İMEAK
Deniz Ticaret
Odası'nın
resmi yayınıdır.

Deniz Ticareti

DERGİ KURULUŞ: 1984

NİSAN / 2025

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

BERK GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ
BERK LOJİSTİK

DENİZCİLİK 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

SOY VALVE

DÜNYANIN VANASINI ÜRETİYORUZ

Üstün Kalite, Dayanıklı ve Verimli Tasarım.

Ar-Ge Destekli Üretim, Hızlı Teslimat,
Teknik Destek.

Son Teknoloji, %100 Yerli Üretim,
Endüstriyel vanalarda kalite ve güven.

60'tan Fazla Ülkeye İhracat,
Türkiye'den dünyaya güçlü akış çözümleri.

Enerji, Petrol, Gaz, Su, Deniz Suyu ve
Kimya Sektörlerine Özel Çözümler.

Soy Valve ile kesintisiz akış,
maksimum güven!

Geniş Ürün Yelpazesi; Küresel, kelebek,
bıçaklı vanalar ve daha fazlası.

Uluslararası Standartlarda Sertifikalı
Ürünler , Kalite ve güvenceyi belgeliyoruz

+90 216 446 15 00 info@soyvalve.com @soyvalve

Evliya Çelebi Mah. Mavi Sk. No.28 P.K. 34944 Tuzla/ İSTANBUL

CRS IRCLASS KR 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

ALL YOU NEED *for* YOUR ENGINE

ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification

BTMteknik
Diesel & Gas Engines

btmteknik.com.tr

YEDEK PARÇA

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

TEKNİK SERVİS

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

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

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

MERKEZ
Aydıntepe Mh. D-100 Karayolu Cad. No:14G Tuzla - İstanbul / 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

BTMGROUP

"With a vision for sustainable growth, BTMGroup has established a strong presence in the marine and industrial sectors and aims to further expand its product and service portfolio to strengthen its market position."

+90 216 447 31 91

www.btmco.com.tr

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

DenizTicareti

Yıl 41

NİSAN 2025

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

EROL AYYILDIZ

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

"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

BASARAN shipyard

BASARAN IS THE CORPORATE SOLUTION PARTNER OF POLLUTED SEAS !

Ship Building

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

Ship Repairing

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

Marine Sub Industry

Our company manufactures all kind of Ship Equipments. (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

AUTHORIZED
DISTRIBUTOR OF
GULF MARINE
PRODUCTS

GEO

MARINE TRADE

Bunker & Marine Lubricants

Global
Excellence
Onboard

AUTHORIZED
DISTRIBUTOR OF
GULF MARINE
PRODUCTS

lubes@geomarinetrade.com
www.geomarinetrade.com

İÇİNDEKİLER

18
MECLİS
MART AYI MECLİS TOPLANTISINDA MÜSİLAJ FELAKETİ GÜNDEM OLDU

50
GÜNDEM
ULUSAL EGEMENLİĞİN ÇOCUKLARLA TAÇLANDIĞI GÜN: 23 NİSAN

14
TAMER KIRAN
ABD'NİN ÇİN YAPIMI GEMİLERE LİMAN ÜCRETİ UYGULAMA PLANINA İLİŞKİN ENDİŞELERİMİZİ ICS'E İLETTİK

52
GÜNCEL
AKDENİZ SECA BÖLGESİ % O.1KÜKÜRT ORANLI YAKIT KULLANIMI 1 MAYIS 2025'TE ZORUNLU OLUYOR

54
DOSYA
ABD'DEN YENİ GEMİ İNŞAYA TEŞVİK, ÇİN GEMİLERİNE YÜKSEK VERGİ

58
LİMANLAR
AYDIN ERDEMİR – TEKFEN HOLDİNG TOROSPORT CEYHAN & SAMSUN TÜRKLİM ESKİ YK BAŞKANI

82
BUNKER
ZEKİ TARAKÇI – SOCAR–DENİZCİLİK SATIŞ DİREKTÖRÜ

84
LOJİSTİK
SARKIN OBDAN – UTİKAD GÜMRÜK VE ANTREPO ÇALIŞMA GRUBU BAŞKANI

98
KÜLTÜR & SANAT
TÜM DETAYLARIYLA GENCON 22

100
S&P
ULUÇ KEDME – KERTE DENİZCİLİK GEMİ ALIM–SATIM BROKERLİĞİ

FAALİYET RAPORU 30
ODADAN HABERLER 34
ŞUBELERİMİZDEN 42
SEKTÖRDEN HABERLER 64
MARİNALAR 86
DTO IMO BÜLTENİ 88
DTO AB BÜLTENİ 92
GEMİ TUTULMALARI 96
YÜK İSTATİSTİKLERİ 106
ISTFIX ANALİZ 108
HURDA RAPORU 110

Because being different isn't enough—we strive to be the best.

LIBERIAN REGISTRY

THE BEST OPEN REGISTRY

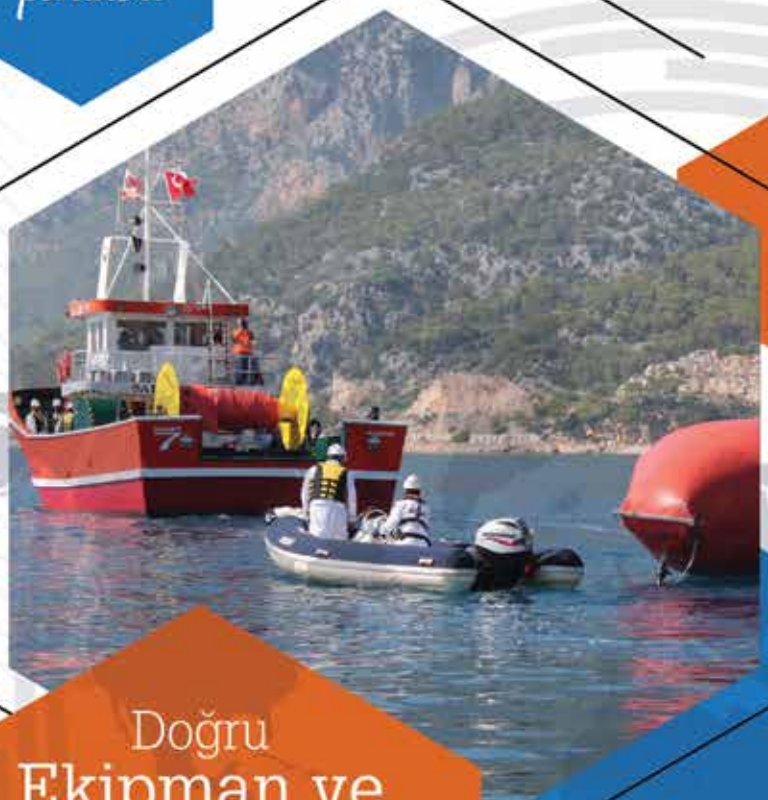
LISCR.COM

LISCR İstanbul

Varyap Meridian Business, Barbaros Mah., Mor Sumbul Sok. I Blok No. 1, Kat 3, Daire 36, Atasehir 34746
İstanbul, Türkiye | +90 (216) 606-6478 | istanbul@liscr.com

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

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

esko marine

Quality breeds trust, trust fosters growth.

ESKO Marine is growing with your trust...

WE SECURE	WE REPAIR	WE SAVE
Armed Guard Services	Shipyards (3 Continents & 10+ Countries)	Wind Propulsion Technologies
Risk Assestment and Consultancy	Emergency Repair Kits	Scrubber
Security Escort Vessels	Shipbuilding Materials	Fuel Consumption Monitoring Systems
Cyber Security		Propeller Efficiency Improvement
A.I. Collusion Avoidance Systems		

Trusted by over 150 businesses worldwide.
With our industry-leading partners all over the world, we are there for you, whenever and wherever you need us, offering solutions tailored to your every requirement.

WE MANAGE	WE INSPECT	WE SERVE
Ship Management	Robosurvey	Services in Turkish Ports
Sale & Purchase	Underwater Drones	Salvage & Towage
Ship Agency	Freelance Superintendent Services	

İstanbul
ESKO Marine
Aegean Maritime Logistics
Bestankers
ESKO Ship Management
The Maritime House, Ağaoğlu My Office Lale Sk. No:1 Kat:13 Daire:54 Ataşehir, 34746 Istanbul / Turkey

Email:
marine@eskomarine.com.tr
ops@aegean-maritime.com.tr
management@bestankers.com
shipmanagement@eskomarine.com.tr

eskomarine.com.tr
+90 (216) 688 37 56

Dubai
ESKO Ship Management and Operations LLC
Office No:10 23rd Floor The Tower Plaza Hotel & Office Tower Sheikh Zayed Road, P.O Box 5633 Dubai UAE

esko Ship Management Operations LLC
esko art
esko Exclusive Yacht Management
AEGEAN Maritime Logistics

ABD'nin Çin Yapımı Gemilere Liman Ücreti Uygulama Planına İlişkin Endişelerimizi ICS'e İlettik

TAMER KIRAN
İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı

Dünyamız sonu kestirilemeyen bir yolda hızla ilerlerken, kış aylarının karanlık günlerinin ardından güneşi daha çok hissetmeye başladığımız, insanı pozitif etkileyen bahar mevsimine ilk adımı attık. Dünya genelinde yaşanan menfi gelişmeler ve değişken koşullara rağmen umutlarımızı korumaya devam ediyoruz. Ancak küresel belirsizliği ölçen veriler ABD Başkanı Trump'ın ilk döneminden bu yana hızlı yükselişe geçerken hem küresel hem Türkiye ekonomisinde görünümü değiştirmeye aday ciddi gelişmeler yaşanıyor. Trump'ın gümrük vergilerinde ısrarlı ve ölçüsüz artırımları, arkasından misillemeleri de getirmeye başlayınca küresel büyüme konusunda tahminler aşağı yönlü revize edilmeye başladı.

Bu kargaşada denizcilik sektörümüzü olumsuz etkileyecek önemli gelişme ise ABD'nin limanlarına yanaşan Çin yapımı ya da Çin bandıralı gemilerden ücret talep etme planı oldu. ABD'nin, ülkedeki gemi inşa endüstrisini canlandırmak, Çin'in küresel denizcilik, lojistik ve gemi inşa sektöründeki hakimiyetini kırmak amacıyla bir dizi vergilendirmeyi içeren bir Başkanlık Kararnamesi çıkarma hazırlığına ilişkin gelişmeleri kaygıyla takip ediyoruz. Böyle bir kararnamenin çıkması halinde, uluslararası kurallar ve düzenlemeler ile gerçekleştirilen küresel deniz taşımacılığı ve dünya ticaretini derinden etkileyecek potansiyel riskler barındırdığı aşikardır.

Odamız adına endişelerimizi içeren bir mektubu Uluslararası Deniz Ticaret Odası'na (ICS) gönderdik, buna karşı ABD hükümeti nezdinde yapacakları girişimleri desteklediğimizi belirttik. Böylesine bir girişimin, bölgesel düzeyde benzer tedbir planlarının ortaya çıkmasına ve denizcilik alanında konvansiyonel kuralların değişikliğe uğramasına zemin hazırlayacağı unutulmaması gerekiyor. Bunun yanında küresel gemi inşasında yüzde 50'nin üzerinde paya sahip Çin'deki büyük kapasitenin doğrudan ya da dolaylı yoldan engellenmesi, küresel tedarik zincirinde baskıyı arttırarak hem arz yönlü sıkıntıları arttırma hem de ciddi bir enflasyonist etki yaratma potansiyeli barındırıyor. Ayrıca söz konusu uygulamanın devreye girmesi halinde bizzat ABD deniz taşımacılığı sistemi üzerinde yaratacağı olumsuz etkilerin de hesaba katılması gerektiğini düşünüyorum. ABD yönetiminin tüm bu olumsuzlukları dikkate alarak aklıselim ile hareket etmesini umuyoruz.

Denizcilik Genel Müdürlüğümüz, yılbaşından bu yana sektörümüzü yakından ilgilendiren bir dizi yönetmelik için çalışmalarını sürdürüyor. Bu çerçevede Deniz Acenteleri Yönetmeliği, Gemi Geri Dönüşüm Tesislerinin Yetkilendirilmesi Hakkındaki Yönetmelik, Gemi Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliği, Gemi ve Su Araçlarının İnşa, Tadilat ve Bakım Onarım Yönetmeliğini ilişkin taslaklar Odamıza ulaştı. Her birinde kapsamlı değişikliklerin yer aldığını gözlemlediğimiz yönetmelik taslaklarına ilişkin meslek komitelerimiz, üyelerimiz ve ilgili meslek örgütleriyle birlikte detaylı bir çalışma yürüttük. Bu özenli çalışma sonunda hazırladığımız görüşlerimizi İdaremize ilettik.

Ayrıca Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nin (MLC 2006) ülkemizdeki iç hukuk onay sürecine yönelik teknik çalışmalar da Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı tarafından sürdürülüyor. Çalışmanın tamamlanıp Cumhurbaşkanlığı tarafından onay sürecinin ardından Deniz İş Kanunu ve ilgili düzenlemeler de gerçekleştirilecek. Bu konuda mevzuat uyumu için ilgili kurumlarla iş birliği içerisinde Denizcilik Çalışma Sözleşmesi Uyum Komisyonu oluşturulurken, Çalışma Genel Müdürlüğü'nce, kanunun, MLC'ye uyumuna yönelik gerekli değişiklikler için bir taslak çalışma da tamamlandı. Bahse konu taslak hakkında Odamız görüşünü oluşturmak üzere başkanlığımda bir çalışma ekibi oluşturduğumuzu, bu önemli kanuna ilişkin gerekli çalışmaları yürüttüğümüzü belirtmek isterim.

Mart ayında önemli bir etkinliğimiz de Ramazan vesilesiyle düzenlediğimiz geleneksel iftarımız oldu. Camiamızla bir araya gelmenin mutluluğunu yaşadığımız bu geleneğimizi uzun yıllar aksatmadan sürdürmeyi, nice Ramazanlarda hep birlikte oruç açabilmeyi temenni ediyorum.

Türk Milleti'nin bağımsızlık iradesini ortaya koyduğu, tarihimizin önemli dönüm noktalarından birisi olan 23 Nisan'da, Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin açılışının 105. yıldönümü ile Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı'nı kutlayacağız. Kurtuluş Savaşımızın Başkomutanı, Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin ilk Başkanı Gazi Mustafa Kemal Atatürk ile tüm şehit ve gazilerimizi rahmet ve minnetle yad ediyor, çocuklarımızın bayramını kutluyorum. Kalın sağlıcakla…

ESMS|MECHANICS

Echoes Group of Companies

ESMS Mechanics

Operating as part of Echoes Holding, ESMS Mechanics provides ship maintenance, repair, spare parts supply, and comprehensive engineering services at its modern facility in the Yalova Shipyards Region.
Our facility, spanning a large area of 3000m², is equipped with a 1000m² high-capacity warehouse, offering rapid and efficient solutions to meet the needs of the maritime industry.

- Engine & Machinery Workshop
- Spare Parts Supply & Stockist
- Dry Docking Services
- Afloat & Port Repairs
- Laser Cladding
- Turbocharger Overhaul
- Overhauling & Recondition
- Ship Maintenance & Repair

www.esmarinesolutions.com

Yalova Facility: Fatih Mah. İstiklal Cad. No: 11 Tavşanlı Beldesi, Altınova
İstanbul Office: Aydıntepe Mah. Denizciler Ticaret Merk. No:126/57C Tuzla
İzmir Office: Çınarlı Mah. Ozan Abay Cad. Egeperla No: 10/163 Konak

LRQA CERTIFIED ISO 9001 | LRQA CERTIFIED ISO 45001 | LRQA CERTIFIED ISO/IEC 27001

info@esenkiyi.com.tr

ESENKIYI
SHIPYARD

Uluslararası standartlarda tersane hizmetleri ile güvenilir, uzun ömürlü çözümler sağlıyoruz.

- Havuzlama Operasyonları
- Gemi Bakımı ve Onarımı
- Sevk sistemleri Bakım ve Onarımı
- BWTS Sistemleri Kurulumu
- Ana Makine & Jeneratör & Pompa Bakımları

Ana merkez: Aydıntepe Mahallesi Güzin Sokak No: 17 B13 Blok 34947 İçmeler, Tuzla, İstanbul
Yalova : Tersaneler Bölgesi, Çavuşçiftliği Mahallesi Hakkı Kan Cad. No: 84 Altınova, Yalova
Tel : +90 (216) 494 39 69 GSM: +90 544 575 89 02 / +90 544 575 89 04

ESENKIYI SPARE PARTS

- Ana Makine & Jeneratör & Pompa ve Yedek Parçaları
- Yardımcı Makineler
- Halat & Zincir Ekipmanları
- Köprüüstü ve Acil Durum Ekipmanları

FRAMO · Cummins · CAT · SCHOTTEL · ALFA LAVAL · mtu

MAN · VOLVO PENTA · YANMAR · SCANIA · WÄRTSILÄ · RR

Hamworthy · DESMI · ABB · Schneider Electric · Atlas Copco

NORIS. · ZF · Danfoss · KANGRIM · SEAMAR WATERMAKERS

Consilium · FURUNO · VULKAN · HATLAPA MARINE EQUIPMENT · MITSUBISHI

NIGATA · Bitzer · SASAKURA ENGINEERING CO.,LTD. · DAIHATSU · ALLWEILER

MART AYI MECLİS TOPLANTISINDA MÜSİLAJ FELAKETİ GÜNDEM OLDU

6 Mart Perşembe günü yapılan İMEAK Deniz Ticaret Odası Mart Ayı Meclis Toplantısı'nda, Bandırma Onyedi Eylül Üniversitesi Öğretim Üyesi Prof. Dr. Mustafa Sarı "Müsilaj-Ağıt mı? Umut mu?" adlı bir sunum gerçekleştirdi.

KAŞİF KALKAVAN - BAŞARAN BAYRAK - FARUK MİRAS - EMİN EMİNOĞLU

İMEAK Deniz Ticaret Odası Mart Ayı Meclis Toplantısı, 6 Mart Perşembe günü aynı gün Türk Armatörler Birliği, S.S. Gemi Armatörleri Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi'nin organizatörlüğünde düzenlenecek "Geleneksel İftar Yemeği" sebebiyle Büyük Kulüp'te gerçekleştirildi.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Başaran Bayrak'ın Ramazan Ayı'nın denizcilik sektörü ve insanlık alemine hayırlar getirmesi temennisiyle açtığı toplantı, İMEAK DTO Meclis Katip Üyesi Kaşif Kalkavan'ın vefat haberlerini okuması ve merhum ve merhumelere Allah'tan rahmet, kederli ailelerine başsağlığı dilenmesiyle başladı. Okunan isimler şöyle: "Odamız üyesi Ulusoy Denizcilik AŞ ortaklarından, odamız eski meclis üyesi Mehmet Yılmaz Ulusoy'un babası Yılmaz Ulusoy; Akmar Vapur Acenteliği Denizcilik ve Ticaret A.Ş.'nin sahibi, odamız eski yönetim kurulu üyesi Necdet Aksoy'un kardeşi Neval Şeyda; Altanlar Yangın Güvenlik Sistemleri ve Gemi İnşa Bakım Onarım Tic. Ltd. Şti. Ortaklarından Çağatay Altan; odamız üyesi Soydemir Denizcilik ve Lojistik Acenteleri sahibi Osman Soydemir'in annesi Nezahat Soydemir; odamız eski üyesi Cemre Denizcilik sahibi Muhittin Öztürk vefat etmişlerdir.

Merhumlara ve merhumelere Allah'tan rahmet, kederli ailelerine odamız ve camiamız adına başsağlığı diliyoruz."

Vefat haberlerinin ardından Başaran Bayrak gündeme girmemiş olan mizan ile ilgili bilginin ek madde olarak onaylanmasını meclis üyelerinin bilgisine surdu. Mizanın gündeme alınması oy birliğiyle onaylandı. Gündemin ilk maddesi üyelerin adreslerine gönderilen 6.2.2025 tarih ve 29 sayılı toplantı zabıtlarının görüşülmesi ve onaylanmasıydı. Zabıtlar oy birliğiyle onaylandı.

Gündemin ikinci maddesi 2024 yılı kesin hesabının ve bilançonun görüşülmesi ve onaylanması hakkındaydı. İMEAK DTO Hesapları İnceleme Komisyonu Başkanı Aygün Özgen'in bilgi verdiği 2024 yılı kesin hesabı ve bilanço oy birliğiyle kabul edildi. Özgen daha sonra ek madde olarak

TAMER KIRAN

gündeme giren 2025 Ocak ayı mizanını okudu. Mizan oy birliğiyle edildi ve şubat ayı faaliyetlerinin videolu sunumuna geçildi.

TAMER KIRAN: "FAALİYETLERİMİZİ ETKİLİ VE VERİMLİ ŞEKİLDE YÜRÜTMENİN GAYRETİ İÇİNDEYİZ"

Daha sonra kürsüye gelen İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran konuşmasının başında bilanço ve kesin hesabın onaylanması nedeniyle meclis üyelerine teşekkür etti ve göreve geldikleri ilk günden itibaren kanunlar ve odaya yüklenen kamusal nitelikteki görevleri eksiksiz biçimde yerine getirirken, üyelere en iyi şekilde hizmeti vermenin ve faaliyetleri etkili ve verimli bir şekilde yürütmenin gayreti içinde olduklarını söyleyerek 2024 yılı mali performansı hakkında bir miktar daha bilgilendirme yaptı.

Tamer Kıran; gelir-gider hesabına göre 117 milyon 491 bin 332 lira gelir fazlası, dolayısıyla bir tasarruf oluştuğunu; 6 Şubat 2023 tarihinde yaşanan depremler nedeniyle Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı ile TOBB arasındaki Kalıcı Deprem Konukları Bağış Protokolü kapsamında DTO'nun taahhüdü olan 150 milyon liranın 2024'te ödendiğini; ayrıca depremde zarar gören DTO İskenderun Şubesi hizmet binasının yıkım işlemlerinin tamamlandığını ve yeni hizmet binasının inşaatı için çalışmaların hızla devam ettiğini aktardı. Kıran; cari giderler, eğitim ve sosyal alanlarda yapılan yardımlardan arta kalan tutarların, DTO varlıklarının arttırılması için de kullanıldığını; bu kapsamda üyelerin de onayıyla Zeyport Liman İştiraki'ndeki DTO'nun payını, TÜDEV'in yüzde 7 hissesiyle birlikte yüzde 58'e çıkarıldığını açıkladı. Piri Reis Üniversitesi'ne 2024 yılı bütçesinden yüzde 20 oranında yardımda bulunulduğunu; yardım talep eden diğer tüm denizcilik okullarının ihtiyaçlarının da karşılandığını belirterek bu konuda özverili ve fedakar çalışmaları nedeniyle Meclis Eğitim ve İstihdam Komisyonu'na teşekkür etti.

"ABD POLİTİKALARI BELİRSİZLİKLERİ ARTTIRIYOR VE RİSKLERİ YÜKSELTİYOR"

Dünyadaki politik ve ekonomik gelişmeleri değerlendirerek konuşmasını sürdüren Tamer Kıran, ABD'de yaklaşık 1,5 ay önce başkanlık görevine başlayan Trump'ın politikalarının artan oranda küresel eğilimleri etkilemeye başladığını, özellikle son birkaç haftada en azından ABD'de büyümeyi daha fazla destekleyeceği düşünülen politika çerçevesinden ziyade belirsizlikleri arttıran ve bu anlamda riskleri de yükselten hamlelerinin ön plana çıktığını; Ukrayna ile imzalanması beklenen anlaşmanın da şimdilik gerçekleşmemiş olmasının finansal piyasalardaki risk algısını daha fazla negatif yöne çevirdiğini, bu gelişmelerin büyüme beklentilerini de olumsuz etkilediğini kaydetti. Önümüzdeki aylarda bu belirsizliğin ve buna bağlı olarak özellikle finansal dalgalanmanın devam etmesini beklemenin çok yanlış olmayacağını ifade eden Kıran, bir şekilde politikaların şekillenmesiyle piyasalarda beklentiler ve fiyatlamaların dengelenmeye başlayacağını umduklarını söyledi.

