinin İngilizce eğitimleri, açık deniz stajları, değişen teknolojiye günün şartlarına göre okullarımızın ihtiyaçları, okul sonrası istihdam süreçleri ve en önemlisi denizci kökenli eğitimci/akademisyen konuları önceliklerimiz…

Bize bugüne kadar yaptığınız çalışmaları özelikle bu seneyi değerlendirerek aktarır mısınız?
Son bir yıl içerisinde yaptığımız çalışmaları şöyle sıralayabiliriz:

- Ülkemizin çeşitli bölgelerinde yer alan toplam 17 okulumuza ziyaretler gerçekleştirildi.

- Denizcilik fakültesi dekanlarının katılım sağladığı ve Mersin Üniversitesi Denizcilik Fakültesi'nde düzenlenen 22. Denizcilik Eğitim Konseyi Toplantısı'na katılım sağladık.

- Denizci Öğrenciler Derneğince (DÖDER) düzenlenen ve denizcilik fakülte ve meslek yüksekokullarımızda eğitim gören öğrencilerin iştirak ettiği 23. Ulusal Denizkızı Kongresi'ne katılım sağladık.

- Yönetim Kurulumuzun onayı ile denizci eğitimcilerinin eğitimi, simülatör eğiticilerinin eğitimi, denizde güvenlik eğiticilerinin eğitimi, köprüüstü kaynak yönetimi, makine dairesi kaynak yönetimi, ECDIS ve ana makine operasyonları eğitimlerinin verilmesi organize edildi.

- Denizcilik fakültelerimizin dekanları ve meslek lisesi müdürlerimizle bir araya geldiğimiz programlar düzenledik.

Meslek Yüksek Okulları en çok nasıl isteklerle geliyorlar Oda'ya?
Daha çok staj ve istihdama yönelik taleplerin yanı sıra, okulların ihtiyaçlarına yönelik talepler alıyoruz.

İstihdam anlamında ne tür çalışmalar yapıyorsunuz. Bu konuda önceklikleriniz neler?
Okullarımızda, öğrencilerimiz ile sektör temsilcilerini bir araya getirerek kariyer günleri tarzında bilgilendirmeler yapıyoruz. Öğrencilere staj bulmalarında yardımcı olmaya çalışıyoruz.

Birçok üniversite ziyaretiniz olduğunuzu biliyoruz, kaç üniversiteyi ziyaret ettiniz? Planladığınız başka seyahatler olacak mı?
7 üniversite ziyareti gerçekleştirdik. 2024-2025 Eğitim Öğretim yılında ülkemizde denizcilik eğitimi veren toplam 16 meslek yüksekokulumuzu da ziyaret etmeyi planlıyoruz. Bunun yanında da daha önce ziyaret etmediğimiz meslek liselerine ziyaretlerimiz olacak.

İMEAK DTO ve bazı üniversiteler arasında denizcilik eğitimi ile ilgili Milli Eğitim Bakanlığı'nın da içinde olduğu bir çalışma vardı. Bu hangi aşamada, nasıl bir yol haritanız var?
Milli Eğitim Bakanlığı ile Odamız arasında 06.08.2020 tarihinde imzalanmış olan Mesleki Eğitim İş Birliği Protokolü kapsamında yer alan toplam 9 okulumuz mevcut ve bu okullarımızın, ihtiyaçları, talepleri, mezunları, yüksek öğretime geçiş durumları, denize çıkma oranları, denizci eğitimcilerinin durumları başta olmak üzere yakından tabi yapılıyor. Burada önemli olan, denizcilik sektörünün ihtiyacı olan nitelikli işgücünü yetiştirmek, bunun için de ihtiyaç duyulan mesleki ve teknik eğitim faaliyetlerini de çok yakından takip ederek gerekli çalışmaların yapılması sağlanmaktadır.

Beklentileriniz, dilek ve temennilerinizi öğrenebilir miyiz?
Denizcilik eğitimi ülkemizde çok önemli bir gelişme gösterdi. Bunda da, Odamızın devlet ve eğitim kurumları ile olan yakın ilişkisinin etkili olduğunu düşünüyorum. Okullarımızdan gelen isteklere cevap veren Odamız yönetimi, devlet kurumları ile yapılan önemli iş birlikleri sayesinde denizcilik eğitiminin üst seviyelere yükselmesine vesile oluyor. Komisyonumuzun yaptığı çalışmalara ve isteklere her zaman gerekli desteği veren başta Yönetim Kurulu Başkanımız Tamer Kıran olmak üzere bütün DTO Yönetim Kuruluna şükranlarımızı sunuyorum. Burada bir parantez de komite ve komisyonda birlikte çalıştığımız ekibimize açmak istiyorum. Seçildiğimiz günden bu yana özveriyle işlerinden ve ailelerinden zaman ayırıp eğitim adına ellerinden geleni yapıyorlar. Büyük bir uyum içinde omuz omuza çalışıyoruz. Kendilerine de çok teşekkür ediyorum. Eğitim alanında hep daha ileri gidebilmek adına elimizden gelen çabayı göstereceğimizi de bir kez daha belirtmek isterim.

DTO KASIM 2024 ic#.indd 75 1.11.2024 17:03

P&I SİSTEMİ

* HİLMİ BERK ILGAZ

Bu makale yaklaşmakta olan 2025/2026 teminat yılı Grup P&I kulüpleri sigorta yenilemeleri öncesinde kulüplerin primlendirme metodolojileri, centilmenlik anlaşmaları, müşterek P&I ve sabit primli P&I sigortacılarının teminat yapısı ve kulüplerin sermayelendirme şekillerine ilişkin genel bir bakışı içermektedir.

Global ölçekte hizmet vermekte olan North of England ile The Standard P&I kulüplerinin birleşmesinin ardından sayıları 12'ye düşen, müşterek teminat yapısı sunan ve münferit bir havuza bağlı P&I kulüplerine Uluslararası Grup P&I Kulüpleri denmektedir. Bu kulüpler okyanuslara açılan tonajın %90'ı için Koruma ve Tazmin (Protection & Indemnity) Sigortası sağlayan ve kâr amacı gütmeyen kuruluşlar olarak nitelendirilebilirler. Her kulüp, kulübe üye armatör veya işletmecilere aittir ve kulüplerin operasyon ve aktiviteleri yönetim kurulu veya aynı kurul tarafından seçilmiş komiteler tarafından yürütülür. Kulüplerin günlük operasyonları kulüp içi direktörler tarafından veya kulüp tarafından atanmış harici uzman işletmeciler tarafından yürütülebilir. Üyeler herhangi bir grup P&I kulübü çatısı altına girmeyi kabul ederek, tüm Grup P&I Kulüplerine ait üyelerin risk ve hasarlarını belirli ölçeklerde bölüşeceğini taahhüt etmiş olur. Kulüplerin üyelerden başka hasarlarını sübvanse edebileceği paralel bir kaynağı bulunmamaktadır. Benzer şekilde her bir grup kulübü üyesinin riskleri özelinde tüm kulüpler ortak menfaatlere sahiptir. Bu yüzden sistemin içine dâhil edilecek herhangi bir üye/ gemi profili grup tarafından belirlenen ortak kriterlere uygun olarak elleçlenir. Örneğin belli bir yaşın üstündeki gemiler için eksper yapılması zorunluluğu gibi… Diğer yandan Grup P&I Kulüplerinin kendi aralarındaki rekabetçi yapıları ile risk iştahlarındaki (Own Risk & Solvency Assessment- ORSA) ve sermayelendirme pratiklerindeki farklılıklar kulüp üyeleri nezdinde onları birbirlerinden bağımsız hareket eden, serbest kuruluşlar olarak nitelendirilebilir. Bunun aksine grup anlaşmaları ve bu anlaşmalar tahtında kurulmuş komiteler ile kulüpler arası ilişkiler tamamıyla düzenlenmiş durumdadır. Bu anlaşmalar şu şekilde sıralanabilir:

Uluslararası Grup Anlaşması (International Group Agreement): Üyelerin yakinen takip ettiği ve broker/ kulüpler tarafından sıklıkla telaffuz edilen kulüpler arası centilmenlik anlaşması kavramı Uluslararası Grup Anlaşması'nın altında düzenlenmiş olup, kulüpler arasında üyelerin transferlerini, teklif aşamasında üyelerden talep edilmesi gereken bilgileri, yaptırıma tabi olan işlerin operasyonunu ve finansal raporlarda kulüplerin masraf raporlarının yer alması gerekliliğini çerçeve içine almıştır.

Bu doğrultuda kurulmuş komite tarafından yürütülmektedir. Gemilerin veya üyelerin kulüpler arasında transferi aşamasını esas olarak düzenleyen bu anlaşma, yukarıda bahsedilen grup olma prensiplerinin kulüp bünyelerinde çalışan kişiler tarafından dejenere edilmesini önlemek adına oldukça detaylı düzenlenmiştir ve her sene tüm kulüpler tarafından imzalanmaktadır.

Mevcut üye ve gemilerin yeni kulüplere transferi aşamasında komite tarafından yapılan araştırma sonucu usulsüzlük tespit edilmesi durumunda yeni kulüp, Havuz Anlaşması tahtında, diğer kulüplerin havuz hasarları desteğinden (Reduced Pooling Facility) ve US$ 150 milyona kadar olan Grup Reasürans desteğinden iki sene boyunca mahrum bırakılacaktır. Şüphesiz ki, piyasadan münferit şekilde temin edilmesi beklenen US$ 250 milyon (Grup Kulüpleri konservasyonu dâhil) seviyelerini bulabilecek reasürans masrafları bahse konu kulüp için yıkıcı sonuçlar doğuracaktır.

Havuz Anlaşması (Pooling Agreement): Yıllık bazda yenilenen Havuz Antlaşması hangi risklerin havuzlanabilir olduğunu belirtmekte ve bu risklere ilişkin tazminat taleplerinin anlaşmaya taraf kulüpler arasında fonlanmasını düzenlemektedir. Örneğin inşa işlerinde kullanılmakta olan bir duba için veya kazı işi gerçekleştiren bir tarama gemisi için Özel Faaliyet Teminatı'nın ilave olarak alınması bu sebepledir; zira bu gemilerin riskleri uluslararası sularda taşımacılık yapan gemiler ile aynı olmamakta ve havuzlanamamaktadır.

Bu anlaşma USD 10 milyon olan kulüp konservasyonunu aşan ve günümüzde yaklaşık üst limiti USD 8,9 milyara kadar ulaşabilen tazminat taleplerine karşılık vermesi beklenen riskleri çerçeve içine almaktadır. Aynı zamanda grup P&I kulübü reasürans tedarikine ve üyelere yansıtılan reasürans masraflarına ilişkin düzenlemeler içerir.

Grup Tüzüğü (Group Constitution): İdari iş ve grup içi ilişkilerin çerçeve altına alındığı bir anlaşmadır.

KULÜPLERİN OPERASYON PRENSİPLERİ VE MÜŞTEREK TEMİNAT YAPISI

Grup P&I Kulüpleri her takvim ya da poliçe yılı içerisinde bir veya iki kez açıkladığı finansal raporlarla ilgili finansal denetleme otoriteleri gerekliliğince üyelerine mevcut finansal durumlarını

DTO KASIM 2024 ic#.indd 76 1.11.2024 17:03

aktarmakla yükümlüdür. Kulüpler sene içerisinde temel olarak gelir sağlayabildiği iki sonuca odaklanmaktadır. Teknik sonuçlar ve yatırım sonuçları, kulüplerin bünyelerinde sunmakta olduğu tekne ve makine sigorta programları ile sabit primli P&I programları bu yatırımların parçası olarak nitelendirilir. Gider kalemleri ise kulüplerin operasyon maliyetleri ile beraber münferit hasar ödemeleri (Burning Claims), Grup reasürans masrafları (General Excess of Loss Reinsurance Costs) ve Havuz ve Hasar Tenzilatı masraflarıdır (Pooling and Abatement Costs). Bunlara aşağıda daha geniş olarak değinilecektir.

Kulüplerin mevcut sene içerisinde ödemiş olduğu hasar ve tutulmuş olunan rezervin hak edilmiş prime oranı hasar rasyosu (Loss Ratio) olarak nitelendirilir. Bu rasyonun payda kısmına yatırım gelirleri eklenerek (+/-) hesaplanması durumunda ise Kombine Hasar Rasyosu (Combined Loss Ratio) elde edilir.

Kombine Hasar Rasyosu'nun Grup Kulüpleri tarafından 100% seviyelerinin biraz altında olması beklenirken, sabit primli bir P&I sigortacısının yatırımcılarına ve sigortalılarına kârlı ve öngörülebilir bir hizmet verebilmesi adına bu rasyoyu 100% seviyelerinin daha da altında tutması beklenir. Bu durum sabit primli sigortacıların, sigortalılar lehinde daha az esneklik sağlayabilmesi anlamına gelmektedir; zira kâr amacı güdülmektedir.

Müşterek konseptin bir diğer önemli elementi ise " Omnibus" kuralıdır. P&I teminatı yazılı kurallar bütünü olması sebebiyle yazılı olmayan riskler teminat dışı kabul edilecektir. Diğer sabit primli P&I sigortacıları için de bu durum söz konusudur. Ancak bahse konu kural, ilgili kulüp üyelerine istisnai olarak P&I teminatında yer almayan hasarları da tazmin edebilme hakkı verir. İlgili kulüp yönetim kurulu, bahse konu riskin operasyonun naturasına ait ve homojen bir risk olarak değerlendirmesi durumunda, teminat kararı verebilmektedir. Diğer yandan Grup P&I kulüpleri tarafından verilen teminatın müşterek karakterde olması sebebiyle kulüpler teminat yılı başında tahakkuk ettiği tahmini toplam prim (Estimated Total Call) haricinde ek primleri üyelerine yansıtabilme hakkına sahiptir. Grup Kulüpleri direktörleri tecrübeli ve adil bir şekilde sene içerisinde oluşan hasarlar için gerçek ve rezerv figürleri hasar kayıtlarına not düşerek primlendirmeyi bu doğrultuda yapar. Hasarların beklenenin ötesinde dramatik bir şekilde seyretmesi durumunda ya da bu gibi istisnai finansal kriz durumlarında kulüpler açık bırakılan genelde son üç finansal yıl için ek primler (Supplementary Calls) tahakkuk edebilir. Bu doğrultuda ilgili kulüpte üyeliğini veya gemisine ait teminatı çeşitli sebeplerle sonlandıran bir armatör/işletmeci, açık bırakılan son üç finansal seneler için ilave prim ödeme sorumluluğunu üstlenmeye devam eder. Bu sonlandırmaya vabeste ilgili açık yıllar için ilgili kulüp tarafından belirlenmiş seviyelerde ayrılış primi (Release calls) ödemesi talep edilir. Ayrılış primlerini kulüplere ödemenin çeşitli metotları mevcuttur. Ayrılış primleri kulüplerin planlanmamış ek prim tahakkuk etme olasılığını azaltmak için kullanılan bir enstrümandır ve kulüp mantığında çalışan sigortacılara özgüdür. Her bir kulübün havuz hasarlarına katkısı ve mevcut hasarlarının eskalasyonu farklı olacağından farklı kulüplerin üyelerine değişik ek prim yüzdeleri yansıtılabilir. Kulüplerin açık finansal yıllar için ek prim tahsil etme sayısı özelinde bir sınırlama yoktur.

Taşma ek primi (Overspill call) ise havuzun ve üst limiti US$ 3,1 milyar olan Grup reasürans yapısının (General Excess of Loss) yetersiz kalması durumunda her kulübün mevcut üyelerine, kendilerine düşen kısmı belirli oranlarda yansıtma hakkına ilişkin talep edilen ek primdir ve Havuz Anlaşması tahtında düzenlenmiştir. Herhangi bir üyenin kulüpten talep edebileceği tazminatın üst limiti kulüplerin kolektif olarak üyelerinden temin edebileceği azami limite –bahse konu gemi için Limitasyon Konvansiyonu Tarifesi'nin 2,5%'u kadar- endekslidir ve günümüzde yaklaşık bu kapasite USD 8,9 milyar seviyesindeki hasarları karşılayabilecek boyutlara gelmektedir. Bu seviyenin de üzerinde kalan talepler için hasara sebebiyet veren üyenin dahiliyeti söz konusu olacaktır. Ancak bu hacimde bir hasarın fazlasıyla seyrek bir hadise olacağını söylersek yanılmış olmayız.

KULÜPLERİN SERMAYELENDİRME METODOLOJİLERİ

Kulüplerin hasar kayıtları, risk iştahları gibi sermayelendirme metotlarının da belirli bir ölçeğe kadar farklı olduğunu belirtebiliriz. Örneğin bir kulüp rekabet uğruna serbest rezervlerini çok kırılgan seviyelerde tutarak ek prim tahakkuk etme ihtimalini yüksek tutarken, diğer bir kulüp güçlü serbest rezervi ile bu olumsuzluğun önüne geçebilir. Ancak bu durum fazla senelik ücret tahakkuk etme endişesi ve riskiyle beraber gelir – kâr amacı güdülmemelidir!

Benzer şekilde üyelere sene sonunda yapılması planlanan genel artışlar ve ücret iadeleri de kulüplerin teknik ve ticari başarılarına ilişkin indikasyonlardır. Bu kırılgan sermayelendirme yapılarının regüle edilmesi adına beher kulübün uyguladığı kendi risk yönetim değerlendirmesine ilave olarak (Own Risk Solvency Assessment – ORSA) 2016 itibarıyla "Solvency II (Risk-based Solvency and Capital Requirements)" direktiflerinin Avrupa Birliği ve benzerlerinin Bermuda'da (BMA) gündeme gelmesiyle kulüpler için minimum ve azami sermaye rasyoları belirlenmiştir. Bu indikatörler sayesinde kulüplerin ek primler tahakkuk etme gücüne güvenerek sermayelendirme metotları kısıtlanmıştır ve olası finansal kriz ve büyük çaplı hasarlara karşı kulüpler arasında minimum bir standart belirlemiştir. Geçtiğimiz son üç senedir enflasyonist ortamda kulüplerin üyelerine sert genel artışlar ve ek primler uygulamasının en temel nedenlerinden biri bahse konu finansal zorunlulukların uygulanmasıdır. Bunlara ek olan ve çok daha ciddi standartlar belirleyen bir diğer regülatör ise Standard and Poor's veya AM Best gibi finansal kredi derecelendirme kuruluşlarıdır.

Tüm kulüplerin zorunlu olarak uyguladığı "Solvency II" direktiflerinin en temel parçası olan "Solvency Capital Requirement & Minimum Capital Requirement", kulüplerin ölçülebilir her türlü riskini karşılayabilmek adına

DTO KASIM 2024 ic#.indd 77 1.11.2024 17:03

tutması gereken temel ve toplam rezerv indikatörleridir. Kulüplerin market, yatırım, likit ve operasyonel risklerinin yanında en büyük risk kalemi primlendirme ve rezervlendirme riskidir yani kulübün teknik riskleridir ve rasyonun paydasında yer alır. Son yıllarda özellikle tüm kulüpler tarafından P&I dışında ürünlere H&M, W&S, K&R, LOH yönelinmesi risk çeşitlendirme metotları ile maruz kalınan riskin yani paydanın azaltılması amacıyladır. Rasyonun pay kısmında ise kulüplerin serbest rezerv ve ek prim tahsil edebilme güçleri ile beraber toplam rezervi yer almaktadır. "Solvency II" tahtında formüle edilmiş hesaplamalar ve kulüpler tarafından açıklanan senelik verilerle "Minimum Capital Requirement - MCR" ile "Solvency Capital Requirement – SCR" rasyoları tespit edilecektir. Bu iki indikatör sert ve yumuşak zemin olarak nitelendirilmektedir ve otoritelerin müdahale dereceleri ve iş planları bunlara göre şekillenmektedir. Bu rasyonun "Minimum Capital Requirement " yani 100% olması durumunda ise beklenenden kötü seyreden hasar sonuçları ve yatırım gelirleri sebebiyle aşağı yönlü inmesi neredeyse garantidir. Bu sebeple 100% yeterli değil ancak bir standart endüstri seviyesi de mevcut değildir. P&I sigortaları, diğer sigorta ürünleri arasında en değişken olanıdır. Şüphesiz ki minimum rasyonun altına dramatik düşüşler işletmenin poliçe satışının engellenmesine hatta kapatılmasına kadar evrilebilir.

GRUP P&I KULÜPLERİNİN PRİMLENDİRME METODOLOJİLERİ

Üyelerin senelik olarak ödemekte olduğu üyelik ücretleri her kulüp bünyesinde çeşitli şekillerde kategorize edilmekte ve harcanmaktadır, ancak burada ortak payda kâr amacı güdülmemesi ve üyeler arasında adil olunması ilkesidir. Kulüpler bu doğrultuda üyelerinin geçmiş altı ya da yedi seneye kadar olan hasar ve rezervlerini kayıt altında tutar ve üyelerinden üretmiş olduğu hasarlarını ödenmekte olan üyelik ücretleri (ETC) vasıtası ile fonlanmasını ister.

Dolayısıyla üyelerden hasar rasyolarını makul bir seviyenin altında tutmaları beklenir. Burada hasar rasyosu için atfedilen makul seviye kabaca 70-75%'ler olmaktadır. Zira her bir kulübün genel gider kalemlerinin ve operasyon masraflarının kulüp üyeleri tarafından ödenen üyelik ücretleri tarafından karşılanması gerekmektedir. Üyeler kulüplerin gerçek sahipleridir! Bunların yanında beher üyenin bireysel hasar performansı değerlendirilmesine ek olarak, o anki marketin sertliği, havuz hasarlarının frekansı ve sayısı, enflasyonist ortam, finansal otoritelerin regülasyonları gibi etmenlere bağlı olarak kulüpler, her bir üyeye istisnalar dışında uygulanacak şekilde genel artışlar ve rezerv iadeleri ilan edebilir. Münferit kulüpler nezdinde ödenmiş üyelik ücretlerinin harcanmasında farklılıklar olsa da temel olarak şu katmanlar arasında bölüştürülecektir: Üyelerin kendi hasarlarına ilişkin maliyetleri, havuz hasarları, varsa tenzil edilmiş hasarlar, reasürans maliyetleri ve yukarıda değinilmiş olan kulüp işletme masrafları.

Hasar tenzilatı (Abatement Costs)
Grup P&I Kulüplerinin belirli bir limitin üzerindeki, örneğin US$ 2 milyon, hasarlar ile kulüplerin bünyesinde tutulan ve günümüzde US$ 10 milyona kadar olan hasarları üyelerin bireysel hasar rasyosuna dahil etmemeleri pratiğidir. Her bir kulüp bu uygulamaya opsiyonel olarak yer vermektedir. Bu hasarlar rastgele niteliktedir ve gemilerin tipleri ve tonajlarından bağımsız gelişmektedir. Frekansları düşüktür. Üyelik primlerinin takribi olarak 15 -20%'si bahse konu kulüp bünyesinde gelişen bu hasarlar için harcanmaktadır.

Reasürans masrafları, kulüplerin kolektif olarak temin ettiği ve havuzun üst limiti olan USD 100 milyon ile USD 3,1 milyar arasında kalan, dünya üzerindeki en hacimli reasürans plasmanı için üyelerce ödenmesi gereken primi temsil etmektedir. Reasürans masrafları (General Excess of Loss Costs - GXL) beş gemi tipine göre farklılık göstermekte ve üyelerin hasar performanslarından bağımsız tahsil edilmektedir. Kabaca, ödenen senelik primin 15-20%'si olarak nitelendirilebilir. GT bazlı tahakkuk edilmesi sebebiyle büyük tonajlı gemilerde bu rasyo yukarı yönlü hareket edecektir. Buradaki dalgalanmalar üyelere bire bir olarak yansıtılır. Diğer yandan kulüpler bünyelerinde tuttukları USD 10 milyona kadar olan kısım için bireysel olarak marketten reasürans desteği temin edebilir, ancak bu ikisi birbirinden farklıdır. Bireysel temin edilen reasürans masrafları genel gider olarak kayıtlara geçecektir.