Ülkemizdeki gelişmeleri de değerlendiren Tamer Kıran, 2024 yılı son çeyreğine ve yılın geneline ilişkin büyüme rakamlarının açıklandığını, yılın son çeyreğinde %3, tamamında ise %3.2 büyüyen ekonomimizde, en düşük sektörel büyüme oranının %0.5 ile sanayide gerçekleştiğini; sanayinin rekabet gücünde yaşadığı zorluğun büyüme rakamlarına da yansıdığının net bir şekilde görüldüğünü; genel olarak hizmet sektörlerinin ortalamanın üzerinde büyüme rakamlarıyla karşımıza çıktığını, en güçlü artışlardan birisinin inşaat sektöründe %9.3 oranıyla geldiğini kaydederek, özellikle deprem bölgesindeki inşaat ve altyapı faaliyetlerinin bu yükselişe önemli bir katkı sağladığının görüldüğünü vurguladı. Şubat ayı enflasyonunun TÜFE'de %2,27, ÜFE'de %2,12 olarak açıklandığını, böylece yıllık TÜFE'nin %39, ÜFE'nin ise %25 seviyelerine gerilediğini kaydeden Kıran, enflasyon rakamlarındaki gerilemenin memnuniyet verici olmakla

birlikte başta konut, eğitim, ulaştırma, lokanta ve otel gibi hizmet gruplarındaki yıllık artış oranının yüksek seyretmesinin enflasyon beklentilerinin beklendiği ölçüde güçlü kırılmamasının önemli nedenleri gibi göründüğünü açıkladı. Piyasalardaki beklentilere paralel olarak Merkez Bankası'nın politika faizini 250 baz puan indirerek %42,5 seviyesine çektiğini belirten Tamer Kıran, Merkez Bankasının faizleri Nisan ayı toplantısında da benzer oranda indireceği yönündeki beklentilere dikkat çekti.

JEOPOLİTİK FAKTÖRLERİN DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ

Denizcilik piyasasında genel olarak şubat ayında pozitif gelişmeler izlendiğini belirten Tamer Kıran, ocak ayında İsrail-Hamas ateşkesinin duyurulmasının ardından Kızıldeniz'deki olumsuzlukların hafiflemesine yönelik beklentilerin arttığını, taşımacılıktaki aksaklıkların 2025 yılında kademeli olarak ortadan kalkacağı varsayımıyla küresel ton-mil taşımacılığında %0,9 oranında kısıtlı büyüme beklendiğini ifade etti.

Kıran ABD'nin, Çin, Kanada ve Meksika'ya uyguladığı yeni ithalat tarifeleriyle ilgili politikaları küresel denizyolu taşımacılığının yeni odak noktası olurken, Çin'in, misilleme olarak ABD'den kömür, LNG ve ham petrol ithalatına uyguladığı ek tarifelerin gündemde yerini aldığını belirtti ve şunları söyledi: "Bu gelişmelerin, küresel denizyolu taşımacılığının %0,7'sini etkileyeceği ve doğrudan etkilerin şimdilik sınırlı olacağı hesap edilirken, son olarak Çin'in, ABD'den tavuk, buğday, mısır ve pamuk ithalatına da ek Gümrük Vergisi uygulayacağını duyurması ticaret savaşlarının denizyolu taşımacılığına etkisinin daha fazla olabileceğine işaret ediyor. Kaldı ki, özellikle Trump'ın Amerikan limanlarına gelecek, Çin'de inşa edilmiş gemilere karşı uygulayacağım dediği henüz tasarı aşamasında olan yaptırımların da devreye girmesi durumunda bambaşka bir denizcilik piyasası göreceğimizi rahatlıkla söyleyebiliriz. Ayrıca yeni ABD yönetiminin yaptırım politikaları, İran'a yaklaşımı, Rusya-Ukrayna ve İsrail-Hamas çatışmaları etrafındaki müzakereler ve Panama Kanalı'nın mülkiyeti gibi jeopolitik faktörler de uzun dönemde denizyolu taşımacılığı üzerinde önemli etkileri olabilecek konular arasında."

1 Ocak 2025 itibarıyla Türkiye'nin, en fazla filoya sahip olan ülkeler arasında 11'inci sıradaki yerini koruduğunu aktaran Tamer Kıran, filo kapasitesinin 2092 gemi ile 52 milyon DWT seviyesinde gerçekleşerek, DWT bazında toplam dünya filosunun %2,2'sini oluşturduğunu; Türkiye'de yabancı bayrak oranının %89,3 seviyesine yükseldiğini açıkladı. En fazla filoya sahip olan ülkeler arasında 10.270 gemi ve 440 milyon DWT kapasite ile Çin'in ilk sıraya yükseldiğini belirten Tamer Kıran, 5.318 gemi ve 426 milyon DWT kapasite ile Yunanistan'ın 2'inci sıraya gerilediğini söyledi. Kıran, 2024 yılında Türkiye'nin miktar olarak dış ticaret hacminin %86,1'inin denizyoluyla taşınırken, ithalat ve ihracat ayrımında bakıldığında, ihracat taşımalarının %77'sinin, ithalat taşımalarının %92,4'ünün denizyolu ile yapıldığını da sözlerine ekledi.

Şubat ayında da sektörü ilgilendiren gelişmeleri yakından takip ettiklerini belirten Tamer Kıran, bu kapsamda; ülkemizin düşük karbon ekonomisine geçişi ve iklim değişikliğiyle mücadele amacıyla hazırlanan ilk "İklim Kanunu" teklifinin, 20 Şubat'ta Türkiye Büyük Millet Meclisi'ne sunulduğunu, 27 Şubat'ta Çevre Komisyonu'nda kabul edildiğini kaydetti.

Yasa teklifinin, sera gazı emisyonlarının azaltılması, iklim değişikliğine uyum, Emisyon Ticaret Sistemi (ETS) ve karbon fiyatlandırma mekanizmalarını içerdiğini belirten Tamer Kıran, şunları söyledi: "Kanun teklifini incelediğimizde; hangi sektörlerin ETS kapsamına alınacağı net olarak belirtilmediği için denizcilik sektörünün durumunun henüz net olmadığını tespit ettik. Diğer yandan 9 Temmuz 2024 tarihinde yürürlüğe giren yasa ile 618 sayılı Limanlar Kanunu'na eklenen düzenleme, Türk limanlarına gelen veya bu limanlardan ayrılan ticari gemilerden en sera gazı emisyonları için karbon ücreti alınacağını öngörüyor. Bu ücret, AB ETS karbon fiyatlarına göre belirlenecek ve yeşil denizcilik projelerine aktarılacak. Uygulamanın detayları ise Cumhurbaşkanlığı tarafından çıkarılacak yönetmelikle düzenlenecek. Bu süreçte, İklim Kanunu teklifi ile Limanlar Kanunu arasında uyum sağlanması, yetki karmaşası yaşanmaması ve denizcilik sektörüne yönelik düzenlemelerin tutarlı bir şekilde hayata geçirilmesi büyük önem taşıyor. Kanun teklifinde tespit ettiğimiz hususlara ilişkin görüşlerimizi içeren yazımızı Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'ne, Çevre, Şehircilik ve İklim

Değişikliği Bakanlığı'na ilettik. Sektörümüz için büyük önem arz eden bu kanun ile ilgili gelişmeleri çok yakından takip ettiğimizi belirtmek isterim."

Şubat ayında Ankara'da yapılan Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (MLC) Uyum Komisyonu Toplantısı'na da katıldıklarını, Türkiye Büyük Millet Meclisi'nce, 2017 yılında onaylanan uluslararası sözleşmenin gerekli uyum yasalarının çıkartılamaması nedeniyle henüz yürürlüğe girmediğini açıklayan Kıran "İç hukukumuzda Deniz İş Kanunu'nun ilgili hükümlerinin bu çatı sözleşmeyle uyumlu hale getirilmesi gerekmektedir. Ankara'daki toplantıda, sözleşmenin yürürlüğe girmesi için gerekli olan bir yılık uyum sürecinde izlenecek yol haritası ve 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nda yapılması öngörülen değişiklikler değerlendirildi.

MLC çalışmalarını yakından takip ederek Oda olarak görüşlerimizle katkı sunmaya devam edeceğiz. Aslında çalışma sadece MLC'de yapılan değişikliklerin 854 sayılı deniz iş kanununa adaptasyonu süreciyle ilgili olarak başlatılmıştı. Fakat hem biz hem Denizcilik Sendikası 1967 yılında çıkan 854 sayılı deniz iş kanununun günümüz şartlarına göre revize edilmesi gerektiğini ısrarla dile getirdik ve Çalışma Bakanlığı'ndan aldığımız davetle de kanunun günümüz şartlarına göre revize edilmesini de içerecek şekilde genişletilmesi yönünde karar aldırmış olduk" dedi.

Kıran Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanan Deniz Acenteleri Yönetmelik taslağının, DTO'ya gönderildiğine değinerek kapsamlı değişikliklerin yer aldığını gözlemledikleri teklife ilişkin halihazırda ilgili meslek komitelerinin detaylı bir çalışma yürüttüğünü, bu çalışma sonunda hazırlanacak görüşlerin Denizcilik Genel Müdürlüğü'ne iletileceğinin altını çizdi ve şunları söyledi: "Lütfen sahada bu yönetmeliğin en üst taslak aşamasında olduğunu, taslağa ilişkin görüşlerin iletilmesi için Oda'ya gönderilmesini, Oda'nın bütün organlarıyla ve üyeleriyle, bu konuyu değerlendireceğini, gelen bütün görüşleri dikkate alacağını, ancak tabii ki bir süzgeçten geçirerek bir taslak hazırlayacağını ve bunu da çok kısa bir zamanda yapacağını üyelerimize iletin. Şu anda sadece bir taslak var. İdare bir düzenleme yapmak istiyor.

Düzenleme olmadan devam etmeye bizim evet dememiz mümkün değil. 2025 dünyasında kurallar, mevzuatlar, yaptırımlar olur. Herkes bu doğrultuda bir çerçeve çizer. Bizim Oda olarak görevimiz bu çerçeveler çizilirken sektörün sesinin mümkün olduğu kadar idareye yansıtılmasıdır."

"FUARIN BÜYÜKLÜĞÜ ÜLKEMİZİN DENİZCİLİKTEKİ BÜYÜKLÜĞÜYLE DOĞRU ORANTILI"

Tamer Kıran, İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın "Exposhipping" isim hakkı ile düzenlediği Expomaritt Exposhipping İstanbul Uluslararası Denizcilik Fuarı'nı, 18-21 Şubat tarihleri arasında rekor bir katılımla fevkalade başarıyla gerçekleştirdiklerini belirterek, fuar ile ilgili rakamları paylaştı. Kıran'ın paylaştığı rakamlara göre ziyaretçi sayısı 9029 (bir önceki fuarda 5522), uluslararası ziyaretçi sayısı 1170 (bir önceki fuarda 687), ziyaret eden ülke sayısı 83 (bir önceki fuarda 70), katılımcı, ziyaretçi ve toplam sektör profesyoneli 14 bin 252 (bir önceki fuarda 8.862) oldu. Uluslararası ziyaretçilerin %18 Ruslar, %9 Çin, %9 Almanya, %9 Birleşik Arap Emirlikleri, %9 Hollanda, %54 diğerleri şeklinde oldu.

Fuar yapmanın bir ekosisteme dayandığını, bir ülkenin denizcilik dünyası ne kadar güçlüyse fuarın da o kadar kuvvetli olduğunu vurgulayan Kıran; Posidonia, SMM Hamburg, Norveç NorShipping gibi önemli fuarları örnek göstererek bu fuarların başarısının o ülkelerdeki denizcilik ekosisteminin gücünden kaynaklandığını açıkladı ve şöyle devam etti: "Fuarın büyüklüğünü ülkemizin denizciliğindeki büyüklükle doğru orantılı olarak görmeniz lazım. Bugün taşımacılarınızın dünyanın dört bir tarafında tersanelerde siparişleri, alımları, satın almaları olsa; tersaneler 2032 yılına kadar dolu olsa yabancı ilgisi elbette daha çok artar. Ancak her seferinde bir önceki yıla göre daha iyiye gittiğini rahatlıkla söyleyebiliriz."

Fuara dair iki hususun eleştirildiğini; bunlardan ilkinin yer konusu olduğunu, denizcilik sektörünün Tuzla-Yalova Bölgesi'nde konuşlanması nedeniyle fuarın Yeşilköy'de yapılmasının eleştirildiğini, ama Anadolu Yakası'nda bir fuar merkezi bulunmadığını; Anadolu Yakası'nda bu büyüklükte bir fuarın düzenlenebileceği bir fuar merkezi inşa edilmesi durumunda

seve seve orayı tercih edeceklerini söyledi. Eleştirilen ikinci konu olan fuarın zamanlaması meselesine ise Tamer Kıran şöyle cevap verdi: "Biliyorsunuz, daha önceki fuarı ekim ayında yapmıştık. Bu kez Boat Show ile aynı tarihlerde düzenlenmenin bir sinerji yaratacağını, bir fuarı ziyarete gelenin diğerine de uğrayacağını düşündük. Neticesinde ziyaretçi sayısına da bunun yansıdığını memnuniyetle görüyoruz."

"BODRUM BOAT SHOW'A DESTEĞİNİZİ BEKLİYORUZ"

Bu yıl bir önemli fuarı da ilk kez ekim ayında Bodrum'da gerçekleştireceklerini, Muğla Büyükşehir Belediyesi iş birliğiyle Uluslararası Bodrum Boat Show'un ilkinin 15 – 19 Ekim 2025 tarihleri arasında Bodrum Limanı'nda düzenleneceğini belirten Tamer Kıran, yurt içinden ilgili tüm firmaları bu önemli fuara destek vererek yer almaya davet etti.

Tamer Kıran 8 Mart Dünya Kadınlar Günü vesilesiyle denizcilik sektörü başta olmak üzere tüm çalışan kadınların Kadınlar Gününü kutlayarak "Ülkemizde kadınların eğitim oranının hızla yükselmesinden büyük mutluluk duyuyoruz. Kadınların istihdama dahil olmadığı toplumların modern ve refah bir toplum olmaları mümkün değildir. Son yıllarda emek yoğun bir meslek olan denizcilik mesleğinde de çalışan kadın sayısının artışını fevkalade sevindirici bir gelişme olarak değerlendiriyorum" dedi. 18 Mart'ta, Çanakkale Zaferi'nin 110. yıldönümüne erişileceğini belirten Tamer Kıran, başta Gazi Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere vatanımız için canını feda eden aziz şehitlerimizi rahmet ve minnetle andı.

Ramazan ayına ulaşmanın sevincini yaşandığı mart ayında 26 Mart akşamı mübarek Kadir gecesinin idrak edileceğini, hemen ardından 30 Mart'ta Ramazan Bayramı'nın kutlanacağını belirten Tamer Kıran, mübarek günler, Kadir Gecesi ve bayramın kalplere huzur, işlere bereket, ailemiz, ülkemiz ve İslâm âlemine hayırlar getirmesini temenni etti.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran konuşmasının sonunda Türk Deniz Eğitim Vakfı'nın (TÜDEV) seçimli olağan genel kurulunun, 10 Nisan Perşembe günü saat 10.30'da akabinde Nisan ayı Meclis toplantısının saat 14.00'de Tuzla'daki eski adıyla TÜDEV Deniz Eğitim Merkezi, şimdiki PRÜ İngilizce Hazırlık Okulu Konferans Salonu'nda yapılacağını belirterek, Meclis üyelerini her iki toplantıya da katılmaya davet etti.

MUSTAFA SARI: "MÜSİLAJIN YÜZEYE ÇIKAN MİKTARI TOPLAMIN BİNDE BİRİ BİLE DEĞİL"

Tamer Kıran'ın ardından Bandırma Onyedi Eylül Üniversitesi Öğretim Üyesi Prof. Dr. Mustafa Sarı "Müsilaj-Ağıt mı? Umut mu?" adlı sunumunu gerçekleştirdi. Sarı konuşmasına müsilajın ne olduğunu ve nasıl oluştuğunu açıklayarak başladı ve şunları söyledi: "Müsilaj canlı bir şey değil. Denizde oksijen üreten mikroskobik, minik bitkiler var. Biz bunlara fitoplankton ya da alg diyoruz.

Denizdeki çevresel şartlar bozulduğunda, özellikle de azot-fosfor dengesi bozulduğunda oksijen üreterek fayda sağlayan plankton grubu o kadar hızlı çoğalıyor ki, birim hacmi onlu rakamlarda olması gerekirken milyonlu rakamlara ulaşıyor. Sayı o kadar çok çoğaldığında stres şartları bozuluyor ve bir salgı bırakıyor deniz suyunun içine.

İşte müsilaj dediğimiz olay bu. Bu salgı kompleks şekerlerden oluşuyor. Bu sakalitler, denizin altında binlerce kilometre uzanan labirentlere dönüşüyor. Ve bu şekilde uzayıp gidiyor." Müsilajın genellikle deniz yüzeyine çıktığında tedirginlik yarattığını, oysa yüzeye çıkan miktarın toplamın binde biri bile olmadığını belirten Sarı konuşmasına biri 4 Mayıs 2021'de, diğeri 12 Ocak 2025'te Büyükada'nın yakınlarında, aynı bölgede ve su altında çekilmiş iki videoyu karşılaştırarak devam etti. Yakın tarihli videoda müsilaj 3-4 metrede küçük parçacıklar halinde, 10 metreyi aştıktan sonra ince şeritler halinde, 20 metrede yoğun bulut kümeleri halinde görünüyordu. 30 metre derinliğin altında ise kayboldu. Sarı bunun sebebinin müsilajın yüzeyle 30 metre derinlik arasında oluşması olarak açıkladı.

MUSTAFA SARI

"ÜÇ TETİKLEYİCİ BİR ARAYA GELDİĞİNDE MÜSİLAJ FELAKET BOYUTUNA ULAŞIR"

Sarı, müsilaj oluşumunda buzulların erimesinden çölden kalkan tozlara ve yağmurlara kadar birçok unsurun etkili olabileceğini, ama müsilajı tetikleyen asıl unsurların üç tane olduğunu ve üçünün bir arada bulunmasının müsilajı felaket boyutuna çıkardığını söyledi. Prof. Sarı bu üç tetikleyiciyi şöyle sıraladı: "Deniz yüzeyi sıcaklığı ortalamadan yüksek olacak. Deniz şartları durağan olacak; yani diple yüzey arasındaki karışıklık az olacak. Üçüncü de besin elementleri, yani azot ve fosfor yüksek olacak. Bu üçü bir araya geldiğinde müsilaj felaket boyutuna ulaşır."

Mustafa Sarı şu anda Marmara Denizi'nde deniz yüzeyi sıcaklığının 2 ila 2,5 derece sapma gösterdiğini, tüm dünya denizlerinde sıcaklık sapmaları yaşanırken Marmara Denizi'nde bunun daha çok hissedildiğini; 7,5-8 derece olması gereken deniz suyu yüzey sıcaklığının 9,5-10 derece civarında olduğunu ve sıcaklığın artmaya devam edeceğini vurguladı.

Deniz şartlarındaki durağanlık faktörünü izah ederken Marmara Denizi'ni doğuştan astımlı doğmuş bir çocuğa benzeten Sarı, Marmara Denizi'nin İstanbul Boğazı ve Çanakkale Boğazı ile büyük denizlere bağlı olduğunu belirtti ve şöyle devam etti: "Karadeniz'in suları az tuzlu. Bu yüzden hafif, ama çevresinde çok akarsu olduğu için besince bol. Akdeniz'in

suları çok tuzlu. Oksijence zengin, ama etrafında az akarsu olduğu için organik madde yükü az. Dolayısıyla yoğunlukları, sıcaklıkları, tuzluluk oranları farklı. İki su kütlesi Marmara Denizi üstünden birbiriyle buluşuyor. Yüzeyde Karadeniz'in suları İstanbul Boğazı'na geliyor ve Akdeniz'e doğru akıyor. Altta Akdeniz'in suları Karadeniz'e doğru akıyor. Ve iki tabakayı birbirinden ayıran bir geçiş tabakası var. Dalgıçlar kristal tabaka der, balıkçılar kanal suyu der. İşte o geçiş tabakası, dip ve yüzey arasındaki karşımı engelliyor. Yani dikey karışımlar az Marmara Denizi'nde. Biz normal denizlere yapmamamız gereken ne kadar kötülük varsa hepsini Marmara Denizi'ne yapıyoruz. Adeta astımlı çocuğu sanayide talaşın içinde işe gönderiyoruz. Az önceki videoda 30 metrenin altında görmediğimiz müsilajın nedeni bu geçiş tabakasının altındaki Akdeniz suyu. Marmara'nın altı komple Akdeniz suyu ve sıcaklık neredeyse yıl boyunca sabit, 14 ila 16 derece. Ama yüzey, Karadeniz suyunun etkisinde. Bu da mükemmel bir ortam oluşturuyor, Marmara Denizi'ni müsilaj için biçilmiş kaftan haline getiriyor."

"ATIK ARITMA TESİSLERİNİN ARKASINDA BYPASS BORUSU VAR"

Prof. Dr. Mustafa Sarı kirlilik unsuruna sıra geldiğinde Marmara Denizi'ni çevreleyen yedi ilin belediye, devlet ve sektör yetkilileriyle sık sık görüşmesine karşın kimsenin sorumluluğu üstlenmediğinden yakındı. Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı'nın hazırladığı bir grafiği paylaşarak Marmara Denizi çevresindeki illerde yaşayan 25 milyona yakın nüfusun evsel atıklarının 2021'de yüzde 51 civarında arıtıldığını; müsilaj felaketiyle birlikte eylem planları ve yasal düzenlemeler yapıldığını, bilim kurulları oluşturulduğunu, buna karşın 2024 yılında evsel atık arıtma oranının sadece yüzde 0.17'lik ilerlemeyle yüzde 51.7'ye geldiğini ifade etti. Sarı "Atık arıtma tesisi var, ama arka tarafta da bypass borusu var. Ben dalgıcım, dalıyorum, her daldığım yerden atık borusu çıkıyor karşıma. Püfür püfür denize püskürtüyorlar. Şu anda evsel atıklarda Marmara Denizi'nin çevresindeki her iki kişiden birinin atığını

ancak arıtıyoruz. Oysa ileri biyolojik arıtma yapmamız gerekiyor" dedi.

Marmara Denizi'ndeki şu anda toplam azot yükünün yarısının sanayiden, yarısının evsel atıklardan kaynaklandığını; Marmara Denizi'nin çevresindeki 200'den fazla akarsuyun artık birer zehir kanalına dönüştüğünü söyleyen Sarı, fosfor yükünde de durumun farklı olmadığını belirterek, Bursa'da Uludağ'ın eteklerindeki Nilüfer Çayı'ndan örnek verdi. Bursa'nın güneyinden kente girerken son derece temiz olan çayın, şehir merkezinde yaklaşık 30 kilometrelik bir tur attıktan sonra şehirden çıktığında ölçümler yapıldığında 3 birim suyun 2 biriminin tamamen atık, 1 biriminin sadece sudan ibaret olduğunun altını çizdi.

Marmara Denizi'nde sürekli dalışlar gerçekleştiren Mustafa Sarı, müsilajda gelinen son durumu şu sözlerle açıkladı: "23 Ekim 2024'te Erdek Körfezi'nde yeni müsilaj oluşumu tespit ettim.

6 Kasım'da Tekirdağ açıklarından Çanakkale Boğazı'nın girişine kadar yayıldığını gördük. 13 Kasım'da İstanbul'a kadar dayandı. 20 Kasım'da Gemlik Körfezi'ni, 5 Aralık'ta İznik Körfezi kapladı. 23 Aralık'ta Çanakkale Boğazı'nın ilk 8 metrelik kısım tamamen müsilajdı. 4 Ocak'ta Kuzey Ege'ye, Bozcaada ve Gökçeada çevresine ulaştı. 2 Şubat itibarıyla Kuzey Ege'nin akvaryumu diye tabir ettiğimiz Saroz Körfez'i müsilajla kaplanmış durumdaydı. Peki bu sene yüzeye çıkar mı çıkmaz mı? Bu soru o kadar gereksiz bir soru ki… Yüzeye çıksa ne olacak, çıkmasa ne olacak?"

"BALIKÇILIK VE TURİZM SEKTÖRLERİ MÜSİLAJ YÜZÜNDEN CİDDİ EKONOMİK KAYIPLAR YAŞIYOR"

Müsilajın ekolojik ve ekonomik etkilerinin bulunduğunu aktaran Prof. Sarı, ekonomik tarafının iyi bilindiğini ama ekolojik tarafıyla ilgilenilmediğine dikkat çekti. Müsilajın günde 10 litreden fazla oksijen üreterek biyolojik çeşitliliğe büyük katkıda bulunan deniz çayırları; deniz suyunu filtre ederek atıkları temizleyen, ancak 2021'de kıyıdan itibaren 30 metreye kadar öldüğü görülen sünger toplulukları; Akdeniz'de yok olan, artık sadece Marmara Denizi'nde bulunan, ama yüzde 30 civarında kayba uğrayan pinalar ve mercanlar dahil birçok türe zarar verdiğini açıkladı. Balıkçılık ve turizm sektörlerinin müsilaj yüzünden ciddi anlamda ekonomik kayıplar yaşadığını sözlerine ekledi. Mustafa Sarı çarenin üç tetikleyiciden birini mutlaka devre dışı bırakmak olduğunu; ancak deniz suyunu soğutma ya da Marmara Denizi'nin yapısını değiştirme şansımız olmadığına göre elimizde kalan tek seçeneğin kirlilik yükünü azaltmak olduğunu vurgulayarak, "Müsilajsız Marmara istiyorsak, deniz kirletmeyeceğiz. Ama bunu hepimiz

yapacağız. Küçücük teknesindeki insan da dikkat edecek; denizcilik sektörü de, organize sanayi de, evsel arıtma da tedbir alacak" dedi.

Sarı, Marmara Denizi'ndeki kirliliği azaltmak ve deniz ekosistemini korumak amacıyla 2021'de hazırlanan Marmara Denizi Eylem Planı'ndaki gerçekleştirilmesi planlanan 22 eylemden 19 tanesinin yüzde yüz oranında başarıldığını, üç eylemde başarısız olunduğunu, ama o üç maddeden birinin zaten Marmara Denizi'nin kirlilik yükünü azaltmak olduğunu açıkladı. Prof. Dr. Mustafa Sarı müsilaj felaketini bertaraf etmek için atılması gereken adımları sıralayarak konuşmasını sonlandırdı: "Biyolojik ileri arıtmadan vazgeçtik. Bu belediyenin sorumluluğunda mı, merkezi yönetiminin sorumluluğunda mı? Denetimi sen mi yapacaksın, ben mi yapacağım? Bunu bırakacağız. Marmara Denizi bugün bu haldeyse hepimiz suçluyuz.

Akarsuları zehir kanalına dönüştüren sanayi atıklarını göstermelik olarak değil, gerçek anlamda denetlememiz lazım. Çalışmayan arıtma tesislerini çalışır hale getirmeliyiz. Ulusal düzeyde bir katılıma ihtiyacımız var. Bireysel olarak hepimiz denize yardım edebiliriz. Lavabomuzdan döktüğümüz bir litre atık yağ, bir milyon litre deniz suyunu kirletiyor. Bir litre çamaşır suyu, bir milyon litre deniz suyunu kirletiyor. Hepimiz bu kimyasalları azaltabiliriz. Ve tabii ki turizme, denizcilik sektörüne ve balıkçılara yönelik müsilaj zararını içeren bir sigorta sistemine ihtiyacımız var. Aynen doğal afet sigortası gibi bir sigorta sistemi olması gerekiyor."

SORU-CEVAP BÖLÜMÜ YOĞUN GEÇTİ

Oldukça yoğun geçen soru-cevap bölümünde ilk olarak İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgit şu soruyu sordu: "Yakın zamanda Çevre Bakanlığı'nda bir toplantıya katıldık. Bakan yardımcısı atık tesisleri konusunda bilgilendirme yaparken İBB'nin bakanlığa bir dosya sunduğunu, İstanbul'un atıklarının Karadeniz'e gönderilmesi projesinin yer aldığını açıkladı. Böyle bir yöntem doğru mu? Bilimsel açıklaması

var mı?" Prof. Dr. Mustafa Sarı soruya cevaben Marmara Denizi çevresindeki illerin fiziksel arıtma ve ileri biyolojik arıtma tesislerinin oranlarını gösteren grafiği yeniden açtı ve İstanbul'da atıkların yüzde 53'ünün hala arıtılmadığını gösterdi. Sarı atık arıtma tesisleri tamamlanıncaya kadar akademisyenlerin Karadeniz'in 200 metrenin altında oksijen bulunmadığı da dikkate alınarak İstanbul'un atıklarını alt akıntıya verilerek Karadeniz'e nakledilmesi önerisini getirdiğini ve yöneticiler değişse de bu yöntemin uygulanmaya devam edildiğini belirtti. Ancak alttan verilen atıkların yüzde 20'sinin Boğaz'dan çıkmadan geri geldiğini, bir kısmının Karadeniz'de yüzeye çıktığını ve tekrar akıntıyla geri döndüğünü açıklayarak bunun kabul edilemez bir yöntem olduğunu, ne olursa olsun en kısa sürede ileri biyolojik arıtma yöntemine geçilmesi gerektiğini vurguladı.

YUNUS CAN: "ATIKLARIN TAHLİYESİ DE TEMİZLİĞİ DE İDARİ YAPININ SORUMLULUĞUNDADIR"

İMEAK DTO Meclis Üyesi Yunus Can söz alarak sorunun temelini ülke nüfusunun yüzde 30'a yakın bölümünün Marmara Denizi çevresindeki illerde yaşamasına ve bu çevrenin de toplam alanın yaklaşık yüzde 10'unu oluşturmasına, yani hem alanın dar hem de nüfusun yoğun olmasına dayandırdı. Atıkların Marmara Denizi'ne deşarj edilmesinin bu sonucu kaçınılmaz biçimde getirdiğini, ancak sorunu çözmek için ülkenin ciddi boyutta yapılanması, eğitim ve sanayi hamlesinin Anadolu'ya doğru yayılması gerektiğini, bireysel çabalarla bir yere varılamayacağını, atıkların tahliyesinin de temizliğinin de idari yapının sorumluluğunda olduğunu söyledi.

SİNA ŞEN: "BEN ÖLÜYORUM DİYE FERYAT EDEN MARMARA DENİZİ'NE HEP BERABER OMUZ VERMELİYİZ"

İMEAK DTO Meclis Üyesi Sina Şen ise İstanbul'un dokuz adasında kış aylarında yaklaşık 16 bin olan nüfusunun yaz aylarında 100 bine yaklaştığını, buna karşın kanalizasyon sisteminin 10 metre kıyıdan değil de 300 metre açığından fosseptiğin denize akıtmaktan ibaret olduğunu söyleyerek, "Müsilajın en önemli sebebi kirlilik. Ama adalarda uzun yıllardır hangi belediye gelirse gelsin biyolojik arıtmayı aklına getirmedi ve getirmemekte de ısrar ediyor.

Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı diyor ki; ben otoriteyim, size talimatları veriyorum, yapacaksınız. Marmara Denizi'nin etrafındaki belediyeler şimdiye kadar taleplerin ancak binde 7'sini gerçekleştirmiş. Artık mesele o yapmış bu yapmış değil, Marmara Denizi SOS veriyor.

Ben ölüyorum diyor. Dolayısıyla burada bütün STK'lar, odalar ben ölüyorum

diye feryat eden Marmara Denizi'ne hep beraber omuz vermeli. Bizler de proje üretip bakanlıklara götürmeliyiz. Ayrıca idareler önemli ama akademisyen olarak sizlere çok daha fazla söz düşüyor. Çünkü idareler sizlerden aldıkları raporlara göre hareket ediyor. Akademisyenler atıkların İstanbul'un altından geçen kanallara verilmeyeceğini, bunun önlenemez bir çöküşün başlangıcı değil neredeyse sonu olduğunu yetkili mercilere ifade etmeli" dedi. Prof. Dr. Sarı 2021 yılında oluşturulan Müsilaj Bilim Kurulu'nda kendisi dahil 22 akademisyenin her türlü bilgiyi rapor ettiğini ve yetkililere ulaştırdığını, ulaştırmaya devam ettiğini, artık işin uygulamada olduğunu, bilim insanlarının üstlerine düşeni yaptığını belirtti.

Bodrum'da dalış merkezi işlettiğini söyleyen İMEAK DTO Üyesi Kenan Doğan ise Bodrum'da da suda asılı salya benzeri yapıdaki müsilaj oluşumuna rastladıklarını, Bodrum'da önemli ekonomik değeri olan süngerlerde de çürümeler başladığını, konunun uzmanlarıyla sık sık istişare ederek görüşlerini başvurduklarını ve neler yapabileceklerini öğrendiklerini açıkladı.

MURAT KUL: "MÜSİLAJDAN EN ÇOK MAĞDUR OLANLARIN BAŞINDA BALIKÇILAR GELİYOR"

01 No'lu Balıkçılık Faaliyetleri Komitesi Başkanı Murat Kul müsilajdan en çok mağdur olanların başında balıkçıların geldiğini vurgulayarak "Ben sahada olan biriyim. Aşağı yukarı aydır Marmara Denizi'nde çalışıyor ve müsilajla mücadele ediyoruz. Kar yağdıktan sonra biraz dibe çöktü, ama 30 metreden 50-60 metreye kadar karşılaşıyoruz.

Akıntı ile beraber yer değiştiriyor. Bir gün olmayan yerde ikinci gün karşılaştığımız oluyor. Bir anda çok hızlı gelip gidiyor. Derin deşarjdan bahsedildi. Bunu Marmara Denizi'nde asla uygulayamazsınız. Çünkü orada akıntı yok. Müsilaj ağların içine giriyor, balık git gide azalıyor. Balıkçılar hep suçlandı ama bizim etkimiz belki yüzde beştir. Biz balıkçılar elimizi taşın altına koyuyoruz. En çok biz sahip çıkıyoruz denizlerimize. Oysa insanlar çok duyarsız. Oksijen tüpüne, mazgallara, her türlü plastiğe, zincirlere bile rastlıyoruz denizde" dedi.

MUSTAFA SARI: "KİRLİLİK YÜKÜ AZALMADIĞI SÜRECE MÜSİLAJ RİSKİ HEP OLACAK"

İMEAK DTO Bodrum Şubesi Meclis Başkanı Uğur Soyken iki soru yöneltti: Oluşan müsilaj mevcut şartlar değiştiğinde yok mu oluyor, yoksa sadece yer mi değiştiriyor? Bugün tüm şartlar düzelirse, Marmara Denizi'nin eski haline dönme olasılığı var mı? Prof. Dr. Sarı 2021'de oluşturulan bilim kurulunda bir simülasyon yapıldığını, ve bu simülasyona göre Marmara Denizi'nin atık yükünün yüzde 60 azaltılması halinde beş yıl içinde oksijen seviyesi bakımından müsilaj öncesi döneme dönüldüğünü, ekosistemin canlı olduğunu açıkladı. Sarı müsilajın nasıl ortadan kalkacağı sorusunu da şöyle cevapladı: "Müsilaj üç tetikleyiciden birisi devrede olduğu sürece devam eder. Mesela 2021 yılında, nisan ayında gördük müsilajın yüzeye çıktığını. Oysa 2020 yılının ekim ayında oluştu müsilaj. Niye nisanda gördük? Su çok ısındı. Su ısınınca üretim çok arttı. Köpük yapıcı alglar çoğaldı. Belediyeler yüzeydeki müsilajı can havliyle vidanjörlerle topladı. Aslında topladığı sabun köpüğüydü.

Müsilajı toplayamazsınız. 13 Ağustos'ta yüzeyde müsilaj görünmez hale geldi, belediyeler müsilaj mücadelesi başarıya ulaştı dedi. Gerçekte ise su çok ısındığı için alglar o kadar çoğaldı ki kirlilikle gelen besini bile tükettiler. O zaman üretim durdu. Ama yüzeyde durdu, dipte devam etti. Üretim hala devam ediyor. Yazın sıcaklar yükselince yüzeyde göremeyeceğiz, ama sonbaharda havaların soğumasıyla yüzeye çıkacaklar. Sonbaharda Karadeniz'den gelen su minimuma iniyor. Dolayısıyla durağanlık artıyor. Kirlilik yükü azalmadığı sürece sonbaharda ekim, kasım ayı gibi müsilaj riski hep olacak". İMEAK DTO Meclis Üyesi Metin Düzgit İstanbul'da ileri biyolojik arıtma tesisi yapılması için ne kadar bir bütçe gerektiğini, ayrıca müsilajı engelleyecek inorganik ya da organik bir madde ekseninde bilimsel çalışmalar yürütülüp yürütülmediğini sordu.

RECEP DÜZGİT

Prof. Dr. Sarı bu tür bilimsel çalışmaların yapıldığını, ancak gerçekleştirilmesinin bilimsel çerçevede mümkün olmadığını veriler ve rakamlarla izah etti ve önleyici tedbirin kirliliği ortadan kaldıramayacağını söyledi. İkinci soruya cevaben de Bilim Kurulu'nun hesaplamalarına göre ileri biyolojik arıtma tesisinin maliyetinin 300 kilometrelik çift şeritli yol kadar olduğunu belirterek istenildiği takdirde bu işe kolayca bütçe ayrılabileceğinin altını çizdi: "İki sosyal tesis, üç çocuk parkı eksik olsun. Bir tane 300 kilometrelik yolumuz eksik olsun. Türkiye Cumhuriyeti devleti yedi tane ilin atıklarını arıtmaktan aciz değildir. Arıtabilir. Sadece buna inanmak ve yola koyulmak gerekiyor. Onun için de hepinizin kıymetli desteğine ihtiyaç var."

RECEP DÜZGİT: "İSTANBUL'DA İLERİ BİYOLOJİK ARITMA TESİSİ YAPILMASI ÖNCELİKLİ MESELEMİZ OLMALI"

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgit müsilaj konusunda şu yorumda bulundu: "Partilerden bağımsız olarak konuşuyorum, ama belediyecilik farklı bir yola doğru gidiyor. Süt yardımı, emekliye maaş yardımı gibi… 50 tane deniz taksisi yapıldı. 45 tanesi Haliç'te sürekli bağlı duruyor.

Oysa İstanbul'da ileri biyolojik arıtma gibi işlerin yapmak öncelikli olmalı. Altyapı yatırımları yapılmıyor, yolların tamamı delik deşik. Hükümet de üstüne düşeni

ÜNAL BAYLAN

CİHAN ERGENÇ

SEMİH DİNÇEL

yapmıyor. Her şeyde yetkisi var. Dolayısıyla artık bütçelerin ihtiyaç doğrultusunda belli bir oranının ayrılmasının zorunlu tutulması lazım belki de. Toplumun keyfine bırakırsak bu işler asla olmaz. Bilinçlendirmemiz lazım herkesi. Zamanı gelmiş geçiyor."

Daha sonra Semih Dinçel, pandemi yaşandığı dönemde müsilaj durumuyla ilgili bir veri olup olmadığını sordu. Prof. Dr. Sarı oradaki durumun tamamen sirkülasyonla ilgili olduğunu söyleyerek atık miktarında büyük bir değişimin yaşanmadığını belirtti. Meclis Başkanı Başaran Bayrak "Müsilaj organik bir madde olduğuna göre ekonomik bir değeri var mıdır? Bir işlemden geçirilerek gübre yapılması gibi mesela?" sorusunu yöneltti. Prof. Dr. Sarı şu yanıtı verdi: "2021 yılında Bilim Kurulu'na yüzden fazla bu tür başvuru oldu. Güzellik kreminden gübreye, pillerde iletken olarak kullanmaktan deterjana dönüştürmeye kadar çok enteresan fikirler vardı. Olabilir, ama sürdürülebilir bir ürün değil. Biz müsilajı ortadan kaldırmak istiyoruz. Dolayısıyla ekonomiye kazandıralım dediğimiz anda, bundan rant sağlayanlar karşı çıkar. Onun için biz bu tarafta değiliz."

Kaptan Saim Oğuzülgen, Marmara Denizi'ne Avrupa'dan, Tuna ve Dinyeper nehirlerinin arıtılmış ya da arıtılmamış sularının indiğini, bu nehirlerin taşıdığı kirlilik miktarı konusunda bir veri olup olmadığını sordu. Prof. Dr. Sarı 1970-1995 arasında Karadeniz'in kirliliğinde Tuna Nehri'nin payının %70, Marmara Denizi'ndeki payının da yüzde 35'in üzerinde olduğunu; 1990'dan sonraki yıllarda bu durumun giderek azaldığını, 2023 yılındaki yayınlara bakıldığında Marmara Denizi'ndeki Karadeniz'in kirlilik payı %15'in üzerinde olmadığını; ama Marmara Denizi'nden kuzeye doğru akan müsilajın önümüzdeki yıllarda uluslararası sorunlara neden olabileceğini; müsilaj bizden kaynaklandığı için sorun teşkil edebileceğini ve bunun göz ardı edilmemesi gerektiğini açıkladı.

ÜNAL BAYLAN: "MEVZUAT ÇALIŞMALARINI SİZLERLE GÖRÜŞEREK İSTİŞARE EDİYORUZ"

"Müsilaj-Ağıt mı? Umut mu?" konulu sunumun soru-cevap bölümünün sona ermesinden sonra, UAB Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan kürsüye gelerek kısa bir konuşma yaptı: "Hep birlikte sektörümüzü geliştirmek için çalışıyoruz. Son günlerde yoğun mevzuat çalışmalarımız var. Bunların birçoğunu sizlerle görüşerek istişare ediyoruz. Malumunuz Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Yönetmeliği yayınlandı.

Bir ay içinde harekete geçeceğiz. Gündemimizde acente yönetmeliğimiz var. Ocak ayında yabancı bayraklı gemilerle alakalı bir sigorta konusu vardı. Şükürler olsun ki sektörümüzde verdiği güçlü destekle ciddi anlamda bu problemleri çözdük. Şu an için ülkemizin karasularında zarar verebilecek, acil müdahalesi yapılacak bir gemiyle alakalı durumu düzelttiğimizi düşünüyoruz. Hepinize teşekkür ediyorum. Ramazan'ınız hayırlı uğurlu olsun."

CİHAN ERGENÇ: "EN DEĞERLİ ŞEY BİLGİ"

İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak şube başkanları, meslek komite başkanları ve meclis üyelerinin sektörel görüş ve önerileri maddesine geçtiğinde Türk Armatörler Birliği Yönetim Kurulu Başkanlığı'na yeniden seçilen Cihan Ergenç'i tebrik etti ve kürsüye davet etti.

Birlik ve beraberliğe inanarak yollarına devam ettiklerini, Armatörler Birliği'ni bir yere getirdik, güzel projelerle daha da ileriye taşıyacaklarını ifade eden Ergenç, son günlerde dünyada ciddi değişimler yaşandığını ve bunları dikkatle takip ettiklerini söyleyerek konuşmasını şöyle sürdürdü: "Bilgi en değerli şey. DTO ve Armatörler Birliği olarak her zaman savunma sanayine özel destek veriyoruz.

Denizcilikte, gemi inşaata, ulaştırmada know-how'a ihtiyacımız var. Uluslararası rekabet koşullarına göre oynamak mecburiyetindeyiz. Bunun başka bir yolu yok. Yani eğer biz bu know-how'ı bitirirsek aynı Marmara gibi oluruz. Geri gelmek hayal gibi olur. Bu bilgiyi kaçırmamamız lazım."

Cihan Ergenç, Amerika'nın üzerinde durduğu uygulamaların kendi denizciliklerini geliştirmek açısından ve stratejik çıkarlarını koruma amacı taşıdığını, ancak Çin'de inşa edilmiş gemilere uygulanacak yaptırımların sadece Çin'i değil bütün dünyayı cezalandıracağını; öte yandan önümüzdeki dönemde Karadeniz'de beklentilerin artabileceğini düşündüğünü açıkladı.

SEMİH DİNÇEL: "MODERN VE ÇEVRE DOSTU GEMİLERE YATIRIM YAPILMALI"

Ergenç'in ardından 37 No'lu Gemi Brokerleri Ve Navlun Komisyoncuları Komitesi ve Meclis Üyesi Semih Dinçel gemi ve navlun piyasaları hakkında bilgilendirme yaptı. Capesize navlun piyasasında Çin'in artan demir cevheri talebi nedeniyle hem Batı hem de Doğu yarımkürede olumlu eğilimlerin hakim olduğunu; Mart-Nisan yükleme dönemleri için Brezilya, Kanada ve Avustralya'dan Çin'e yapılan demir cevheri sevkiyatlarında belirgin bir artış gözlemlendiğini belirtti.

Kosterlerde Ukrayna limanlarından yapılan sevkiyatlarda dahi elde edilen günlük kazançların (TCE), hala işletme giderlerini (OPEX) karşılamaktan uzak olduğunu, AB, Türkiye veya Rusya limanlarından yapılan sevkiyatlara kıyasla daha düşük seviyelerde seyrettiğini; öte yandan diğer Karadeniz bölgelerinden ve Doğu Akdeniz'den yapılan sevkiyatların navlun oranlarının son bir aydır istikrarlı kalmaya devam ettiğini vurguladı. Batı Akdeniz ve Adriyatik'te gemi sahipleri için durumun kötüleştiğini; çünkü bölgedeki tonaj arzının geçen haftaya kıyasla neredeyse %20 arttığını; yine de gemi sahiplerinin navlunları şimdilik sabit tutmayı başardığını; bunun ana sebeplerinden birinin Avrupa'da tonaj talebinin sağlıklı seyretmesi ve piyasanın genel olarak dengeli bir görünüm arz etmesi olduğunu söyledi.

Dinçel sözlerine şöyle devam etti: "Artık modern ve çevre dostu gemilere yatırım yapılmalı, özellikle IMO'nun sıkılaşan çevresel düzenlemeleri ve karbon emisyon hedefleri göz önüne

ONUR UGAN

alındığında, uzun vadeli bir filo yenileme, stratejimizin parçası olmak zorundadır. Yakıt verimli gemilere yönelmek, operasyonel maliyetleri azaltmanın yanı sıra, gelecekteki düzenlemelere uyum sağlama açısından da avantaj sağlayacaktır. Türk armatörlerinin Handysize tonajına olan ilgisi, bununla birlikte, Çin'in ekonomik toparlanmasıyla artması beklenen demir cevheri talebi de bu yatırım kararlarını destekleyen bir faktör olabilir. Amerika Birleşik Devletleri, kendi gemi inşa endüstrisini güçlendirmek ve Çin'in küresel denizcilikteki etkisini azaltmak amacıyla bazı planlar yapıyor. Bu kapsamda, Çin yapımı gemilerle gelen ithalatlara ek ücretler getirilmesi ve Amerikan tersanelerine vergi kredileri, hibeler ve krediler sunulması planlanıyor. Bu girişim, Amerika'nın gemi inşa sektörünü canlandırmayı ve küresel denizcilikteki rekabet gücünü artırmayı hedefliyor."