Havuz hasarları (Pool Claims) tabiri US$ 10 milyon ile US$ 100 milyon arasında kalan kısımlar için kullanılmaktadır. Havuz hasarlarının herhangi bir sene içerisinde frekansını analiz etmek oldukça güçtür. Hasar frekansları tenzil edilen hasarlardan da düşük olmaktadır, hatta bazı senelerin hasarsız geçmesi oldukça sık yaşanan bir durumdur. Bütün üyeler havuz hasarlarına katkı yapmakla yükümlüdür. Her bir kulüp bir diğer kulübün havuz hasarlarına belirli bir formül esasıyla katkıda bulunur. Bu formül kulübün teminat altına aldığı GT, ürettiği prim ve kulüpler arası hasar kaydı dikkate alınarak hazırlanır. Sonrasında kulüpler bu miktarı kendi üyelerine GT başına US$ bazlı bir formül vasıtasıyla adil bir şekilde tahakkuk etmektedir. Havuz hasarları üyelerin ödemiş olduğu senelik üyelik primlerin takribi olarak 15-20%'sine karşılık gelebilmektedir.

Ödenen primin en büyük kısmı üyelerin kendi hasarlarını (Burning Claims) tazmin etmesi için kullanılır. Havuz, tenzilat ve reasürans masraflarının oldukça fazla olması sebebiyle kulüpler üyelerin kendi hasarları için oldukça marjinal seviyeler ayırabilmektedir. Bu husus kulüplerin teknik başarılarını öne çıkararak, diğer kulüplerle ciddi manada rekabet edebileceği yegâne cephe olmaktadır.

Bu hasarlar için ayrılan harcamalar senelik primin 50%'lerini bulabilir. Uzun seneler boyunca uygulanan genel artışlar neticesinde hasarsız üyelerin dezavantajlı konuma gelmesi ne yazık ki sistemin gediklerindendir. Böyle durumlarda kulüp ile yeniden fiyatlandırma özelinde pazarlık edilmelidir. Küçük hacimli prim üretimi olan bir kulübe üye olan bir armatörün veyahut işletmecinin gemisinin yol açacağı ortalama bir havuz hasarının maliyeti ilgili kulüpten daha ziyade GT girişi ve prim getirisi yüksek olan bir başka kulübe daha yüksek olacaktır. Özetle bir kulüp teknik

DTO KASIM 2024 ic#.indd 78 1.11.2024 17:03

açıdan ne kadar başarılı olursa olsun üyelerine sunduğu avantajlar üzerinde grubun müşterek başarısı oldukça etkili olacaktır.

Kulüpler tarafından üyelerine sunulmakta olunan Kiracı Sorumluluk Sigortası, Hukuksal Koruma Teminatı (Freight, Demurrage and Defence), Özel Faaliyet Teminatları, Offshore Sorumluluk Teminatı (yalnızca NorthStandard, Skuld ve Gard) havuzlanabilir riskler arasında değildir. Dolayısıyla kulüpler tarafından bağımsız olarak reasürans marketinden temin edilir ve üyelerine primlendirilir. Armatör sorumluluk (Shipowners' liability – SOL) teminatı da havuzlanamayan riskler arasındadır. Bu ürünler için Grup Anlaşması bağlayıcı olmayacaktır.

Grup Kulüpleri ile sabit primli teminat tedarik eden P&I sigortacıları arasındaki farklılıklar; hangisini tercih etmeliyiz? Okyanusa açılan tonaj ibaresi ile kastedilen kavram binlerce yolcu kapasiteli yolcu gemilerinden başlayarak, binlerce varil ham petrol taşıyan tankerlere kadar uzanan geniş bir yelpazeyi ihtiva etmektedir. Sigortalıların talepleri ve teminatın kapsamı yoğunluk olarak kiracıların talepleri doğrultusunda belirlenmektedir. Yalnızca Akdeniz ve Karadeniz gibi kapalı havzalarda özellikle sefer bazlı gemi kiralayan kiracılarla ve nispeten çevreye, canlılara zararsız yük taşımacılığı yapan bir işletmecinin havuz sistemine dâhil olması göreceli olarak mantıksızdır.

Bu işletmecilerin ihtiyaçlarına cevap vermek için Grup P&I Kulüpleri bünyelerinde tamamen ticari gayelerle ortaya çıkmış sabit primli risk programları inşa etmiştir. Bu programlar yoğunluklu olarak Grup P&I Kulüpleri yöneticileri, hasar uzmanları ve sigortacıları tarafından işletilmektedir. Bu programlar genellikle tonaj olarak kendilerini 10 bin ile 15 bin GT seviyelerinde kısıtlamakta ve bunu aşan tonajın havuz sistemine dâhil edilmesi gerekliliği ilkesini benimsemiştir. Grup Kulüpleri tarafından işletilen sabit prim programları ile kulüp çatısı altında yer almayan diğer sabit primli P&I sigortacıları arasından misyon ve hedef olarak pek farklılık yoktur, burada rekabet ön planda olacaktır.

Sabit primli P&I sigortacıları reasürans marketinde yer alan dalgalanmaları sigortalılarına reasürans anlaşmalarının içeriğine bağlı olarak büyük nispette yansıtmaktadır. Grup P&I Kulübü üyelerine yansıtılan reasürans masrafları ise US$ 100 milyon ve üzeri hasarların reasürans masrafları olması sebebiyle daha marjinaldir. Zira US$ 100 milyon ve üzeri hasarlar oldukça düşük frekanslıdır ve aşındırıcı nitelikte değildir.

*** LOCKTON OMNI**

EĞİTİM, STAJ VE BURS İMKÂNLARI İLE SEKTÖRE YENİ NESİL DENİZCİLER KAZANDIRIYORUZ

Ditaş Denizcilik 50 yılı geride bırakarak bu sene 50'nci yılını kutluyor. Yarım asırlık şirketin Genel Müdürü Hakan Karaca sahip oldukları filoyu çevresel sorumluluğu, kalite ve emniyeti en ön planda tutarak güçlendireceklerini söyledi. Hakan Karaca önümüzdeki dönemdeki hedeflerini, projelerini Deniz Ticareti Dergisi'ne anlattı.

HAKAN KARACA
DİTAŞ DENİZCİLİK GENEL MÜDÜRÜ

Ditaş yarım asrı geride bırakmış bir şirket... 50. yılınızı kutluyorsunuz, bize biraz Ditaş Denizcilik'in yol hikayesinden bahseder misiniz?
Ditaş olarak geniş tanker filomuz ve deniz araçlarımızla Tüpraş bağlı ortaklığı olarak, Koç Holding bünyesinde deniz işletmeciliği ve tankerciliği hizmeti sunuyoruz. Şirketimiz ülke ihtiyacı olan ham petrol ve petrol ürünlerinin taşınması amacıyla 50 yıl önce kurulmuş, 2006 yılında özelleşerek Koç Holding bünyesine geçiş yapmıştır.

2006 yılında iki gemiden oluşan filomuzu, bugün 16 gemiye kadar büyüttük. Evrensel standartlarda yürüttüğümüz operasyonlarımızla, Türk bayrağımızı denizlerde dalgalandırmaya devam ediyoruz. Bu sene 50. yılımızı yeni büyüme hedeflerimizle kutluyoruz. Ditaş'ın adının global pazarlarda daha güçlü duyulması konusunda önemli çalışmalarımız bulunuyor.

DTO KASIM 2024 ic#.indd 80 1.11.2024 17:03

Önemli bir filoya sahip Ditaş Denizcilik, kaç geminiz var? Yeni planlanan yatırımlar, yeni gemi alımları var mı?
Toplamda 662 bin DWT kapasiteli 16 ham petrol ve ürün tankerimiz bulunuyor. 2014'te 6 tanker ile 265 bin DWT kapasiteye sahiptik, son 10 yıl içerisinde güçlü bir büyüme ile DWT kapasitemizi 2,5 katına çıkardık. 2027 yılında tamamlanmasını planladığımız iki gemimiz şu an tersanede yapım aşamasında bulunuyor. Çevresel sorumluluğu, kalite ve emniyeti en ön planda tutarak operasyonlarımızı güçlendirmeyi, filomuzu yenilemeyi, büyütmeyi ve tüm paydaşlar için kalıcı katma değer yaratmayı sürdüreceğiz.

Birçok faaliyet alanınınız var, bu alanlardan da biraz bahseder misiniz?
Tanker işletmeciliğinin yanında Türkiye'nin en büyük sanayi şirketi olan ana şirketimiz Tüpraş'a, ham petrol ve petrol ürünü yüklerinin taşınması için ulusal ve uluslararası piyasalarda uygun gemi kiralaması yaparak, brokerlik hizmeti sunuyoruz. İlaveten terminal operasyonları kasımız da çok güçlü, sahibi olduğumuz römorkörler ve diğer deniz araçlarımız ile Tüpraş'ın Aliağa ve İzmit Rafinerileri'nin ihtiyacı olan römorkörcülük hizmetini yürütüyoruz. Aynı zamanda bu bölgelerde Loading Master hizmeti ve Tüpraş Aliağa Rafinerisi'nde 7/24 kılavuzluk hizmeti sunuyoruz.

Hem IMO'nun hem Avrupa Birliği'nin getirdiği yeni kurallar var, yeni yakıt alternatifleri gündemde... Siz bu konularda nasıl bir strateji izliyorsunuz? Öngörüleriniz neler?
IMO, uluslararası denizcilikte sera gazı emisyonlarını 2008 baz yılına göre, 2030'a kadar %20, 2040'a kadar %70 oranında azaltmayı ve 2050'de net-sıfır'a ulaşmayı hedefliyor. Ditaş olarak IMO hedeflerini tanıyor ve dekarbonizasyon stratejimizi bu hedeflere paralel oluşturuyoruz. Filomuzu yakıt verimliliği yüksek gemilerle büyütüyor ve yeniliyorken, aynı zamanda yakıt tüketimini azaltan, karbon salınımını düşüren teknolojileri gemilerimizde uyguluyoruz. Dekarbonizasyon çözümleri için deneyimli teknik ekibimizin katkılarının yanı sıra alanlarında öncü uluslararası yeşil teknoloji çözüm şirketleri ile beraber çalışıyoruz. Denizcilikte alternatif yakıt konusunda aslında bir çok opsiyon var; e-amonyak, biyoyakıt, hidrojen ve e-metanol olarak bunlardan bir kısmı öne çıkmakta.

Bize göre gelecekte tek bir alternatif yakıt tüm pazarı domine etmeyecek; çözüm farklı bölgelerde, farklı alternatif yakıtlardan oluşacak. Ditaş olarak hem küresel bazda hem de bölgemizdeki alternatif yakıt gelişmelerini yakından takip ve analiz ediyoruz. Gelecekte filoya katacağımız gemileri de bu gelişmelere uygun olarak planlıyoruz.

Çevre ve sürdürülebilirlik desek, bize Ditaş Denizcilik'in bakış açısını, bu anlamda yaptıklarını anlatır mısınız?
Sürdürülebilir bir dünya için tüm lokasyonlarımızda doğal kaynak kullanımlarını minimum seviyede tutacak çevre dostu operasyonlarla ilerliyoruz. Minimum atık oluşumu, doğru ayrıştırma ve atıkların uygun bertarafı ile deniz ekolojisini dikkate alarak hiçbir atığın kurallar dahilinde bile denize verilmemesi odaklı atık yönetimi en önemli önceliklerimizden.

Paris Anlaşması denizcilik taahhütleri kapsamındaki sera gazlarının azaltılması için hız, rota, yakıt ve balast optimizasyonu, pervane verimliliğinin artırılması, son teknoloji boya uygulamaları, düşük kükürtlü yakıt kullanımı, alternatif yakıt araştırma çalışmalarımızla karbon ayak izimizi sürekli azaltmayı hedefliyoruz.

Şirket politikamız olarak Birleşmiş Milletler Küresel İlkeler Sözleşmesi kapsamında Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri'ne göre hareket etmeyi ve bu hedefleri tüm iş süreçlerimize entegre etmeyi benimsiyoruz. Bunların yanısıra 2024 yılında sürdürülebilirlik çalışmalarımızı güçlendirmek için organizasyonumuza bu konuya odaklı bir birim ilave ettik.

Ditaş Denizcilik 2023 yılında Intertanko üyesi olarak seçilmiş. Bu gurur verici bir gelişme, orada siz temsil yetkisine sahipsiniz. Bunun hem sizin için hem ülkemiz için öneminden bahseder misiniz?
2023 yılında Intertanko üyesi olarak seçilmemiz bizim için gurur verici bir durum. Temsilen de konsey üyesi olarak görev alıyorum. Bunun yanı sıra Vetting Komitesi'nde gözlemci üye, Ticari Komitede ise asil üye olarak yönetici arkadaşlarımız görev alıyor. Ek olarak Intertanko tarafından düzenlenen Avrupa panellerine de katılım göstermekteyiz.

Bildiğiniz üzere Uluslararası Bağımsız Tanker Armatörleri Birliği olan Intertanko uzun yıllardır, tanker piyasasında çok önemli bir yere ve söze sahiptir ve piyasadaki konumu giderek güçleniyor. Tanker endüstrisi için çok güçlü bir sivil toplum kuruluşu. (NGO) Üyelerinden temin ettiği bilgi, tecrübe ve geri dönüşleri derleyip kural koyucular ile paylaşıp tanker endüstrisinin doğru şekilde regüle edilmesinde de rol alıyor.

Bizler de tüm değer ve deneyimlerimize istinaden katkılarımızı sunmak için çalışmalarımıza devam ediyoruz. Tanker piyasasında sektöre yön veren bir organizasyon olan Intertanko'nun Konseyinde Türk Firması olarak yer almak; IMO ve OCIMF ile birlikte yürütülen çalışmalara da karar aşamasında katkıda bulunmak, Türk firmalarının yapılan çalışmalara destek vermesi, uluslararası piyasada Türk denizciliğinin ve denizcilerimizin hakettikleri şekilde tanınmaları sebebiyle oldukça değerlidir.

Kadın istihdamı konusundaki çalışmalarınız ve kadın denizcilere burs imkanı sektördeki kadınların önünü açıyor. Biraz bu önceliğinizden söz eder misiniz?
Koç Topluluğu'nun ve Tüpraş'ın cinsiyet eşitliği konusundaki çalışmaları ve vizyonu bu projemizi hayata geçirmemizde bizi cesaretlendiren etkenlerden biri. Kadın Denizciler Gelişim Programımız, 2022 senesinde Vehbi

DTO KASIM 2024 ic#.indd 81 1.11.2024 17:03

Koç Vakfı İş Birliği ile denizlerimizde kadın istihdamını arttırmak amacıyla başlattığımız bir uygulama.

Program; burs, staj ve istihdam olarak üç ayaktan oluşuyor. İlk ayağı olan Kadın Denizciler Bursu bu sene 3. senesinde. Eylül ayında yeni dönem başvurularımızı almaya başladık. Her sene daha fazla başvuru alıyoruz, sektöre ilginin artması bizi çok mutlu ediyor. Bursiyerlerimize Ditaş gemilerinde staj imkanı ve mezun olduktan sonra Ditaş bünyesinde istihdam önceliği de sağlıyoruz. Eğitimleri boyunca onlarla iletişim halinde kalıyor, kariyer gelişimlerinde onları destekliyoruz. Gemilerimizde görev yapan kadın denizcilerimizin sayısı gün geçtikçe artıyor, arzumuz gemilerimizin yanı sıra terminallerimizde de kadın istihdamını artırmak. Türkiye'nin başarılı, denizciliğe gönül vermiş kadın öğrencilerini teşvik etmek, tüm dünyada erkek egemen bir sektör olan denizcilik sektörüne kazandırmak çok kıymetli.

Son olarak sektöre nasıl bir mesaj vermek istersiniz?

Denizcilik sektöründe sürdürülebilirlik, sadece çevresel sorumluluğun bir gereği değil, aynı zamanda küresel rekabetin bir parçası haline gelmiştir. Çevre dostu operasyonlar ve yenilikçi teknolojilere yapılan yatırımlar, gelecekte denizcilik sektörünü şekillendirecek en önemli faktörler olacaktır.

Ditaş olarak, çevreye duyarlı projeler geliştiriyor, filomuzu ve süreçlerimizi bu doğrultuda sürekli olarak yeniliyoruz. Genç yeteneklere yatırım yapmak, denizcilik sektörünün sürdürülebilir gelişimi için olmazsa olmaz bir unsurdur.

Eğitim, staj ve burs imkânları ile sektöre yeni nesil denizciler kazandırmak, yalnızca bireysel kariyerler için değil, sektörün bütünsel gelişimi için büyük önem taşımaktadır. Ditaş olarak, genç denizcilere sağladığımız burs ve staj imkânlarıyla onların sektöre katılmalarını destekliyor, gelecek nesillerin denizciliğine katkıda bulunmalarını teşvik ediyoruz.

Türkiye denizcilik sektörünün global pazarlarda daha güçlü yer alması için uluslararası standartlara uyum sağlamak ve küresel iş birliklerini artırmak kritik öneme sahiptir. Ditaş olarak, global ölçekte yürüttüğümüz çalışmalarla filomuzu ve operasyonlarımızı uluslararası standartlara uygun şekilde geliştirmeye devam ediyoruz. Tüm sektörü, uluslararası alanda rekabet gücümüzü artırmak adına iş birliği içinde hareket etmeye davet ediyorum.

Deniz Ticaret Odamız (DTO), denizcilik sektörünün gelişimi için son derece değerli çalışmalar yürütmektedir. DTO'nun, ulusal ve uluslararası düzeyde sektöre yön veren projeleri ve vizyoner yaklaşımı, Türk denizciliğinin dünya genelinde hak ettiği konuma ulaşmasında büyük rol oynamaktadır. Bu vesileyle, Yönetim Kurulu Başkanımız Tamer Kıran'a, yönetim kurulu üyelerimize, Meclis Başkanımız Başaran Bayrak'a, Başkanlık Divanı üyelerimize ve meclis üyelerimize sektöre yaptıkları katkılardan dolayı teşekkürlerimizi sunarım.

DTO'nun rehberliğinde ve liderliğinde, sektörümüzü daha ileriye taşımak için birlikte çalışmaya ve bu güçlü yapıyı daha da ileriye taşımaya hazırız. Denizcilik sektörümüzün parlak geleceğini birlikte inşa edeceğimize inanıyorum.

DTO KASIM 2024 ic#.indd 82 1.11.2024 17:03

BİZE BIRAKIN!

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

TEK TÜRKİYE DİSTRİBÜTÖRÜ

Ansell AlphaTec®

Gaziler Mh. 1731 sk. No 14 / A 41400 Gebze / Kocaeli - Tel: +90 262 643 30 26 - satis@eraysanisg.com

TÜRK SAHİPLİ DENİZ TİCARET FİLOSU DÜNYADA 11'İNCİ SIRADA

Türk sahipli deniz ticaret filosunun 2024 yılının ilk yarısında geldiği aşamaya ilişkin açıklamalarda bulunan Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu "Dünyada ilk 10'da yer alma hedefimize son bir basamak kaldı" dedi.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, Türk sahipli deniz ticaret filosunun 2024 yılının ilk yarısında geldiği aşamaya ilişkin açıklamalarda bulundu. "Denizci Ülke, Denizci Millet" şiarıyla yola çıkarak deniz ticaretinin artırılması için Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı olarak gerekli tüm yatırımları yaptıklarını ve bunun sonuçlarını almaya başladıklarını söyleyen Uraloğlu, 2022 yılında 39,1 milyon detveyt ton (DWT) olan Türk sahipli deniz ticaret filo kapasitesinin 2023 yılında yüzde 25 artarak 48,8 milyon detveyt tona ulaştığını belirtti. Türk sahipli deniz ticaret filosunun 2024 yılında da hızla büyümeye devam ederek geçen yıla göre 3,8 milyon detveyt tonluk kapasite artışı ile yılın ilk yarısında yüzde 7,9'luk büyüme gösterdiğinin de altını çizen Uraloğlu, "Türk Bayraklı 6,57 milyon detveyt ton, yabancı bayraklı 46,16 milyon detveyt ton olmak üzere toplam 52,73 milyon detveyt ton kapasiteye ulaşıldı" ifadelerini kullandı.

Bakan Uraloğlu, dünya sıralamasında Türk sahipli deniz ticaret filosunun 2023 yılına göre bir basamak daha yükselerek 11'inci sıraya yerleştiğini belirterek, "Dünyada ilk 10'da yer alma hedefimize son bir basamak kaldı. Gemi adedi bakımından 2021 yılında bin 574 olan gemi sayısı 2024 yılı Haziran sonu itibarıyla 2 bin 107'ye çıktı. 2002 yılında 8,9 milyon detveyt ton kapasite ile dünyada 17'nci sırada olan Türk deniz ticaret filosu yaptığımız yatırımlar sayesinde 52,7 milyon detveyt tona ulaştı" dedi.

Türk bayrağının denizcilik sektöründe prestij kazanması için yaptıkları çalışmalar sayesinde Türk bayraklı deniz ticaret filosunun her geçen yıl hızla yükseliş gösterdiğinin altını çizen Uraloğlu, "Artık denizlerde Türk bayrağı dünyanın en prestijli bayrakları arasında yer alıyor" dedi. Uraloğlu, ana gemi gruplarına göre 2024 yılı ilk altı aylık verileri incelendiğinde Türk bayraklı deniz ticaret filosunda adet bazında 118 gemi ile genel kargo gemisinin, detveyt ton bazında ise 1,56 milyon detveyt ton ile dökme yük gemisinin başı çektiğini belirtti.

ÜNYE LİMANI'NI OYAK ÇİMENTO İŞLETECEK

Karadeniz'de stratejik öneme sahip olan Ünye Limanı, Ordu Büyükşehir Belediyesi tarafından düzenlenen Ünye Limanı İşletmeciliği Kiralanması İhalesi'ni kazanan OYAK Çimento çatısı altına girdi.

Türkiye çimento endüstrisinin kapasite ve pazar lideri OYAK Çimento, Ordu Büyükşehir Belediyesi tarafından düzenlenen Ünye Limanı İşletmeciliği Kiralanması İhalesi'nde en yüksek teklifi sundu ve ihaleyi kazandı. İhalede en yüksek teklifi sunarak liman işletmeciliği hakkını kazanan OYAK Çimento ve Ordu Büyükşehir Belediyesi arasındaki sözleşme süreci 17 Ekim 2024'te tamamlandı.

OYAK Çimento tarafından halihazırda tedarik ve sevkiyat amaçlı olarak kullanılan limandaki faaliyetlere devam ederek, bölgenin yanı sıra Türkiye ekonomisine katkı sağlayacak. Karadeniz'de stratejik öneme sahip olan Ünye Limanı, Ünye bölgesi, ülke ekonomisi ve uluslararası ticarete katkı sağlıyor.

OYAK Çimento Genel Müdürü Murat Sela konuya ilişkin olarak "Ünye Limanı'nı işletecek olmamız, şirketimizin değer yaratma stratejisi çerçevesinde önemli bir adım. Bu süreçte, yerel ekonomiyi desteklemek ve uluslararası ticaretimize katkı sağlamak amacıyla çalışmalarımıza devam edeceğiz" açıklamasını yaptı.

DTO KASIM 2024 ic#.indd 84 1.11.2024 17:03

EDINBURG'TA BEŞ SANMAR RÖMORKÖRÜ İÇİN İSİMLENDİRME TÖRENİ YAPILDI

Sanmar Denizcilik ve Robert Allan Ltd. tarafından tasarlanıp inşa edilen, Targe Towing Limited'in işlettiği beş römorkör için 1 Ekim'de Leith Limanı'nda geleneksel isimlendirme töreni düzenlendi.

Forth Ports Limited'in iştiraki Targe Towing Limited'in işlettiği beş römorkör için 1 Ekim'de Leith Limanı'nda isimlendirme töreni yapıldı. Törende, beş römorkörün isimlendirilmesi vaftiz annelerinin katılımıyla yapılan geleneksel denizcilik töreniyle gerçekleştirildi. Brechin Piskoposu Rt Rev Andrew Swift, Balmerino (ex Delicay IV), Camperdown (ex Bigaçay XI), Kittiwake (ex Boğaçay XXVI), Peterel (ex Boğaçay XXXVIII) ve Queensferry (ex Boğaçay XXXIX) adlı römorkörlerin isimlendirilmesine öncülük etti ve bir deniz aracına vaftiz annesi atama geleneği sürdürüldü. Römorkörleri tasarlayan ve inşa eden Sanmar Denizcilik ve Robert Allan Ltd. temsilcileri, römorkörlerin vaftiz annelerine hediyelerini takdim etti.

Forth Ports Limited'in iştiraki Targe Towing Limited'in işlettiği römorkörler, İngiltere'nin en yoğun kanallarından Forth ve Tay nehirlerinde, İskoçya'nın kuzey doğu limanlarında ve açık denizde 24 saat römorkaj, acil müdahale ve diğer hizmetleri sunan geniş bir römorkör ve iş teknesi filosunun parçası. Uzun yıllar hizmet veren, son teknoloji ürünü römorkörler bölgenin genel römorkaj kapasitesini ve acil durum müdahalesini önemli ölçüde geliştirmeyi hedefliyor.

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 Istanbul / TURKEY
Tel : +90 (216) 446 7403 - Fax : +90 (216) 446 76 08
supply@tunashipping.com / www.tunashipping.com

ASEF VE SEA EUROPE TOPLANTILARINA GİSBİR EV SAHİPLİĞİ YAPTI

Asia-Europe Foundation (ASEF- Aktif Gemi İnşa Uzmanları Federasyonu) ve SEA Europe (Gemi İnşa ve Deniz Ekipmanları Birliği) toplantıları, Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği'nin (GİSBİR) ev sahipliğinde İstanbul'da düzenlendi. İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 22 Ekim'de gerçekleşen 15. ASEF Forumu'nun açılışında bir konuşma yaptı.

Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği'nin (GİSBİR) asil üyesi olduğu Asia-Europe Foundation (ASEF- Aktif Gemi İnşa Uzmanları Federasyonu) ve SEA Europe (Gemi İnşa ve Deniz Ekipmanları Birliği) bu yıl ilk kez önemli toplantılarını Türkiye'de düzenledi. GİSBİR'in ev sahipliği yaptığı toplantıların ilki olan ASEF Genel Kurulu, Asya ve Avrupa'dan gelen katılımcılarla 21-22 Ekim tarihlerinde yapıldı. SEA Europe Yönetim Kurulu ise 24 Ekim'de İstanbul'da toplandı.

Asya ve Avrupa ülkeleri arasında kültürel ve akademik iş birliğini teşvik eden ASEF, 51 Asya ve Avrupa ülkesini bir araya getirerek küresel sorunlara sürdürülebilir çözümler arıyor. SEA Europe ise Avrupa'nın gemi inşa ve denizcilik ekipmanları sanayilerini temsil eden, küresel düzeyde sektörel iş birliğini destekleyen önemli bir kuruluş.

ASEF 15. FORUM

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, ASEF Genel Kurulu programı kapsamında 22 Ekim'de GİSBİR ev sahipliğinde gerçekleştirilen Aktif Gemi İnşa Uzmanları Federasyonu (ASEF) 15. Forumu'nun açılışına katıldı. Foruma Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Salih Tan, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Mustafa Bankaoğlu, ASEF Başkanı Sun Wei, GİSBİR Yönetim Kurulu Başkanı Murat Kıran, Türkiye Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği Başkanı Cem Seven, İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak, gemi inşa sektöründen yerli ve yabancı temsilciler de iştirak etti.

ASEF Başkanı Sun Wei forumun açılış konuşmasında tüm dünyada büyük bir değişim geçirmekte olan denizcilik sektöründe yeni teknolojilerin endüstrinin gelecek tahayyülünde zorlukları beraberinde getirdiğini, ama fırsatlar da yarattığını; gemi inşa sektörünü temsil eden önemli bir organizasyon olarak ASEF'in küresel denizcilik endüstrisinin sürdürülebilir kalkınmasına bilgeliği ve gücüyle katkıda bulunmak zorunda olduğunu vurgulayarak "Kuşkusuz, deniz güvenliği teknolojilerinin gelişimini desteklememiz ve sürdürmemiz; yeni enerji otomasyonu, bilgi teknolojisi, yapay zekâ, ağ güvenliği ve personel becerilerinin geliştirilmesini önemsememiz, tüm paydaşlarla iletişim ve iş birliğini güçlendirmemiz; ayrıca diğer uluslararası kuruluşlarla alışverişi ve iş birliğini kapsamlı derinleştirmemiz gerekiyor" dedi.

İŞ BİRLİĞİ FIRSATLARI

GİSBİR Yönetim Kurulu Başkanı Murat Kıran da dünyanın dört bir yanından gelen denizcilik ve gemi inşa endüstrilerinin liderlerini ve uzmanlarını ağırlamanın mutluluğunu yaşadıklarını belirtti ve ASEF'in gemi inşasında çeşitli konularda bilgi alışverişi ve iş birliği için önemli bir platform sağladığının altını çizdi ve şunları söyledi: "Sektör, daha katı düzenlemeler de dâhil olmak üzere birçok zorlukla karşı karşıya olsa da, teknik sorunların ele alınmasında tüm gemi yapımcıları arasındaki güçlü iş birliğinin GİSBİR için daha iyi çözümler sağlayabileceğine inanıyorum. Bu forum, Asya ve Avrupa'dan

DTO KASIM 2024 ic#.indd 86 1.11.2024 17:04

CEM SEVEN

TAMER KIRAN

DURMUŞ ÜNÜVAR

meslektaşlarımız ve uzmanlarımızla bağlantı kurarak iş birliğini güçlendirmek için mükemmel bir fırsat sunuyor."

Türkiye Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği Başkanı Cem Seven ise konuşmasında 18'inci yüzyılda Birleşik Krallık'ta doğan endüstri devriminin yarattığı avantajlara rağmen küresel ısınmaya da yol açtığını ve denizcilik endüstrisinin tüm bu gelişmelerden etkilendiğini; giderek artan yeşil gemi talebinden deneyimli ve başarılı Türk gemi inşa sektörünün ve gemi ve yat ihracatçılarının da yararlanacağını söyledi: Seven; "İnşa ettiğimiz her gemiyle öğrenmeye ve büyümeye devam ediyoruz; bunun en değerli yönü de bu bilgiyi gelecek nesillere aktarmak" dedi.

TAMER KIRAN: "GEMİ İNŞASI KARBONSUZLAŞMADA KİLİT ROL OYNUYOR"

Daha sonra kürsüye gelen İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran gıda, enerji ve ürün tedariki için hayati önem taşıyan denizcilik sektörünün bir yandan baş döndürücü değişimler, diğer yandan artan jeopolitik istikrarsızlıkların şekillendirdiği benzeri görülmemiş zorluklarla karşı karşıya kaldığını; çevre sorunları, denizcilik sektörünün karbondan arındırılması, istihdam eksiği, mürettebat, gemi ve yük güvenliğinin şu anda denizcilik sektörünün temel meseleleri olduğunu aktararak konuşmasına başladı: Tamer Kıran şöyle devam etti: "Öte yandan, IMO'nun iddialı hedefi, 2050 yılına kadar deniz taşımacılığından kaynaklanan net sıfır sera gazı emisyonuna ulaşmak. Böyle bir hedefe ulaşmak için, küresel filoyu mümkün olan en kısa sürede sıfır emisyonlu yakıt kullanan enerji verimli gemilerle değiştirmeye başlamalıyız. Küresel filo, yurt içi ve yurt dışında faaliyet gösteren yaklaşık 110 bin gemiden oluşuyor. Bu gemilerin yaklaşık %17'si elektrik, LNG veya alternatif yakıt ya da enerji tasarrufu sağlayan cihazlar kullanıyor. Bu da filonun %83'ünün, yani yaklaşık 90 bin geminin enerji verimliliği veya sera gazı azaltma önlemi almadığı anlamına geliyor.

Söz konusu gemilerin tamamı değiştirilecek olsa, bugünden 2050'ye kadar her yıl yaklaşık 3650 gemi inşa edilmesi gerek. Bu nedenle gemi inşası, küresel denizcilik filosunun karbondan arındırılması için kilit rol oynuyor."

"DIŞA BAĞIMLILIĞI AZALTACAK YENİLİKÇİ YAKLAŞIMLARA İHTİYACIMIZ VAR"

Türkiye'nin elektrikli gemiler, elektrikli ve LNG ile çalışan römorkörler, elektrikle çalışan feribotlar ve yüksek teknolojili balıkçı gemileri gibi projelere öncülük eden ülkeler arasında yer aldığını vurgulayan Kıran, yeni döneme hazırlanırken Türk denizciliğini çekirdek teknolojilerde sektörel bir oyuncu haline getirmek için özellikle motor teknolojilerinde ve gemi inşasında yardımcı makinelerde dışa bağımlılığı azaltacak yenilikçi yaklaşımlara ihtiyaç duyulduğunu belirtti ve şunları söyledi: "Bu nedenle, yapısal dönüşümü destekleyecek araçlar altyapıya, teknolojik gelişmelere ve işgücü eğitimine önemli yatırımlar yapılması ihtiyacını da ortaya çıkarıyor. Yeşil gemiler, ülkemiz gemi inşa sanayi üretiminin %45 ila %65'ini oluşturmakta. Bu gemilerin yaklaşık %55 ila %60'ı Avrupa ülkelerine ihraç ediliyor. ASEF gemi inşa standartlarının belirlenmesinde çok değerli bir kuruluş olup, pratik tasarım ve inşa ilkelerini gözeterek güvenliği ve çevrenin korunmasını sağlıyor."

Bilgi alışverişinin ASEF Forumu için bir araya gelen tüm paydaşların daha güvenli ve daha çevre dostu gemiler tasarlamasını ve inşa etmesini sağlayacağını ifade eden Kıran, sözlerini ASEF temsilcileriyle birlikte olmaktan duyduğu memnuniyeti dile getirerek tamamladı.

Açılış konuşmalarında son olarak kürsüye gelen Durmuş Ünüvar ise Türk gemi inşa sektörünün başarılarını özetleyip Türkiye'nin öncü rolüne dikkat çekerek, "Türkiye, sadece bugünün değil, gelecek nesillerin de ihtiyaçlarını gözeten bir anlayışla 2050 yılı net sıfır emisyon hedefine doğru istikrarlı bir şekilde ilerliyor. Gemi inşa sektöründeki gelişmelerin yanı sıra denizcilik sektörünün diğer bileşenlerindeki gelişmeler de önem arz ediyor" dedi.

Açılış konuşmalarının ardından konferans bölümüne geçildi. Gün boyunca devam eden konferans dizisinde Türkiye'de ve dünyada gemi inşa sektöründeki gelişmeler, karbonsuzlaşma hedefi, gemi inşa sektöründeki yeni eğilimler değerlendirildi.

DTO KASIM 2024 ic#.indd 87 1.11.2024 17:04

ASYAPORT LİMANI'NDA TÜRKİYE'DE İLK ÇEVRECİ DÖNÜŞÜM

Tekirdağ'ın Asyaport Limanı'nda limana yanaşan gemilerin enerji ihtiyaçlarını elektrikle karşılayarak karbon emisyonunu sıfırlamayı hedefleyen Yüksek Gerilim ile Gemi Elektrik Besleme Tesisi açılışı yapıldı.

Asyaport Limanı'ndaki törene Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar, Tekirdağ Valisi Recep Soytürk ve çeşitli kurum ve kuruluşların temsilcileri katıldı. Açılış etkinlikleri, Asyaport yönetim binasında düzenlenen karşılama yemeği ve cuma namazıyla başladı, ardından katılımcılar tesise geçerek sistemin tanıtımını izledi ve toplu fotoğraf çektirdi.

Törende konuşan Prof. Dr Mustafa İnsel, Yüksek Gerilim ile Gemi Elektrik Besleme Tesisi'yle Türkiye'nin denizcilik sektörü için önemli bir adım atıldığını, günümüzde denizciliğin en büyük sorunlarından birinin sera gazı emisyonlarının azaltılması olduğunu söyleyerek Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) bu konuda birçok kural yayınladığını, ancak bu kuralların büyük kısmının gemilerden limanlara uzanan kapsamda olmadığını belirtti. İnsel konuşmasına şöyle devam etti: "Özellikle limanlarda, gemilere karadan elektrik verilmesi, sera gazı salınımını azaltmanın en etkili yollarından biridir. Avrupa Birliği, bu konuda AR-GE projeleri ve Connecting Europe Fund gibi fonlarla limanları desteklemektedir.

Bugün, Türkiye'nin ilk karadan gemiye elektrik verme testini Asyaport'ta gerçekleştiriyoruz. Bu sistem, Tekirdağ ve çevresinde hava kirliliğini azaltırken, Türkiye'nin sera gazı salınımını düşürme yolunda önemli bir adım olarak görülüyor. Teknolojik açıdan da ülkemiz için büyük bir ilerleme kaydediyoruz. Avrupa'da bu çapta elektrik sağlayabilen sadece üç konteyner limanı bulunmakta. Bugün açılışını yaptığımız tesis, sadece bu amaç için ve son teknolojiyle inşa edilmiştir."

İnsel bu adımın diğer limanlarımız ve Türk mühendislerimiz için de ilham verici olacağına inandığını ifade etti ve süreçte emeği geçen tüm Asyaport ve MSC ailesine teşekkür etti. Konuşmasını "Artık başarı örneklerimizi kendi ülkemizden verebileceğiz. Bu önemli gelişmenin ülkemiz ve sektöre hayırlı olmasını diliyorum" sözleriyle tamamladı.

DENİZ TAŞIMACILIĞINDA SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK YENİ BİR BOYUTA TAŞINIYOR

Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar ise denizcilik sektörünün sürdürülebilirlik açısından önemine değindi. Ünüvar, Türkiye'nin önemli bir deniz ülkesi olduğunu vurgulayarak, "Yeşil

DTO KASIM 2024 ic#.indd 88 1.11.2024 17:04

Liman uygulamasını güncelleyip 2023'te yeniden yayınladık. Artık yeni limanlar da Yeşil Liman standartlarına göre inşa edilecek" dedi. Bu standartların, enerji tüketiminin en az %5'inin yenilenebilir kaynaklardan karşılanmasını, sahil bandından elektrik sağlanmasını ve atık su geri dönüşümünü teşvik ettiğini söyledi.

Asyaport Limanı'nın bu projeyle deniz taşımacılığında sürdürülebilirliği yeni bir boyuta taşımayı amaçladığını belirten yetkililer, tesisin limana yanaşan gemilere elektrik sağladığını, böylece karbon salınımını sıfıra indirerek çevre kirliliğini azalttığını açıkladı. Yeni tesisin çevreci bir adım olduğunu ifade eden

Ünüvar, projeyi hayata geçiren yetkililere teşekkür ederek Türkiye'nin yeşil ve dijital denizcilik dönüşümünde öncü bir konuma gelmesi için çalışmalara devam ettiklerini vurguladı.

Tekirdağ Valisi Recep Soytürk, Tekirdağ'ın Trakya'nın ekonomik üssü olduğuna dikkat çekti ve "Yeşil ekonomi ile ilgili tüm çabayı gösteriyoruz. Bu gibi projeler Türkiye'de ilk, dünyada ise üçüncü olarak örnek teşkil ediyor" dedi.

Törenin ardından katılımcılar tesisi gezdi ve incelemelerde bulundu. Açılışın son aşamasında ise tesisten MSC OSCAR gemisine enerji aktarımı gerçekleştirildi. Programa, Asyaport Limanı Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Soyuer, Medlog Yönetim Kurulu Başkanı Emre Hüseyin Soyuer, Süleymanpaşa Kaymakamı Mustafa Güler, Süleymanpaşa Belediye Başkanı Volkan Nallar, İl Emniyet Müdürü Ahmet Metin Turanlı, oda başkanları, kurum müdürleri ve iş adamları katıldı.

DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN KALBİ BOSPHORUS BOAT SHOW'DA ATTI

Denizcilik dünyasındaki yenilikleri ve gelişmeleri ziyaretçilerle buluşturan Bosphorus Boat Show, 26 Ekim-3 Kasım tarihleri arasında Marinturk İstanbul City Port'da yapıldı.

Yoğun bir katılımla gerçekleşen fuarın açılış törenine Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar, İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Başaran Bayrak, UAB Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Mustafa Bankaoğlu, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Üyeleri Barış Dillioğlu ve Serhat Barış Türkmen, İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkan Yardımcısı Emin Eminoğlu, Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği Başkanı Murat Kıran, Yat ve Tekne Endüstrisi Derneği Başkanı Murat Bekiroğlu, denizcilik sektörünün önde gelen temsilcileri ve ziyaretçiler katıldı.

Bosphorus Boat Show'un açılışında konuşan Marinturk Genel Müdürü Fahir Çam, deniz turizminin Türkiye için önemine vurgu yaparak bu tutkunun küçük yaşlardan itibaren çocuklara aşılanması gerektiğini, denizcilik kültürünün topluma kazandırılması adına fuar organizasyonlarının önemli bir köprü görevi üstlendiğini ifade etti. Çam, deniz turizminde yol almanın ve dünya devleri ile rekabet edebilen Türk markaları yaratmanın yalnızca devlet politikaları ile değil, özel sektör ve toplumun tüm kesimlerinin katkısıyla mümkün olduğunu söyledi. Bosphorus Boat Show'un, Türkiye'de denizcilik kültürünün yaygınlaşmasında ve deniz tutkusunun geniş kitlelere ulaşmasında büyük bir etkiye sahip olduğunu vurgulayan Çam, fuarın her yıl binlerce ziyaretçiyi ağırladığını belirtti.

FAHİR ÇAM: "MARİNA KAPASİTESİ VE YATIRIMLARI ARTMALI"

Türkiye'de marina kapasitesinin yeterli olmadığını dile getiren Çam, sektörün büyümesi için altyapının güçlendirilmesinin önemine işaret etti. Marinturk olarak bu anlamda her yıl Bosphorus Boat Show'a ev sahipliği yapmanın kendileri için büyük bir sorumluluk olduğunu, sektöre katkı sağlamaktan mutluluk duyduklarını söyledi. Konuşmasını sonlandırırken Bosphorus Boat Show'un hayata geçirilmesinde emeği geçen tüm çalışma arkadaşlarına, YATED Başkanı Murat Bekiroğlu'na ve GİSBİR'in katkılarına teşekkür etti ve bu iş birliği sayesinde

fuarın her yıl daha geniş bir katılımla gerçekleştiğini belirtti. Çam, "Bu fuarla Türkiye'nin denizcilikteki potansiyelini ve denizcilik kültürünü daha geniş kitlelere taşıyoruz" dedi.

Yat ve Tekne Endüstrisi Derneği (YATED) Yönetim Kurulu Başkanı Murat Bekiroğlu ise sektördeki gelişmeleri ve gelecek hedeflerini değerlendirdi. Bekiroğlu, Türkiye'nin yat ve tekne imalatında kat ettiği mesafeye vurgu yaparak, bu alanda Türkiye'nin önemli bir küresel oyuncu haline geldiğini aktardı. Konuşmasında sektördeki deneyiminden de bahseden Bekiroğlu, Türkiye'nin 90'lı yıllardan bu yana yat üretiminde gösterdiği ilerlemenin önemli bir istihdam ve ihracat kapısı yarattığını ifade etti. Bekiroğlu, YATED'in sektörü büyütme hedefini sürdüreceğinin ve dünya çapında rekabet gücünü artırmaya yönelik projelere öncelik vereceklerinin altını çizdi.

MURAT BEKİROĞLU: "GENÇLERİ SEKTÖRE KAZANDIRMAK ÇOK ÖNEMLİ"

Bekiroğlu, denizlerin korunması adına YATED tarafından geliştirilen projeler çerçevesinde Göcek koylarında kullanılan 20 bin litre kapasiteli atık toplama teknesinin faaliyete geçirildiğini açıkladı. Bu girişimin, deniz temizliğine katkı sağlamak amacıyla özel sektör tarafından hayata geçirilmiş önemli bir

DTO KASIM 2024 ic#.indd 90 1.11.2024 17:04

MURAT KIRAN

BAŞARAN BAYRAK

DURMUŞ ÜNÜVAR

proje olduğunu söyleyerek "Hedefimiz, temiz denizlerimizi çocuklarımıza ve gelecek nesillere bırakmak" dedi. Murat Bekiroğlu, Türkiye'nin kıyı uzunluğuna kıyasla marina kapasitesinin yetersiz olduğunu, Akdeniz bölgesindeki toplam kapasiteye bakıldığında Türkiye'nin %4'lük bir paya sahip olduğunu ifade etti. Marina kapasitesinin artırılmasının sektörün gelişimi için önemine dikkat çeken Bekiroğlu, Türkiye'nin yat turizminde daha yüksek bir rekabet gücüne ulaşması gerektiğini dile getirdi.

MURAT KIRAN: "TÜRK GEMİ İNŞA SANAYİ, BÖLGEDE GÜÇLÜ BİR OYUNCU"

GİSBİR Başkanı Murat Kıran, Türkiye'nin gemi inşa sanayinde giderek yükseldiğini, sektörün uzun yıllar süren çabalarla Avrupa'nın önde gelen merkezlerinden biri haline geldiğini aktararak, "Savunma sanayiinden ticari gemi inşasına kadar geniş bir yelpazede güçlü adımlar atıyoruz. 2011 yılında göreve başladığımda darboğazda olan sektör, bugün 80 bin kişiye istihdam sağlıyor" dedi. Kıran, Türk gemi inşa sanayisinin IMO standartlarına uyum sağlaması gerektiğini, bunun da sektörün sürdürülebilirliği açısından kritik olduğunu belirtti. Gençlerin sektöre ilgisini artırmanın önemine vurgu yapan Kıran, Bu sektörü geleceğe emanet edecek gençlerimizin denizciliğe ilgisini artırmalıyız" şeklinde konuştu.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Başaran Bayrak da, konuşmasında Türkiye'nin denizcilikteki küresel başarılarının altını çizerek "Son 6 yılda Türkiye, gemi tonajı sıralamasında 10'uncu sıraya yükseldi ve yat imalatında dünya liderlerinden biri haline geldi" dedi ve sektörün gelişimi için marina yatırımlarının önemine dikkat çekti. Deniz turizminin, Türkiye'nin potansiyelini en iyi şekilde değerlendirecek alanlardan biri olduğunu, marina kapasitesini artırarak sektördeki rekabet gücünü yükseltilebileceğini söyledi. Bayrak, konuşmasında deniz turizminin gelişimi için genç nesillere denizcilik bilincini aşılamanın önemine vurgu yaptı. "Çocuklarımıza küçük yaşlarda deniz sevgisini kazandırmalı, eğitim programlarına denizcilik bilincini dahil etmeliyiz. Bu, sadece devlet politikasıyla değil, özel sektör ve toplumun her kesiminin katkısıyla mümkün" ifadelerini kullandı. Bayrak, Bosphorus Boat Show gibi organizasyonların bu hedefe ulaşmada köprü görevi gördüğünü, Avrupa'nın en prestijli bot fuarlarından birine İstanbul'un ev sahipliği yapmasından memnuniyet duyduğunu dile getirdi.

BAŞARAN BAYRAK: "HEDEFİMİZ TEMİZ DENİZLERİMİZİ GELECEK NESİLLERE BIRAKMAK"

Sektör için kalifiye personel yetiştirmenin önemine dikkat çeken Bayrak, Haydarpaşa Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi ile iş birliği içinde olduklarını ve bu iş birliğini İskenderun Sefa Atakaş Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi'ne de genişlettiklerini açıkladı. Deniz kirliliği konusuna da değinen Bayrak, YATED'in, Göcek koylarında kullanılmak üzere 20 bin litre atık toplama kapasiteli bir tekne inşa ettiğini ifade ederek "Hedefimiz temiz denizlerimizi çocuklarımıza ve gelecek nesillere bırakmak" dedi. Türkiye'de marina kapasitesinin yetersiz olduğunu vurgulayan Bayrak, Akdeniz'deki bağlama kapasitesinin yalnızca %4'ünü Türkiye'nin oluşturduğuna dikkat çekti. "25 bin adet marina bağlama kapasitesi ile Akdeniz'de düşük bir paya sahibiz. Bu kapasiteyi artırmak için marina yatırımlarını desteklemeliyiz," şeklinde konuşan Bayrak, Türk yat üreticilerinin başarılarını ve fuara katılım sağlamak için gösterdikleri çabayı övdü.