ONUR UGAN: "FETHİYE'DE PLANLANAN MARİNA PROJESİ YEREL DİNAMİKLERLE İSTİŞAREDE BULUNULARAK YAPILMALI"

Gemi ve navlun piyasalarına ilişkin sunumun ardından DTO Fethiye Şubesi Meclis Başkanı Onur Ugan, Fethiye koylarında yapılacak bir projeden bahsetmek üzere söz aldı. Çevre Ajansı tarafından iki ay önce tanıtımı yapılan proje için 20 gün önce ÇED gerekli değildir kararı çıktığını, dolayısıyla projenin uygulanabilir anlamına geldiğini söyleyerek açıklamasını şöyle sürdürdü: "Burada önemli bir fark var. Bu proje marinalar sınıfına giriyor. Yaklaşık 22 koya iskele koyuluyor. 132 iki kişi çalışacak deniyor. Şu an bölgemizde 7 tane marina var. Ve hiçbirinde 132 kişi çalışmıyor. Yani böylesine büyük bir proje için halkın, oradaki yerel tüccarların, yerel dinamiklerin ne yaptığını, ne düşündüğünü öğrenmek gerekir diye düşünüyorum. Marina tanımına girdiği için servis ve marinaların verdiği diğer hizmetleri verebilecek mi acaba? Burada çarşı oluşturulacak mı, market oluşturulacak mı? Toplamda 864 tane tekne barınabilecek. Hepsi dolduğu zaman bizim deniz tüccarlarımız ne yapacak? Günlük turlarımız buraya girebilecek mi? Yerli halk özel tekneleriyle burada dolaşabilecek mi? Ya da diğer marinalardaki tekneler bu koylara gidip kalabilecek mi? Çünkü bir kapasite sınırlaması getiriyor ve birçok soru işareti var. Bilmiyoruz."

Ugan, Çevre Bakanlığı'nın iki sene önce yaptığı çalıştayda bölgede ne yapılacaksa yerel dinamiklerle istişare edilerek yapılması gerektiği sonucunun çıktığını hatırlatarak tam sezon öncesinde turların satıldığı, haftalık guletlerin planlar yaptığı bir dönemde böyle bir belirsizlik ortamının oluşmasının endişe verici olduğunu vurguladı. Onur Ugan; "Projenin daha detaylı incelenmesini ve odamızdan gerekli desteği alarak ilerlenmesini talep ediyorum. Süreç bir kere işlemeye başlarsa geri dönüşü olmaz. Diğer taraftan da bunun devlet eliyle yapılmasını talep ediyoruz. Çünkü devletimizin zaten çok güzel bir organizasyonu var. Bunu özel bir firmayla yaptığımız zaman mutlaka ticari bir hale getirecektir. 132 kişinin çalıştığı bir yerde çok ciddi bedeller çıkacağı açık şekilde görünüyor" şeklinde konuştu.

ARİF ERTİK: "BİZİ DENKLEMDEN ÇIKARTIRSANIZ TERSANELER DE KİLİTLENİR, GEMİLER DE KİLİTLENİR"

Kürsüye gelen 08 No'lu Denizalti Hizmetleri ve İnşaatı Faaliyetleri Komitesi Başkanı Arif Ertik, liman inşaatı firmaları ve su altı firmalarının tersaneler ve gemiler ile ayrılmaz bütün olduğunu tarihten örnekler

ARİF ERTİK

METİN DÜZGİT

vererek açıkladıktan sonra, yaşadıkları barınma sorununu detaylı olarak aktardı. 1970'lerin sonlarında denizcilik sektörünün Tuzla'ya yönelmesiyle, gemi inşaat firmaları ve dalgıç teknelerinin de Tuzla'da konuşlandığını, başlangıçta tersanelerin bunu teşvik ettiğini, ancak gitmeleri istendiğinde Aydınlı Koyu'nun Güzelyalı sahiline gittiklerini anlattı ve şunları söyledi: "Bir fırtınada orada teknelerimiz batınca dönemin başbakanı Mesut Yılmaz'a başvurduk ve bize bir liman tahsis etmesini istedik. Dediler ki Tuzla Aydınlı'nın mendireğinin ucuna bağlayın. Ama 10 gün sonra orada da GİSAŞ kuruldu, bizi oradan da attılar. Nereye gideceğiz? 1980'li yıllarda Pendik Mendireği'ne gidin dendi. Orada yapılandık. Bu sektör orada gemilere, tersanelere hizmet veriyor. Bir gün dediler ki biz buraya marina yapacağız, gidin dediler. Nereye? Pendik'in karşı sahiline. 5 yıl önce orayı da boşaltmak zorunda kaldık. Şimdi sığınacak tek yer Bostancı'daki korumasız mendirek kaldı.

Halen gemilere hizmet veriyoruz, her gün kıyı yapılarına hizmet veriyoruz. Olmazsa olmazız. Yani bizi denklemden çıkartırsanız tersaneler de kilitlenir, gemiler de kilitlenir. 10 gün önce İstanbul Liman Başkanı tebligat gönderdi, 15 gün içinde burayı boşaltın diye. Durumu yönetimimize aktardık. Yönetimimizin konuyu takip ettiğini biliyorum. Hepinize çok teşekkür ediyorum."

METİN DÜZGİT, MECLİSİ ABD'DEKİ MEVZUAT TASLAĞI HAKKINDA BİLGİLENDİRDİ

Meclis Başkanı Başaran Bayrak'ın sorusu üzerine İMEAK DTO Meclis Üyesi ve Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS) Başkan Yardımcısı Metin Düzgit, ABD'deki mevzuat taslağı ile ilgili bilgilendirme yaptı. Mevzuat taslağının muhtemelen bu haliyle uygulamaya girmeyeceğini, ama Çin'in yükselen gemi inşa teknolojisindeki yükselmenin ABD'yi olumsuz etkileyecek olması nedeniyle mutlaka birtakım adımlar atılacağını belirtti.

Uluslararası Armatörler Odası'nın bir taslak öneri hazırladığını, bu taslağın değerlendirildiğini ve dört hususun öne çıktığını ifade etti ve şöyle devam etti: "Birincisi diyorlar ki Çin'de inşa ettirilmiş ve Çin'e parası ödenmiş bir gemiyi cezalandırmanın bir anlamı yok. İkincisi ABD'nin şu anda Çin'in boşluğunu dolduracak üretim kapasitesi yok; ABD'nin ithalatı ve ihracatı da olumsuz etkilenir; dünya deniz ticareti belli bir rekabet ortamında dönüyor, bunu bozmamalıyız diyorlar. Bu argümanların belli bir etkisi olacak ama günün sonunda bazı uygulamaya geçileceğini tahmin ediyorum.

Ama Çin'de gemi inşaat sektörünün bu kadar gelişmesinde ABD'nin de katkısı olduğu unutulmamalı. Bugün dünya gemi inşa siparişlerinin yüzde 61'i Çin tersanelerinde üretiliyor. Bizim açımızdan yaptırımlar Çin bayraklı gemisi olanları olumsuz etkileyebilir. Ama gemi inşaat sektöründe bize fayda sağlayabileceğini düşünüyorum. Çin'e alternatif olarak bize de pastadan bir pay düşebilir."

SAİM OĞUZÜLGEN: "YENİ YÖNETMELİK KILAVUZ KAPTANLARIN NİTELİK VE NİCELİKLERİNDE DÜŞÜŞLERE YOL AÇACAKTIR"

Son olarak Kaptan Saim Oğuzülgen, 11 Şubat 2025 tarihinde Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Yönetmeliği'ne dair değerlendirmelerde bulundu.

Oğuzülgen, yönetmelik hükümleri doğrultusunda hazırlanacak olan şartnameler ile ülkemizin kılavuzluk hizmetlerinin ihale ve açık arttırma yoluyla özelleştirileceğini; bu yöntemin denizlikte gelişmiş ülkelerde uygulanan bir yöntem olmadığını; ihale ve açık arttırma sonucu kazanan şirkete geçmişte ülkemizde kılavuzluk hizmeti vermemiş olsa da kılavuzluk hizmetleri verme yetkisi verilmesinin rekabet açısından olumlu algılanmaması gerektiğini; bu oluşumun tam tersi sonuçlar doğuracağını belirtti. Kaptan Saim Oğuzülgen; "Bu yönüyle ülkemizde Uluslararası Kılavuz Kaptanlar Birliği'nin ve Avrupa Kılavuz Kaptanlar Birliği prensiplerine tamamen aykırı bir uygulama başlatılacaktır. Ülkemizde kılavuz kaptanların nitelik ve niceliklerinde önemli ölçüde düşüşler meydana getirecek ve bu düşüşler ile de deniz kazalarının olası ihtimali büyük oranda artacaktır. Olması gereken kılavuzluk hizmetlerinin römorkörlük hizmetlerinden ve normal hizmetlerinden ayrı olmasıdır; kılavuzluk hizmetleri ticari bir faaliyet olarak değil, yarı kamu hizmeti ve emek yoğun bir hizmet olarak değerlendirmeli, verilen kılavuzluk hizmetleriyle tüm tarafların hakları eşit oranda korunmalıdır. Bu durum mutlaka değerlendirilmeli ve dikkate alınmalıdır" şeklinde konuştu.

Oğuzülgen'in konuşmasının ardından İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak, Ramazan ayının ülkemize hayırlar getirmesini dileyip herkesi Geleneksel İftar Yemeği'ne davet ederek toplantıyı kapattı.

HER DENİZCİ BİLİR Kİ
KUVVETLİ VE DAYANIKLI HALATLAR
EMNİYET DEMEKTİR.

01 Güçlendirilmiş Formülasyon

02 Asit ve Alkalilere Etkilenmez

03 Suda Batmayan Yapı

04 Düşük Gerilmeli

05 Yüksek Mukavemetli

06 Aşınmaya Karşı Dirençli

Yüksek mukavemet ve özel katmanlı hafif yapısı, harmanlanmış polimerden üretilen Maxima Halatlar

*Kendi kurumsal renklerimiz ile **Özgen Ship Supply** garantisi altında.*

GARWARE,
Türkiye Lisanslı Marine Distribütörü,
Özgen Ship Supply güvencesiyle.

GARWARE
TECHNICAL FIBRES

Kendi kurumsal renklerimiz ile Özgen Ship Supply garantisi.

GARWARE MAXIMA
Halatları yüksek çekim gücü ve dış etkenlere karşı dayanıklığıyla çetin denizlerdeki güvenceniz!

ÖZGEN
SHIP SUPPLY
Since 1950, We Care About Your Vessels

sales@ozgenshipsupply.com /ozgenshipsupply

FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

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

TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ 44. GENEL KURUL TOPLANTISI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 5 Mart Çarşamba günü, Türk Armatörler Birliği'nin 44. Genel Kurul Toplantısı'na katıldı. DTO Meclis Salonu'nda düzenlenen genel kurula, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcıları Recep Düzgit ve Adnan Naiboğlu da iştirak etti.

İMEAK DTO, TAB VE S.S. GEMİ ARMATÖRLERİ MOTORLU TAŞIYICILAR KOOPERATİFİ GELENEKSEL İFTAR YEMEĞİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası, Türk Armatörler Birliği, S.S. Gemi Armatörleri Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi'nin organizatörlüğünde 6 Mart Perşembe akşamı, Büyük Kulüp'te "Geleneksel İftar Yemeği" düzenlendi.

TAMER KIRAN, TAYLAND GÜNEY SINIR İLLERİ BÖLGESİ GENEL SEKRETERİ WANNAPONG KATCHARAG VE BERABERİNDEKİ HEYETİ AĞIRLADI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 7 Mart Cuma günü, Tayland Güney Sınır İlleri Bölgesi Genel Sekreteri Wannapong Katcharag, Tayland Ankara Büyükelçisi Apirat Sugondhabhirom ve beraberindeki heyeti ağırladı. DTO Genel Merkezi'nde gerçekleşen ziyarette, Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği (GİSBİR) Genel Sekreteri Mehtap Özdemir'in eşliğinde gelen heyet üyeleri ile iki ülke arasındaki denizcilik alanında tecrübe paylaşımı ve iş birliğinin geliştirilmesi konularında bilgi alışverişinde bulunuldu.

HALİÇ'TE YOLCU TAŞIYAN KOOPERATİFLERİN TEMSİLCİLERİNDEN DTO ZİYARETİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 10 Mart Pazartesi günü, DTO Genel Merkezi'nde S.S. Embaktur Tur Yolcu ve Turizm Deniz Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi Başkanı Onur Hüsrevoğlu ve beraberindeki Haliç'te yolcu taşımacılığı ile iştigal eden kooperatiflerin temsilcilerini kabul etti.

TÜRKİYE-AB TİCARİ İLİŞKİLERİ DEĞERLENDİRİLDİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı ve Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, 11 Mart Salı günü İstanbul Sanayi Odası'nda düzenlenen Türkiye-AB Üst Düzey Ticaret Çalışma Grubu Yuvarlak Masa Toplantısı'na iştirak etti.

İSTANBUL İL KÜLTÜR VE TURİZM MÜDÜRÜ HÜSEYİN KESKİN'E ZİYARET

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 18 Mart Salı günü, İstanbul İl Kültür ve Turizm Müdürü Hüseyin Keskin'i ziyaret etti.

İNGİLTERE'NİN TÜRKİYE TİCARET ELÇİSİ AFZAL KHAN DTO'YU ZİYARET ETTİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, İngiltere'nin Türkiye Ticaret Elçisi olarak Ocak ayı itibarıyla görevine başlayan diplomat Afzal Khan ile 18 Mart Salı akşamı İstanbul'da bir araya geldi. Kıran, yeni görevinde ülkemize ilk ziyaretini gerçekleştiren Afzal Khan ile Türkiye-İngiltere arasında başta denizcilik sektörü olmak üzere ticari ilişkilerin geliştirilmesi ve işbirliği konularında görüş alışverişinde bulundu.

TAMER KIRAN, DTO GENEL MERKEZİ'NDE ZİYARETLERİ KABUL ETTİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 25 Mart Salı günü, Sahil Güvenlik Marmara ve Boğazlar Bölge Komutanı Tuğamiral Serkan Tezel ve Sahil Güvenlik Kuzey Marmara Grup Komutanı Binbaşı Ziya Can Gürsoy'u ağırladı. DTO Genel Merkezi'nde gerçekleşen ziyarete, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgit de katıldı. Aynı gün Denizciler Dayanışma Derneği DAK/SAR Yönetim Kurulu Başkanı Turgay Aytaç ile Asbaşkan Murat Kaya da bir ziyaret gerçekleştirdi ve filolarına yeni katılan "Amiral Atalay" teknesine katkılarından dolayı Tamer Kıran'a plaket takdim edildi.

TAMER KIRAN "DENİZCİLİKTE GÜNCEL GELİŞMELER" DERSİNE KONUK OLDU

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 25 Mart Salı günü Kocaeli Üniversitesi (KOÜ) Fen Bilimleri Enstitüsü Deniz Ulaştırma Mühendisliği Yüksek Lisans Programı ile KOÜ Denizcilik Meslek Yüksek Okulu öğrencilerinin katılımıyla gerçekleştirilen "Denizcilikte Güncel Gelişmeler" konulu dersin konuğu oldu. Kıran, çevrimiçi ortamda gerçekleştirilen derste, öğrencilere denizcilik sektöründeki gelişmelerle ilgili bilgi vererek değerlendirmelerde bulundu.

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

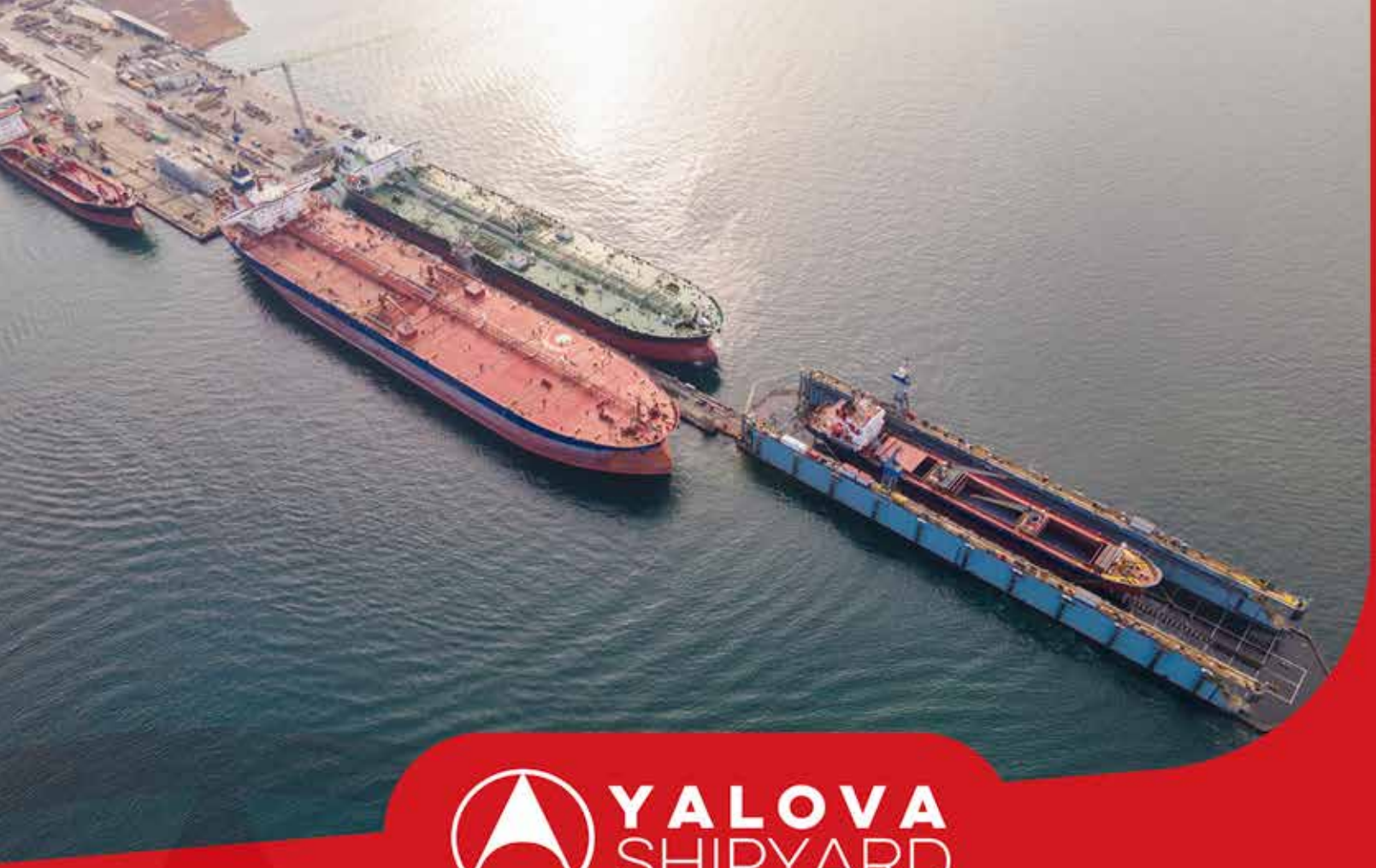
jotun.com.tr

İnşaat Boyaları

Deniz Boyaları

Endüstri Boyaları

Toz Boyalar



YALOVA SHIPYARD

ABOUT US

Founded in 1983, Akar Group excels in ship ownership, management and chartering services, adapting to the evolving maritime sector. It's reputable standing in Turkey's maritime enterprises provides a solid foundation for Yalova Shipyard's endeavors

Initiated in 2023 under Akar Shipping, Yalova Shipyard spans a 75,000 m2 land, dedicated to ship maintenance, reapair, and conversion, with a vision for new construction.

SHIP REPAIR & MAINTANACE

With our 217m x 32m floating dock and 65000m2 land capable of all docking works.

NEW BUILDING

Our New Building section showcases our state-of-the-art facilities, emphasizing our expansive closed spaces and total area designed for optimal shipbuilding and repair efficiency.

CONVERSION - RETROFIT WORKS

With a 65,000m2 facility, complete with crane coverage and a 5,000m2 closed hangar, we specialize in all kinds of prefabrications required for ship conversion projects.

YalovaShipyard

www.yalovashipyard.net

MEDKON LINES

YÖNÜMÜZ sizsiniz

Medkon APP Download

MEDKON LINES

MEDKON PERLA

YÖNÜMÜZ sizsiniz

Medkon APP Download

MEDKON LINES

MEDKON PERLA

YÖNÜMÜZ sizsiniz

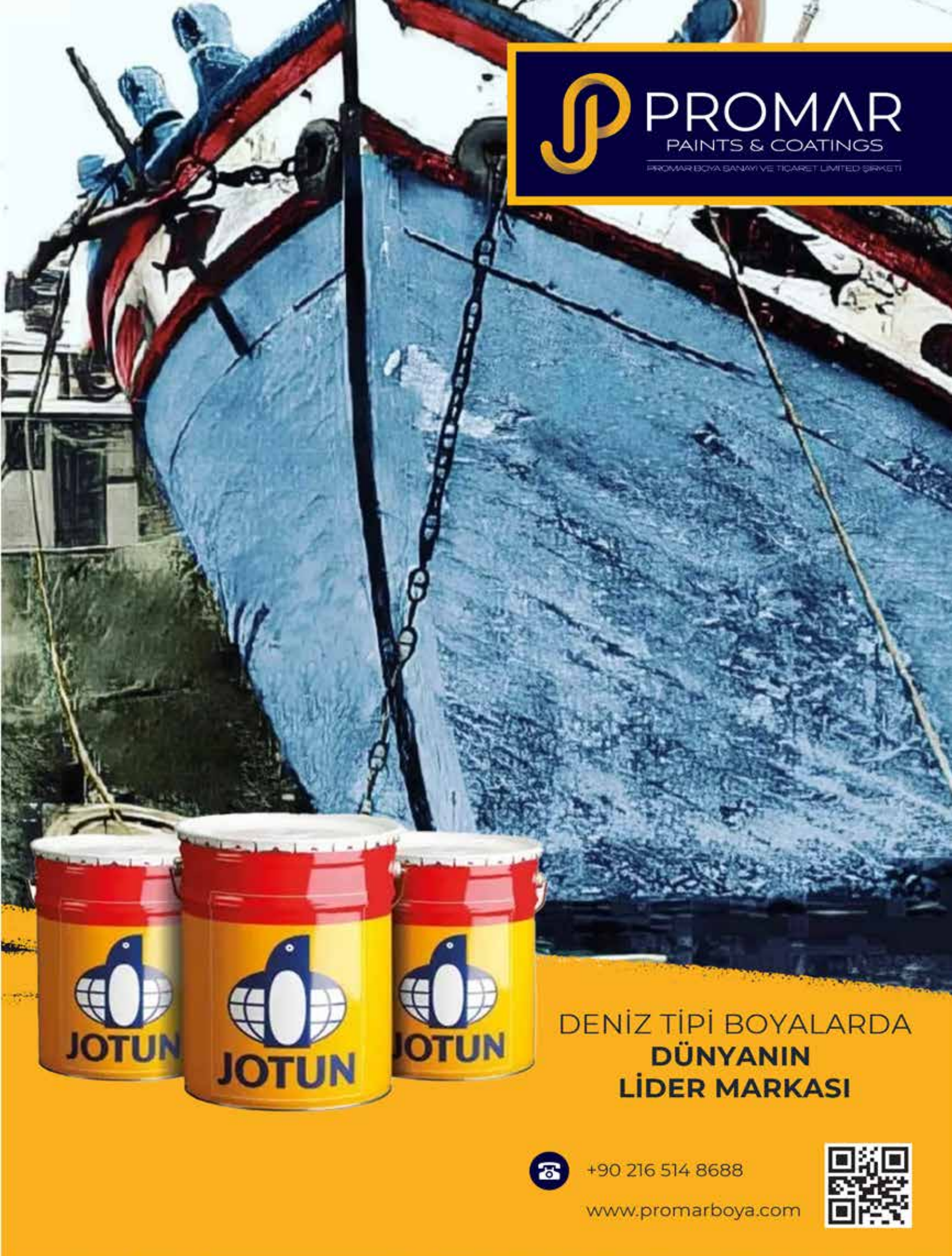
Medkon APP Download

İMEAK DTO'DAN GELENEKSEL İFTAR YEMEĞİ

İMEAK DTO, Türk Armatörler Birliği ve S.S. Gemi Armatörleri Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi'nin geleneksel iftar yemeği meclis toplantısının arkasından gerçekleştirildi.

İMEAK Deniz Ticaret Odası, Türk Armatörler Birliği, S.S. Gemi Armatörleri Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi'nin organizatörlüğünde 6 Mart 2025 Perşembe akşamı Merclis Toplantısını ardından Büyük Kulüp'te "Geleneksel İftar Yemeği" düzenlendi. İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Türk Armatörler Birliği Yönetim Kurulu Başkanı Cihan Ergenç ve S.S. Gemi Armatörleri Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi Yönetim Kurulu Başkanı Taylan Kalkavan'ın ev sahipliğinde gerçekleşen iftar yemeğine; İstanbul Valisi Davut Gül, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar, İstanbul Vali Yardımcısı Şevket Atlı, Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Salih Tan, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Mustafa Bankaoğlu, Sahil Güvenlik Marmara ve Boğazlar Bölge Komutanı Tuğamiral Serkan Tezel, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı İstanbul Tersane Komutanı Tuğamiral Recep Erdinç Yetkin, Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Nafiz Arıca, DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak, DTO Yönetim Kurulu Üyeleri, Şube Yönetim Kurulu Başkan ve Üyeleri, Meslek Komiteleri Başkan ve Üyeleri ile denizcilik sektöründen çok sayıda davetli katıldı.

Dua ile başlayan iftar yemeğinde davetliler gündemdeki konularla ilgili fikir alışverişinde bulundular.


PROMAR
PAINTS & COATINGS
PROMAR BOYA SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ
JOTUN
JOTUN
JOTUN
DENİZ TİPİ BOYALARDA
DÜNYANIN
LİDER MARKASI
+90 216 514 8688
www.promarboya.com

TÜRKİYE-AB TİCARİ İLİŞKİLERİ DEĞERLENDİRİLDİ

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 11 Mart'ta Türkiye-AB Üst Düzey Ticaret Çalışma Grubu kapsamında iş dünyasının temsilcilerinin katılımıyla düzenlenen toplantıya katıldı.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı ve Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, 11 Mart Salı günü İstanbul Sanayi Odası'nda düzenlenen Türkiye-AB Üst Düzey Ticaret Çalışma Grubu Yuvarlak Masa Toplantısı'na iştirak etti.

Ticaret Bakanlığı Bakan Yardımcısı Mustafa Tuzcu ve Avrupa Komisyonu Ticaret Genel Müdürü Sabine Weyand'ın başkanlık ettiği toplantıya İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak, AB Büyükelçisi Thomas Ossowski, Ticaret Bakanlığı Genel Müdür Yardımcısı Fatma Canan Nilüfer Dora da katıldı. Toplantıda bir konuşma yapan Tamer Kıran, dünyadaki gelişmeler çerçevesinde Türkiye-AB ticari ilişkileri hakkında değerlendirme yaparak, bu kapsamda iş insanlarının vize sorunu, taşıma kotaları ve Gümrük Birliği'nin modernizasyonu konularını gündeme getirdi.

TAMER KIRAN, İNGİLTERE'NİN TÜRKİYE TİCARET ELÇİSİ AFZAL KHAN İLE BİR ARAYA GELDİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, İngiltere'nin Türkiye Ticaret Elçisi Afzal Khan ile bir araya gelerek görüş alışverişinde bulundu.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, İngiltere'nin Türkiye Ticaret Elçisi olarak Ocak ayı itibarıyla görevine başlayan diplomat Afzal Khan ile 18 Mart Salı akşamı İstanbul'da bir araya geldi.

Tamer Kıran, yeni görevinde ülkemize ilk ziyaretini gerçekleştiren Afzal Khan ile Türkiye-İngiltere arasında başta denizcilik sektörü olmak üzere ticari ilişkilerin geliştirilmesi ve işbirliği konularında görüş alışverişinde bulundu.

PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ İFTAR YEMEĞİ DÜZENLEDİ

Piri Reis Üniversitesi tarafından 19 Mart 2025 Çarşamba akşamı Büyük Kulüp'te verilen iftar yemeğinde denizcilik sektörü ve akademisyenler bir araya geldi.

Prof. Dr. Nafiz Arıca

Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Nafiz Arıca ev sahipliğinde düzenlenen iftar yemeğine; Piri Reis Üniversitesi Mütevelli Heyet Başkanı ve DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Meclis

Başkanı Başaran Bayrak, Piri Reis Üniversitesi Mütevelli Heyet Üyeleri, DTO Yönetim Kurulu Üyeleri, akademisyenler, üniversite çalışanları katılım gösterdi.

İftar yemeğinde Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Nafiz Arıca bir konuşma yaptı. İftar yemeğine katılanları hoş geldiniz diye selamlayarak konuşmasına başlayan Arıca; "Bugün bu mübarek Ramazan ayının bereketini ve huzurunu hep birlikte paylaşmak, birlik ve beraberliğimizi pekiştirmek, paylaşmanın ve dayanışmanın güzelliğini hep birlikte yaşamak için Piri Reis Üniversitesi ailesi olarak bir arada olmanın mutluluğunu yaşıyoruz. Ramazan ayı sadece oruç tutmak demek değil, Ramazan ayı manevi bir yenilenme, hoşgörü, yardımlaşma ve dayanışma ayıdır" dedi. Nafiz Arıca konuşmasına şöyle devam etti: "Dünyamızın içinde bulunduğu bu zor günlerde yeni dünya sisteminin kurgulandığını, tarihin önemli bir sürecinden geçtiğimizi de hatırlatmak isterim.

Bu yeni dünya düzeninde ülkemiz Türkiye inanıyorum ki bize verilen yeri değil, bizim seçtiğimiz, bizim belirlediğimiz, bizim beğendiğimiz yeri alacaktır. Bu anlamda üniversiteler olarak bizlere düşen görev genelde bu yeni dünya düzeninde insanlığın geleceği için öncülük etmek hem fikir bazında hem gelecek nesillerin eğitilmesi anlamında hem de yeni teknolojilerin geliştirmesi anlamında. Elbette ki bu noktada Piri Reis Üniversitesi olarak bize düşen görev de geleceğin denizcilerini yetiştirmek, geleceğin yeni deniz teknolojilerinin geliştirmesinde öncülük etmek olacaktır".

Prof. Arıca konuşmasını şu sözlerle noktaladı: Bugün İftar sofrasını paylaşarak, bu manevi atmosferi birlikte soluyarak, Piri Reis Üniversitesi'nin ve denizcilik camiasının birlik ve beraberlik duygularını pekiştiriyorum. Bu güzel günün, bu güzel akşamın, güzel manevi akşamın hayırlara vesile olmasını diliyorum. Bu sofranın kurulmasında emeğe geçen başta Mütevelli Heyet Başkanım olmak üzere, davetimize icabet gösteren çok değerli misafirlerimize ve emeği geçen tüm arkadaşlarıma şükranlarımı sunuyorum. Dün idrak ettiğimiz 18 Mart Deniz Zaferi ve şehitleri anma günü vesilesiyle de bir kez daha başta Cumhuriyetimizin kurucusu, ulu önderimiz Atatürk olmak üzere tüm şehitlerimize, bu vatan uğruna hayatlarını feda eden tüm evladımızı rahmet, minnetle bir kez daha anılarımı ifade etmek istiyorum".

TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ OLAĞAN GENEL KURULU YAPILDI

Türk Armatörler Birliği'nin 44. Olağan Genel Kurul Toplantısı, 5 Mart Çarşamba günü İMEAK DTO Meclis Salonu'nda yapıldı. Cihan Ergenç'in TAB Yönetim Kurulu Başkanlığı'na yeniden seçildiği toplantıda TAB Yönetim, Denetleme ve Disiplin Kurulu'nun asil ve yedek üyeleri de belirlendi.

Türk Armatörler Birliği'nin 5 Mart'ta İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Salonu'nda düzenlediği 44. Olağan Genel Kurul'a İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcıları Recep Düzgit ve Adnan Naiboğlu da iştirak etti. Başkanlığını TAB eski Yönetim Kurulu Başkanı Bedri İnce'nin üstlendiği Divan Heyeti'nde, İMEAK DTO ve TAB Yönetim Kurulu Üyesi Burak Akartaş yer aldı.

Türkiye Armatörler Birliği Yönetim Kurulu Başkanı Cihan Ergenç konuşmasına TAB faaliyetlerinde emeği geçen ve toplantıya katılan herkese teşekkür ederek başladı ve bunun bir bayrak yarışı olduğunu söyleyerek Türk Armatörler Birliği'nin yaptığı projeler ve faaliyetlerle sektöre sağladığı katkılarla ilgili bilgiler sundu. Bu dönem başkanlık görevini son kez üstlendiğini belirten Ergenç, gelecek dönemlerde donanımlı ve liyakatli gençlere yol açacaklarını vurguladı.

CİHAN ERGENÇ: "HIZLA DEĞİŞEN DÜNYADA MESLEĞİMİZİ ZOR ŞARTLARDA İCRA EDİYORUZ"

Ergenç dünyadaki gelişmelerin denizcilik sektörüne etkilerini değerlendirerek konuşmasını sürdürdü: "Bildiğiniz gibi dünya jeopolitiği, ekonomisi hızla değişiyor. ABD'deki gelişmeler bir yandan, IMO kuralları bir yandan biz de baş döndürücü bir hızla değişen dünyada zor şartlarda mesleğimizi icra etmeye çalışıyoruz. Enerji verimliliği denildiği zaman 40'ın üstünde enerji verimliliği ürünü var. Bunların hiçbiri tek başına çözüm değil. Carbon Capture gibi uygulamaları deneyenler de var. Türk Armatörler Birliği olarak biz de Carbon Capture projesinde bayağı bir mesafe aldık. Fakat henüz net bir durum yok. Dolayısıyla mesleğimizi çok daha iyi, çok daha bilgili, çok daha eğitimli yapmamız lazım. Burada çalışmalara, bilgilendirmelere, faaliyetlere devam edeceğiz. Elimizden geldiğinde güncel konularda üyelerimizi bilgilendireceğiz.

Makine limitasyonundan tutun, enerji verimliliğine ve haberleşmesine dek ortak alım projeleri yapıyoruz. Bunları grup olarak gücümüzle, bilgimizle farklı yerlere ulaştırmaya çalışıyoruz."

Konuşmasında 230'u aşkın armatörün kullandığı enerji verimliliği uygulamasına da değinen Ergenç, bu uygulamayla hem tasarruf edildiğinin hem de bilgi teknolojisinde bir adım öne geçildiğinin altını çizdi. Geçen birlik bünyesinde 50'ye yakın genç üyeyle Genç Armatörler Komitesi'nin kurulduğunu belirten Ergenç "Onlar Türk denizciliğinin geleceği" dedi.

TAMER KIRAN: "DTO HER BİLEŞENİNİN ÇIKARINI GÖZETEN BİR ÇATI KURULUŞ"

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran da yaptığı konuşmada, 1939 yılında kurulan Türk Armatörler Birliği'nin denizcilik sektörünün

temelini oluşturan kurumlardan biri olduğunu ve büyük bedeller ödeyerek bugünlere geldiğini belirtti. Deniz Ticaret Odası'nın ise tersanecisinden tedarikçisine, armatöründen limancısına kadar her çıkar grubunu bünyesinde toplayan ve hepsinin çıkarlarını gözeten bir çatı kuruluş olduğunu vurguladı: "Hal böyle olunca bizim müzahir kuruluş dediğimiz Türk Armatörler Birliği, Türkiye Liman İşletmecileri Derneği, Vapur Donatanları Derneği gibi derneklerimize Odası'nda kullanılması çok önemli. Bütün derneklerimizle yakın ilişkiyi devam ettirerek bunu sağlamaya çalışıyoruz."

Kıran konuşmasının sonunda bayrak yarışını gençlere devretmenin ve bu sıralara sahip çıkmanın öneminin altını çizdi ve "TAB'ın Türk denizciliğinin temel taşlarından biri olduğunun bilinciyle bunları her yerde konuşalım, varlığımızı gösterelim ve büyük fedakarlıklar ve bedeller ödenerek gelinen şu noktayı daha

Nevzat Kalkavan, Davut Altıner, Hasan Kemal Yardımcı ve Hasan Bican Deval'e Onursal Üyelik beratı ve anı objeleri verildi.

Ayrıca ilk kez bu yıl verilmeye başlayan Armatörler Birliği Özel Ödülü'nü İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kıran, Harun Şişmanyazıcı ve Ahmet Yaşar Canca'ya takdim etti.

2024 Yılı Yönetim ve Denetim Kurullarının ibra edildiği, 2025 Yılı Çalışma Raporu

çok büyük görevler düşüyor. Çünkü öncelikle dernek çatısında tek bir amaç ve tek bir hedef olduğu için o alt sektörle ilgili çok daha fazla bilgi ve tecrübe birikimi oluşuyor. Bunun Deniz Ticaret

ileri taşıyarak bizden sonrakilere teslim edelim" diyerek sözlerini tamamladı.

Toplantıda Türk Armatörler Birliği'ne ve denizcilik sektörüne katkılarından dolayı

ve Bütçe Teklifi'nin görüşülerek kabul edildiği TAB 44. Genel Kurulu, Yönetim, Denetleme ve Disiplin Kurulu'nun asil ve yedek üyelerinin belirlenmesiyle sona erdi.

ONURSAN

TEST POOL

Fast and Efficient

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

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

ONURSAN

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

RINA DNV·GL KR ClassNK

KNOWLEDGE PROTECTS,
EXPERIENCE SAVES,
TEAMWORK DELIVERS

ALWAYS

KUZEYSiGORTA

www.kuzeybrokers.com

ALİAĞA LİMANLARINDA VERİLEN HİZMETLER DEĞERLENDİRİLDİ

19 Mart'ta İzmir Ticaret Odası ev sahipliğinde düzenlenen Aliağa Limanları İstişare Toplantısı'na İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliağa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek de katıldı.

Aliağa Limanları İstişare Toplantısı, 19 Mart'ta Aliağa limanlarında verilen hizmetler, liman bölgesindeki ekonomik durum ile altyapı hizmetlerinin analiz edilmesi ve çözüm önerilerinin ele alınması amacıyla sektör paydaşlarının katılımıyla İzmir Ticaret Odası'nda yapıldı. Toplantıya İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliağa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek, İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliağa Şubesi Yönetim Kurulu Üyesi Birol Akgöz, İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliağa Şube Müdürü Orçun Tuncer'in yanı sıra Aliağa Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Ömer Ertürk, Ege Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürü Mehmet Enver Kök, Ege Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdür Yardımcısı Süleyman Aydın, Aliağa Gümrük Müdürü Ünsal Yıldırım, Gümrük Muhafaza Kaçakçılık ve İstihbarat Bölge Amiri Özkan Siga, İzmir Ticaret Odası Meclis ve Meslek Komitesi üyeleri, SOCAR, Nemport ve TCEGE Liman İşletmeleri yetkilileri ile sektör temsilcileri katıldı. Toplantının ana gündem maddesi Aliağa limanlarında verilen hizmetlerin kalitesi, bölgedeki ekonomik dinamikler ve altyapı hizmetlerinin durumuydu.

Sektör paydaşları, mevcut sorunları analiz ederek çözüm önerileri sunmak ve liman bölgesinin potansiyelini artırmak için fikir alışverişinde bulundu.

(DTO Aliağa Şubesi)

"YENİ BİNAMIZDA SEKTÖRÜMÜZE DAHA DA YAKINIZ"

İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi, 21 Mart'ta Konyaaltı'ndaki yeni hizmet binasında ilk meclis toplantısını yaptı.

Konyaaltı'ndaki yeni hizmet binasına taşınan İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi, yeni salonundaki ilk meclis toplantısını 21 Mart Cuma günü gerçekleştirdi. İMEAK DTO Antalya Şubesi Meclis Başkanı Berna Küner Vanmannekes başkanlığındaki toplantıda Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Çetin yapılan faaliyetler hakkında meclis üyelerine bilgi verdi. Yeni hizmet binasıyla birlikte artık sektör paydaşlarına daha da yakın olduklarını ifade eden Çetin, "Artık sektör paydaşlarımızın yanı başındayız.

Hem Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Bölge Müdürlüğü, hem Bölge Liman Başkanlığına çok yakınız. Bu yakınlığın sektörümüze ve üyelerimize büyük katkısı olacağına inanıyoruz" ifadelerini kullandı. İMEAK DTO Antalya Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Çetin, kısa süre sonra başlayacak yeni turizm sezonuyla ilgili olarak da "Antalyalı denizciler olarak yeni sezon hazırlıklarımız tüm hızıyla devam ediyor. Umarım güzel bir turizm sezonuna imza atarız" dedi.

Toplantıya konuk olarak katılan Sahil Güvenlik Antalya Grup Komutanı Sg. Yarbay Tolga Coşkun, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı VI. Bölge Müdürü Serhan Özkanlı, Antalya Bölge Liman Başkanı Muhammet Alper Keçeli ve İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü temsilcileri, yeni hizmet binasıyla ilgili olarak Çetin'e tebriklerini iletirken, yeni turizm sezonu öncesi güncel mevzuatlar hakkında İMEAK DTO Antalya Şubesi Meclis üyelerine bilgilendirmede bulundu. Toplantıya İMEAK DTO Merkez Meclis ve Meslek Komite üyeleri de katıldı.

(DTO Antalya Şubesi)

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**.

www.desmi.com

DESMI

Make life flow

BODRUM BOAT SHOW, BODRUM'UN DENİZCİLİK MİRASINI GELECEĞE TAŞIYOR

15-19 Ekim'de Bodrum Limanı'nda düzenlenecek Uluslararası Bodrum Boat Show fuarının tanıtım toplantısı 28 Şubat'ta İMEAK DTO Bodrum Şubesi Meclis Salonu'nda yapıldı.

İMEAK Deniz Ticaret Odası ve Muğla Büyükşehir Belediyesi iş birliğiyle ilki 15-19 Ekim tarihleri arasında Bodrum Limanı'nda düzenlenecek Uluslararası Bodrum Boat Show fuarının tanıtım toplantısı, 28 Şubat Cuma günü İMEAK DTO Bodrum Şubesi Meclis Salonu'nda yapıldı.

Toplantıya Muğla Büyükşehir Belediye Başkanı Ahmet Aras, Bodrum Kaymakamı Mustafa Çit, Milas Kaymakamı Mustafa Ünver Böke, Bodrum Belediye Başkanı Tamer Mandalinci, İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Üyesi Orhan Gülcek, İMEAK DTO Meclis üyeleri Fuat Ersoy Eroğlu ve Itır İpekel Tsiropoulos, İMEAK DTO Bodrum Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Orhan Dinç, İMEAK DTO Bodrum Şubesi Meclis Başkanı Uğur Soyken, İMEAK DTO Fethiye Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı İlkay Tugay, İMEAK DTO İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Yusuf Öztürk, İMEAK DTO Marmaris Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Halil Bağlı, İMEAK DTO Bodrum Şubesi üyeleri, sivil toplum kuruluşlarının başkanları ve basın mensupları katıldı. Yatçılık ve deniz turizmi alanında hem ulusal hem uluslararası çapta yankı uyandırması beklenen organizasyon Bodrum'un dünya çapındaki yatçılık merkezi kimliğini daha da pekiştirmeyi hedefliyor. Fuarda 200'den fazla tekne ve 500'den fazla marka yer alacak. Tanıtım toplantısında konuşan İMEAK DTO Bodrum Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Orhan Dinç, Bodrum'un Osmanlı tersanelerine uzanan denizcilik mirasına dikkat çekerek Bodrum'u Osmanlı tersanelerinin olduğu bir bölge ve ülkemizde deniz turizminin, yatçılığın, yat imalatının, mavi yolculuğun, dalışın, su sporlarının, limancılığın merkezi, beyni, lokomotifi olduğunu; ancak yat imalatı ve mavi yolculukta son yıllarda cirolar ve faaliyetlerde yaşanan düşüşlerin önüne geçmek ve doğru tanıtım fırsatları yaratmak amacıyla bir yatçılık fuarı yapmaya karar verdiklerini açıkladı. Dinç, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'a ve Muğla Büyükşehir Belediyesi Başkanı Ahmet Aras'a verdikleri destekler için teşekkür etti.

"HEM KÜLTÜREL ZENGİNLİKLERİMİZİ TANITACAĞIZ, HEM DE ESNAFIMIZI DESTEKLEYECEĞİZ"

Dinç konuşmasına şöyle devam etti: "Ev sahipliği yaptığımız bu fuar denizcilik sektörümüzü bir araya getirmeyi hedeflerken sektördeki yenilikleri de tanıtan önemli bir etkinlik olmakla birlikte Bodrum yarımadamızın özünü anlatan; yat imalatını, yat sanayisini, deniz turizmini, gastronomimizi, denizcilik tarihimizi, denizcilik kültürümüzü yerli üreticilerini tüm dünyanın tanımasını sağlayan bir fırsattır. Dünya markalarının Türkiye distribütörlerine kadar geniş bir katılımcı yelpazesiyle, katılımcıların yeni iş bağlantıları kurma ve sektördeki son yenilikleri keşfetme imkanı bulmasını sağlayacaktır. Fuarımız aynı zamanda Bodrum'un denizcilik turizmi açısından önemini daha da pekiştirecek ve bölgenin uluslararası arenada tanıtımına katkı sağlayacaktır."

Antik Çağ'da Halikarnassos olarak bilinen Bodrum'un bölgesinin Persler, Romalılar ve Osmanlılar gibi birçok medeniyete ev sahipliği yaptığını; Bodrum Kalesi, Antik Halikarnassos'un kalıntıları ve dünyanın yedi harikasından biri olan Mausolos'un Mezarı gibi tarihi yapıların şehri tarih severler için cazip kıldığını belirten Dinç "Bu tarihi zenginlikler, Bodrum'un turizmdeki önemini pekiştiren unsurlar arasında yer alır. Biz hem kültürel zenginliklerimizi tanıtırken hem de esnafımızı bu fuar ile destekleyeceğiz. Her meslek gurubundaki esnafın kazanacağı fuar Bodrum yanı sıra tüm deniz turizmi ülkelerinde de yankı uyandıracaktır" sözleriyle konuşmasını tamamladı.

(DTO Bodrum Şubesi)

MCE KARGO

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

www.MCEKARGO.com

"KOCAELİ'NDE ÜRETİM ARALIKSIZ DEVAM EDİYOR"

İMEAK DTO Kocaeli Mart Ayı Meclis Toplantısı'nda konuşan İMEAK DTO Kocaeli Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Doğusel, Kocaeli'nin özel sipariş gemiler ve Avrupa'ya yakınlığıyla pazarda önemli bir oyuncu olduğunu vurguladı.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi'nin Mart ayı Olağan Meclis Toplantısı, İMEAK DTO Kocaeli Şubesi Meclis Başkanı Vefa İbrahim Aracı yönetiminde şube meclis salonunda gerçekleştirildi. Toplantıya Kocaeli Üniversitesi (KOÜ) Denizcilik Fakültesi Dekan Vekili Prof. Dr. Nalan Tekin, KOÜ Karamürsel Denizcilik MYO Okul Müdürü Öğr. Üyesi Dr. Muhammed Bamyacı, Gemi İnşa Müteahhitleri Derneği (GİMBİRDER) Yönetim Kurulu Başkanı Rüstem İnce, KOSTBİR'den Baran Görgülü, TMMOB Gemi Mühendisleri Odası (GMO) Yönetim Kurulu Üyesi Haluk Çoban ile Serdar Şafak, Gölcük Şehit Volkan Tantürk Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi Yöneticileri ve Hereke Nuh Çimento Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi Yöneticileri, KOÜ Barbaros Denizcilik Kulübü, meclis üyeleri, STK temsilcileri, eğitimciler, öğrenciler ile denizcilik paydaşları iştirak etti.