DURMUŞ ÜNÜVAR: "DENİZCİLİK SEKTÖRÜ İÇİN YATIRIMLAR ARTARAK DEVAM EDECEK"

Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar, Türkiye'nin denizcilik sektörüne yaptığı yatırımlarla büyüyen bir ülke olduğunu vurgulayarak "1990'lardan bu yana önemli yol kat ettik, ancak denizcilik sektöründe 100 yıllık işleri 10 yılda başarma zorunluluğundayız" dedi. Ünüvar ülkenin ekonomik gücünü artırmak için marina kapasitesinin genişletilmesinin önemli olduğunu, Göcek ve Marmaris gibi bölgelerde yeni projelerin sektöre büyük katkı sağlayacağını ifade etti.

Konuşmaların ardından kurdele kesilerek fuarın açılışı yapıldı. Sektör temsilcilerinin konuşmalarının ardından fuar alanı gezilerek denizcilik sektöründeki yenilikler incelendi. 3 Kasım'da sona eren Bosphorus Boat Show yerli ve yabancı üreticileri bir araya getirerek deniz turizmine ve tekne üretimine katkı sağlamayı hedefliyor.

DTO KASIM 2024 ic#.indd 91 1.11.2024 17:04

STM 500'ÜN MUKAVİM TEKNE TEST ÜRETİMİ TAMAMLANDI

Türkiye'nin özel harekât ve hücum maksatlı ilk milli denizaltısı STM500'ün, mukavim tekne test üretimi başarıyla tamamlandı. Bir savaş denizaltısının yerli mukavim tekne blokları, Türkiye'de ilk defa sivil sanayide üretilmiş oldu.

Türk savunma sanayinde, milli ve modern çözümler geliştiren STM Savunma Teknolojileri ve Mühendislik A.Ş., T.C. Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayi Başkanlığı (SSB) öncülüğünde, askeri deniz platformları alanında Türkiye'de ilklere imza atmaya devam ediyor. STM, denizaltı konusunda kendisine verilen, "milli imkânlarla savaş denizaltısının dizayn edilmesi ve inşası için sanayi altyapı geliştirilmesine yönelik stratejik hedef doğrultusunda, Türkiye'nin milli denizaltı üretim yolculuğunda önemli bir kilometre taşını geride bıraktı.

STM mühendisleri tarafından dizayn edilen ve Haziran 2022 tarihinde mukavim tekne test üretimi başlayan Türkiye'nin özel harekât ve hücum maksatlı ilk milli denizaltısı STM500'ün, mukavim tekne test üretimi, kalite test süreçlerini de içerecek şekilde 2023 yılında başarıyla tamamlandı. STM mühendislerinin gözetim ve kontrolünde TEKFEN İmalat ve Mühendislik A.Ş tesislerinde, tamamen yerli altyapı ve imkânlarla ilk test bloğunun imal edilmesiyle, bir savaş denizaltısının test blokları, Türkiye'de ilk defa sivil sanayide yerli olarak üretilmiş oldu.

ÖZEL HAREKAT VE HÜCUM MAKSATLI İLK MİLLİ DENİZALTI

STM Genel Müdürü Özgür Güleryüz, STM'nin Türkiye'de denizaltı dizayn, inşa ve modernizasyon kabiliyetine sahip ilk mühendislik şirketi olduğuna dikkat çekerek "Türk Donanması ve Pakistan Donanması için yürüttüğümüz inşa ve modernizasyon projelerinden edindiğimiz tecrübeyle milli denizaltımızı tasarlamak için yola çıktık. Yenilikçi Ar-Ge anlayışımız ve STM öz kaynakları ile ülkemizin ilk özel harekât ve hücum maksatlı milli denizaltısı STM500'ü tasarladık" dedi. STM500'ün yüksek bir ihracat potansiyeli taşıdığını belirten Güleryüz "Klasik bir savaş denizaltısına göre, maliyetinin etkin olması ve tüm görevlere ilave olarak, üzerindeki sualtı intikal aracı ile özel kuvvetler operasyonu gerçekleştirecek olması, STM500'ü öne çıkaran özelliklerden. Amacımız, yerli savunma firmalarımızın milli harp teknolojileri ile STM500'ü donatarak, Türk deniz mühendisliğinin geldiği seviyeyi de göstermek" ifadelerini kullandı.

Türk mühendislerinin eseri milli denizaltı STM500, hem sığ sularda ve hem de açık deniz şartlarında görev yapabilecek şekilde tasarlandı. STM500, ileri ve modern savaş sistemleri ile donatılacak ve 22 kişilik mürettebata ek olarak 8 kişilik özel kuvvetler ekibi ile 200 metreden fazla derinliklerde, 30 gün boyunca her türlü görevi icra edebilecek. Platform, 4 adet atışa hazır torpido kovanı ile toplamda 8 adet ağır torpido ve güdümlü füze atış gücüne sahip olacak. 49 metre tam boya, 4.6 metre çapa sahip STM500'ün dalmış durumda deplasmanı 700 ton. Dalmış durumda azami 18 knot sürat yapabilen STM500 denizaltısının intikal sürati ise 5 knot. STM500 denizaltısı, kullanıcı makamın talebine göre, Havadan Bağımsız Tahrik Sistemi (AIP) ile de donatılarak, satha çıkmaksızın haftalarca sualtında harekât yapabilecek.

DTO KASIM 2024 ic#.indd 92 1.11.2024 17:04

KINAY

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 Kınay Kınay

TÜRK P&I SİGORTA BASIN TOPLANTISI DÜZENLEDİ

Türk P&I yönetimi, 9 Ekim'de sigorta ve denizcilik basınıyla bir araya gelerek 2024 yılını kapsamlı olarak değerlendirdi ve geleceğe dair stratejik hedeflerini paylaştı.

Türk P&I Sigorta, 9 Ekim'de bir basın toplantısı düzenleyerek 2024 yılını değerlendirdi. Türk P&I yönetimini temsilen Türk P&I Sigorta Genel Müdürü Ufuk Teker, Genel Müdür Yardımcıları Enis Güngör ve Kaptan Değer Pamuk'un hazır bulunduğu toplantıda Ufuk Teker "Türk P&I Sigorta deniz sigortacılığı alanında 10 yıllık başarı dolu bir süreci geride bırakmış durumdadır. Bu süreçteki stratejik kararlar ve gerçekleştirilen yatırımlar sayesinde, uluslararası deniz sigortacılığı pazarında kabul edilen, kurumsallığını tamamlamış bir kurumu ülkemize kazandırmış olmak bizler için büyük bir övünç kaynağı. Bugün güçlü sermayedar yapısı ile hızlı büyümesini sürdüren, her geçen gün uluslararası deniz sigortacılığı pazarındaki payını arttıran şirketimizin 2024 yılını kısaca değerlendirmek, geleceğe dair stratejik hedeflerimizi ve beklentilerimizi paylaşmak amacıyla sizlerle bir araya gelmiş bulunuyoruz" sözleriyle konuşmasına başladı.

Teker 10 yıllık bir şirket olarak, 200 yıllık geçmişi olan deniz sigortaları sektöründe uzun yıllardır var olan 12 P&I Kulübü ile aynı ligde yer aldıklarını belirti ve Türk P&I'ın 1 milyar USD'ye kadar teminat sağlayabildiğini, 20'ye yakın ülkede 10 bine yakın su aracını sigortaladıklarını, 145 ülkede 370 temsilci ile hızlı hareket kabiliyetiyle her zaman sigortalılarının yanında yer aldıklarını vurguladı.

DENİZCİLİKTEKİ GELİŞMELERİN DENİZ SİGORTACILIĞINA ETKİLERİ

Türk P&I Sigorta'nın Teknikten Sorumlu Genel Müdür Yardımcısı Kaptan Değer Pamuk ise 2024'ün dünya denizciliği için coğrafi, politik ve ekonomik alandaki olumsuz gelişmelerin yaşandığı bir yıl olduğunu ifade ederek Panama Kanalı'ndaki olumsuzluklara ve ABD'deki kasırga felaketlerine dikkat çekti. Pamuk, Süveyş Kanalı'ndaki durumu şöyle özetledi: "Yemen`deki Husilerin ticaret gemilerine 2023 sonundan itibaren gerçekleştirmeye başladıkları saldırılar sonucunda hem maddi hem de Mart 2024 itibarıyla insani kayıplar verilmeye başlandı. Bu durum birçok denizcilik şirketinin emniyet tedbiri olarak Süveyş Kanalı rotası yerine Ümit Burnu üzerinden Afrika'yı dolaşmayı tercih etmelerine sebep oldu. Bu tercihin kaçınılmaz sonucu olarak işletme maliyetleri etkilenmeye başladı ve uzayan sefer süreleri küresel tedarik zincirinde de önemli değişikliklere ve dalgalanmalara yol açtı. Politik ve coğrafi zorlukların bir başka konu başlığı olan ve artık sürekli devam eden bir sorun olan korsanlıkla ilgili de önemli mesafeler maalesef alınamadı. Alınan tüm önlemlere ve teknolojik gelişmelere rağmen yılın ilk 6 ayı itibarıyla Aden Körfezi/Somali sahasında, Doğu Afrika`daki Gine Körfezi'nde ve Singapur Boğazı'nda, Banglades ve Endonezya bölgelerinde rapor edilen hadiselerdeki genel azalma 2023`e göre maalesef yüzde 10`a bile ulaşmadı."

Pamuk, tüm bu gelişmelerin artan maliyetler ve düşen navlunlar sebebiyle gemi sahiplerini giderleriyle ilgili önlemler almaya ittiğini, taleplerin çeşitlendiğini ve işletme gider kalemleri içerisinde yer alan sigorta konusunda hem kapsamlı hem de yenilikçi çözümler üreten ve kendilerini emniyette hissedecekleri sigorta şirketleriyle çalışmayı seçtiklerini söyledi ve şöyle devam etti: "Bizler de Türk P&I Sigorta olarak Türkiye'nin deniz sigortacılığına yönelik uluslararası iş birliklerini güçlendirmeye ve Türkiye'nin küresel sigortacılık pazarında daha fazla yer almasına yönelik fırsatları değerlendirmek adına stratejiler geliştirmeye ve uluslararası hassasiyetleri göz önünde bulundurmaya çalışıyoruz. Bu hassasiyetlerin önemli parametrelerinden biri olan ambargoyla da ilgili birkaç cümle etmek gerektiği düşüncesindeyiz. Halihazırda devam eden Rusya/Ukrayna sorunu ve zaten uzun süredir devam eden İran-Venezuela/Kuzey Kore gibi ülkelere uygulanan ambargolar hepimizin malumu. Son dönemde bunun üzerine eklenen Doğu Akdeniz`deki yeni siyasi konjonktürle birlikte özellikle Asya-Pasifik ve Afrika bölgelerinde genişleyen deniz ticareti sigorta taleplerinin artmasına sebep olmaktadır. Ambargo konusunda hassas bir coğrafi konumda bulunmamız, sigortalılarımızı risklerle ilgili hem sigortalama öncesinde hem de sonrasında zamanında ve doğru olarak bilgilendirmemiz ve son olarak reasürans anlamında birlikte çalıştığımız uluslararası şirketlere karşı güçlü konumumuzu korumamız adına ambargo kontrolleri

DTO KASIM 2024 ic#.indd 94 1.11.2024 17:04

konusunda da son derece hassas ve dikkatli olduğumuzu belirtmek isterim."

Kaptan Değer Pamuk, 2024 yılı itibarıyla reasürans piyasalarında gözlemlenen sıkışıklıkların, sigorta şirketlerinin risk yönetimi stratejilerini zorlaştırdığını, yıl içindeki yenilemelerde limit sıkıntıları yaşandığını; artan doğal afetler ve jeopolitik riskler gibi konular nedeniyle reasürans maliyetlerinin yükseldiğini, uluslararası pazarda sigorta şirketlerinin yüksek primlerle yeni sözleşmeler yapmak zorunda kaldığını iletti. Ufuk Teker ise Türk P&I'ın 2024 yenilemelerini başarıyla ve zamanında tamamladığını, 2024 yılında yaşanan süreci de dikkate alarak 2025 yılı yenileme çalışmalarına çok daha erken başladıklarını ifade ederek mevcut reasürans şirketleriyle yakın temas halinde olduklarının ve büyüme stratejilerini de destekleyecek şekilde alternatif risk transfer çözümlerini de araştırdıklarının altını çizdi.

Türk P&I Sigorta Genel Müdürü Ufuk Teker, Türk P&I'ı ulusal deniz sigortacılığında lider konuma getiren, faaliyetlerini önemli şekilde etkileyen unsurlardan birinin uluslararası deniz sigortacılığındaki gelişmeleri takip etmesi olduğunu, Türk P&I'ın kuruluşundan itibaren sigortalılar tarafından geçmişte yurt dışına ödenen ve ülkeye döviz kaybına neden olan poliçe tutarlarının ülke sınırlarında kalmasını sağladıklarını belirterek, Türk P&I'ın uluslararası pazardan pay alma stratejileri sayesinde şirket gelirlerinin %60'a yakın kısmını uluslararası pazardan elde ettiklerini ve döviz kaybını önlemelerinin yanında ülkeye ilave döviz girdisi de sağladıklarını; sorumluluk sigortaları ve gövde sigortaları başlıkları altında 10'dan fazla farklı sigortayla hizmet veren Türk P&I'ın, önümüzdeki yıl FD&D sigortasını da portföylerine eklemeyi planladığını açıkladı.

TÜRK P&I'IN HEDEFİ 2026 SONUNDA 100 MİLYON USD PRİM ÜRETİM HACMİ

2024 yılı finansal sonuç beklentilerini özetlemek için sözü Türk P&I Sigorta Mali ve İdari İşlerden Sorumlu Genel Müdür Yardımcısı Enis Güngör devraldı ve 2016 yılından itibaren uluslararası deniz sigortacılığı pazarından alınan pazar payını her yıl artırmayı başardıklarını, bu strateji sayesinde 2024 sonunda 70 milyon USD prim üretimine yaklaşmayı hedeflediklerini kaydetti. Yine 2024 yıl sonunda kurulduğu ilk günden bugüne kadar toplam prim üretim hacimlerini 300 milyon USD'ye yaklaştırmış olacaklarını ifade eden Enis Güngör, son yıllardaki stratejilerini gündemlerindeki yeni ürün geliştirme, pazar genişletme ve uluslararası iş birlikleri ile destekleyerek 2026 yılında yıllık 100 milyon USD prim üretim hacmine ulaşmayı hedeflediklerini belirtti.

Enis Güngör, Türk P&I'ın uluslararası deniz piyasasındaki aktif rolünü tamamlamak adına şirketlerinin 2024 yılında yaptıkları yatırım ile İstanbul Finans Merkezi'nde (İFM) yer alan ilk sigorta şirketi olduğunu; İFM bünyesinde oluşturulan finansal ekosistemi geliştirmek, deniz sigortacılığı alanında ülkemizi bir çekim merkezi haline getirme hedefiyle katılımcı belgelerini almalarını takiben yalnızca ilk 6 ayda 10 milyon USD'yi aşan finansal hizmet ihracı gerçekleştirdiklerini, 2025 yılı hedeflerinin ise 25 milyon USD'yi aşmak olduğunu açıkladı.

TÜRK P&I 2024'TE 200 MİLYON TL SERMAYE ARTIŞI GERÇEKLEŞTİRDİ

Türk P&I'ın kamu ve özel sektör ortaklığı ile kurulmuş bir kurum olduğunu kaydeden Teker, şirketlerinin büyüyen operasyonlarını desteklemek ve özkaynak yapısını güçlendirmek amacıyla 2024 yılında 200 milyon TL tutarında nakdi sermaye artışı gerçekleştirdiğini; sermaye artış kararının ise kurulduğu günden itibaren şirket hissedarları arasında devam eden güçlü uyumu ve hissedarların Türk P&I'ın iş modeline duydukları güveni gösterdiğini, sermaye artışından elde edilen fonların büyüme ve stratejik yatırımlarda değerlendirileceğini iletti.

Sözlerine Eylül ayı içinde Fitch Ratings tarafından açıklanan finansal derecelendirme not artışı hakkında bilgi vererek devam eden Ufuk Teker; Türk P&I'ın Ulusal Sigortacı Finansal Gücüne ilişkin notun Fitch Ratings tarafından AA- olarak açıklandığını ve bu notun finansal sürdürülebilirliğe verdikleri önemin, güçlü kurumsal yapılarının somut bir göstergesi olduğunu belirtti. Toplantının soru cevap bölümüne geçilmeden önce Türk P&I Sigorta Genel Müdürü Ufuk Teker şirketlerinin 2020 yılında Business Intelligence Raporlama Programı ile başladığı teknoloji yatırımlarına devam ettiğini, 2024 yılı içinde ekspertiz raporlamalarında kullandıkları Risk Değerlendirme Yazılımını devreye aldıklarını ve bu yazılım sayesinde surveyörlerin ekspertiz çalışmalarını dünyanın herhangi bir yerinden anlık olarak raporlayabildiklerini, sigortalı portföyleri ve taşıdıkları riskler anlamında daha hızlı ve etkin istatistikler elde edebildiklerini belirtti. Bununla birlikte 2025 yılında ise Üretim Departmanı bünyesinde kullanılacak Fiyatlandırma Yazılımının ise planlandığını, buna benzer teknoloji yatırımlarıyla şirketlerinin süreçlerini dijitalleştirmede kararlı olduklarını ve bu sayede operasyonel verimliliklerini artırma hedefi ile hareket edeceklerini iletti.

"DAHA BÜYÜK BAŞARILARI HEDEFLİYORUZ"

Geçen yıl hayata geçirdikleri "Yeni Mezun" Projesi hakkında da bilgi veren Teker; denizcilik ve sigorta bölümlerinden mezun olan gençleri ekiplerine dâhil ettiklerini ve bu stratejiden çok memnun olduklarını, ekip arkadaşlarının gelişiminin en önemli önceliklerinden biri olduğunu ve bunu desteklemek adına uluslararası eğitim programlarına katılımı teşvik edeceklerini, bu sayede şirket bünyesinde uzmanlıkları ve yetkinliklerini arttırmayı hedeflediklerini söyledi. Ayrıca bu yıl 150 yıllık Uluslararası Deniz Sigortaları Birliği (IUMI) hukuk komitesine TSB'yi temsil etmek üzere Türk P&I Sigorta'dan bir temsilcinin seçildiğini duyurdu. Sadece bir sigorta şirketi olmadıklarını, Türk denizcilik sektörüne de katkı sağlayan bir şirket konumunda olduklarını her zaman dile getiren Teker, Türk P&I Sigorta olarak, deniz sigortacılığı alanındaki liderliğini sürdürerek, hem Türkiye'de hem de uluslararası arenada daha büyük başarılara imza atmayı hedeflediklerini, bu yolda yanlarında olan ve şirketlerini destekleyen tüm hissedarlarına, ekip arkadaşlarına ve sigortalılarına teşekkür ederek sözlerini sonlandırdı.

DTO KASIM 2024 ic#.indd 95 1.11.2024 17:04

SHIPROUTE-24'DE DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDEKİ SON GELİŞMELER DEĞERLENDİRİLDİ

KOSDER tarafından düzenlenen Shipping Route İstanbul (SHIPROUTE) 22 Ekim Salı günü İstanbul Divan Kuruçeşme'de gerçekleştirildi.

TAMER KIRAN

Misafir ülke olarak Hollanda'nın yer aldığı etkinliğe, Türkiye ve birçok ülkeden denizcilik sektörünü temsil eden davetli katıldı. Etkinliğin gündüz bölümüne; Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar, İstanbul Vali Yardımcısı Şevket Atlı, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgit ile Meclis Başkanı Başaran Bayrak başta olmak üzere yurt içi ve yurt dışından önemli isimler katılım gösterdi. Açılış konuşmalarından sonra konferans bölümüne geçildi. Gün boyu süren panellerin ardından etkinlik gala yemeği ile devam etti. Gala Yemeğinde İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran bir konuşma yaptı.

KIRAN: SEKTÖRÜMÜZ BENZERİ GÖRÜLMEMİŞ ZORLUKLARLA KARŞI KARŞIYA

Konuşmasına bütün katılımcıları saygıyla selamlayarak başlayan İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran şunları söyledi: "Denizcilik sektörü bugün bir yandan baş döndürücü değişimler, diğer yandan artan jeopolitik istikrarsızlıkların şekillendirdiği benzeri görülmemiş zorluklarla karşı karşıyadır. Önemli bir sorun da küresel iklim krizidir. Hem IMO hem de AB'nin birbiri ardına uygulamaya koyduğu düzenleme ve uygulamaları çok yakından dikkatle takip ediyoruz. Öncelikle, hedeflenen sektörel dönüşüm hidrojen, amonyak, biyolojik kaynaklı olmayan yenilenebilir e-yakıtlar ve biyoyakıtlar gibi çeşitli alternatif yakıtların tercihini ve entegrasyonunu öne çıkartmıştır, ama bunların hiçbiri için bulunabilirlik, güvenlik ve fiyat sorunları halihazırda çözülememiştir. İkinci olarak, her yıl birkaç yeni düzenleyici gelişme oluyor ve gemi sahipleri bu gereklilikleri karşılamak için kalifiye iş gücüne erişmekte zorluk çekiyor. Üçüncü olarak, teknolojik gelişmelerin denizciliğin dekarbonizasyonunu desteklemek için yeterli düzeyde olmadığını gözlemliyoruz. Bu nedenle yapısal dönüşümü destekleyecek araçlar, yeni bir altyapıya, teknolojik gelişmelere ve iş gücü eğitimine önemli yatırım ihtiyacını ortaya koyduğunu söylemek gerekir".

TYBA'NIN YENİ YÖNETİM KURULU BELİRLENDİ

7 Ekim 2024 tarihinde, Tüm Yat İşletmecileri, Yatırımcıları, Broker ve Acenteleri Derneği'nin 3. Olağan Genel Kurul toplantısı gerçekleştirildi.

Genel Kurul Toplantısına 62 üye katıldı. Genel kurulda sektörel önemli konular üzerinde durulurken, en önemli gündem maddesi yeni yönetim kurulu ve başkanın belirlenmesi oldu.

3 yılda bir yapılan yönetim değişikliği seçimlerinde Yönetim Kurulu Başkanlığı'na oy çokluğu ile Hakkı Serhan Cengiz seçildi. Yeni yönetim kurulu şu isimlerden oluştu: Hakkı Serhan Cengiz, Noyan Mutlugil, İdris Uçar, Erhan Berber, M. Erhan Demir, Eyüp Bayraktaroğlu, Alev Semiz, Mustafa Sinop, Uğur Soyken.

DTO KASIM 2024 ic#.indd 96 1.11.2024 17:04

IUMI, ESNEK TANKLARIN KULLANIMINA İLİŞKİN KILAVUZ YAYIMLADI

Uluslararası Deniz Sigortaları Birliği (IUMI) 10 Ekim'de son yıllarda daha fazla tercih edilmeye başlayan esnek tankların kullanımına yönelik bir kılavuz yayımladı. Kılavuz, esnek tankların yanlış kullanımında oluşabilecek muhtemel zararların önüne geçmeyi amaçlıyor.

Kılavuzun amacı sigortacılara, brokerlere ve müşterilerine, esnek tanklarla taşınan yüklerin seçtikleri varış noktasına sağlam bir şekilde ulaşmasını sağlamak için pratik bir rehber oluşturmak. Esnek tank süt ürünleri, şarap, meyve suyu veya tehlikeli olmayan yağlar gibi sıvı kargo ile doldurulmuş ve daha sonra nakliye için standart bir konteyner yerleştirilen plastik filmden yapılmış bir depolama ekipmanı.

IUMI Genel Sekreteri Lars Lange konuya ilişkin olarak "Esnek tankların kullanımı, esas olarak bir tank konteyneri ile karşılaştırıldığında nakliye maliyetlerinin azalması nedeniyle son yıllarda önemli ölçüde arttı. Ancak bu yöntem, doğru bir şekilde yönetilmezse, kolayca zarara yol açabilir. Esnek tank yırtıldığında, toplam kargodan kaybın meydana gelmesi kaçınılmaz. Bu da sadece sigortacıyı, kargo sahibini ve taşıyıcıyı etkilemekle kalmaz, üçüncü taraflar ve çevre açısından gerçek bir risk oluşturur. IUMI'nin temel rollerinden biri, deniz ticaretinin güvenliğini ve verimliliğini artırmak için uluslararası deniz sigortası topluluğu arasında bilgi toplamak ve paylaşmak. Bu yönergelerin odağında, esnek tanklarla taşınan sıvı yüklerin güvenli ve hasarsız yerlerine ulaşması için mevcut uygulamalarda yapılacak değişiklikler var" açıklamasını yaptı. Kılavuzun tamamına iumi.com/opinions/position-papers adresinden ulaşılıyor.