KOCAELİ BÖLGESİNDEKİ GEMİ İNŞA YAN SANAYİ VE SORUNLARI

Toplantının gündem başlığı "Kocaeli Bölgesindeki Gemi İnşa Yan Sanayi ve Sorunları" oldu. Toplantının açılış konuşmasını yapan İMEAK Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Vedat Doğusel, gemi inşa sanayinde Asya ülkelerinin büyük farkla liderliklerini sürdürdüğünü ifade ederek "Türkiye birçok alanda olduğu gibi gemi üretiminde de önemli bir ivme kaydetmekte. Bilindiği gibi gemi ve yat, özellikle son yıllarda ihracat kalemleri içerisinde yer aldı. Türkiye'de yaklaşık 90 tane tersane bulunmakta olup, Kocaeli, Yalova ve Tuzla bölgemizde yaklaşık 72 adet tersane mevcuttur. Tersanelerin de yanında ufak ölçekli gemi ve yat inşa edici kara terminallerimiz ile beraber bunlara destek sağlayan gemi inşa yan sanayimizde özellikle bu bölgede konumlanmıştır" dedi. Türkiye'nin de gemi inşa sanayinde giderek güçlenerek dünyadaki pazar payının doğru politikalarla artabileceğini belirten Doğusel, konuşmasına şöyle devam etti: "Türkiye, kalan yüzde 5'lik kısımda özel sipariş üzerine inşa edilen yüksek donanımlı gemilerle bilgi birikimi ve Avrupa'ya yakınlığı ile pazardaki ciddi oyunculardan birisi olmaktadır. Denizciliğin stratejik önemini bilip, gemi ve yat inşa konusunda daha iyi seviyeye gelmesi için çalışmaya devam edeceğiz. 2025 yılı oranlarına bakarsak, gemi ve yat ihracatı tüm ihracatın yüzde birine yaklaşmakta. Bunu elbette yeterli görmüyoruz. Fakat gemi ve yat üretimi bakımından iyi bir noktada olduğumuzu düşünüyoruz."

Sektörün, dünyadaki gelişmelerden etkilendiğini de sözlerine ekleyen Vedat Doğusel, Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği'nin verilerine göre, şubat ayında ihracat tutarlarının balıkçı gemilerinde 57,4 milyon dolar; yük gemileri ve diğer gemiler grubunda 57 milyon dolar; yatlar, tekneler, botlar grubunda 19,5 milyon dolar; römorkörlerde 18 milyon dolar; gemi yan sanayinde 4,4 milyon dolar ve deniz tankerinde 2,3 milyon dolarlık ihracat yapıldığını açıkladı.

İLK İKİ AYDA EN ÇOK İHRACAT YİNE DERİNCE'DEN

Doğusel Kocaeli Liman istatistikleri ile ilgili bilgiler de verdi: "Doğu Marmara Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürlüğü verilerine göre, bu yılın ilk iki ayında ihracatımız 6 milyar 563 milyon dolar olurken ithalat 11 milyar 542 milyon dolara ulaştı. İlk iki ayda en çok ihracat yapan gümrük kapımız 2 milyar 915 milyon dolar ile Derince olurken, Derince'yi takip eden İzmit'te 1 milyar 506 milyon dolarlık ihracat gerçekleşti. İthalatımızda ise Derince ve

Dilovası gümrük kapılarımız zirvede yer aldı. Derince Gümrük Müdürlüğü'nde 4 milyar 945 milyon dolarlık ithalat gerçekleşirken, Dilovası Gümrük Müdürlüğü'nde ise 3 milyar 325 milyon dolarlık ithalat gerçekleşti. İlk iki ayda Doğu Marmara Gümrük ve Dış Ticaret Müdürlüğü'nün tahsil ettiği vergi ise 77 milyar 824 milyon lira. 2025 yılı şubat ayında bir önceki aya göre ihracatta ve ithalatta belirgin bir değişiklik yaşanmadı."

Kocaeli gemi istatistiklerini dair verileri de paylaşan Başkan Doğusel, "2025 yılı ilk iki ayında Kocaeli'ye 424 adet Türk bayraklı gemi, 978 adet yabancı bayraklı gemi olmak üzere toplam 1.002 adet gemi uğramıştır. Türkiye'ye uğrayan gemilerin 16,5'i Kocaeli ilimize aittir. Yüklemede 4 milyon 864 ton elleçlenirken, boşaltmada 8 milyon 231 ton yük elleçlenmiştir. Toplamda 13 milyon 095 bin ton elleçlenmiş ve Türkiye toplamında %14.8'lik pay alınmıştır. Konteyner elleçlemesinde, ilimiz toplam 392.294 TEU ile Türkiye genelinde 2. sıradadır" dedi. Toplantı TMMOB Gemi Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Üyesi Haluk Çoban'ın "Gemi Yan Sanayi Üretimi" ve GİMBİRDER Yönetim Kurulu Başkanı Rüstem İnce'nin "Bölgesel Faaliyetlerle İlgili Bilgilendirme" konulu sunumlarının ardından, üyelerin sektörel görüş ve önerilerini aktarmasıyla sona erdi.

(DTO Kocaeli Şubesi)

SOCAR
MARINE

KINAY

MARBLE İZMİR FAIR 30th YEAR
NATURAL STONE · TECHNOLOGIES

APRIL 9-12, 2025
İZMİR FAIR
İZMİR, TÜRKİYE
BOOTH: B348

SHOWCASING OUR STRENGTH IN LOGISTICS – SIMULTANEOUSLY ON TWO CONTINENTS!

INTERMODAL
SOUTH AMERICA

APRIL 22-24, 2025
ANHEMBI DISTRICT
SAO PAULO, BRAZIL
BOOTH: K072

Kinayoffical Ktlinternational KINAY KTL International Kınay Kınay

www.kinay.com

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 BUILDING

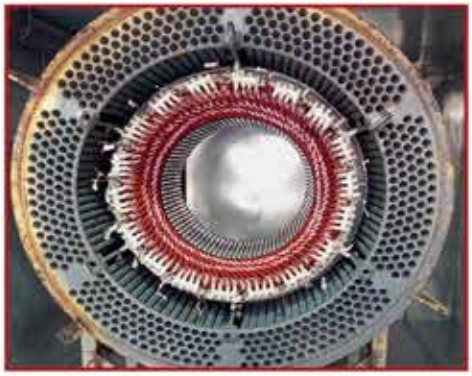
- Ferryboat
- Live Fish Carrier Vessels
- Anti Oil Pollution Tugboat
- Tankers
- Dry Cargo Vessels
- Pilot Boats
- Longliner
- Dry Dock

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. Engine & Generator Copper Winding



COLLABORATIONS

GESAN ELEKTRİK · MASTER · AY-SA

HEAD OFFICE

Aydıntepe Mahallesi Sahil Bulvarı No:130/1 34947 Tuzla / İSTANBUL

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

SAYGI · SAYGI

ULUSAL EGEMENLİĞİN ÇOCUKLARLA TAÇLANDIĞI GÜN: 23 NİSAN

Milli egemenliğin tartışmasız ifadesi olan ve Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk'ün çocuklara armağan ettiği 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı kutlu olsun!

Her yıl 23 Nisan'da ulusumuzun büyük özveriyle verdiği bağımsızlık mücadelesini ve ulusal egemenliğin ilanını coşkuyla kutluyor, bu anlamlı günün dünya çocuklarına armağan edilmiş olmasının gururunu taşıyoruz. 1920 yılında Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin açılmasıyla, halkın kendi kaderini belirleme hakkı elde ettiği bu tarih, Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk tarafından çocuklara adanmış, barış, kardeşlik ve gelecek nesiller için bir sembol hâline gelmiştir.

Ulusumuzun kurtuluş mücadelesinde bir dönüm noktası kabul edilen ve millet iradesini kesin ve koşulsuz olarak ortaya koyan Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin 23 Nisan 1920'de açılması, Mustafa Kemal Paşa'nın önderliğinde Cumhuriyet'e uzanan yolda özgürlük meşalesini yakan adımlardan biri oldu. Osmanlı İmparatorluğu'nun Birinci Dünya Savaşı'ndan yenik çıkması üzerine ülke işgal edilmeye başlayınca Mustafa Kemal Paşa, 19 Mayıs 1919'da Samsun'a çıktı. Hemen ardından Amasya Tamimi ile Erzurum ve Sivas kongrelerinde alınan kararlar "ulusun egemenliğini yine ulusun sağlayacağını" bildiriyordu. 1919 sonbaharında yapılan seçimlerden sonra Osmanlı Mebusan Meclisi 12 Ocak 1920'de, 162 üyeyle toplandı.

Mustafa Kemal, Erzurum mebusu seçilmesine karşın Ankara'da kaldı. Anadolu ve Rumeli Müdafaa-i Hukuk Cemiyeti yanlısı milletvekillerinin çoğunlukta olduğu bu meclis, 28 Ocak 1920'de yaptığı gizli oturumda Misak-ı Milli'yi kabul etti. Kurtuluş Savaşı'nın siyasi manifestosu niteliğindeki Misak-ı Milli bildirgesi savunulacak sınırları ve mücadelenin hedeflerini belirliyor, Mondros Mütarekesi'ni reddediyor, ülkenin bütünlüğü ve ulusun bağımsızlığına vurgu yapıyordu.

İLK MECLİS 115 TEMSİLCİ İLE TOPLANDI

İstanbul 16 Mart'ta düşman kuvvetlerince işgal edilip Milli Mücadele yanlıları tutuklanmaya başlayınca

milletvekilleri ve aydınların bir bölümü Ankara'ya geçti. Mebusan Meclisi de 18 Mart'ta son kez toplanarak, meclisin süresiz olarak tatil edilmesini kararlaştırdı. Mustafa Kemal, 19 Mart 1920'de yayımladığı genelgeyle "Ankara'da olağanüstü yetkili bir meclisin" toplanacağını açıkladı.

Genelgede, "Ulusun bağımsızlığını ve devletin kurtarılmasını sağlayacak önlemleri düşünüp uygulamak üzere ulusça olağanüstü yetki verilecek bir meclisin Ankara'da toplantıya çağrılması ve dağıtılmış olan mebuslardan Ankara'ya gelebileceklerin de bu meclise katılmalarını" istedi.

Böylece seçimle belirlenen milletvekilleri ile Osmanlı Mebusan Meclisi'nin Ankara'ya gelebilen 84 üyesi ilk Mecliste yer aldı. Mustafa Kemal 22 Nisan 1920'de "bütün sivil ve askeri makamların ve bütün ulusun emir alacağı en yüksek kat" olduğunu ilan ederek Büyük Millet Meclisi'nin açılacağını duyurdu. 23 Nisan 1920'de de Hacı Bayram-ı Veli Camii'nde kılınan cuma namazından sonra Türkiye Büyük Millet Meclisi, İttihat ve Terakki Kulübü'nün binasında 115 temsilci ile ilk toplantısını gerçekleştirdi.

"MİLLETİN İRADE VE AMAÇLARINA UYMAYANLARIN TALİHİ HÜSRANDIR"

24 Nisan 1920'deki ikinci TBMM toplantısında Mustafa Kemal Paşa oy birliğiyle Meclis Başkanı seçildiğinde "Yüce Meclisin üzerinde bir güç olmadığının" altını çizen uzun ve anlamlı bir konuşma yaptı.

1 Mart 1920'deki dördüncü Meclis toplantısında ise şunları söyleyecekti: "Efendiler, millet önünde, onun hak ettiği bağımsızlığın önünde, onun layık olduğu gelişme ve yenileme arzusu önünde, her kuvvet ancak milletin irade ve amaçlarına uymak şartıyla yaşayabilir. Milletin irade ve amaçlarına uymayanların talihi hüsrandır, çökmedir."

23 Nisan ilk kez 1927'de Atatürk'ün himayesinde Çocuk Bayramı olarak kutlandı. 20 Nisan 1983'te ise adı "Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı" şeklinde değiştirildi. Birleşmiş Milletler Çocuklara Yardım Fonu (UNICEF), 1979 yılını Uluslararası Çocuk Yılı ettiğinde ise, 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı'nın uluslararası bir platforma taşınmasına karar verildi.

Atatürk'ün çocuklara armağan ettiği bu benzersiz bayramda her yıl dünyanın dört bir yanından Türkiye'ye gelen çocuklar barış mesajları vermeye devam ediyor.

23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı'nı büyük bir coşkuyla kutlarken, ulusal kurtuluş mücadelesi veren kadın erkek her yaştan insanımızı, Mustafa Kemal Atatürk'ü ve milli mücadele kahramanlarımızı saygı, minnet ve rahmetle anıyoruz.

AKDENİZ SECA BÖLGESİ % 0.1 KÜKÜRT ORANLI YAKIT KULLANIMI 1 MAYIS 2025'TE ZORUNLU OLUYOR

IMO Çevre Koruma Komitesi'nin MEPC.361(79) sayılı ve 16 Aralık 2022 tarihli kararı gereğince ilan edilen Akdeniz Düşük Kükürt Çevre Koruma Bölgesi (Sulphur Emission Control Area) 1 Mayıs 2024'ten itibaren yürürlüğe girmişti. Bu karara göre MARPOL ek VI 14. Madde 4. paragraf ile istenen azami % 0.1 kükürt oranlı yakıt kullanımı istisnası 1 Mayıs 2025 tarihinde sona ermekte olup, bu tarihten sonra gemi yakıtları olarak azami % 0.1 kükürt oranlı yakıtlar kullanılabilecektir.

Akdeniz SECA; Cebelitarık Boğazı, Süveyş Kanalı ve Çanakkale Boğazı ile sınırlanan bölgeyi kapsamakta olup, Marmara Denizi ve Karadeniz ilan edilen SECA alanına dahil değildir.

Gemiler temin ettikleri yakıtların tedarik belgelerinde (Bunker Delivery Note) ve yakıt örnek analizlerinde (Fuel Sample Analysis) % 0.1 kükürt oranını sağladıklarını belgelemek zorundadırlar. Bu gereksinimden istisna olan durumlar ise şöyle:

- IMO rehberlerine uygun Scrubber veya Egzos Gaz Temizleme Sistemine (Exhaust Gas Cleanin Systems-EGCS) ile donatılmış gemiler[1],

- Düşük kükürt oranına sahip LNG, biyoyakıt gibi alternatif yakıt kullanan gemiler

Akdeniz SECA Uygulama alanı

Gemilerin Akdeniz SECA gereklerini yerine getirdikleri Akdeniz'e kıyısı olan ülkelerin liman devleti kontrolleri ile denetlenecektir. Bu denetimler doküman kontrolleri dışında gemiye tedarik edilen yakıt örneklerinin analizi, gemi yakıt tanklarından alınan örneklerin analizi veya mühürlü yakıt örneklerinin analizi şeklinde gerçekleşebilecektir.

Dolayısı ile gemi işletmecileri yakıt ikmallerinde Akdeniz'de kullanacaklara yakıtları uygun şekilde temin etmek, % 0.1 den fazla kükürt içeren yakıtları SECA bölgeleri dışında kullanıyor ise Akdeniz içindeki seyirlerde yakıt değişimlerini jurnallere kayıt etmeleri gerekmektedir.

[1]Bazı limanlar scrubber alternatifi için kısıtlamalar koymaktadırlar

REGULATORY
Trends and Impact

SECOND EDITION

An overview of upcoming **INTERNATIONAL AND REGIONAL** *regulatory developments*

DOWNLOAD
your copy today

ABS

www.eagle.org/**regulatorytrends**

ABD'DEN YENİ GEMİ İNŞAYA TEŞVİK, ÇİN GEMİLERİNE YÜKSEK VERGİ

ABD Başkanı Donald Trump önce mart başında Washington DC'de Kongre'ye yaptığı 100 dakikalık konuşmada Beyaz Saray'da bir gemi inşa ofisi kurmayı ve sektöre yönelik bir dizi yeni vergi teşviki sunmayı planladığını açıkladı. Yine aynı konuşmasında bu kez de Çinli gemi inşa ve denizcilik uygulamalarına yönelik olarak düzenlenen bir soruşturmanın ardından, ABD Ticaret Temsilciliği'nin bazı gemilerden Amerikan limanlarına geldiklerinde ücret alma yönündeki planını anlattı. Plana göre; Çinli deniz taşıma operatörleri, Çin üretimi gemilerden oluşan filoları olan denizcilik şirketleri ve ileriye dönük Çin gemisi siparişleri olan denizcilik operatörleri bu karardan etkilenecek. Bu teklif kapsamında,"herhangi bir Çinli gemi operatörü", geminin inşa edildiği yer neresi olursa olsun, ABD limanına uğradığında bir ücret ödeyecek. Kuru yük sektöründe, toplam 3500 gemi, Çinli operatörler tarafından işletiliyor. ABD Ticaret Temsilciliği, Çin tersanelerinde inşa edilen, "önümüzdeki 24 ay içinde" sipariş edilen veya teslim edilen gemileri olan tüm operatörlerden ücret alınması önerisini getirdi. Ücretlendirilecek rakam, net ton başına 1000 dolar olup, uğrak limanı başına 1 milyon dolara kadar çıkabilir. Tabi çoğu gemi yaklaşık net 1000 tonun üzerinde olduğu için, ücret aslında, uğrak limanı başına 1 milyon dolar olacak. Son olarak 2 Nisan'da bir açıklama yapan Amerikan Başkanı Donald Trump yeni gümrük tarifelerini açıkladı. Trump, 3 Nisan'dan itibaren ABD'nin diğer ülkelere karşılıklı tarifeler uygulayacağını, temel tarife oranının yüzde 10 olacağını söyledi.

Yeni tarifelerin 5 Nisan'dan itibaren devreye alınacağı belirtildi. Trump "Çin, ABD'ye yüzde 67 vergi uyguluyor. Biz yüzde 34 vergi uygulayacağız. Avrupa Birliği zor bir rakip, bizi soydular. Biz de yüzde 20 vergi getiriyoruz" açıklamasını yaptı. ABD Türkiye'ye ise yüzde 10 Gümrük Vergisi uygulayacak. Bütün bu gelişmeler denizcilik sektörünü elbette yakından ilgilendiriyor. DTO 37 No'lu Gemi Brokerleri ve Navlun Komisyoncuları Komitesi ve Gemi Brokerleri Derneği Başkan Yardımcısı Serhan Özcan ile Türk Armatörler Birliği Genel Sekreteri Hüseyin Çınar'dan konuyla ilgili değerlendirmelerini aldık.

SERHAN ÖZCAN
DTO 37 NO'LU KOMİTE BŞK. YRD. / GEMİ BROKERLERİ DERNEĞİ BŞK. YRD.

SERHAN ÖZCAN: ABD'NİN ÇİN'İN DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜ HEDEF ALAN TARİFELERİ

ABD Ticaret Temsilciliği (USTR) tarafından 21 Şubat 2025 tarihinde duyurulan yeni tarife ve ücretlendirme planları, Çin ile bağlantılı gemilere ve operatörlerine yönelik ciddi mali yükler getirmeyi amaçlamaktadır. Bu plan, Amerika'ya uğrak yapan geminin Çin sahipliğinde olup olmamasına veya Çin tersanelerinde inşa edilip edilmemesine bağlı olarak değişen ölçekte hizmet ücretleri öngörmektedir. Yeni düzenleme şu

şekilde planlanmaktadır:
- Çin sahipliğindeki gemiler ve operatörler için, her bir ABD liman ziyareti başına 1 milyon ABD dolarına kadar veya net ton başına 1.000 ABD dolarına kadar hizmet ücreti.
- Çin sahipliğinde olmayan ancak Çin'de inşa edilmiş gemilere sahip operatörler için, filonun Çin yapımı gemilerden oluşma oranına bağlı olarak her bir ABD liman ziyareti başına 1,5 milyon ABD dolarına kadar hizmet ücreti.
- Yeni inşaa edilecek gemiler için, eğer bir operatör toplam siparişlerinin %50'sinden fazlasını Çin tersanelerinde gerçekleştiriyorsa, her bir ABD liman ziyareti başına ek olarak 1 milyon ABD dolarlık hizmet ücreti uygulanacaktır.

Bu tarifeler, her bir ABD liman ziyareti için ayrı ayrı hesaplanacağından, rotası birden fazla ABD limanını kapsayan gemiler için maliyetler katlanarak artacaktır. Ancak, bu düzenlemenin terminolojisi konusundaki belirsizlikler, sektör oyuncuları arasında ciddi endişeler doğurmuştur. "Operatör" teriminin tam olarak kimleri kapsadığı belirsizdir; bu terimin gemi sahipleriyle sınırlı olup olmadığı veya disponent owners, kiracılar ve hatta gemi işletenlerini de içerip içermediği netleştirilmemiştir. Aynı şekilde, "hizmet ücreti" kavramının tam olarak bir liman vergisi mi, bir gümrük harcı mı, yoksa bir operasyonel maliyet mi olduğu konusunda da belirsizlik sürmektedir. Bu yeni hizmet ücretleri, taşıma sözleşmeleri bağlamında da önemli tartışmalar yaratmaktadır. Zamana bağlı kiralamalar "time charter" çerçevesinde, genellikle liman masrafları ve harçları kiracılar tarafından ödenmektedir. Ancak bu yeni düzenleme, geminin sahibi veya operatörü üzerinden mi tahsil edileceği konusunda hukuki bir belirsizlik yaratmaktadır.
Sefer bazlı kiralamalar "voyage charter" açısından ise, bu hizmet ücreti kargoyla ilgili olmadığından, yeni maliyetlerin gemi sahipleri tarafından karşılanması gerekir. Ancak şartlara bağlı olarak, bu maliyetler gemi sahipleri tarafından sözleşmeye dayalı seferi gerçekleştirmenin bir maliyeti olarak görülecektir ve gelecekteki sözleşmelere eklenebilecek yeni maddeler ile bu maliyetlerin kiracılara yansıtılması söz konusu olacaktır. Özellikle, teklif bir geçiş dönemi içermiyor. Tarihsel olarak, hükümler, belirli bir tarihten sonra "Çin tersanesinde inşa edilen ve teslim edilen gemiler" gibi bir maddeyi içermeli ve bu tür gemileri daha önce satın alanların operasyonlarını ayarlamalarına, Çin yapımı gemilerini elden çıkarmalarına ve ihlallerden kaçınmalarına izin vermelidir.

Yapılan ilk analizlere göre duyurulan yeni tarife ve ücretlendirme planları kabul edildiği takdirde piyasalar ve nakliye maliyetleri birçok açıdan etkilenecektir. Konteyner taşımacılığı sektörünün (özellikle COSCO gibi büyük oyuncuların) ciddi şekilde etkilenmesi beklenmektedir. Çin'de inşa edilmiş otomobil taşıyıcı gemiler, Çin'in son yıllardaki yoğun tersane yatırımları nedeniyle yüksek oranda tarife riskine maruz kalacaktır. LNG taşıyan gemilerin ise çoğu Güney Kore tersanelerinde inşa edildiği için LNG piyasası üzerinde etkisi nispeten sınırlı olabilir. Uygulanacak yeni tarife ve ücretlerin yüksek olması, ABD limanlarına alternatif olarak Meksika limanlarına yönelimi artırabilir. Yeni gemi inşa siparişlerinde, Çin tersanelerine olan talebin düşmesi beklenmektedir.

SONUÇ
USTR'nin bu yeni tarife ve ücretlendirme planları, ABD ile Çin arasındaki devam eden ticaret gerginliğinde önemli bir tırmanışı temsil ettiğinden, sektörün endişesi elle tutulur görünmektedir. Bu önlemler, Çin'in denizcilik sektöründeki hakimiyetine karşı koymayı ve ABD'nin denizcilik sektörünü güçlendirmeyi amaçlamaktadır. ABD'nin bu yeni düzenlemesi, sadece Çin ile olan ticari ilişkileri değil, aynı zamanda global denizcilik sektörü için de çok önemli etkiler taşımaktadır. Hem hukuki belirsizlikler hem de ekonomik maliyetler, armatörleri, kiracıları ve deniz taşımacılığı ile ilgilenen tüm tarafları yeni stratejiler geliştirmeye zorlayacaktır. Tarifelerin yürürlüğe girip girmeyeceği veya kapsamının değişip değişmeyeceği ise 24 Mart 2025'te yapılacak olan resmi değerlendirme toplantısından sonra netleşecektir (henüz bu yazı kaleme alındığında resmi toplantı gerçekleşmemiştir).

HÜSEYİN ÇINAR
TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ GENEL SEKRETERİ

HÜSEYİN ÇINAR: TÜRK SAHİPLİ GEMİLERİN %27-30'U ÇİN YAPIMI GEMİDİR
ABD, Çin'in sözde "haksız" denizcilik uygulamalarına yönelik devam eden bir 301. Madde soruşturması yürütmektedir. Bu soruşturmanın en son aşamasında, Çin yapımı gemilere sahip filolardan liman ziyareti başına 1,5 milyon dolara kadar liman ücreti alınmasını öngören bir teklif sunulmuştur. Çin'de inşa edilmemiş gemiler bile, eğer Çin yapımı bir gemiye sahip bir filoya aitlerse, **500.000 dolara kadar ücretle** karşı karşıya kalabilirler.

KONUNUN GEÇMİŞİ[1]
1974 Ticaret Yasası'nın 301(b) Bölümü, ABD ticaretini etkileyen adil olmayan yabancı uygulamaları ele almak amacıyla oluşturulmuştur. 301(b) Bölümü, ABD ticaretine yük getiren veya kısıtlayan mantıksız veya ayrımcı yabancı hükümet eylemlerine, politikalarına ve uygulamalarına yanıt vermek için kullanılabilmektedir. Ticaret Yasası'nın 301. Bölüm hükümleri, ilgili tarafların ABD Ticaret Temsilciliği'ne (USTR) bir yabancı hükümet uygulamasıyla ilgili soruşturma talep etmesi ve uygun önlemler alınmasını istemesi için bir iç hukuk süreci sunar. 12 Mart 2024'te, beş ulusal işçi sendikası, Çin'in denizcilik, lojistik ve gemi inşa sektörlerinde küresel üstünlük kurmaya yönelik uygulamalarına ilişkin bir soruşturma başlatılması talebiyle

bir dilekçe sunmuştur. **Ticaret Yasası'nın 302(a)(2) Bölümü** uyarınca, **ABD Ticaret Temsilcisi (USTR)** dilekçedeki iddiaları inceleyerek bir soruşturma başlatmaya karar verdi ve **17 Nisan 2024'te Çin hükümeti ile istişareler başlattı.** Yapılan soruşturma, kamuoyundan gelen yorumlar, 301. Bölüm Komitesi ve danışma komitelerinin görüşleri dikkate alınarak değerlendirildi.

USTR, Çin'in denizcilik, lojistik ve gemi inşa sektörlerinde küresel üstünlük sağlama çabalarının 301(b) ve 304(a) Bölümleri kapsamında işlem yapılabilir olduğuna karar verdi. USTR, Çin'in bu sektörlerde üstünlük kurma çabalarının mantıksız olduğunu ve ABD ticaretine yük getirdiğini veya kısıtladığını tespit etti. Bu uygulamaların:

- Yabancı firmaları devre dışı bıraktığı,
- Piyasa odaklı işletmelere ve çalışanlarına ticari fırsatları azalttığı,
- Rekabeti azalttığı ve Çin'e bağımlılığı artırarak risk oluşturduğu,
- Çin hükümetinin ekonomik aktörleri ve sektörler üzerindeki olağanüstü kontrolünü güçlendirdiği belirtilmiştir.

USTR ayrıca, Çin'in bu sektörlerde üstünlük kurma çabalarının ABD denizcilik, lojistik ve gemi inşa sektörlerindeki iş ve yatırım fırsatlarını baltaladığını, rekabeti ve seçim hakkını kısıtladığını, ABD ekonomisi için kritik sektörlerde ekonomik güvenlik riskleri oluşturduğunu ve tedarik zinciri dayanıklılığını zayıflattığını tespit etmiştir. Bu uygulamaları sona erdirmek için Çin'in belirli hizmetlerine karşı önlemler alınması ve Çin malları kullanılarak sağlanan belirli hizmetlere ayrımcı olmayan bir şekilde işlem uygulanması önerilmiştir.

21 Şubat 2025'te, USTR kamuoyu yorumlarını almak için bir çağrı yapmış ve 24 Mart 2025'te bir kamuya açık duruşma düzenleneceğini duyurmuştur. Kamuoyu yorumları için başvuru süreci 24 Mart 2025'e kadar açık kalmıştır. Belki de bu yazımız yayınlandığında soruşturmanın sonuçları tamamen açık hale gelmiş olabilecektir.

ÖNERİLEN EYLEMLER[2]
Hizmet Ücretleri

1- Çinli Deniz Taşımacılığı Operatörlerine Hizmet Ücreti:
Çin merkezli bir gemi operatörüne, ABD limanına giriş yapan her gemisi için aşağıdaki oranlardan biri uygulanacaktır:

a) Her giriş için en fazla 1.000.000 ABD doları ücret veya

b) Gemi kapasitesinin net tonajı başına en fazla 1.000 ABD doları ücret.

2- Filosunda Çin Yapımı Gemiler Bulunduran Deniz Taşımacılığı Operatörlerine Hizmet Ücreti:
Çin yapımı bir geminin ABD limanına giriş yapması durumunda, uluslararası deniz taşımacılığı hizmetleri kapsamında gemi operatörüne aşağıdaki ücretlerden biri uygulanacaktır:

a) Gemi başına en fazla 1.500.000 ABD doları ücret veya

b) Operatörün filosundaki Çin yapımı gemi oranına bağlı olarak ücretlendirme:

- Filosunun %50 veya daha fazlası Çin yapımı gemilerden oluşan operatörler için: Gemi başına en fazla 1.000.000 ABD doları ücret.

- Filosunun %25'ten fazla ancak %50'den azı Çin yapımı gemilerden oluşan operatörler için: Gemi başına en fazla 750.000 ABD doları ücret.

- Filosunun %0'dan fazla ancak %25'ten azı Çin yapımı gemilerden oluşan operatörler için: Gemi başına en fazla 500.000 ABD doları ücret.

c) Operatörün filosundaki Çin yapımı gemi oranına bağlı olarak ek ücret:

Filosundaki Çin yapımı gemi oranı %25 veya daha fazla olan operatörler için, gemi başına ek olarak en fazla 1.000.000 ABD doları ücret alınacaktır.

3- Çin Tersanelerinden Sipariş Verilmiş Gemileri Bulunan Operatörler İçin Ek Ücret:
Operatörlerin Çin tersanelerine verdikleri gemi siparişlerine bağlı olarak ek ücret uygulanacaktır:

a) Operatörün Çin tersanelerine verdiği siparişlerin yüzdesine göre ücretlendirme:

- Filosunun %50 veya daha fazlası Çin tersanelerinden sipariş edilmiş veya önümüzdeki 24 ay içinde teslim edilmesi beklenen gemilerden oluşuyorsa: Gemi başına en fazla 1.000.000 ABD doları ücret.

- Filosunun %25'ten fazla ancak %50'den azı Çin tersanelerinden sipariş edilmiş veya önümüzdeki 24 ay içinde teslim edilmesi beklenen gemilerden oluşuyorsa: Gemi başına en fazla 750.000 ABD doları ücret.

- Filosunun %0'dan fazla ancak %25'ten azı Çin tersanelerinden sipariş edilmiş veya önümüzdeki 24 ay içinde teslim edilmesi beklenen gemilerden oluşuyorsa: Gemi başına en fazla 500.000 ABD doları ücret.

b) Operatörün toplam siparişlerinin %25 veya daha fazlası Çin tersanelerinden sipariş edilmiş veya önümüzdeki 24 ay içinde teslim edilmesi bekleniyorsa, gemi başına ek olarak en fazla 1.000.000 ABD doları ücret alınacaktır.

4- ABD Yapımı Gemiler ile Deniz Taşımacılığı İçin Ücret İadesi:
Bu bölümde belirtilen operatörlere uygulanan deniz taşımacılığı ek ücretleri, takvim yılı bazında ABD yapımı gemiler aracılığıyla sağlanan uluslararası deniz taşımacılık hizmetleri için geri ödenebilir. ABD'de inşa edilmiş bir geminin ABD limanına her girişinde, operatörün ödediği ek ücretlerden gemi başına en fazla 1.000.000 ABD doları iade edilebilir.

5- ABD Mallarının ABD Gemileri ile Taşınmasını Teşvik Etmek İçin Hizmet Kısıtlamaları
ABD'de üretilen sermaye malları, tüketim malları, tarım ürünleri, kimyasal ürünler,

petrol ve gaz gibi tüm ABD mallarının uluslararası deniz taşımacılığı aşağıdaki takvime uygun olarak düzenlenecektir:

- Kararın yürürlüğe girdiği tarihten itibaren, gemi ile ihraç edilen ABD mallarının en az %1'i, ABD bayraklı gemilerle ve ABD'li operatörler tarafından taşınmak zorundadır.

- Kararın yürürlüğe girmesinden 2 yıl sonra, gemi ile ihraç edilen ABD mallarının en az %3'ü, ABD bayraklı gemilerle ve ABD'li operatörler tarafından taşınmak zorundadır.

- Kararın yürürlüğe girmesinden 3 yıl sonra, gemi ile ihraç edilen ABD mallarının en az %5'i, ABD bayraklı gemilerle ve ABD'li operatörler tarafından taşınmak zorundadır. Bu %5'lik oranın en az %3'ü, ABD bayraklı ve ABD yapımı gemilerle taşınmalıdır.

- Kararın yürürlüğe girmesinden 7 yıl sonra, gemi ile ihraç edilen ABD mallarının en az %15'i, ABD bayraklı gemilerle ve ABD'li operatörler tarafından taşınmak zorundadır. Bu %15'lik oranın en az %5'i, ABD bayraklı ve ABD yapımı gemilerle taşınmalıdır.

6- ABD Mallarının Uluslararası Deniz Taşımacılığına Getirilen Kısıtlama

- ABD mallarının ihracatı, ABD bayraklı ve ABD yapımı gemilerle gerçekleştirilmelidir.

- Ancak, bir operatör ABD yapımı olmayan bir gemiyle uluslararası deniz taşımacılığı hizmeti sunmak istiyorsa, bu duruma yalnızca şu şartla izin verilebilir: Operatör, takvim yılı bazında taşıyacağı ABD mallarının en az %20'sini ABD bayraklı ve ABD yapımı gemilerle taşıyacağını kanıtlamalıdır.

TEMEL ETKİLER

- Her liman ziyareti için 1 ila 3,5 milyon USD arasında ek ücret uygulanacaktır.

- Bu ücretler, özellikle orta ve küçük ölçekli limanlara yapılan uğrakları azaltacaktır.

- ABD'ye hizmet veren bir konteyner gemisi, genellikle her seferinde 3-4 ABD limanına uğramaktadır.

- Ücretler, ABD'ye giren ve çıkan mallar için konteyner (TEU) başına 600-800 USD ek maliyet getirecek ve bu durum özellikle çiftçileri olumsuz etkileyecektir.

- Önerilen düzenlemeler kapsamında, ABD'deki liman uğraklarının %98'i bu ücretlere tabi olabilir.

- Bu ücretler yalnızca Çin yapımı gemilere değil, aynı zamanda filosunda Çin yapımı gemi bulunan veya sipariş etmiş operatörlere de uygulanacaktır.

- Bu ek ücretler, Amerikan tüketicileri için yıllık 30 milyar USD'ye kadar ek vergi anlamına gelmektedir.

- ABD ihracatını taşımak iki kat daha maliyetli hale gelebilir.

- 1 trilyon USD değerindeki ithalat bu düzenlemelerden etkilenebilir.

- Önerilen ücretlerin çoğu, mevcut gemilere veya inşaat halindeki gemilere uygulanacak olup, mevcut gemi inşa uygulamalarını caydırıcı bir etkisi olmayacaktır[3].

BU EYLEMLERİN TÜRK SAHİPLİ GEMİ FİLOSUNA VE DENİZ TAŞIMACILIĞIMIZA ETKİLERİ NELER OLABİLİR?

- Türk sahipli gemilerin %27-30'u Çin yapımı gemidir.

- 2024 yılında 11. aya kadar Türk sahipli gemiler ile ABD limanlarına 2.317.851 MT'luk yük, 87.238TEU'luk konteyner ve 256.973 CBM'lik bir yük taşıması gerçekleşmiştir.

- Bu taşımacılık 108 gemi ile 47 ülkeden yapılmıştır[4].

- Ancak bunların ne kadarının Çin yapımı gemiler ile yapıldığı bilinmemektedir.

- Düz bir mantıkla bunun bize yıllık maliyeti 25 Milyon USD'lik bir maliyeti olabilecektir.

- Çin'den ABD'ye yapılan taşımacılıkta kısıtlamalar artarsa: Türk armatörler için yeni taşıma fırsatları doğabilir. Özellikle Çin yerine başka ülkelerden ABD'ye yapılan taşımalar artarsa, Türk sahipli gemiler alternatif tedarik zincirlerinde rol oynayabilir. Bunlara hazırlıklı olmamız gereklidir.

- Türk armatörler için ikinci el gemi fırsatları doğabilir. Çinli şirketlerin gemilerini ABD pazarında kullanamaması nedeniyle ikinci el gemi fiyatlarında düşüş yaşanabilir. Türk şirketleri, daha uygun maliyetle gemi alabilir.

- Çin'den yeni gemi siparişi verme konusunda riskler artabilir. Eğer ABD, Çin tersanelerinden alınan gemilere yaptırım uygularsa, Türk armatörler Çin'den yeni gemi sipariş ederken daha temkinli davranmak zorunda kalabilir. Çin şu anda en uygun rakamlarla yeni gemi inşa konusunda finansman sağlamaktadır. Ve Türk armatörleri bu finansmanı tercih etmektedir. Bu kapsamda Türk armatörlerinin yeni gemi inşaa siparişleri etkilenecektir.

- Türk armatörlerin Çin yapımı gemi kullanması, finansman ve operasyonel zorluklar yaratabilir. Eğer Çin yapımı gemilere yönelik küresel bir itibar riski oluşursa, Türk şirketleri bu gemilerle ticaret yaparken daha fazla kontrolle karşılaşabilir.

---

[1] https://ustr.gov/about-us/policy-offices/press-office/press-releases/2025/march/public-hearing-regarding-proposed-actions-section-301-investigation-chinas-targeting-maritime

[2] Federal Register/Vol. 90, No. 38/Thursday, February 27, 2025/Notices

[3] World Shipping Council's statement on the USTR proposals, WSC WEB Site

[4] Kargo ile ilgili bilgiler VESON Nautical kaynaklarından alıntılanmıştır.

Limancılık sektöründe çözüm bekleyen en önemli konu: Türk limanları için "liman yönetim modeli" oluşturulması[1]

* AYDIN ERDEMİR

Limanlar kıyı kenar çizgisinin (KKÇ) ya da kıyıların deniz tarafında inşa edilen yapılar olduğu için yürürlükte olan "Kıyı Kanunu"nun gereği olarak deniz, tabiî veya sunî göl veya akarsu kıyıları ile bu yerlerin etkisinde olan ve devamı niteliğinde bulunan sahil şeritlerinin doğal ve kültürel özelliklerinin gözetilerek korunması ve toplumun yararlanmasına açık ve kamu yararına kullanılması bütünüyle devletin sorumluluğu ve yükümlülüğü altındadır. Her ne kadar birçok tersane ya da liman tesisi geri sahadaki arazinin mülkiyetine sahip olsa da kıyı kanununun gereği olarak deniz tarafında inşa ettikleri iskelenin ya da kıyı tesisinin mülkiyeti hazineye yani devlete (Milli Emlak Genel Müdürlüğü-MEGM) aittir. Yatırımcı MEGM ile imzalanan bir "Kullanma Sözleşmesi" ile bu iskele veya deniz alanını maksimum 49 yıllığına kiralayarak liman ya da kıyı tesisi inşa edebilmekte, verilen süre içinde işletmektedir. Yine ilgili yatırımcının kiraladığı KKÇ'nin deniz tarafında kalan liman alanı için MEGM'ye m^2 başına yıllık bir kira bedeli ödenirken, ayrıca bu liman tesisinden elde edilen gelirden limanın kuruluştaki proje izni niteliğine göre (münhasıran liman ya da sanayi iskelesi) %1 veya %15 oranında hasılat payı da ödenmektedir.

Dünyada olduğu gibi limancılık faaliyeti Türkiye'de de bütünüyle kamu yararı niteliği taşıyan bir hizmettir. Bundan dolayı limanların ve/veya liman inşa edilecek bölgelerin planlanmasından, projelendirilmesine, kullanım amaçlarının ve işlevlerinin tespitinden ülkenin gelecek hedefleri açısından kapasitesinin belirlenmesine, limanların kümelendiği bölgelerdeki geri sahaların rezerv alan olarak korunmasından limana bağlanacak karayolu, demiryolu gibi diğer ulaştırma modlarının inşasına kadar tüm planlama, projelendirme, izin, onay ve denetleme işlemleri kamunun görev ve sorumlulukları arasındadır. Bu amaçla kıyı alanlarının gelişigüzel liman, tersane ya da başka kıyı yapılarıyla işgal edilmemesi için ülkenin kalkınma ve sanayileşme hedeflerine, bütünleşik kıyı alanı planlarına uygun şekilde geleceğe dönük ulaştırma ve liman mastır planlarının yapılması gereklidir. Türkiye'de liman ya da kıyı yapılarıyla ilgili her ne kadar Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı en önemli sorumluluğu üstlenmiş olsa da liman ya da kıyı yapılarının planlama, onay, ÇED, ruhsat, inşa ve işletme süreçlerinde çok sayıda bakanlık, kamu kuruluşu da devreye girdiğinden, bir limanın planlaması ile işletmeye geçme süresi arasında minimum 4-5 yıllık bir süre geçmektedir ki günümüzde bu sürenin çok üstünde hala süreci devam eden projeler bulunmaktadır. Dünyayla karşılaştırıldığında ortaya çıkan bu durum liman yatırımların zamanında hayata geçmesine engel teşkil ettiği gibi, ortaya çıkan bürokratik süreçlerin azalması bir yana daha da uzadığı görülmektedir.

Dünyada dış ticarete konu yüklerin %90'dan fazlası limanlar üstünden denizyoluyla taşınmaktadır. Bu stratejik özelliği nedeniyle limanlar ülkelerin küresel rekabette güçlü olmalarını temin eden temel lojistik altyapılar olduğu gibi, yatırım cazibesi de yaratarak ülkelerin kalkınma ve gelişmesini destekleyen en önemli ve en stratejik tesislerdir. Bundan dolayı da artık dünyada liman yatırımları için çok başlılık ve bürokrasi ortadan kaldırılmış, liman ve kıyı yapılarını tek elden yöneten kamusal yapılar veya idari otoriteler kurulmuştur. Genel olarak bu yapılar "Liman Yönetimi", "Liman İdaresi" veya daha ortak ve genel bir tanım olarak "Liman Otoritesi" olarak ifade edilmektedir. Yetki ve sorumlulukları yasayla belirlenmiş olan bu yapılar limanların inşası, idaresi ve birçok ülkeden de gördüğümüz bazen de liman operasyonları, belli durumlarda da liman emniyeti gibi konulardan sorumlu olan, içinde devlet, belediye, kamu veya özel sektör birimlerinin ve/veya kuruluşlarının da yer aldığı, yasalarla kurulmuş güçlü ve etkin kuruluşlardır.

Limanlar ilkçağlardan günümüze ticarete hizmet eden nitelikleriyle sürekli gelişirken, dünyada ilk liman otoritesi ise 1908 yılında Londra'da, Thames Nehri boyunca faaliyet gösteren tüm liman tesislerinin birleştirilmesiyle kurulmuştur. Bu ilk liman otoritesinin varlığı, her bir ülkenin siyasi, idari ve hukuki yapısına uygun şekilde yayılarak dünya çapında adeta standart bir liman yönetim modeli haline gelmiştir. Dünyadaki gelişmeler böyleyken, Türkiye'nin ise dünyadan bu konuda ayrışarak ülkeye özgün bir liman yönetim sistemini bir tülü kuramamış olması, gelecekte daha da büyüyecek sıkıntılar için daha da olumsuz durumlar yaratabilecek, küresel rekabette geri kalmanın ana nedenlerden birisi haline gelebilecektir.

Uzun yıllar yaşanan işgal ve savaşlardan dolayı büyük ölçüde yıkıma uğramış olan Osmanlı İmparatorluğu'nun yerine kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk hedefi ülkenin kalkınması ve gelişmesi için yeterli sermayeyi bulmak, ilk etapta ülkenin yer altı ve yer üstü kaynaklarının değerlendirilip ihracat imkânlarının artırılması için de o dönem ülkede üretilebilen ürünlerin dış ülkelere çıkış kapısı olan liman ve iskelelere önem vermek olmuştur. Bu konuda çok hızlı ve etkili adımlar da atılmıştır. Osmanlının son yüzyılında özelikle kapitülasyonlar ve diğer imtiyazlarla yabancı şirketler tarafından inşa edilerek işletilen limanların tarifelerinin 1925 yılında yapılan bir düzenlemeyle ülke ihracatını geliştirecek ve destekleyecek şekilde belirlenmeye çalışılması atılan adımların ilki olurken, limanlar üzerinde denetim sağlanarak bazı liman tesislerinin ve iskelelerin yerli sermaye ile kurulan Türk şirketlerine devrinin önü açılmıştır. Cumhuriyetin ilanı sonrasında ilk aşamada deniz ticaretinin geliştirilmesi ve ekonominin canlandırılması için liman ve iskelelerle ilgili çok sayıda yasal düzenlemeler yapılmış, liman faaliyetlerinin kamu hizmeti kapsamına alınması için de çeşitli çalışmalar yürütülmüştür. Kapitülasyonların kaldırılmasından sonra 01 Temmuz 1926 tarihinde çıkarılan 815 sayılı Kabotaj Kanunu'nun kabul edilmesiyle birlikte deniz ticaretinin ulusal bir kimlik kazanması süreci başlamış, Türkiye'nin bütün sahillerinde taşımacılık ve ticaret yapma hakkı Türk sancağı taşıyan gemilere verilmiştir. Kabotaj kanunun kabul edilmesi sadece denizyolu taşımalarında millileşme sürecini başlatmamış, denizyolu taşımacılığının ana kapıları olan limanlar için arka arkaya yapılan birçok düzenlemeyle birlikte Türk limancılığının gelişmesinin de önü açılmıştır.

Esas olarak 1980'li yıllara kadar Türkiye'de kurulu kamu limanları (TDİ ve TCDD limanları) ülke ihtiyacını önemli ölçüde karşılamış, ülkenin ekonomik büyüklüğüne ve dış ticaretine uygun bir liman kapasitesi her zaman mevcut olmuş, limanlarda önemli bir sıkışıklık ve darboğaz yaşanmamıştır. Yine deniz taşımacılığında da ağırlıklı olarak kamu işletmeciliğine (TDİ) ait gemiler kullanılmış, diğer taraftan küçük tonajlarda da olsa özel gemi işletmeciliği gelişmeye devam etmiştir. 1970'li yılların sonundan itibaren ortaya çıkan küreselleşme ve liberalleşme rüzgarının etkisi belli bir süre sonra Türkiye'yi de etkilemeye başlamış, 1980'li yılların ilk yarısına kadar devam eden ithal ikameci kalkınma politikaları yerini ihracat ağırlıklı liberalleşme ve özelleştirme hamlelerine bırakmıştır. Bu süreç aynı zamanda sanayi ve ticari gelişmeleri de tetiklemiştir. Böylelikle giderek artan dış ticaretin etkisiyle limanlardaki yük hareketinde ciddi ölçüde artışlar yaşanmaya başlanmıştır. Bu kararın alındığı yıllara kadar devletin tekel hakkı nedeniyle sadece kamu limanları (TDİ ve TCDD limanları) tarafından sağlanan liman hizmetlerinde herhangi bir sorun görülmezken, ihracat odaklı büyüme hamleleriyle beraber hem ithalat ve hem de ihracat yükleri hızla artmaya başlamış, bundan dolayı hem sayı hem de kapasite imkanları açısından sınırlı olan kamu limanlarında büyük darboğazlar ve gemi beklemeleri yaşanmaya başlanılmıştır.