ARKAS LINE, TÜRK DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE BİYOYAKIT KULLANAN İLK ŞİRKET OLDU

Arkas Bunker, Türk denizcilik sektöründe ilk biyoyakıt kullanımını başlattı. Arkas Line'ın konteyner gemisi Matilde A'ya gerçekleştirilen ikmalle, tamamen Türkiye'deki atıklardan üretilen ve çevreci biyobileşen içeren "Bio24F" Türkiye'de ilk kez kullanıldı.

Deniz taşımacılığında fosil kaynaklı yakıt kullanımı halen ilk sırada yer alsa da küresel iklim değişikliği nedeniyle giderek daha önemli bir konu haline gelen sürdürülebilirlik ve yeşil ekonomi, regülasyonları da beraberinde getiriyor.

Özellikle Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) belirlediği düzenlemeler ve Avrupa Birliği'nin koyduğu karbon vergileri nedeniyle çevreci ve karbon salınımını düşüren yakıt arayışı arttı. Son olarak EPDK tarafından yapılan yeni düzenlemeyle birlikte Türkiye'de biyoyakıtların denizcilik yakıtı olarak kullanılabilmesinin yolu açıldı.

Türkiye'de denizcilik yakıtlarında sürdürülebilirlik sertifikasını (ISCC) alan ilk şirket olan Arkas Bunker, Türkiye'de bir ilke daha imza atarak sürdürülebilirlik hedefleri doğrultusunda, çevreci ve karbon salınımını önemli ölçüde düşüren "Bio24F" ikmalini ilk kez Arkas Line konteyner gemisi Matilde A'ya yine bir Arkas şirketi olan Marport Limanı'nda gerçekleştirdi.

AR-GE'DEN İKMALE İLKLERLE DOLU BİR SÜREÇ

Arkas Bunker Genel Müdürü Seçkin Gül, "Arkas Bunker olarak uluslararası kurallara uygun ve gemilerin sera gazı salınımlarını azaltıcı çözümler için uzun yıllardır çalışıyoruz. Salınımların ana kaynağının kullandıkları yakıt olması sebebiyle sürdürülebilir denizcilik yakıtlarına yoğun mesailer harcadık. Yaklaşık 3 yıl önce biyoyakıtları mercek altına alarak biyobileşen konusunda AR-GE faaliyetleri gerçekleştirdik.

2024 yılı hedefimizde olan ISCC sertifikasını şubat ayında alarak Türkiye'nin ilk ISCC sertifikalı denizcilik şirketi olduk. Şimdi ise Türkiye'de denizcilik yakıtlarında başka bir ilki yaşatıyoruz. Gemilerden kaynaklı sera gazı salınımlarını ciddi oranda azaltacak olan ISCC sertifikalı ürünümüz 'Bio24F' ile armatörlerin sürdürülebilirlik hedeflerine ulaşması artık çok daha kolay olacak. Arkas olarak Türkiye'nin en büyük konteyner gemi filosu sahibi ve işletmecisi konumumuzun getirdiği tecrübe ile alanında uzman teknik ekibimiz yeni ürünleri geliştirmeye devam ediyor" diye açıkladı.

Arkas Line CEO'su Can Atalay ise "Arkas Line olarak işimizin her alanında sürdürülebilirlik ilkelerini benimserken sektörün global çaptaki regülasyonlarına uyum sağlama, hatta bir adım öne geçme konusunda uzun zaman önce başladığımız çalışmalar sayesinde deniz taşımacılığında en çok tercih edilen şirketlerden biri haline geldik. Değişime her zaman, önce kendimizden başlamamız gerektiğini bilerek çıktığımız bu yolculukta bugün, Türkiye'de bir ilki daha gerçekleştirmenin gururunu yaşıyoruz. Türkiye'nin ilk Biyoyakıtı Bio24F ilk kez bir Arkas Line gemisine, Arkas Bunker tarafından ikmal edildi. Yapılan denemeler sonucunda gemimizin yakıt sisteminde hiçbir

Bio24F MARINE FUEL

değişime gerek kalmadan karbon salınımını düşürebildiğimizi gözlemledik. Bu da bizi regülasyonlara uyum sağlarken sürdürülebilirlik hedeflerimize yaklaştıracak" dedi.

TÜRKİYE'NİN İLK BİYOYAKITI BİO24F HAKKINDA

Geminin yakıt sistemini değiştirmeden sektör regülasyonlarını karşılarken karbon salınımını önemli oranda düşüren Bio24F, ISCC sertifikalı %24 oranında kullanılmış bitkisel yağın (UCO) %76 oranında çok düşük kükürtlü fuel oil (VLSFO) ile harmanlanmasıyla denizcilik yakıtları teknolojisinde stratejik bir ilerlemenin temsilcisi. Biyoyakıtın UCO bileşeni, restoranlardan ve gıda tesislerinden toplanan atıkların işlenmesinden meydana geliyor. Bio24F'nin biyobileşeni geleneksel deniz yakıtlarıyla karşılaştırıldığında yaşam döngüsü karbon salınımlarını önemli ölçüde azaltma yeteneği sayesinde değerli.

Bio24F'de kullanılan fuel oil ise, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) düzenlemelerine uygun olarak rafine edilmiş bir petrol ürünü. Geleneksel yüksek kükürtlü yakıtlardan daha düşük kükürt içeriyor, böylece kükürt oksit salınımlarını azaltıyor. Fosil yakıtlarla kullanılabilen ve biyolojik kaynaklardan elde edilen biyoyakıtların, gemilerden kaynaklı salınımların azaltılmasına önemli bir katkı sağlaması hedefleniyor.

DTO KASIM 2024 ic#.indd 98 1.11.2024 17:04

İSO YÖNETİMİ, TÜRK LOYDU VAKFI'NI ZİYARET ETTİ

İstanbul Sanayi Odası (İSO) yönetiminin 9 Ekim'de Türk Loydu Vakfı'na gerçekleştirdiği ziyarette iş birliği olanakları değerlendirildi.

İstanbul Sanayi Odası (İSO) yönetimi, İSO Yönetim Kurulu Başkanı Erdal Bahçıvan başkanlığındaki heyetle Türk Loydu Vakfı yönetimini ziyaret etti. Türk Loydu Yönetim Kurulu Başkanı Prof. Dr. Oral Erdoğan ev sahipliğinde gerçekleşen görüşmeye, İSO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcıları İrfan Özhamaratlı ve Cemal Keleş, İSO Yönetim Kurulu Üyeleri ile Türk Loydu Vakfı yönetim kurulu üyeleri Attila Çiftçigüzeli, Gürsel Yıldız, Yılmaz Onur ve Ufuk Teker katıldı. Her iki kurumun yönetici müdürleri de yine görüşmede yer aldı. İSO yönetiminin ilk kez Türk Loydu Vakfı'nı ziyaret etmesinden duyulan memnuniyetin dile getirildiği toplantıda, vakfın çalışmalarının Türk sanayicisine daha fazla tanıtılmasında İSO ile yakın bir iş birliği içinde olmanın önemi vurgulandı.

Yapılan ziyarette sanayi ve denizcilik sektörlerinin ortak hareket etmesinin, Türkiye'nin ekonomik ve teknolojik gelişimi açısından kritik bir öneme sahip olduğu belirtildi. İki kurum arasındaki potansiyel iş birliğinin özellikle yeşil dönüşüm, karbon ayak izi raporlarının doğrulanması ve çevre dostu teknolojilere geçiş konularında sanayiye önemli katkılar sağlayabileceğinin ifade edildi. Ziyaretin ardından bir açıklama yapan Türk Loydu Vakfı Yönetim Kurulu Başkanı Prof. Dr. Oral Erdoğan "Türk Loydu Vakfı Genel Kurul Üyesi olan İstanbul Sanayi Odası'nın ziyaretinden büyük bir memnuniyet duyduk. Türk sanayisinin ve denizcilik sektörünün ihtiyaçlarını ve gelişim alanlarını birlikte ele alarak, ortak projeler geliştirmek önceliklerimiz arasında" dedi.

SEATECHNIC
Marine Electronics
Sales | Supply | Service

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

MACGREGOR | INTERSCHALT | BlueTraker | em-trak

"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

TradeNet ID#236341

TERSAN TERSANESİ, KANADA'NIN EN BÜYÜK FABRİKA BALIKÇI GEMİSİ INUKSUK II'Yİ TESLİM ETTİ

Tersan Tersanesi, Kanadalı Niqitaq Fisheries firması için inşa ettiği fabrika balıkçı gemisi Inuksuk II'yi başarıyla teslim etti. Inuksuk II üstün depolama kapasitesiyle Kanada'nın en büyük balıkçı gemisi olma özelliğini taşıyor.

Tersan Tersanesi'nin Kanada için inşa ettiği dördüncü gemi olan 80 metre uzunluğunda ve 18 metre genişliğindeki, Grönland pisi balığı ve karides avlamak, işlemek ve dondurmak için donatılmış gelişmiş fabrika ve ambarlara sahip. Inuksuk II, 1320 ton dondurulmuş Grönland pisi balığı veya 930 ton karides depolama kapasitesiyle Kanada'nın sahil hattı boyunca operasyon yürütecek en büyük balıkçı gemisi olma özelliğini taşıyor. Kuzey Atlantik, NEAFAC, NAFO ve ICES gibi alanlar dâhil olmak üzere kutup bölgelerinde balıkçılık operasyonları yürütecek gemi zorlu hava şartlarına uyum gösterecek şekilde inşa edildi. Norveçli Skipsteknisk tarafından tasarlanan ve DNV Klas Kuruluşu gözetiminde inşa edilen Inuksuk II, 38 kişilik mürettebat için geniş ve ferah yaşam alanları sunuyor. "Inuksuk II'nin Tersan Tersanesi'nin yüksek kalite ve yüksek performans standartlarında gemiler inşa etme yeteneğinin en önemli temsilcilerinden biri olduğunu belirten Tersan Tersanesi Genel Müdürü Mehmet Gazioğlu "Kuzey Atlantik ve kutup bölgelerindeki balıkçılık operasyonlarını önemli ölçüde artıracak olan, Kanada'nın en büyük balıkçı gemisi Inuksuk II'yi Niqitaq Fisheries ile iş birliği içinde inşa etmekten onur duyduk" dedi.

FİLODAKİ EN BÜYÜK VE EN GELİŞMİŞ GEMİ

Niqitaq Fisheries, 2001 yılından beri Kuzey Kanada'da önde gelen bir ticari balıkçılık işletmesi olan Baffin Fisheries Coalition'ın yan kuruluşu ve yılda 10 bin tondan fazla Grönland pisi balığı ve soğuk su karidesi hasat ediyor. Inuksuk II, Baffin'in filosundaki en büyük ve en gelişmiş gemi olacak. Baffin Fisheries Başkanı Kelly Kilabuk ise "Tersan Tersanesi'ndeki herkese tüm sıkı çalışmaları için minnettarız ve bu güzel gemiyi güvenli ve verimli bir şekilde işletmeyi dört gözle bekliyoruz" diye açıkladı.

Başarıyla teslim edilen Inuksuk II, Kanada'ya yapacağı ilk yolculuğuna çıkmak üzere son hazırlıklarını tamamlıyor. Gemi yakında Niqitaq Fisheries filosuna katılarak Kuzey Atlantik ve kutup bölgelerindeki balıkçılık operasyonlarına başlayacak.

DTO KASIM 2024 ic#.indd 100 1.11.2024 17:04

ALKOC group
30 Yıllık
Tecrübemizle
Size Özel
Çözümler
Sunuyoruz.
www.alkocgroup.com.tr

UTİKAD, TÜRKİYE LOJİSTİK ZİRVESİ DÜZENLEDİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 23 Ekim Çarşamba günü Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD) tarafından düzenlenen Türkiye Lojistik Zirvesi'ne katıldı.

UTİKAD'ın ev sahipliğinde gerçekleşen Zirveye, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (UAB) Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Mustafa Bankaoğlu, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, İMEAK DTO Meclis Başkanı ve TİM Yönetim Kurulu Üyesi Başaran Bayrak, Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) Başkanı Mustafa Gültepe, Uluslararası Taşıma İşleri Organizatörleri Dernekleri Federasyonu (FIATA) Başkanı Turgut Erkeskin, Türk Hava Yolları (Kargo) Genel Müdür Yardımcısı Ali Türk, TİM Başkanı Bilgehan Engin, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Üyesi ve UTİKAD Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Barış Dillioğlu ile lojistik sektörü temsilcileri katıldı.

BİLGEHAN ENGİN: ÇEVRESEL VE JEOPOLİTİK ZORLUKLAR

UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı Bilgehan Engin açılış konuşmasında bölgesel çatışmaların ve siyasi gerginliklerin lojistik sektörü üzerindeki etkilerine dikkat çekti

Engin, "Bölgemizde yaşanan jeopolitik meydan okumalar, lojistik akışları ciddi şekilde etkilemektedir. Bu nedenle, daha esnek ve dayanıklı tedarik zincirleri oluşturmalıyız" dedi.

TAMER KIRAN: TÜRKİYE'NİN LOJİSTİK MERKEZİ OLMASI YOLUNDA İLERLİYORUZ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kıran, tedarik zincirinin, ham madde temininden ürünün nihai tüketiciye ulaşmasına kadar geçen tüm aşamaları kapsadığını ve bu zincirin her halkasının iş süreçlerinin etkinliği ile verimliliği için kritik öneme sahip olduğunu belirtti. Kıran konuşmasında, "Türkiye'nin coğrafi konum avantajlarını kullanarak yerli ve yabancı yatırımcıları çekmek için akıllı lojistik sistemleri hayata geçirmemiz büyük önem taşıyor. Coğrafi konumumuz, ülkemizi hem kara hem de deniz yoluyla önemli bir ticaret merkezi yapıyor. Türkiye'nin lojistik potansiyeli yalnızca coğrafi konumumuzla değil, aynı zamanda gelişmiş altyapı yatırımlarımız ve dinamik ekonomik yapımızla desteklenmektedir" ifadelerini kullandı. Türkiye'nin kara, deniz ve hava yolları entegrasyonuyla büyük bir sinerji yarattığını belirten Kıran, "Lojistik ağlarımızın bu entegrasyonu, uluslararası ticaretin hızla ve etkin bir şekilde gerçekleşmesini sağlıyor. Türkiye'nin lojistik sektöründeki gelişmeler, küresel ticaretin yeniden şekillendiği bir dönemde, ülkemizin uluslararası rekabet gücünü artırmaktadır" dedi. Türkiye'nin

limanlarının stratejik önemine de vurgu yapan Tamer Kıran, "Limanlarımız, Akdeniz, Ege ve Karadeniz kıyılarında yer almakta ve hem yük taşımacılığı hem de denizcilik hizmetleri açısından büyük stratejik öneme sahiptir" şeklinde konuştu.

Çin'in Kuşak ve Yol İnisiyatifi'ne atıfta bulunan Kıran, bu projenin Türkiye'yi Asya ve Avrupa arasında önemli bir transit ülke konumuna getirdiğini belirterek şunları söyledi "Türkiye'nin lojistik sektöründeki gelişmeler, küresel ticaretin yeniden şekillendiği bir dönemde ülkemizin uluslararası rekabet gücünü de artırmaktadır. Türkiye'nin limanları şüphesiz lojistik ağımızın bel kemiğidir. Akdeniz, Ege ve Karadeniz kıyılarında yer alan limanlarımız hem yük taşımacılığı hem de denizcilik hizmetleri açısından büyük stratejik öneme sahiptir. Son dönemde ortaya çıkan ticaret koridorları Türkiye'nin lojistik stratejilerinde önemli bir yere sahiptir. Çin'in kuşak ve yol inisiyatifi bu koridorlarda en dikkat çekeni olarak öne çıkmaktadır. Çin'in global projeyi hayata geçirmesi Türkiye'yi Asya ve Avrupa arasındaki önemli bir ülke konumuna getirmiştir. Yakın dönemde Irak ile imzalanan Kalkınma Yolu Projesi ile Basra Körfezi'ni Türkiye üzerinden Avrupa ve Orta Asya'ya bağlarken, bu yeni güzergah bölgedeki yüklerin Avrupa ve Orta Asya'ya erişiminde ciddi kolaylıklar sağlayacak ve bölgesel ticaretin artmasına katkıda bulunacaktır.

DTO KASIM 2024 ic#.indd 102 1.11.2024 17:04

Tüm bu projeler Türkiye'nin lojistik ağlarının genişlemesine ve uluslararası ticaret ilişkilerinin güçlenmesine olanak sağlamaktadır. Aynı zamanda bu koridorların etkin bir şekilde kullanılması Türkiye'nin ekonomik büyümesine ve küresel rekabet gücüne önemli katkılar sunmaktadır." Kıran, konuşmasını dijitalleşme ve çevresel sürdürülebilirlik konularına dikkat çekerek tamamladı: "Dijitalleşme ve yapay zeka uygulamalarını benimseyerek sektörümüzdeki verimliliği artırmalı ve çevresel sürdürülebilirlik hedeflerimizi destekleyen yenilikçi çözümler geliştirmeliyiz. Türkiye sadece bir geçiş noktası değil, aynı zamanda lojistik hizmetlerinin kalitesinin yükseldiği bir merkez olmalıdır."

DURMUŞ ÜNÜVAR: TÜRKİYE, ORTA KORİDOR'UN KİLİT NOKTASI

Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar, zirvede Türkiye'nin lojistik merkezi olma yolunda attığı adımları ve altyapı yatırımlarını açıkladı. Ünüvar, Türkiye'nin stratejik önemine değinerek, "Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu, Avrasya Tüneli, Marmaray gibi projelerle Türkiye, Orta Koridor'un önemli bir parçası haline gelmiştir" dedi. Ayrıca, Irak ile imzalanan Kalkınma Yolu Projesi'nin, Basra Körfezi'nden Avrupa ve Orta Asya'ya kesintisiz ulaşım sağlayacağını belirtti. Ünüvar, demir yolu ağının genişletilmesi ve kara yolu yük taşımacılığından daha sürdürülebilir ulaşım modlarına geçişle ilgili çalışmaların da sürdüğünü ifade etti. 2030 yılına kadar demir yolu ağının 28 bin 600 kilometreye çıkarılması planlanıyor.

Türkiye Lojistik Zirvesi, lojistik sektörünün stratejik önemine ve gelecekteki rolüne dikkat çekerken, Türkiye'nin uluslararası lojistik ağlarının merkezine yerleşmesi için yapılması gerekenleri gözler önüne serdi. Dijitalleşme, yapay zekâ uygulamaları ve sürdürülebilirlik hedeflerinin ön planda olduğu bu süreçte, Türkiye'nin doğru yatırımlar ve yenilikçi çözümlerle küresel ticaretin en önemli oyuncularından biri haline geleceği vurgulandı.

GEMİ BROKERLERİ DERNEĞİ'NİN YENİ BAŞKANI ONUR TÜRKEŞ OLDU

Gemi Brokerleri Derneği'nin Fındıklı'daki Deniz Ticaret Odası Binası'nda düzenlenen Olağan Seçimli Genel Kurulu'nda yönetim kurulu başkanlığına Onur Türkeş seçildi. Türkeş koltuğu İsmail Şahin'den devralırken, Gemi Brokerleri Derneği tarihindeki en genç başkan unvanına da sahip oldu.

İsmail Şahin

Onur Türkeş

Gemi Brokerleri Derneği'nde seçim heyecanı yaşandı. İstanbul'da düzenlenen genel kurulda iki yıl boyunca yönetim kurulu başkanlığını sürdüren İsmail Şahin yeni dönemde aday olmayınca, Onur Türkeş seçime tek aday olarak girdi. Geçmiş dönem faaliyet raporunun sunumu yapan İsmail Şahin konuşmasında yeni yönetime desteklerini bildirerek "Derneğimizin 6. Dönem Yönetim kurulu olarak mesleğimizin itibarını ve değerlerini korumak ve geliştirmek için derneğimiz adına elimizden gelen tüm gayreti, yönetim kurulumuz ve üyelerimizin inanılmaz desteğiyle göstermiş olduk. Bu süreçte ülkemizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün izinde, denizciliğimizi ve Gemi Brokerliği mesleğini daha ileriye taşımak için var gücümüzle çalıştığımıza yürekten inanıyorum" dedi. İsmail Şahin de dernek adına elde edilen başarılara değinirken, altıncı kez rekor katılım ile düzenlenen Bosphorus Shipbrokers' Dinner etkinliğine dikkat çekti. Şahin, "Görevimizi devralacak olan genç ve dinamik yeni yönetime de şimdiden başarılar diliyorum. Onların da aynı inanç ve kararlılıkla derneğimizi ve mesleğimizi bir adım daha ileriye taşıyacaklarına yürekten inanıyorum" şeklinde konuştu. Genel kurulda söz alan Onur Türkeş, önceki dönemde yapılanlar için teşekkürlerini iletti ve yeni dönemde yapılması planlanan projeleri sıraladı. Türkeş konuşmasında "Dayanışmamızın en güzel örneklerinden birini sergilediğimiz bu anlamlı günde, birlikte daha güçlü adımlar atmaya hazırlanıyoruz.

Bugünden itibaren, derneğimizin misyonunu daha da ileriye taşıma sorumluluğunu üstlenirken, sizlerin güvenine layık olmak ve önceki yönetim kurullarının başarıyla temsil ettiği bayrağı daha da ileriye taşıma kararlılığıyla karşınızdayız. Yönetim anlayışımız net olarak; katılımcı, kapsayıcı, şeffaf ve yenilikçi olacaktır" ifadelerini kullandı.

Yeni dönem projelerine değinen Türkeş; sosyal, kültürel ve eğitim alanlarındaki projelerinden öne çıkan üç başlığı salondakilerle paylaştı. Ayrıca katılımcılığı artırmak için anket sistemi düzenleyeceklerini, üyelerin piyasa bilgilerine ulaşabilecekleri bir uygulama tasarlayacaklarını ve Gemi Brokerleri Derneği adına bir hatıra ormanı kuracaklarını söyledi.

Onur Türkeş'in genel kurulda sunduğu yeni yönetim listesi salondakilerin tam desteğini aldı ve yapılan oylamayla yeni yönetim kurulu seçildi. Gemi Brokerleri Derneği Yönetim Kurulu listesinde Onur Türkeş, Serhan Özcan, Murat Hılkın, Nevzat Sonay Üler, Öner Dandin, Yanay Germen, Ender Demirtabak asil üyeler olarak yer aldı.

DTO KASIM 2024 ic#.indd 104 1.11.2024 17:04

ORUÇ REİS ARAŞTIRMA GEMİSİ, SOMALİ'DE VERİ TOPLAYACAK

5 Ekim'de düzenlenen törenle Somali'ye giden Oruç Reis Araştırma Gemisi, 7 ay boyunca Somali'de sismik veri toplama çalışması yürütecek. Toplanan veriler olumlu olursa sondaj aşamasına geçilecek.

Geçen Mart ayında Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı ve Somali Federal Cumhuriyeti Petrol ve Mineral Kaynaklar Bakanlığı arasında Somali kara ve açık deniz blokları alanında mutabakat zaptı imzalandı.

Mutabakat zaptı kapsamında Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı Somali'de denizde her biri yaklaşık beşer bin kilometrekarelik alanı temsil eden üç ruhsat sahasında, yaklaşık yedi ay boyunca sismik veri toplama çalışması yürütecek. Toplanan veriler Ankara TPAO Veri İşlem Müdürlüğü'nde işlenecek ve değerlendirilecek. Değerlendirmeler olumlu olursa sondaj aşamasına geçilecek.

TÜRK MÜHENDİSLERİ TARAFINDAN TASARLANDI

Çaycuma ilçesine bağlı Filyos beldesindeki Filyos Limanı'nda hazırlıkları tamamlanan Oruç Reis Araştırma Gemisi, 5 Ekim'de İstanbul Boğazı'na ulaştı. Ardından Cumhurbaşkanlığı Dolmabahçe Ofisi önünde Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın katılımıyla gerçekleşen törenle Somali'ye uğurlandı. 87 metre uzunluğunda, 23 metre genişliğinde ve 34 metre yüksekliğindeki Oruç Reis Araştırma Gemisi jeofizik, jeolojik, oşinografik ve hidrografik çalışma yapma amacıyla özel olarak tasarlandı. Gemi, Türk mühendisleri tarafından dizayn edilip Türkiye'de inşa edildi. Çalışmalara Zağanos Paşa Destek gemisi, Sancar Platform Destek Gemisi ve Ataman Takip Gemisi de refakat edecek.

Ayrıca Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na bağlı iki adet firkateyn de çalışmalara eşlik edecek. Çalışmalarının bitmesine müteakip verilen talimatlar doğrultusunda Türkiye'ye dönecek.

Tamamen yerli ve milli bir gemi olan Oruç Reis Araştırma Gemisi doğal kaynakların aranmasında, kıta sahanlığı ve yer kabuğu araştırmalarında, doğal afetlerin araştırılmasında (deprem, tsunami, iklim değişikliği gibi) deniz ve okyanus alanlarındaki yapısal unsurların belirlenmesi amaçlı yer bilim çalışmalarında çok yönlü olarak kullanılıyor.

Oruç Reis Araştırma Gemisi'nde gemi adamı mürettebatı olarak tamamen Türk personel çalışıyor. Sismik ve sörvey bölümlerinde ise, yine çoğunluk Türk personel ile beraber, tamamının Türk personel olması için personel yetiştirme ve eğitim çalışmaları sürdürülüyor. 2017

yılında çalışmalarına başlayan Oruç Reis Araştırma Gemisi Maden Tetkik ve Arama Genel Müdürlüğü (MTA) uhdesinde Akdeniz ve Marmara bölgesinde, 2022 yılından itibaren ise Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı (TPAO) uhdesinde Akdeniz ve Karadeniz'de (özellikle Sakarya Gaz Sahasında) toplamda 23 bin kilometrekarenin üzerinde 2 ve 3 boyutlu sismik çalışma yaparak veri topladı.

DTO KASIM 2024 ic#.indd 105 1.11.2024 17:04

Türkiye'nin lojistik sektöründe dünyada ilk 10 ülke arasında yer almasını hedefliyoruz

* BİLGEHAN ENGİN

Türkiye lojistik sektörünün çatı kuruluşu ve referans noktası Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği'nin (UTİKAD) Turkish Cargo ana sponsorluğunda düzenlediği ülkemizin en büyük lojistik buluşması Türkiye Logistics Summit 23 Ekim 2024 tarihinde Four Seasons Hotel Bosphorus'ta gerçekleştirildi.

Türkiye'yi lojistikte merkez haline getirebilmek hedefiyle düzenlenen ve 100 milyar dolarlık sektörü buluşturan Türkiye'nin en büyük lojistik buluşması T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar, TİM Başkanı Mustafa Gültepe, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, FIATA Başkanı Turgut Erkeskin, Türk Hava Yolları Genel Müdür (Kargo) Yardımcısı Ali Türk ve lojistik sektöründen temsilcilerin katılımıyla gerçekleşti. Lojistik sektörü bugün birçok küresel krizle karşı karşıya. Günümüzde lojistik denildiğinde içinde kriz kelimesi geçmeden bir cümle kurabilmek oldukça güç. Rusya-Ukrayna krizi, Ortadoğu krizi, Süveyş krizi ve iklim krizi. Tüm bunlar lojistiği küresel olarak baskı altına alıyor ve yeniden şekillenmesine neden oluyor.

Mevcut konjonktürde lojistikte dijitalleşme ve yapay zeka daha da önem kazanıyor. Dijitalleşme ve yapay zekayla; sektörde verimliliği artırma, maliyetleri düşürme ve müşteri memnuniyetini yükseltme konusundaki potansiyeli artırabiliriz. Türkiye lojistik sektörü 100 milyar dolarla 11'inci sırada yer alıyor. Türkiye'nin lojistik sektöründe dünyada ilk 10 ülke arasında yer almasını hedefliyoruz.

Türkiye Logistics Summit kapsamında "Tedarik Zincirinde İnovatif Yaklaşımlar", "Yapay Zeka ve Dijitalleşme", "Sürdürülebilir Lojistik" ve "Lojistiğin Geleceği, Geleceğin Lojistiği" başlıklı paneller düzenlendi. Türkiye Logistics Summit'te Crimson Logic Başkan Yardımcısı Chee Keong ile "Digital Solutions in Logistics and the Middle Coridor" konulu özel bir oturum gerçekleştirdik.

Zirvede, Ekonomist ve yazar Prof. Dr. Emre Alkin "Dijital Ekonomi ve Lojistik Sektörünün Geleceği" konusunda keynote konuşmacı olarak yer aldı. Etkinlik kapsamında eğlenceli gösterisiyle Kaan Sekban ve motivasyon konuşmacısı Aret Vartanyan da katılımcılarla bir araya geldi.

Stratejik iş birlikleri için önemli bir buluşma noktası olan Türkiye Logistics Summit, küresel lojistik dünyasının önde gelen isimlerini, uzmanlarını ve sektör temsilcilerini bir araya getirdi. Düzenlenen panellerle geleceğe yön veren Türkiye Logistics Summit, lojistik hizmet üreten şirketleri, tedarik zinciri yönetimi profesyonellerini, e-ticaret ve teknoloji firmalarını, akademisyenleri ve kamu idaresi yöneticilerini buluşturan önemli bir etkinlik oldu.

Türkiye'nin en büyük lojistik buluşmasında bizlere eşlik eden sektör temsilcilerine, panelistlerimize, moderatörlerimize, özel oturumlar dahil olmak üzere etkinliğe katılım sağlayan herkese çok teşekkür ederim.

Aylarca süren hazırlıklardan sonra bu büyük buluşmada bir araya gelmeninin mutluluğunu ve sevincini yaşıyorum. Bu yıl ki tecrübelerimizle seneye düzenleyeceğimiz Türkiye Logistics Summit için şimdiden hazırlıklara başladık.

Türkiye Logistics Summit markasını sektöre kazandırdığımız Türkiye'nin lojistik hedeflerini gerçekleştirmesi noktasında somut çalışmalar yürüttüğümüz için gururluyum. Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün, "Gençler, yükselen yeni nesil, istikbal sizsiniz. Cumhuriyeti biz kurduk, onu yükseltecek ve yaşatacak sizsiniz." sözü ve daha niceleri çerçevesince ülkemize değer katmak için çalışmaya ve üretmeye devam edeceğiz. Bu vesile ile Cumhuriyetimizin 101. Yılını en samimi hislerimle kutlarken, geleceğe yön vermek adına tüm paydaşlarımızla güçlü bir iş birliği ve dayanışma kararlılığımızı vurgulamak istiyorum.

* UTİKAD YÖNETİM KURULU BAŞKANI

DTO KASIM 2024 ic#.indd 106 1.11.2024 17:04

Denizcilikte Sürdürülebilirlik: Türkiye Biyoyakıtlarla Tanışıyor

* SEÇKİN GÜL

İklim değişikliğiyle mücadele, günümüzde her sektörde olduğu gibi denizcilik alanında da acil bir konu haline gelmiş durumda. Artan ticaret hacmi ve küresel taşımacılık faaliyetleri, denizcilik sektöründeki karbon emisyonlarının hızla yükselmesine neden oluyor. Bu bağlamda, sürdürülebilirlik hedeflerini yakalamak ve geleceğe yönelik çevreye duyarlı bir sektör oluşturmak adına Birleşmiş Milletlerin Sürdürülebilir Kalkınma Hedefi 13'ü destekleyen adımlar atılıyor. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), bu hedef doğrultusunda, denizcilikten kaynaklanan sera gazı emisyonlarını 2030 yılına kadar yüzde 40, 2050 yılına kadar ise 2008 seviyelerine kıyasla tüm sera gazı emisyonlarını yüzde 50 azaltmayı amaçlayan bir strateji benimsemiş durumda. Sera gazı (GHG) emisyonlarını sınırlamak ve IMO'nun CO_2 emisyonlarını azaltmaya yönelik belirlediği hedeflere ulaşmak için alternatif yakıtlara geçiş yapmanın gerekli olduğu aşikâr. Fosil yakıtların yerine geçebilecek birçok farklı yakıt türü sektörde tartışılmaya devam ediyor. Bugün kullanıma hazır alternatif yakıtların sayısı az olsa da yakın gelecekte daha fazlasına erişebilir hale geleceğiz.

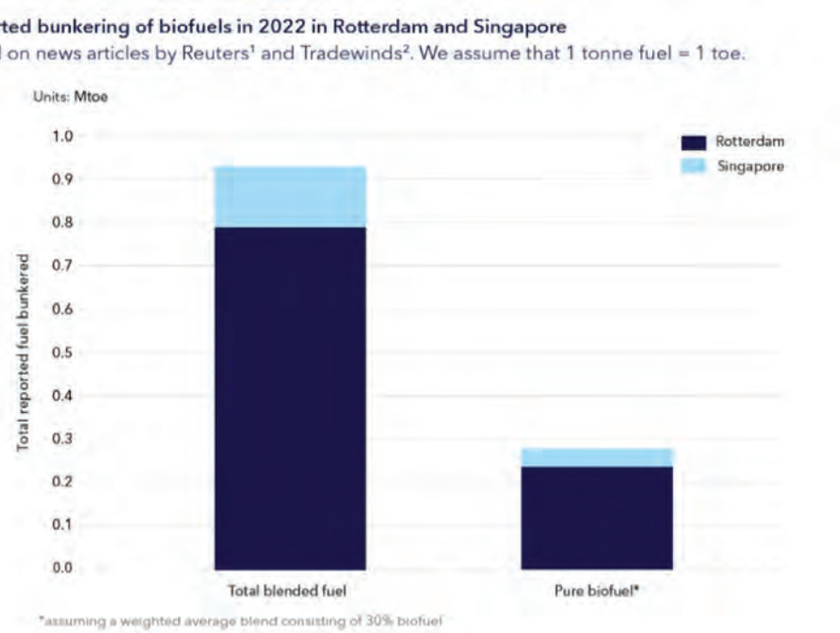
Sıvı formdaki biyoyakıtlar, biyolojik olarak yenilenebilir kaynaklardan, tarım ürünlerinden ve bitkisel/hayvansal atıklardan dönüştürülerek elde ediliyor. Yenilenebilir olarak kabul edilen biyoyakıtlar, karbon nötrlüğü potansiyelleri, yani net sıfır CO_2 emisyonu sağlayabilmeleri nedeniyle giderek sektörde daha fazla ilgi görüyor. Armatörler karbon emisyonlarını azaltmanın pratik yollarından biri olarak biyoyakıtları görüyor. Bunun en büyük sebebi olarak biyoyakıtların, mevcut fosil yakıtlarla karıştırılarak "karıştırılabilir yakıt" olma özelliği gösterilebilir. Bu özelliği sayesinde ise gemi makinelerinde kullanılabiliyor. Hızlı ve ekonomik olan bu çözüm, gemi sahipleri için oldukça cazip bir seçenek olarak öne çıkıyor.

KÜRESEL ÖLÇEKTE BİYOYAKITLAR

Denizcilik sektöründe 2022 yılı öncesinde birkaç pilot proje ve gemilerde yapılan denemelerin dışında biyoyakıt kullanımı oldukça sınırlıydı. Ancak 2022 yılı itibarıyla kullanım hızlandı ve Singapur ile Rotterdam'da yaklaşık 930.000 ton biyoyakıtın ikmal edildiği rapor edildi. Biyoyakıtlar genellikle, yüzde 24 ile yüzde 30 oranında biyobileşen içerir. Bu doğrultuda, Singapur ve Rotterdam'da rapor edilen bu miktarın yaklaşık 280.000 tonunun saf biyoyakıta karşılık geldiğini söyleyebiliriz. Her ne kadar büyük bir miktar gibi görünse de yıllık toplam yakıt tüketiminin yaklaşık 280 milyon ton petrol eşdeğeri civarında olduğu denizcilik sektöründe bu oran, biyoyakıtların payının hala yalnızca yüzde 0,1 olduğunu gösteriyor.

TÜRKİYE'DE BİYOYAKITLAR

Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu'nun (EPDK), Petrol Piyasasında Uygulanacak Teknik Kriterler Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmeliği, Resmi Gazete'de yayımlanmasının ardından Türkiye, küresel iklim değişikliğine karşı fosil yakıtlara alternatif olarak tercih edilen biyoyakıtları denizcilik sektöründe ilk kez kullanarak önemli bir adım attı. Yapılan düzenleme ile



DTO KASIM 2024 ic#.indd 108 1.11.2024 17:04

yönetmeliğe "Sürdürülebilir Denizcilik Harmanlama Bileşeni (SDHB)" ve Biyodizel eklendi. SDHB, fosil kaynaklardan elde edilmeyen, denizcilik yakıtlarıyla karıştırılarak kullanılabilen ve

ISCC sertifikasıyla desteklenen bir bileşen olarak tanımlandı.

Biyoyakıtların kullanımı, deniz taşımacılığında daha sürdürülebilir bir geleceğin inşasında büyük bir adım niteliği taşıyor. Bu büyük adımda emeği geçen herkese teşekkürlerimizi sunuyoruz.Sonuç olarak, denizcilik sektöründe biyoyakıtların kullanımı, sürdürülebilirliğe giden yolda önemli bir aşama olarak öne çıkıyor.

Fosil yakıtların yerini alabilecek çevre dostu alternatiflerin devreye girmesi, karbon emisyonlarını azaltmak için kritik bir fırsat sunuyor. Türkiye'de bu alanda yetkili otoriteler ve şirketimizin de katkısıyla yapılan öncü çalışmalar, sektörde dönüşümün başlangıcını işaret ediyor. Türkiye'de Uluslararası Sürdürülebilirlik ve Karbon Sertifikası (ISCC) alan ilk yakıt ikmal şirketi olarak Arkas Bunker'ın bu yılın mayıs ayında Türkiye'nin ilk biyoyakıt ikmalini gerçekleştirmesinden dolayı hem ülkemiz hem de şirketimiz adına çok mutlu ve gururluyuz.

Bu sayede biyoyakıtı kendi gemilerimizde deneyimleme fırsatı bulduk. Yakıtımızın son derece olumlu özelliklerine hep birlikte şahit olduk. BIO24F adını verdiğimiz biyoyakıtı Arkas Line gemilerinde kullanırken aynı zamanda diğer armatörlerimize de sunuyoruz. Tecrübeli ekip arkadaşlarım ve iş ortaklarımızla birlikte biyoyakıtlar üzerinde durmaksızın çalışmaya devam ediyoruz. Sürdürülebilirlik yolculuklarında gemilerine özel çözümlerle daha temiz denizlere ulaşmak için tüm armatörlerimizin yanındayız.

*** ARKAS BUNKER / GENEL MÜDÜR**

DTO KASIM 2024 ic#.indd 109 1.11.2024 17:04

IMO, DENİZ TAŞIMACILIĞI NET SIFIR ÇERÇEVESİNDE İLERLEME SAĞLADI

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) Deniz Çevresini Koruma Komitesi 82. Dönem Toplantısı'nda Net Sıfır hedefine ilişkin "orta vadeli önlemler" hakkında yasal bir taslak metin hazırlandı.

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (International Maritime Organization-IMO) Deniz Çevresini Koruma Komitesi 82. Dönem Toplantısı (Marine Environment Protection Committee-MEPC 82) 30 Eylül-4 Ekim tarihleri arasında Londra'da gerçekleştirildi. IMO, Gemilerden Kaynaklanan Sera Gazı Emisyonlarının Azaltılmasına ilişkin 2023 IMO Stratejisi'nde belirlenen sera gazı (Greenhouse Gas-GHG) azaltma hedeflerine ulaşmayı amaçlayan IMO Net Sıfır Çerçevesine ilişkin bağlayıcı küresel düzenlemelere yönelik müzakerelerde önemli ilerlemeler kaydetti. Komitenin 82. oturumunun sonunda üye devletler 2025 yılında kabul edilmesi beklenen GHG azaltımı için önerilen "orta vadeli önlemler" hakkında devam eden müzakerelere temel teşkil edecek yasal bir taslak metin hazırladı. Önerilen bu "orta vadeli GHG azaltma önlemleri" (daha önceden kabul edilen "kısa vadeli önlemler" üzerine inşa edilen), daha az GHG yoğunluğuna sahip yakıtların zorunlu kullanımını aşamalı olarak devreye sokacak hedefe dayalı bir yakıt standardını ve küresel bir emisyon fiyatlandırma mekanizmasını içeriyor. Söz konusu tedbirler, uluslararası deniz taşımacılığı endüstrisinin 2050 yılına kadar net sıfır GHG emisyonuna geçişi için kılavuzluk etmeyi amaçlıyor.

IMO NET SIFIR ÇERÇEVESİNİN ŞEKİLLENDİRİLMESİ

MEPC 82 tarafından hazırlanan taslak yasal metin, Gemilerden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme, Ek VI'da (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships-MARPOL, Annex VI) yapılacak olası değişikliklere ilişkin üye devletlerden ve uluslararası kuruluşlardan iletilen girdileri ve önerileri içeriyor. Taslak metnin kabul edilmesi halinde önerilen yeni önlemlerin bu değişiklikler ile uluslararası düzenlemelere dâhil edilmesi bekleniyor. Oturumda ayrıca, GHG azaltma önlemlerinin teknik ve ekonomik unsurlarının uygulanmasını kolaylaştırmak amacıyla bir IMO Sera Gazı Yoğunluğu Sicili ve IMO Fonu oluşturulmasına yönelik değerlendirmeler yapıldı.

Toplantının kapanışını yapan IMO Genel Sekreteri Arsenio Dominguez, oturumda yapılan görüşmelerdeki yapıcı atmosferden ve üye devletlerin göstermiş oldukları bağlılığın devamlılığından memnuniyet duyduğunu belirterek, bu doğrultuda görüşmelerin bir sonraki turunda IMO Net Sıfır Çerçevesinin yasal sınırlarının belirlenmesi konusunda anlaşmaya varılacağı konusundaki inancını dile getirdi. MEPC'nin bir sonraki oturumu (MEPC 83) 7-11 Nisan 2025 tarihleri arasında gerçekleştirilecek olup, değişikliklerin üye devletler tarafından Ekim 2025 tarihinden önce onaylanması ve Ekim ayında da bu değişikliklerin kabul edilmesi bekleniyor.

SONRAKİ SÜREÇ

Bir sonraki MEPC toplantısına kadar uyuşmazlıkları çözmek ve taslak metnin Nisan 2025'te MEPC 83'te onaylanması ve Ekim 2025'te kabul edilmesinden önce daha da geliştirilmesi için bir müzakere dönemi bulunuyor.

Komite tarafından ara dönem önlemlerinin daha fazla geliştirilmesine odaklanmak için aşağıda yer alan ara dönem toplantıları planlandı:

- Gemilerden Kaynaklanan Sera Gazı Emisyonlarının Azaltılmasına İlişkin 18. Oturumlar Arası Çalışma Grubu (Intersessional Working Group on Reduction of Greenhouse Gas (GHG) Emissions from Ships- ISWG GHG 18) - 17-21 Şubat 2025
- Gemilerden Kaynaklanan Sera Gazı Emisyonlarının Azaltılmasına İlişkin 19. Oturumlar Arası Çalışma Grubu (Intersessional Working Group on Reduction of Greenhouse Gas (GHG) Emissions from Ships- ISWG GHG 19) - 7-11 Nisan 2025
- MEPC 83'ten önceki hafta, Hava Kirliliği ve Enerji Verimliliğine Yönelik Oturumlar Arası Çalışma Grubu (Intersessional Working Group on Air Pollution and Energy Efficiency- ISWG-APEE 1); kısa vadeli sera gazı azaltım önlemlerinde tespit edilen zorlukları ve boşlukları ele almak, mevcut çalışmalarda taslak değişiklikler yapmak ve/veya yeni çalışmalar geliştirebilmek amacıyla faaliyetlerini sürdürmek için toplanılacaktır.
- Önerilen orta vadeli önlemler sepetinin gıda güvenliği üzerindeki olası etkilerini değerlendirmek üzere bir günlük GHG Bilirkişi Çalıştayı (GHG-Expert Workshop-EW 6) düzenlenecek, tarihi daha sonra belirlenecektir.

DİĞER KİLİT KONULAR

-Kısa vadeli sera gazı azaltım önlemlerinin (CII) gözden geçirilmesi
-MARPOL Ek VI'nın güncellenmesi: Kanada Arktik Bölgesi ve Norveç Denizi'nin Azot Oksitler, Kükürt Oksitler ve Partikül Maddeler için Emisyon Kontrol Alanı (Emission Control Area-ECA) olarak belirlenmesi
-Denizyolu taşımacılığından kaynaklı su altı gürültüsünün azaltılması ve Hong Kong ve Basel Sözleşmelerine göre geri dönüştürülmesi planlanan gemilerin geri dönüşümünden kaynaklanan atıkların çevreye duyarlı bir şekilde yönetilmesine ilişkin rehberlerin onaylanması
-Plastik peletlerin taşınmasına ilişkin çevresel risklerin azaltılmasına yönelik ileri düzey çalışmalar yapılması
- Lombok Boğazı'ndaki Nusa Penida ve Gili Matra Adalarının Özel Duyarlı Deniz Alanları (Particularly Sensitive Sea Areas-PSSA) arasına dahil edilmesi

(Kaynak: IMO)

DTO KASIM 2024 ic#.indd 110 1.11.2024 17:04

EMSA, DENİZCİLİKTE 3. SİBER GÜVENLİK KONFERANSI DÜZENLEDİ

Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı (EMSA) tarafından 3 Ekim'de yapılan Denizcilikte Siber Güvenlik Konferansı'nda Avrupa Birliği'nde deniz siber güvenliği tüm yönleriyle ele alındı.

3. Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı (European Maritime Safety Agency-EMSA) Denizcilikte Siber Güvenlik Konferansı, 3 Ekim'de Lizbon'daki EMSA hizmet binasında gerçekleşti. Etkinliğe Avrupa Komisyonu temsilcileri, Avrupa Birliği Siber Güvenlik Ajansı (European Union Agency for Cybersecurity-ENISA) yetkilileri, 21 üye ülkeden katılımcılar, uluslararası denizcilik örgütlerinin temsilcileri, akademisyenler ve sektör temsilcileri katıldı.

Konferansın ana teması "AB'de deniz siber güvenliği konusunda etkin bilgi paylaşımı seçeneklerinin araştırılması" oldu. Konferansta ele alınan ana konular arasında denizcilik alanında siber güvenliğin artırılmasında yasal düzenlemelerin etkinliği, deniz siber güvenliği için bilgi paylaşımına ilişkin sektörel girişimler, deniz siber güvenliği için bilgi paylaşımı konusundaki fırsatlar, zorluklar ve önümüzdeki süreçte izlenecek yol yer aldı.

EMSA İcra Direktörü Maja Markovcic Kostelac, konferansın açılışında gerçekleştirdiği konuşmasında "Siber güvenlik, teknolojinin ötesine geçen çok yönlü bir risktir. Hiçbir kuruluş bu riski tek başına ele alamaz. Kapsamlı bir iş birliği ve bilgi paylaşımı gerektirmektedir" ifadelerini kullandı.

Katılımcılar, Avrupa Komisyonu, ENISA ve denizcilik sektöründe siber güvenlik konusunda en önemli bilgi paylaşım girişimleri olan European Maritime ISAC, France Cyber Maritime ve NORMA Cyber kuruluşlarının üst düzey temsilcilerinden oluşan konuşmacılardan bilgi alma fırsatı buldu. Öğleden sonraki oturumlarda ise katılımcılar çalışma grupları halinde değerlendirmeler yaparak AB düzeyinde bir bilgi paylaşım işlevi geliştirmenin yollarını araştırdı. Fiziki ortamda yapılan bahse konu etkinlik, tüm katılımcılara deniz siber güvenliğinin korunması konusundaki iyi uygulamaları paylaşma ve iş birliğini geliştirme fırsatı sunmuş oldu.

EMSA, yakın gelecek için siber güvenlik konusundaki faaliyetlerini iki ana konuya odaklıyor: bilgi paylaşımı ve kapasite geliştirme.

(Kaynak: EMSA)

DTO KASIM 2024 ic#.indd 111 1.11.2024 17:04

BIMCO VE ISC'DEN SU ALTI GÜRÜLTÜSÜNÜ AZALTMAYA YÖNELİK KILAVUZ

Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi (BIMCO) ve Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS) denizcilik sektörü kaynaklı su altı gürültüsünü azaltmaya yönelik bir kılavuz yayımladı.

Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi (Baltic and International Maritime Council-BIMCO) ve Uluslararası Deniz Ticaret Odası (International Chamber of Shipping-ICS), denizcilik endüstrisinin gemilerden kaynaklanan su altı gürültüsünü azaltmasına ve sektörün Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (International Maritime Organization-IMO) su altı gürültüsü yönergelerini uygulamasına yardımcı olmayı amaçlayan bir kılavuz geliştirdi.

Gemilerden kaynaklı su altında yayılan gürültü (Underwater Radiated Noise-URN) konusundaki endişeler son birkaç yılda önemli ölçüde artmış ve deniz canlıları ve çevre üzerindeki olumsuz etkileri nedeniyle harekete geçilmesi yönündeki talep de bu doğrultuda artış göstermiştir.

Deniz yolu taşımacılığı, düşük frekanslardaki su altı gürültüsüne katkıda bulunan başlıca etkenlerden biridir ve araştırmalar, gürültünün birçok sucul yaşam formunun kritik yaşam fonksiyonları için zararlı olduğunu göstermektedir.

IMO temsilcisi Michelle Sanders konuya ilişkin yaptığı açıklamasında "Okyanus gürültüsü, başta yerli topluluklar olmak üzere birçok kıyı topluluğunun yiyecek, geçim kaynağı ve kültürleri bakımından bağımlı olduğu; deniz memelileri, balıklar ve omurgasız türleri de dahil olmak üzere birçok deniz canlısının kritik yaşam işlevlerine zarar veriyor. Gemilerden kaynaklanan URN'yi azaltmak yalnızca bir çevre yönetimi meselesi değildir; beraberinde okyanus sağlığının korunması da kritik önem taşımaktadır" ifadelerini kullandı.

BIMCO ve ICS, denizcilik sektörünün konuya ilişkin aksiyonlarını desteklemek için, tüm gemi sahiplerini ve işletmecileri su altı gürültüsünü azaltmanın önemi konusunda farkındalık geliştirmeye ve IMO yönergelerini başarılı bir şekilde uygulamak için gerekli adımları atmaya teşvik etmektedir.

Bunu kolaylaştırmak amacıyla hazırlanan "Su Altında Yayılan Gürültü Rehberi", su altı gürültüsünün kaynaklarını ve deniz yaşamı üzerindeki geniş kapsamlı etkilerini ele almaktadır. Ayrıca, IMO yönergelerinin içeriğini ve bir gürültü yönetim planının nasıl oluşturulacağını açıklamakta ve bölgesel düzenlemeler ile gönüllü uygulamaların kapsamlarını değerlendirmektedir.

Son olarak, kılavuz çeşitli enerji verimliliği önlemleri ile su altı gürültüsü arasındaki ilişkiyi incelemektedir. ICS tarafından desteklenen çalışmalar da dahil olmak üzere birçok çalışma, enerji verimliliği önlemlerinin çoğunun su altında yayılan gürültüyü de azalttığı sonucuna varmıştır. Bu kapsamda kılavuz, enerji verimliliği ve su altında yayılan gürültünün azaltımı iyileştirmelerine yönelik öngörülerle birlikte bu tür önlemlerin kapsamlı bir listesini sunmaktadır. Bu ortak faydayı sağlamayan önlemler için ise bunlardan nasıl kaçınılacağı veya azaltılacağı konusunda pratik tavsiyeler vermektedir.

Armatörlerin, IMO sera gazı yönetmeliklerine uyum sağlama stratejilerine karar verirken bu kılavuzu dikkatlice incelemeleri tavsiye edilmektedir. Bu şekilde az miktarda ilave çabayla su altında yayılan gürültünün önemli ölçüde azaltılması sağlanabilir.

(Kaynak: ICS)

DTO KASIM 2024 ic#.indd 112 1.11.2024 17:04

AVRUPALI GEMİ SAHİPLERİNDEN ÇAĞRI

Avrupalı gemi sahipleri, deniz taşımacılığında temiz yakıtların kullanımını hızlandırmak için daha güçlü önlemler alınması çağrısında bulundu.

Yayımlanan bir raporda, denizcilik sektörünün dekarbonizasyonu en zor sektörlerden biri olduğu belirtilirken, denizcilik sektörüne yıllık 40 milyar Euro tutarında yatırım gerektiği belirtildi. Avrupa Birliği'nin (AB) iklim hedeflerine ulaşılmasına yönelik olarak alternatif yakıtlar için bir tedarik zinciri oluşturmanın kritik öneme sahip olduğu vurgulandı ve deniz taşımacılığında temiz yakıtların küresel düzeyde ticari olarak kullanımını desteklemek için Avrupalı gemi sahipleri tarafından öneriler sunuldu.

AB'nin "55'e Uyum" paketi ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Sera Gazı Stratejisi çerçevesinde, deniz taşımacılığı sektörünün 2050 yılına kadar net sıfıra ulaşması için net hedefler belirlendi. Avrupa'nın ve uluslararası düzeydeki iklim hedeflerine ulaşmak için denizcilik sektörünün yeterli miktarda ve uygun fiyatlarda temiz yakıtlara öncelikli erişimine acil olarak ihtiyaç duyulmaktadır.

Raporda, AB'de temiz yakıtlar için bir tedarik zincirinin geliştirilmesinin öncelik olduğu belirtilirken, bu durumum oluşturulmaması durumunda iklim hedeflerine ulaşmanın maliyetinin artacağı uyarısında bulunuldu. Ayrıca raporda, konvansiyonel ve temiz yakıtlar arasındaki yüksek fiyat farkına vurgu yapılırken deniz taşımacılığı için temiz yakıtların beş kata kadar daha pahalı olduğu belirtildi. Deniz taşımacılığı sektörü, özellikle ileri düzeyde geliştirilmiş biyoyakıtlar ve e-yaktılar olmak üzere temiz yakıtlara erişim konusunda diğer ulaşım modlarına kıyasla daha fazla rekabet durumuyla karşı karşıya kalmaktadır.

ÖNERİLER

Avrupalı gemi sahipleri tarafından deniz taşımacılığında temiz yakıtların üretimi ve küresel düzeyde ticari olarak kullanımının

hızlandırılması için bazı öneriler ortaya koydu:

- Özellikle AB İnovasyon Fonu kapsamında deniz taşımacılığı için özel proje çağrıları ve Müzayede Hizmeti (Auctions-as-a-Service) veya Hibe Hizmeti (Grant-as-a-Service) gibi özel mekanizmalar yoluyla, temiz ve konvansiyonel yakıtlar arasındaki fiyat farkını azaltmaya yönelik AB Emisyon Ticaret Sistemi (ETS) gelirlerinden yararlanılması.

- FuelEU Maritime yönetmeliği ve Yenilenebilir Enerji Direktifi (RED) III hükümlerinin güçlendirilerek, yakıt tedarikçilerine FuelEU Maritime hedeflerine uyum için ihtiyaç duyulan deniz taşımacılığı yakıtlarının en az %40'ının AB'de üretilmesi zorunluluğunun getirilerek deniz taşımacılığı için temiz yakıt üretiminin teşvik edilmesi, Avrupa Komisyonu'nun 2040 yılı iklim hedefleri hakkındaki Tebliği'nde belirtildiği üzere, deniz taşımacılığı sektörüne temiz yakıtlara öncelikli erişimin sağlanması.

- Enerji merkezlerinin geliştirilmesi ve emniyetinin sağlanması. Altyapı, denizcilik sektörünün dekarbonizasyonu için bir ön koşuldur. Denizcilik Endüstri Stratejisi kapsamında, Avrupa'nın temiz yakıt üretimi için belirlenen %40'lık hedef, liman altyapısı için somut gereksinimler haline gelmeli ve Avrupa'daki büyük limanların enerji merkezlerine dönüştürülmesi için yatırımlar yapılmalıdır.

Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği (European Community Shipowners' Associations-ECSA) Genel Sekreteri Sotiris Raptis konuya ilişkin olarak "Rapor, deniz taşımacılığının dekarbonizasyonu en zor sektörlerden biri olduğunu ve yıllık yaklaşık 40 milyar Euro tutarında yatırım gerektirdiğini vurguluyor. Konvansiyonel ve temiz yakıtlar arasındaki büyük fiyat farkını kapatmak için hepimizin sorumluluk alması gerekiyor. Bu yakıtlar arasındaki fark beş kata kadar artabiliyor.

Enerji dönüşümü, Avrupa'nın temiz teknoloji ve yakıtlara yatırımlarını artırması ve sektörümüzün uluslararası rekabet gücünü geliştirmesi için harika bir fırsat olarak karşımıza çıkıyor. Net-Sıfır Endüstri Yasası kıstasına uygun olarak Avrupa'da temiz denizcilik yakıtları için %40 üretim hedefi çağrısında bulunuyoruz. AB, Temiz Endüstri Mutabakatı ve Denizcilik Endüstri Stratejisi'nin bir parçası olarak Avrupa'da yakıt üretimini güçlendirmek için deniz taşımacılığının dönüşümünü kullanabilir" dedi.

(Kaynak: ECSA)

İMEAK DTO Çevre Birimi ile Ar-Ge ve Proje Geliştirme Birimi tarafından hazırlanmıştır.

DTO KASIM 2024 ic#.indd 113 1.11.2024 17:04

MEMORANDUMLAR KAPSAMINDA TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI İSTATİSTİKLERİ

1 Ocak – 22 Ekim 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
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
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
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
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
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

YILLARA GÖRE TUTULMA TABLOSU (2017-22.10.2024)*

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024 (Ocak-Ekim)
PARIS MOU	14	7	4	3	1	7	7	9 Tutulma (166 Denetleme)
TOKYO MOU	3	0	2	0	0	0	0	0 Tutulma (10 Denetleme)
BS MOU	11	2	0	1	0	2	1	1 Tutulma (108 Denetleme)
MED MOU	0	5	0	0	0	0	0	1 Tutulma (75 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 YAVUZYILMAZ (Deniz Ulaştırma Müdürü)

DTO KASIM 2024 ic#.indd 114 1.11.2024 17:04

Yüksek Lisans ve Doktora Programları ile

Kariyerini yönetmeye **hemen başla!**

Yüksek Lisans **Başvuruları Başladı!**

İletişim:

lisansustu-enstitu@pirireis.edu.tr

0216 581 00 50

PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ 2008

Piyasalarda düşüş eğilimi gözlemleniyor

* ULUÇ KEDME

Çin ekonomisi, 2024 yılının üçüncü çeyreğinde bir önceki yılın aynı dönemine göre %4,6 büyüyerek beklentilerin biraz altında kaldı. Ancak bu oran, yine de kayda değer bir büyüme olarak öne çıktı. Her halükarda emlak sektöründeki kalıcı sorunlar, zayıf iç talep ve batı ile yaşanan ticari gerilimler, bu büyümenin 2023'ün ilk çeyreğinden bu yana en yavaş seviyede olmasına neden oldu. Yılın ilk dokuz ayında ekonomi %4,8 oranında büyüyerek Çin'in %5 civarındaki tüm yıl GSYH hedefinin altında kaldı. Zor durumdaki emlak sektörünü desteklemek amacıyla Çin hükümeti "beyaz listedeki" konut projelerine yönelik kredileri 4 trilyon Rmb'ye (562 milyar $) çıkarmayı planladığını açıkladı. Çin Merkez Bankası Ekim ayı toplantısında temel kredi faiz oranlarını yeni düşük seviyelere indirerek zayıflayan ekonomiyi destekleme çabalarını yoğunlaştırdı. Aynı dönemde Avrupa Merkez Bankası da enflasyonun düşmesi ve ekonomik zayıflama nedeniyle faiz oranlarını düşürdü.

Uluslararası Enerji Ajansı (IEA), 2030'da küresel petrol talebinin zirve yapacağını ve ardından düşeceğini öngördüğünü dile getirdi, bu durumun petrol arzında fazlaya ve fiyat baskısına yol açabileceği öngörülüyor. OPEC, IEA'nın tahminlerine katılmadığını dile getirse de üretim kesintisi planlarını ertelediği gözlendi. Bu esnada kömür piyasasındaki belirsizliklerde sürüyor; Çin'in teşvik önlemleri toparlanmaya katkı sağlasa da talebin sürdürülebilirliği belirsizliğini koruyor. Hindistan'daki zayıf çelik talebi ve yavaşlayan yatırımlar, kömür talebini de sınırlıyor.

Yukarıdaki veriler ve bilgiler ışığında endekslere baktığımız da ise son bir aylık süreçte Baltık Kuruyük Endeksi'nde (BDI) özellikle hacimsel olarak Capesize Endeksi'ndeki sert düşüş (%49) sebebi ile %32'lik bir geriye çekilme gözlemledik. Baltık Panamax Endeksi'nde ise düşüş %15 seviyesinde gerçekleşti. Piyasalardaki düşüş eğilimi Baltık Supramax Endeksi'nde %4 ile sınırlı kalırken, Baltık Handysize Endeksi'nde ise %2 civarı bir artış dikkati çekti. Tanker piyasalarına baktığımızda ise Beyaz Mal Endeksi'nde kayda değer bir değişim gerçekleşmezken, Siyah Mal Endeksi'nde ise %20'lik artış dikkati çekti.

* KERTE DENİZCİLİK GEMİ ALIM-SATIM BROKERLİĞİ

EKİM 2024 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

GEMİ İSMİ	DWT	İNŞA YILI	İNŞA ÜLKESİ	GEMİ TİPİ	ALICI ÜLKESİ	FİYAT US$ M
KEFALONIA	28.742	2009	JAPAN	BULK	NA	10,40
MAPLE FORTUNE	32.544	2010	CHINA	BULK	NA	11,00
PACIFIC PIONEER	35.480	2015	CHINA	BULK	NA	16,40
BLUE DRAGON	38.238	2011	JAPAN	BULK	NA	15,20
NPS MOSA	53.556	2007	JAPAN	BULK	KOREAN	12,80
ARION	53.806	2003	CHINA	BULK	CHINESE	9,00
NORD ADRIATIC	61.254	2016	JAPAN	BULK	NA	29,10
BEECHGATE	63.449	2019	JAPAN	BULK	BANGLADESHI	35,60
GLORY	76.508	2005	JAPAN	BULK	CHINESE	11,10
BELUGA	81.841	2015	JAPAN	BULK	NA	30,00
NORD VIRGO	80.915	2014	JAPAN	BULK	GREEK	26,00
PS CADIZ	82.256	2010	CHINA	BULK	GREEK	16,80
LOWLANDS ENERGY	95.719	2013	JAPAN	BULK	GREEK	22,50

DTO KASIM 2024 ic#.indd 116 1.11.2024 17:04

AZALEA ISLAND	106.445	2007	JAPAN	BULK	CHINESE	15,50
STELLA HOPE	180.007	2016	CHINA	BULK	USA	47,50
ULTRA TRONADOR	32.874	200	JAPAN	BULK	NA	5,00
FATIH	35.365	2011	KOREA	BULK	ISRAELI	15,15
A WISDOM	53.503	2007	JAPAN	BULK	GREEK	13,20
ZEN-NOH GRAIN PEGASUS	54.958	2010	JAPAN	BULK	CHINESE	14,90
LOWLANDS AMSTEL	61.177	2015	JAPAN	BULK	FAR EASTERN	30,10
ORIENTAL NAVIGATOR	172.490	1999	JAPAN	BULK	CHINESE	12,00
AZURE OCEAN	180.184	2007	JAPAN	BULK	CHINESE	24,60
GOLDEN GAYLE	206.565	2011	JAPAN	BULK	NA	40,00
AFRICAN EAGLE	27.102	2003	CHINA	BULK	FAR EASTERN	6,00
LILA PIREUS	33.324	2010	CHINA	BULK	NA	8,60
YOCHOW	34.398	2015	JAPAN	BULK	GREEK	19,00
BELLE PLAINE	35.485	2014	CHINA	BULK	NA	16,50
VISAYAS	56.136	2010	JAPAN	BULK	NA	16,80
DIVA	56.582	2011	CHINA	BULK	NA	14,75
ZORINA	57.000	2011	CHINA	BULK	NA	13,80
KIBALI	57.260	2011	KOREA	BULK	VIETNAMESE	16,70
LOUISIANA MAMA	58.097	2012	CHINA	BULK	INDONESIAN	19,00
PAN VIVA	75.026	2010	CHINA	BULK	NA	15,00
VINCENT TRITON	81.054	2020	CHINA	BULK	GREEK	30,20
AM QUEBEC	81.792	2013	CHINA	BULK	*CHINESE	18,10
AM HAMBURG	81.792	2013	CHINA	BULK	*	18,10
MARTHA	81.811	2014	JAPAN	BULK	GREEK	26,20
BRIGHT GEMINI	82.073	2013	CHINA	BULK	NA	22,20
LILY ATLANTIC	82.171	2009	JAPAN	BULK	NA	16,30
CHINA PEACE	174.413	2005	CHINA	BULK	CHINESE	20,00
MINERAL CLOUDBREAK	205.097	2012	PHILIPPINES	BULK	CHINESE	38,50
GREAT ARSENAL	26.566	1997	JAPAN	BULK	NA	4,85
SASSY SOFIA	32.759	2005	JAPAN	BULK	LEBANESE	9,00
ELEGANT EMILIE	33.248	2008	JAPAN	BULK	NA	12,50
HB GOLDEN EAGLE	37.720	2020	JAPAN	BULK	NA	28,50
PRABHU MIHIKAA	55.557	2005	JAPAN	BULK	NA	11,85
MANDARIN NOBLE	56.693	2012	CHINA	BULK	*CHINESE	* 80,00
MANDARIN SINGAPORE	56.724	2011	CHINA	BULK	*	*
MANDARIN HANTONG	56.741	2011	CHINA	BULK	*	*
MANDARIN RIVER	56.774	2011	CHINA	BULK	*	*
MANDARIN CHINA	56.778	2011	CHINA	BULK	*	*
MANDARIN EAGLE	56.876	2008	CHINA	BULK	*	*

DTO KASIM 2024 ic#.indd 117 1.11.2024 17:04

MANDARIN PHOENIX	57.000	2010	CHINA	BULK	*	*
SAGARJEET	58.079	2009	CHINA	BULK	INDONESIAN	16,50
QUEEN SAPPHIRE	61.388	2011	JAPAN	BULK	CHINESE	21,00
DIAS	74.716	2001	CHINA	BULK	CHINESE	6,70
LARISA	8.924	2003	JAPAN	TANKER	INDONESIAN	7,50
LILA FRONTIER	19.806	2004	JAPAN	TANKER	KOREAN	16,10
BUTTERFLY	46.048	2004	KOREA	TANKER	CHINESE	18,00
ALITHINI II	49.900	2008	KOREA	TANKER	UAE BASED	27,00
MARITIME VERITY	49.993	2021	CHINA	TANKER	*SAUDI ARABIAN	48,00
MARITIME INSPIRATION	49.996	2021	CHINA	TANKER	*	48,00
WHITE PEACH	53.187	2007	CHINA	TANKER	GREEK	22,00
PS GENOVA	108.983	2010	CHINA	TANKER	UAE BASED	40,20
ES SPIRIT	13.799	2020	CHINA	TANKER	NA	16,64
HAFNIA ANDROMEDA	50.386	2011	CHINA	TANKER	NA	31,00
LAMBADA	104.866	2006	KOREA	TANKER	NA	30,20
SAFWA	303.139	2002	KOREA	TANKER	CHINESE	31,65
WIND 7	30.309	1996	JAPAN	GAS	UAE BASED	26,50
BANSUNDHARA LPG WARRIOR	49.999	2005	JAPAN	GAS	UAE BASED	61,00
GRACE COSMOS	85.224	2008	KOREA	GAS	CHINESE	50,80
HORIN TRADER	19.855	2015	JAPAN	TANKER	KOREAN	31,80
SONGA PEACE	19.992	2009	JAPAN	TANKER	KOREAN	23,80
ELIJAH	45.672	2007	CHINA	TANKER	NIGERIAN	21,00
SEA LA VIE	49.999	2007	KOREA	TANKER	GREEK	24,85
ALKINOOS	109.900	2019	CHINA	TANKER	INDONESIAN	74,00
STI LILY	109.994	2019	CHINA	TANKER	INDONESIAN	73,50
ADVANTAGE VIRTUE	296.481	2009	CHINA	TANKER	CHINESE	51,00
MAERSK BARRY	29.040	2006	CHINA	TANKER	FAR EASTERN	NA
JAG LALIT	158.344	2005	KOREA	TANKER	NA	33,00
ASIATIC KING	1.155	2005	TURKEY	CONTAINER	MIDDLE EASTERN	8,50
CAPE FARO	1.440	2006	GERMANY	CONTAINER	CHINESE	14,00
CHOPIN	3.635	2012	CHINA	CONTAINER	NORWEGIAN	24,10
LIVORNO EXPRESS	3.832	2014	PHILIPPINES	CONTAINER	*GERMAN	*180
GENOA EXPRESS	3.832	2014	PHILIPPINES	CONTAINER	*	*
DETROIT EXPRESS	3.832	2014	PHILIPPINES	CONTAINER	*	*
BARCELONA EXPRESS	3.832	2014	PHILIPPINES	CONTAINER	*	*
MELANESIAN CHIEF	5.023	2008	CHINA	CONTAINER	USA	9,40
HYUNDAI PRIVILEGE	5.023	2013	KOREA	CONTAINER	*NA	*300
HYUNDAI PRESTIGE	5.023	2013	KOREA	CONTAINER	*	*
HYUNDAI PREMIUM	5.023	2013	KOREA	CONTAINER	*	*

DTO KASIM 2024 ic#.indd 118 1.11.2024 17:04

HYUNDAI PLATINUM	5.023	2013	KOREA	CONTAINER	*	*
HYUNDAI PARAMOUNT	1.118	2013	KOREA	CONTAINER	*	*
TURKON ISTANHUL	1.849	2008	TURKEY	CONTAINER	GREEK	16,50
MANILA VOYAGER	2.113	1997	KOREA	CONTAINER	CHINESE	8,00
NORTHERN DEPENDANT	3.534	2008	CHINA	CONTAINER	SWISS BASED	31,00
SPIRIT OF HONG KONG	4.255	2010	KOREA	CONTAINER	KOREAN	30,10

***Enbloc satışı ifade eder**

HURDA FİYATLARI
EKİM 2024

ÜLKE	Dökme Kuruyük *(per T/LTD)*	Tanker *(per T/LTD)*	Konteyner *(per T/LTD)*
HİNDİSTAN	US$ 475-485	US$ 495-505	US$ 505-515
PAKİSTAN	US$ 465-475	US$ 485-495	US$ 495-505
BANGLADEŞ	US$ 455-465	US$ 475-485	US$ 485-495
TÜRKİYE	US$ 325-335	US$ 335-345	US$ 345-355

EKİM 2024 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

Gemi İsmi	DWT	LWT	İnşa Yılı	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	USD PER T/LWT
MSC ADELE	30.950	8.779	1986	CONTAINER	INDIA	500
ANDULUS 1	28.399	6.064	1995	BULKER	INDIA	468
MY MERAY	39.110	6.978	1992	BULKER	INDIA	480
OMAR TRADER	6.358	2.263	1980	GENERAL CARGO	TURKISH	310
MSC GABRIELLA	17.330	7.137	1983	GENERAL CARGO	INDIA	499
MSC AGATA II	22.450	7.365	1994	CONTAINER	INDIA	505
SERENITY 1	28.458	6.350	1994	BULKER	BANGLADESH	495
AQUILA	35.841	8.481	1999	TANKER	INDIA	520
CORAL ENERGY	72.629	28.525	1979	GAS	NA	555

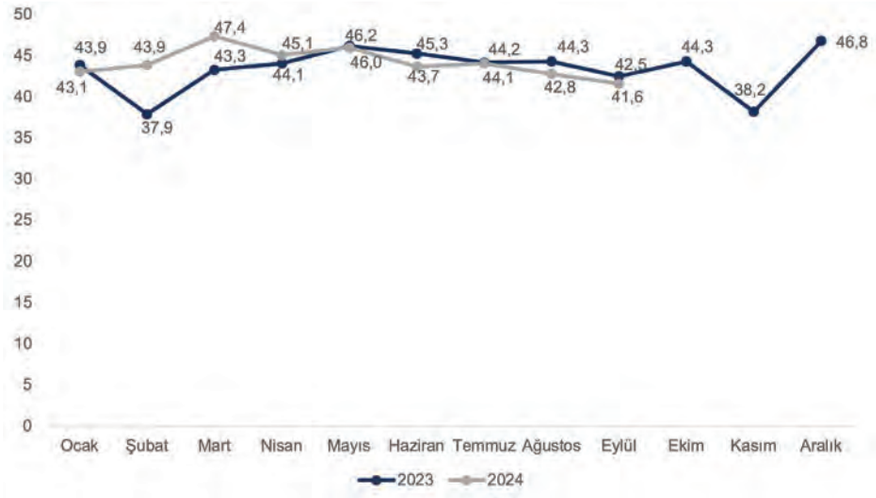
Kaynaklar: KERTE Denizcilik Broker Ağı, IHS-Seaweb, Equasis

DTO KASIM 2024 ic#.indd 119 1.11.2024 17:04

2023-2024 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2024 yılı eylül ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %1,8 düşüş göstererek 41.672.093 ton olmuştur.

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



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

Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2024 yılı eylül ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %3,6 azaldı.

- Limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı 2024 yılı eylül ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %8,2 azalarak 11.061.539 ton,
- Limanlarımızda gerçekleştirilen ithalat amaçlı boşaltma miktarı 2024 yılı eylül ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %0,8 azalarak 19.817.030 ton,
- Dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı 2024 yılı eylül ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %3,6 azalarak 30.878.569 ton olmuştur.

Tablo 1. Denizyolu ile Dış Ticaret, Eylül 2024

Aylar	Yıllar	İhracat		İthalat		Dış Ticaret	
		Miktar (Ton)	Değişim	Miktar (Ton)	Değişim	Miktar	Değişim
Ağustos	2023	12.049.108	-8,2%	19.978.443	-0,8%	32.027.551	-3,6%
	2024	11.061.539		19.817.030		30.878.569	
Ocak - Ağustos	2023	98.001.743	9,2%	194.607.148	-1,5%	292.608.891	2,1%
	2024	106.995.690		191.691.639		298.687.329	

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)***

DTO KASIM 2024 ic#.indd 120 1.11.2024 17:04

THE GATEWAY TO THE BLACKSEA

TRANSBOS

SHIPPING AGENCY

TB

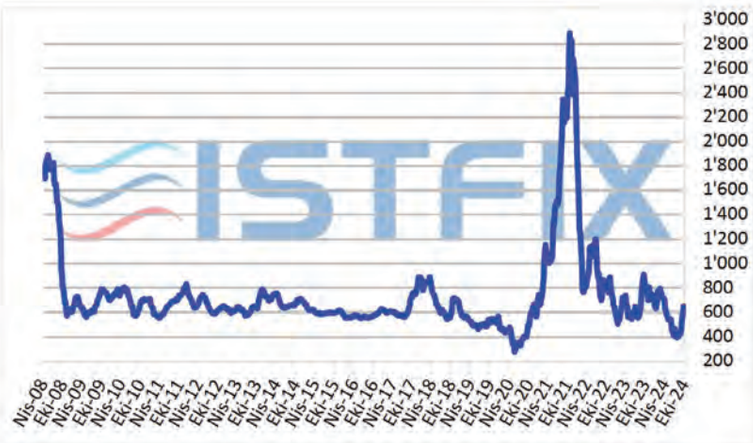
TRANSBOS

www.transbosphor.com.tr

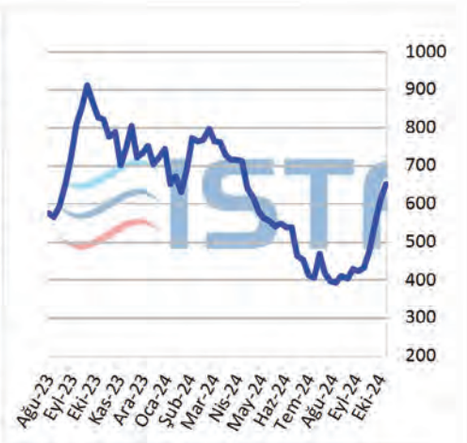
21.10.2024

43. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

ISTFIX Bileşik Endeksi bu hafta da yükseldi. Endeks bu hafta da 609 puandan 651 puana çıktı. Fakat bu yükseliş bu sefer nehir/deniz tipi kosterlerdeki düşüşe rağmen vuku buldu. Düşen yakıt fiyatları da olumlu etki etti.



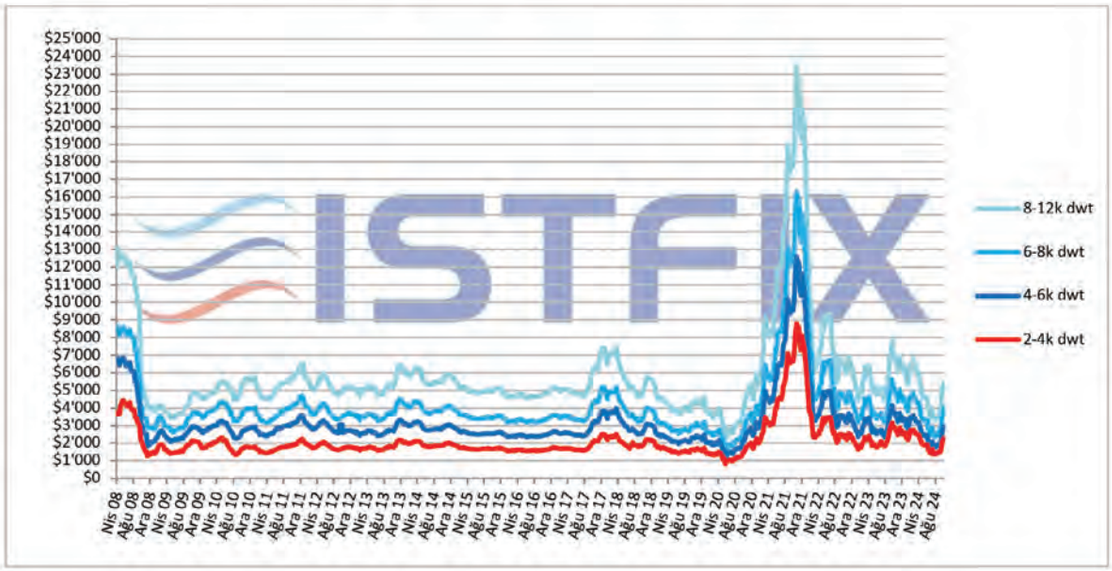
ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2024



ISTFIX – Son 1 yıl

NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	2'270	2'929	3'950	5'500
Geçen Hafta	2'124	2'740	3'695	5'145
Geçen Ay	1'507	1'944	2'621	3'650
Geçen Yıl	2'881	3'761	5'073	7'063



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2024

DTO KASIM 2024 ic#.indd 122 1.11.2024 17:04

TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonaj	Yük Cinsi	Yükl./Tahl. Limanı	Yükl./Tahl. Hızı (ton/gün)	Navlun ($/ton)
2100	STEEL COILS	IGSAS-ODESSA	1000/1000	24.00
3000	AMMONIUM NITRATE	GEMLIK-IZMAIL	1500/1000	18.00
5000	CORN (45')	ORLOVKA-HERAKLION	1200/1200	27.00
5500	BARLEY (54')	CONSTANTA-TUNISIA	3000/1500	25.00
5500	CORN (50')	IZMAIL-MARMARA	1000/1000	22.00
6000	SFM (58')	PIVDENNYI-SAMSUN	1500/1500	21.00
6000	SFM (58')	PIVDENNYI-MERSIN	1500/1500	25.00
6000	SOYBEANS (51')	CHORNOMORSK-MERSIN	1500/1500	24.00
6000	CORN (50')	PIVDENNYI-SARDINIA	3000/2000	33.00
6200	SOYBEANS (51')	CHORNOMORSK-IZMIR	1500/1500	23.50
6500	RAPESEED MEAL (68')	ODESSA-ST. NAZAIRE	2000/2000	50.00
6600	WHEAT (45')	CHORNOMORSK-NAPLES	2000/2000	34.00
7000	CORN (51')	IZMAIL-ORISTANO	1500/1500	36.00
8000	SOYBEANS (51')	CHORNOMORSK-MARMARA	1500/1500	20.00
10000	CORN (45')	CHORNOMORSK-IZMIR	2000/2000	21.00
12000	SOYBEANS (51')	CHORNOMORSK-MERSIN	1750/1750	21.00

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.

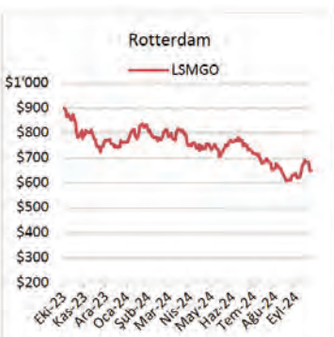
S&P VE HURDA

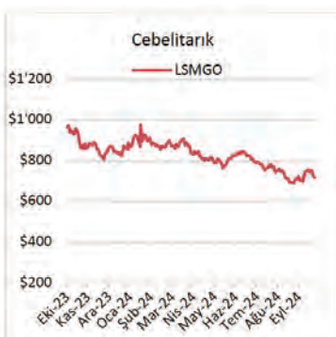
Bu hafta herhangi bir koster satışı duyulmadı.

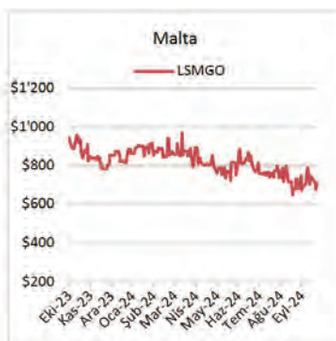
YAKIT

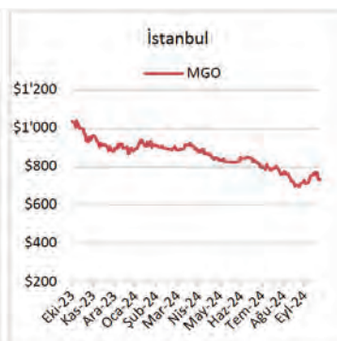
Petrol fiyatları bu hafta üç haftalık yükseliş serisini sonlandırdı ve düşüşe geçti. Batı Teksas tipi ham petrol (WTI)geçen haftaki 75,6 dolar/varilden 69 dolar/varile, Brent tipi ham petrol de 79 dolar/varilden 73 dolar/varile düştü. Gemi yakıt fiyatları da benzer şekilde düştü.

USD / mt	Rotterdam MGO	Gibraltar MGO	Malta MGO	Istanbul MGO
Bu Hafta	648.00	717.00	710.00	732.50
Geçen Hafta	685.00	752.50	730.00	770.00
Değişim	-5.40%	-4.72%	-2.74%	-4.87%









DTO KASIM 2024 ic#.indd 123 1.11.2024 17:05

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

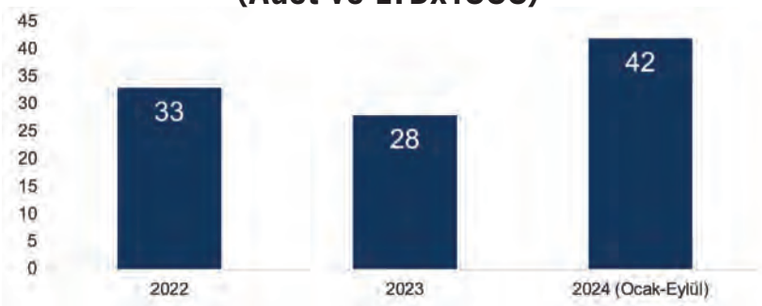
Sıra No	Gemi Adı	IMO NO	Tipi	Bayrak	Tonajı GT	Tonajı DWT	İnşa Yılı	Geliş Tarihi
1	Pilgrim	-	Yelkenli Gemi	Almanya	1.496	621	1975	9.05.2024
2	Alexander Maersk	9164237	Konteyner Gemisi	Danimarka	14.120	17.526	1998	29.07.2024
3	Jeppesen Maersk	9215165	Konteyner Gemisi	Danimarka	30.166	35.097	2001	27.05.2024
4	Moby Vincent	7360605	Yolcu Gemisi	İtalya	12.187	2.541	1974	20.01.2024
5	Sardinia Vera	7360617	RO-RO Yolcu Gemisi	İtalya	-	2.840	1975	12.02.2024
6	Saly Reefer	7813925	Frigorifik (Soğutma Depolu) Yük Gemisi	Kamerun	2.009	1.815	1979	9.06.2024
7	Selena	8230120	Kuruyük Gemisi	Kamerun	2.457	3.557	1970	8.02.2024
8	Skymoon King	8607658	Genel Kargo Gemisi	Kamerun	2.854	3.168	1988	19.05.2024
9	Diaa	7525592	Kuruyük Gemisi	Komorlar	2.551	3.659	1977	7.07.2024
10	Kaleli Ana	7429322	Dökme Yük Gemisi	Komorlar	3.936	6.302	1976	20.04.2024
11	Nanda C	7808097	Kuruyük Gemisi	Komorlar	998	1.896	1981	12.06.2024
12	Omar Trader	7713175	Kuruyük Gemisi	Komorlar	3.612	6.358	1980	14.09.2024
13	Contship Pro	9235622	Konteyner Gemisi	Liberya	9.528	12.864	2003	10.06.2024
14	El Youssef	7422049	Kuruyük Gemisi	Lübnan	2.998	4.795	1975	17.02.2024
15	Maestro Sun	8401133	Kuruyük / RO - RO	Marshall Adaları	15.375	9.200	1986	13.01.2024
16	Green Atlantic	8320585	Soğuk Hava Depolu Kargo Gemisi	Palau	3.402	3.073	1985	19.05.2024
17	Mangalia A	8513663	RO-RO Yolcu Gemisi	Palau	20.621	12.000	1988	21.03.2024
18	Montecruz	7710276	Frigorifik (Soğutma Depolu) Yük Gemisi	Panama	2.689	3.439	1978	18.08.2024
19	Uni-Assure	9130597	Konteyner Gemisi	Panama	14.807	15.606	1999	19.05.2024
20	Diamond XI	7325629	Kruvaziyer Tipi Yolcu Gemisi	Portekiz	8.282	3.433	1974	27.08.2024
21	Nefterudovoz-52M	8726179	Petrol Tankeri	Rusya	2.615	3.280	1985	18.08.2024
22	Baron	7941239	Kuruyük Gemisi	Rusya	2.615	3.345	1980	20.09.2024
23	Pride of Canterbury	9007295	RO-RO Yolcu Gemisi	Saint Kitts ve Nevis	30.635	7.509	1991	1.01.2024
24	Flipper	7907647	Kuruyük / RO - RO	Sao Tome ve Principe	4.688	2.868	1980	20.07.2024
25	Yaz	7924322	Genel Kargo Gemisi	Sierra Leone	2.023	2.840	1981	31.07.2024
26	Amanos	7816147	Kuruyük Gemisi	Tanzanya	1.589	2.148	1978	19.02.2024
27	Blue Stari	8421705	Kuruyük Gemisi	Tanzanya	1.543	3.041	1986	24.06.2024
28	Habiba M	7396654	Kuruyük Gemisi	Tanzanya	2.627	3.739	1975	1.01.2024
29	Marzuk	7396666	Kuruyük Gemisi	Tanzanya	2.592	4.164	1974	24.06.2024
30	Sealock	8218380	Kuruyük Gemisi	Tanzanya	1.343	2.325	1984	1.06.2024
31	Elmas	7638105	Kuruyük Gemisi	Tanzanya	2.735	5.110	1980	30.09.2024
32	Lady Boushra	8607660	Kuruyük Gemisi	Tanzanya	1.107	3.194	1988	30.09.2024
33	Arrow S	7392608	Kuruyük Gemisi	Togo	1.409	3.311	1974	1.03.2024
34	Baracuda	7514440	Kuruyük Gemisi	Togo	2.196	4.093	1977	1.08.2024
35	H.Seas	7725403	Çekici Romorkör	Togo	668	1.200	1979	23.03.2024
36	Island Bay	7528790	Kuruyük Gemisi	Togo	4.647	6.569	1984	2.08.2024
37	Ayhanlar	8101537	Kuruyük Gemisi	Türkiye	2.765	4.868	1982	21.04.2024
38	Cagsan	6720066	Genel Kargo Gemisi	Türkiye	940	1.607	1968	31.07.2024
39	Gundogdu 1	8125167	Kuruyük Gemisi	Türkiye	1.598	3.499	1984	26.08.2024
40	Kingfisher V	7947207	Petrol Tankeri	Türkiye	407	600	1978	26.05.2024
41	Kolin 3	8139297	Atık Toplama Gemisi	Türkiye	194	262	1980	10.09.2024
42	Istos X	6724713	Römorkör Tedarik Gemisi	Yunanistan	-	480	1967	30.09.2024

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

**** Renklendirilen gemiler Eylül 2024 tarihinde geri dönüşüme giren gemilerdir.***

DTO KASIM 2024 ic#.indd 124 1.11.2024 17:05

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



Kaynak: *Clarksons Research Services Limitet ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri*

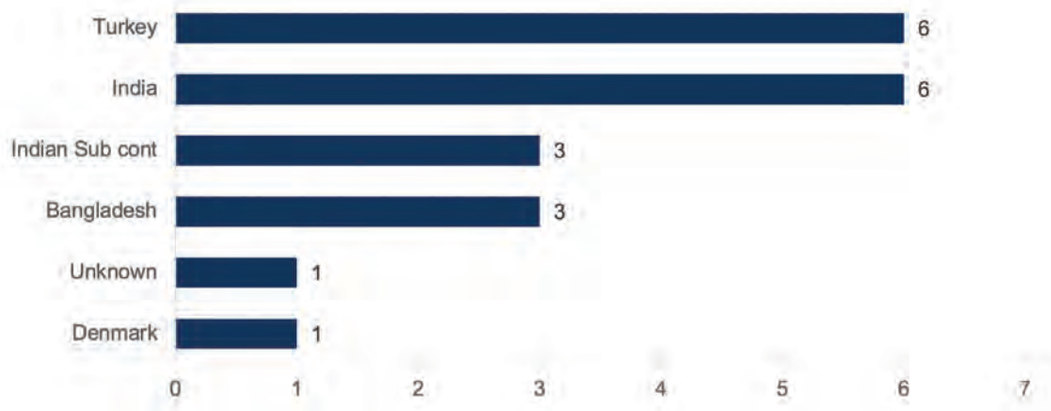
DÜNYADA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Gemi Tiplerine Göre Listelenmiştir) TEMMUZ-EYLÜL 2024

Gemi Tipi	TEMMUZ			AĞUSTOS			EYLÜL		
	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT
Aggregates	1	4,0	7.757	-	-	-	-	-	-
AHTS	1	46,0	920	-	-	-	-	-	-
Bulk	2	22,5	60.584	3	18,7	35.073	3	30,3	95.967
Cement	-	-	-	2	38,5	12.513	-	-	-
Chem & Oil	-	-	-	-	-	-	1	25,0	35.841
Container	5	32,6	65.352	2	32,5	54.269	4	31,8	78.021
Cruise	-	-	-	1	50,0	1.575	-	-	-
FPSO	-	-	-	1	50,0	356.400	-	-	-
GCargo	3	39,7	8.247	2	43,5	7.533	3	37,7	14.044
LNG	-	-	-	-	-	-	1	45,0	72.629
MPP	6	39,0	32.140	3	27,3	28.210	4	36,8	33.532
Open Hatch	-	-	-	2	28,5	52.339	-	-	-
Ore/Oil	-	-	-	1	39,0	3.280	1	44,0	3345
Pass/Car F.	1	32,0	2.235	1	37,0	1.000	-	-	-
Products	-	-	-	-	-	-	1	44,0	262
Reefer	1	40,0	14.499	2	38,0	10.944	-	-	-
Rfr Fish C.	-	-	-	1	42,0	9.587	-	-	-
Ro-Ro	1	44,0	2.868	-	-	-	-	-	-
ROV/Sub Spt	1	52,0	612	-	-	-	-	-	-
Suct. Dredger	1	51,0	787	-	-	-	-	-	-
Tanker	-	-	-	1	25,0	107.181	1	23,0	112.056
Utility	-	-	-	-	-	-	1	57,0	480
Water	1	28,0	418	-	-	-	-	-	-
Genel Toplam	**24**	**35,8**	**196.419**	**22**	**33,8**	**679.904**	**20**	**35,8**	**446.177**

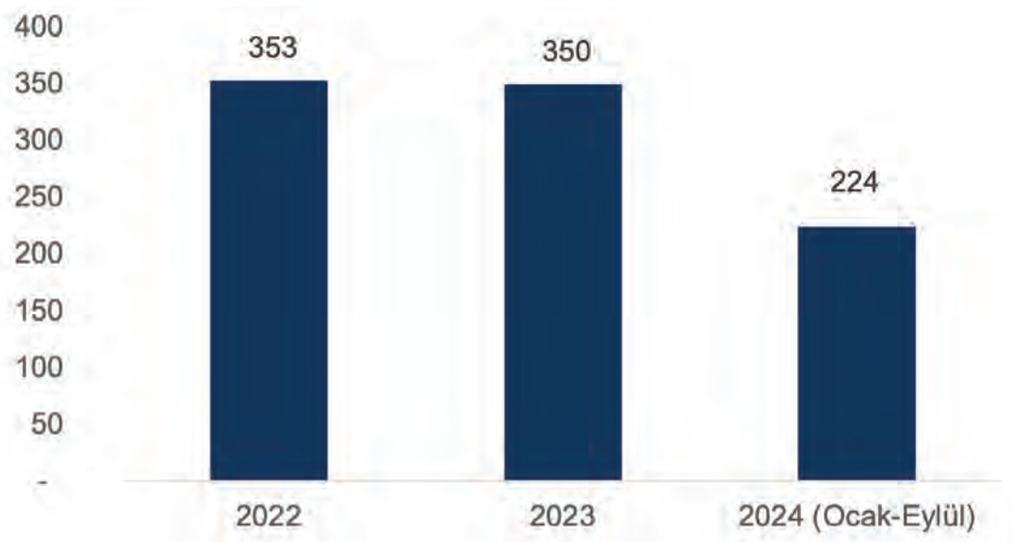
Kaynak: *Clarksons Research Services Limitet ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları*

DTO KASIM 2024 ic#.indd 125 1.11.2024 17:05

GEMİ GERİ DÖNÜŞÜMÜNDE ADET BAZINDA ÜLKELER (AĞUSTOS 2024)



DÜNYADA YILLAR İTİBARİYLE 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 HACIBEBEKOĞLU (Sektörel Araştırmalar Uzmanı)
Meryem ÇELİK (Deniz Ticareti Sorumlusu)

DTO KASIM 2024 ic#.indd 126 1.11.2024 17:05

THOR
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, Aliağa / İzmir
Tel : +90 212 438 00 39
7/24 : +90 532 710 80 03
E-mail : thor@thormarinesa.com.tr
www.thormarinesa.com.tr

SEAPOWER
Electrical Systems

POWER OF THE SEA

YALOVA
TERSANELER BÖLGESİNDE
HİZMETİNİZDEYİZ

SEAPOWER
ÜRETİM AR-GE
INOVASYON TESİSİ

mt CONVERTER
mt UPS
mt TRANSFORMER
mt CHARGER
GREEN PORT
COLDIRONING
ALTERNATIVE MARINE POWER SYSTEM (AMP)

VARIABLE FREQUENCY DRIVE (VFD)

SEAPOWER ELECTRICAL SYSTEM
seapower_electrical.systems
seapower.com.tr

SEAPOWER 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 & Seperator 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

YAF DIESEL

KEEP YOUR ENGINE RUN **UNTIL YOU STOP!**

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

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

BAKIM VE ONARIM HİZMETLERİ

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

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

BSKY
HİDROSİKLON TEKNOLOJİSİ

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

yafdiesel.com.tr
ballastwater.net

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