Ortaya çıkan bu durum nedeniyle dönemin hükümeti tarafından 1980'li yılların ikinci yarısından itibaren alınan kararlarla sadece kendi yüklerini elleçlemek üzere inşa edilen, ağırlıkla İskenderun ve İzmit Körfezi'nde faaliyette olan bazı özel sanayi iskelelerine üçüncü şahıslara liman hizmeti verme hakkı tanınmıştır. Bu karar aynı zamanda Türkiye'de özel sektör limancılığın gelişmesinin de başlangıcı olmuş, ihtiyaca paralel olarak zaman içinde çok sayıda özel yeni liman inşa edilmiş, özellikle artan dış ticaretle birlikte 2000'li yıllarda liman yatırımları daha da hızlanmıştır. Yine 90'lı yıllarla birlikte başlayan özelleştirmelerle kamuya ait (TDİ ve TCDD) limanlarının büyük bir bölümünün işletmesi özel sektöre devredilmiştir. Özelleştirilmiş kamu limanları da dahil olmak üzere mevcut liman kapasitesinin neredeyse %95'inin artık özel sektör tarafından işletildiği günümüzde TCDD Haydarpaşa ve TCDD İzmir Alsancak Limanı dışında kamunun elinde önemli bir liman tesisi kalmamıştır

TÜRKİYE'DE LİMAN YÖNETİM SİSTEMİ KURULMASIYLA İLGİLİ VE ÇALIŞMALARIN TARİHİ ESKİDİR

Türkiye'nin limancılıkta kamu limanlarıyla (TCDD ve TDİ) hizmet verdiği yıllarda her ne kadar liman yönetimiyle ilgili idari bir otoritesi olmasa da bu iki kuruluş ilgili bakanlıkların da desteğiyle tek yetkili kurumlar olarak benzer görevleri icra etmiş, 80'li yıllarla beraber özel limanlara izin verilmesiyle başlayan yoğun özel liman yatırımları dönemi başlarken yapılması gereken "Liman Yönetimi" ile ilgili içinde özel sektörün de olduğu bir yönetim modeli çalışmaları ise nedense hiçbir şekilde gündeme gelmemiştir. Zaman geçtikçe sayıları giderek artan özel liman tesislerinin yayılımıyla beraber Türkiye'de liman yönetimi sistemini kurma koşulları da giderek sorunlu hale gelmiştir.

Türkiye'de liman yönetim sistemi kurulmasıyla ilgili araştırmaların ve çalışmaların tarihi eskidir. 2000 yılında yapılan ***"Türkiye Cumhuriyeti Ulusal Limanlar Gelişim Master Planı Çalışması (ULIMAP)"*** raporunda *"Türkiye'de ihtiyaç duyulanın liman yönetimlerinin "merkezi hükümetin uygun katılımıyla kontrolü sağlayacak bir sistem olduğu" belirtilmiş, "liman inşaatı, liman yönetimi ve işletimi konularındaki uzmanlar ve diğer deneyimli kişilerden oluşacak bir "Limanlar Konseyi"nin, hükümetin bu şahısların görüş ve önerilerini tavsiye niteliğinde alabilmesini sağlamak üzere, hükümet bünyesinde oluşturması gerektiği"* belirtilmiştir. 2000'li yıllardan sonra hazırlanan beş yıllık kalkınma planlarının hepsinde liman yönetim sistemi konusu dikkate alınmış, Türkiye'ye uygun bir liman yönetim modeli kurulması gerektiğinin altı çizilmiştir. Liman yönetim modelinin gereğine net ve açık bir şekilde yer veren Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) tarafından için hazırlanan **"Dokuzuncu Kalkınma Planı, Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu / 2007-2013"**nda *"liman yönetiminde dağınıklığın giderilmesi ve devlet tarafından belirlenecek politikanın liman ihtiyaçlarını da göz önüne alacak şekilde uygulanmasını sağlamak amacıyla "Liman Otoritesi Modeli"* belirlenmesi" yer almıştır.

Liman yönetim modelinin hayata geçirilmesiyle ilgili kalkınma planları dışında bütünüyle bu konuya odaklanarak dünyadaki liman yönetim modellerini inceleyen ve Türkiye'de hayata geçirilebilecek liman yönetim modeliyle ilgili öneriler sunan ilk kapsamlı rapor ise T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü'nün 2010 yılında yayınladığı ***"Türk Limanları İçin Liman Yönetim Modeli Oluşturulması Hakkında Rapor"*** dur. Bu raporda sektöre ilişkin *"küçük kapasiteli iskelelerin birleştirilerek, belirli yük grupları üzerinde ihtisaslaşmış limanlara dönüştürülmesi" hedefiyle "büyük kapasiteli liman inşasına ve sanayi iskelelerine teşvik uygulamaları yapılması"* önerilmiştir. Raporun sonuç hedefleri içinde *"belirli bölgelerde (Samsun Tekkeköy, İzmit Körfezi ve özellikle Dilovası, Ambarlı, Aliağa Nemrut, Ceyhan bölgeleri) faaliyet gösteren limanların ortak faydalar çerçevesinde kamu kaynaklarını israf etmeden ve devlete en az düzeyde maliyet getirecek şekilde birleşmesi ve bir yönetim kurulu çatısı altında işletilmesi" vurgulanırken "bu tesisler için, serbest bölgelerin tabi olduğu mevzuata benzer bir şekilde hazırlanacak kanun yoluyla bölgesel bazda bir yönetim kurulu marifetiyle işlev gösteren bir yapı kurulmasının uygun olacağı"* önerilmiştir. Liman yatırım süreçlerinin kısaltılması ve bürokrasinin azaltılması konusuna da değinen bu ilk raporda devletin liman yönetiminden değil, liman işletmeciliğinden çekilmesi önerilirken, "halihazırda liman yönetimi işletme hakkının devredilmesi suretiyle özel sektöre devredilmekte, bölgesel tekel niteliğinde olan bu işletmelerle birlikte bölgesel limancılık faaliyetleri özelleştirmeyi kazanan kuruluşun politikalarına terkedilmektedir. Oysa yapılması gereken; yatırım yapılması için yeterli kamu kaynağı yok mantığıyla liman yönetiminden tamamen çekilerek liman yönetiminde etkin olunmaması değil, limanın hizmet sektörü kapsamında değerlendirilebilecek terminal işletme ve operasyon kısımlarının özel sektöre devrinin yapılmasıdır. Planlama, stratejik kararlar, yatırım ve liman inşası yapılacak alanın belirlenmesi, (özel sektörün yapmayı öngördüğü arazilere ruhsat vermek şeklinde değil) tamamen kamunun kontrolünde olması gereken hususlardır" tespitleri yapılmıştır. Bunlar o dönem itibarıyla kamu yararı adına yapılmış ve günümüzde de dikkate alınması gereken son derece önemli tespitlerdir.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Devlet Limanlar ve Hava Meydanları (DLH) tarafından 2010 yılında hazırlanan ***"Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması"***na baktığımızda dünyada farklı ülkelerdeki liman yönetim modellerinin detaylı olarak incelendiği görülmektedir. DLH'nın ilgili raporunun ***"Sonuç"*** bölümünde *"limanların rekabetçi, verimli, güvenli ve güvenilir olmasının yanı sıra sosyal ve çevresel etkileri de göz önüne alınarak işletilmelidir"* tespiti yapılarak Türkiye'de limanların kümelendiği Kocaeli-İzmit, Gemlik, Aliağa, İskenderun gibi körfezlerdeki limanlar için *"irili ufaklı birçok ticari kıyı yapısının olması, düzensiz yapılaşma ve kurumsal düzenin olmamasının limanlar arası rekabette sorunlara yol açtığına"* vurgu yapılmış, *"yanaşma yerlerinin verimliliğinin arttırılması ve kurumsal yapısının güçlendirilmesinin gerekliliği"* ifade edilmiştir. Raporda İzmit Körfezi örneği verilerek *"özel kesim kuruluşlarının kurumsal iş birliğine girmeleri, liman işletmecilerinin bir dernek veya birlik altında toplanması, işletme maliyetlerini düşürecek önlemlerin alınması gerektiği"* tespitinin sonucunda ALTAŞ-Ambarlı limanı örneği değerlendirilerek körfezlerde kümelenen çok sayıda limanın ortak kurulacak bir "Anonim Şirket" altında bir araya getirilmesi önerilmiştir. Raporda ortak bir şirket (A.Ş.) altında ortaya çıkacak bu ticari hüviyetin ilgili bakanlık tarafından desteklenmesi gerektiği de net bir şekilde ifade edilmiştir. Raporun sonunda da "Kurumsal kapasiteyi arttıracak bu girişimin yasal formatına özel sektör kuruluşları karar vermelidir" tespiti yer almıştı ki Ambarlı Bölgesi'ndeki limanlar tarafından kurulan ALTAŞ şirketi bölgede çalışmakta olan 4 ayrı limanın ortak kullandıkları alanların genel yönetimi, altyapı, planlama, jeolojik etütler, güvenlik ve çevre düzenlemesine yönelik sorumlulukları yürüten, ortak limanlar adına Ambarlı limanın genel yönetim, ortak hizmet ve koordinasyon şirketi olarak halen aktif olarak çalışmaktadır.

"TÜRKİYE LİMANLARI İÇİN LİMAN OTORİTESİ MODELİ"

Yukarıda belirtilen raporların tamamı sektörün görüşlerinin bir bölümü de alınarak ilgili bakanlık veya kamu kurumları tarafından hazırlanmıştır. Türkiye'de özel sektör limanlarını temsil eden Türkiye Liman İşletmecileri Derneği (TÜRKLİM) tarafından liman yönetim modeli ile ilgili yayınlanan ilk rapor ise Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi'nden Nil Kula DEĞİRMENCİ (Prof. Dr.), Soner ESMER (Prof. Dr.) ve Çimen KARATAŞ (Doç. Dr.) tarafından 2013 yılında hazırlanan ***"Türkiye Limanları İçin Liman Otoritesi Modeli"*** dir. Bu rapor son derece açık ve net önerileriyle liman yönetim modeli tartışmalarına katkı koyduğu gibi liman yönetimi konusunda geniş bir literatür incelemesiyle dünya limanlarında (Avrupa, Amerika, Asya, Avustralya ve Afrika) liman yönetim modelleri ayrıntılı olarak incelenmiştir. Devamında örnek bir liman otoritesi olarak Hollanda, Rotterdam Limanı incelenmiştir. TÜRKLİM'in raporunun en önemli özelliği AB liman otoritesi modellerinin Türk limanlarında olası uygulaması karşılaştırmalı olarak ele alınmış, bu karşılaştırmada aşağıdaki farklıların altı çizilmiştir. Bu raporda;

- Avrupa liman otoritelerinin birçoğu *(landlord) kamu ağırlıklı olduğu,*

- *Avrupa liman otoriteleri, liman altyapısını sağlamakta iken Türkiye'de özel limanlar kendi altyapı yatırımlarını yaptıkları, Türkiye'de limancılık yapmak isteyen girişimci projesini geliştirmekte ve kamu tarafından tahsis edilen denizalanı üzerinde dolgu yaparak liman altyapısını kendi imkânları ile inşa ettiği,*

- *İstisna olarak İngiltere limanlarının büyük kısmında liman arazisinin de özel sektör ait olduğu,*

- *Türkiye'de kıyı kenar çizgisinin deniz tarafındaki kara ve deniz alanları devletin hüküm ve tasarrufunda olduğu,*

bu alanlarda yatırımcıya 49 yıla kadar kullanım izni verildiği belirtilmiştir.

Raporun en önemli bölümünde ise Türk limanlarının yönetim modeline ilişkin öneriler yer almıştır ki burada olası liman yönetim modeline uygulanabilecek mevzuatlar çerçevesinde Türk Ticaret Kanunu çerçevesinde kurulabilecek bir liman yönetim şirketinin bir "Anonim Şirket" olarak modellemesi değerlendirilirken, liman bölgesinin bir OSB ve Serbest Bölge mevzuatı çerçevesinde modellenmesi durumu da farklı şekilde değerlendirilmiştir.

Raporun sonuç bölümünde ise Türk limanlarına ilişkin bir "Liman Otoritesi Örgütlenme Modeli" önerisi yapılmıştır. Bu öneriler şöyledir;

KAMU/ÖZEL SEKTÖR KATILIMI:

- *Türkiye'de liman altyapı ve diğer yatırımlar özel sektör sermayesi ile yapıldığından özel bir liman otorite sistemi geliştirilmelidir.*

- *Liman otoritesi sisteminin uygulanması, limanlarda görev yapan yetkili kamu makamlarının bazı yetkilerini liman otoritesine devretmesini gerektirebilecektir.*

- *Kamu (Maliye Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Belediyeler ile Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın il bazındaki temsilcileri) ve özel sektörün (TÜRKLİM ile Deniz Ticaret Odaları temsilcileri) yer aldığı ortak bir platform oluşturularak "Liman Otoritesi İl Kurulları" tesis edilebilir. Limanla ilgili konuların görüşüldüğü ve özellikle koordinasyona ilişkin faaliyette bulunan bu otoritenin başkanlığını 5442 sayılı İl İdaresi Kanunu hükümleri uyarınca mülki amir yürütebilecektir.*

ÜST KURULLAR:

- *İl bazında örgütlenen liman otoritelerinin koordinasyonunu sağlamak, il bazında gerçekleşecek liman otoritesi toplantılarına komiser göndermek suretiyle bu otoritelerin toplantılarından haberdar olmak ve bu otoritelerin faaliyetlerini takip etmek ve denetlemek amacıyla "Liman Otoritesi Üst Kurulu" teşkili sağlanabilir. Bu kurulun liman otoritesi il başkanlarından oluşması ve bu kurulun başkanlığını Başbakanlık tarafından atanacak bir yetkilinin yürütmesi düşünülmektedir.*

- *Liman Otoritesi Üst Kurulu'nun bağlı olduğu üst birimin ise Başbakanlığa bağlı ve (3056 sayılı Başbakanlık Teşkilatı Hakkındaki Kanun Hükmünde Kararnamenin Değiştirilerek Kabulü Hakkında Kanun'un 24.10.2011 tarihinde değiştirilen 14. maddesi uyarınca) ""Bakanlıklar, kamu iktisadi teşebbüsleri, diğer kamu kurum ve kuruluşları ve ilgili özel kuruluşlar arasında ekonomik ve mali işler ile ilgili alanlarda koordinasyonu sağlamak" ve "Ekonomik ve mali konulardaki gelişmeler ve karşılaşılan meseleler hakkında inceleme ve araştırmalar yapmak ve yaptırmak, bunları değerlendirmek ve teklifler hazırlamak" ile görevli Başbakanlık Ekonomik Sosyal ve Kültürel İşler Başkanlığı'nın olması önerilmektedir. Liman Otoritesi Üst Kurulu'nun Başbakanlığa bağlanmasının nedeni kurulda yer alan muhtelif bakanlıkların birinin diğerine göre üstün olmaması ve her birinin Başbakanlığa bağlı olması dolayısıyla hiyerarşik yapıya uygun düşeceği düşüncesinden kaynaklanmaktadır.*

LİMAN OTORİTESİNİN YAPISI:

- *Uygulanacak liman otoritesinin yapısı tüm Türkiye'de yeknesak bir model olmaktan ziyade bazı ortak temel özelliklere sahip ve bazı konularda limanların farklı özelliklerinden kaynaklanan ihtiyaçları karşılayacak şekilde değişkenlik gösterebilen esnek bir model olmalıdır.*

KATILIMCI SAYI VE NİTELİĞİ:

- *Liman otoritesi, katılımcı sayısı ve oy çokluğu açısından ağırlıklı olarak kamu sektörü temsilcilerinden oluşmakta, devlet ayrıca vali veya vali yardımcısı düzeyinde katılım sağlamaktadır.*

COĞRAFİ UYGULAMA ALANI:

- *Liman otoritesi sisteminin il bazında kurulmaması uygun görülmüştür. Dâhilinde herhangi bir liman bulunmayan illerde liman otoritesi kurulmayacaktır.*

Raporda öne sürülen görüşler çerçevesinde yeni bir liman yönetim modeli önerisi getirilmektedir. Bu önerinin amacı olarak; *"etkili ve verimli bir liman yönetimi için limanda bulunan tesislerin dağınık yapıdan kurtulması ve bu tesislerin bir arada (örgütlenerek) hareket edebilmelerini sağlamak"* olarak ifade edilmiştir. Etkili ve verimli bir Türk liman yönetimi modelinin oluşturulabilmesi için; ilk olarak dünyadaki liman yönetimi uygulamaları genel bir bakış açısıyla (özellikle Rotterdam Limanı yönetimi merceğiyle) incelenmiş olsa da *"Avrupa liman otoritesi modellerinin Türkiye limanları için uygulanabilir olmadığı"* açık bir şekilde belirtilmiş, devamında da *"dolayısıyla mevcut normlar ışığında ya da yeni hazırlanacak bir norm kapsamında liman yönetiminde özel kesimin temsilinin ve kamu makamlarının idaresinin ortak faydalarda buluşturulmasının çok önemli olduğu"* vurgulanmıştır.

Raporda sonuç olarak; *"limanların bir kıyı yapılanması olduğu, mülkiyet haklarının kamuya ait olduğu ancak kamu yararının varlığı durumunda işletme haklarının belirli bir süre için devredilebileceği ya da mülkiyetleri dışında özelleştirilebilecekleri"* vurgulanan raporda, *"Türk hukuk mevzuatında limanlarda bulunan tesislerin örgütlenerek yönetimine ilişkin bir norm bulunmadığı, İl İdaresi Kanunu ve Sivil Hava Meydanları, Limanlar ve Sınır Kapılarında Güvenliğin Sağlanması, Görev ve Hizmetlerin Yürütülmesi Hakkında Yönetmelik vb. düzenlemelerle mülki idare amirinin özellikle limanlarda güvenliğe ilişkin hak ve koordinasyon yetkilerini düzenlediği"* ifade edilmiştir.

Raporun önerilerinde; kurulacak liman yönetim modelinin "Türk mevzuatında yer alan şirket halinde örgütlenme, serbest bölge halinde örgütlenme ve organize sanayi bölgesi halinde örgütlenme gibi örgütlenme biçimlerinin, kendilerini düzenleyen hukuk normlarına göre incelenmesi gerçekleştirilerek, oluşturulacak ve bir önceki sayfada önerilen liman modeline uygulanabilirlikleri" ayrıca değerlendirilmiştir.

Bu değerlendirme sonucunda;

- Mevcut Normlar Işığında;

Anonim Şirket'lere ilişkin mevzuatın (6102 sayılı TTK'nın ilgili hükümleri) liman yönetim modeline uygulanabilirliğinde herhangi bir engel bulunmadığı kaldı ki ALTAŞ-Ambarlı Limanı'nın bu şekilde örgütlenerek yönetildiği ve hatta 6102 sayılı TTK ile getirilen bir yenilik ile bu yönetimlere devletin dahil edilebilmesinin mümkün kılındığı, Serbest Bölgeler'e ve Organize Sanayi Bölgeleri'ne ilişkin mevzuatın ise belirli açılarda liman yönetim modeline uygulanabilirliğinin mümkün olmadığı tespit edilmiştir. Dolayısıyla Anonim şirket halinde yönetim modeli mevcut TTK ışığında gerçekleştirilebilir. Ancak bu örgütlenme biçiminde kamunun çok sınırlı bir dahili olabileceğinden yukarıda önerilen kamu ağırlıklı modele bu yönetimin uymayacağı düşünülmektedir.

- Mevcut Normlarda Tadile Gidilmesi Koşuluyla;

a. Serbest Bölgeler "eşyanın serbest dolaşıma sokulmaksızın ve gümrük mevzuatında öngörülebilen haller dışında kullanılamayacağı bölgeler"dir ki limanları bu örgütlenme biçimine ya da oluşumuna tabi tutmak (limanlardaki eşyayı serbest dolaşıma tabi tutmamak) varlık amaçlarıyla bağdaşmayacak sonuçlar doğurabilecektir. Kaldı ki bu bölgelerin yönetiminde özel sektörün dahili bulunmamakta kamu tüm gücünü kullanmaktadır. Dolayısıyla liman örgütü yönetimi modelini birebir şekilde Serbest Bölgeler Kanunu'na tabi tutmak mümkün olmamaktadır. Serbest bölge halinde yönetim modeli ancak bu kanunun özel yönetime de imkân verecek şekilde ve ilgili diğer hükümlerinin liman yönetimine uyarlık sağlaması amacıyla tadil edilmesi koşuluyla gerçekleştirilebilir.

b. Organize Sanayi Bölgeleri ancak "inşa edilmemiş alanlarda ilan edilebilirler". Bunun tek istisnası ıslah organize sanayi bölgeleridir (yani kurulmuş bir limanın organize sanayi bölgesi şeklinde örgütlenmesi ancak ıslah organize sanayi bölgesi talebi sunmasıyla olur) ancak ıslah organize sanayi bölgelerinin kurulum talebi için kanun uyarınca kabul edilen süre 29.03.2012 tarihi itibariyle sona ermiştir. Ayrıca organize sanayi bölgeleri yönetiminde yer alabilecek ve katılımcı sıfatı taşıyabilecek kişiler ancak bölgede mülkiyet hakkı olan kişilerdir oysa liman arazilerinin mülkiyeti devredilememektedir. Son olarak organize sanayi bölgelerinin yönetiminde kamuya yer verilmemiş olması da limanların yönetim modelinde Devlet tarafından istenmeyecek bir durum olarak değerlendirilmektedir. Dolayısıyla liman örgütü yönetimi modelini birebir şekilde Organize Sanayi Bölgeleri Kanunu'na tabi tutmak mümkün olmamaktadır. Organize sanayi bölgesi halinde yönetim modeli ancak bu kanunun yukarıda açıklanan ilgili hükmünün tadil edilmesi koşuluyla gerçekleştirilebilir. Bunun yanısıra bu yönetimde de kamu kesimine çok yer verilmemiş olması, yukarıda ana hatlarıyla oluşturulan modele bu yönetimin uygunluğunu sağlama noktasında sorunlar yaşanabilecektir.

- Tamamen Yeni Bir Norm Hazırlanması Koşuluyla;

Anonim şirket halinde yönetimin mevcut normlar kapsamında gerçekleştirilebileceği açıkken bu durumun bir önceki sayfada oluşturulan kamu ağırlıklı liman yönetim modelini gerçekleştirmeye uygun olmaması, organize sanayi bölgesi halinde yönetime ilişkin olarak ise kanun tadiline gidilmesi yerine YENİ BİR NORM HAZIRLANMASI YOLUNA GİDİLMESİ durumunda; Her üç örgütlenme biçiminin (anonim şirket, serbest bölge ve organize sanayi bölgesi) liman yönetimine uygulanabilir olduğu tespit edilen hükümleri esas alınarak limanlarda yer alan tesislerin bu hükümlere göre ve dolayısıyla hazırlanacak yeni bir hukuk normuna uygun yönetimi düzenlenecektir. Bu örgütlenme biçiminin (anonim şirket, serbest bölge müdürlüğü veya organize sanayi bölgesi müdürlüğü olarak ifade edilemeyeceği yukarıda anlatıldığı üzere açık olduğundan), çalışmanın giriş bölümünde yer verilen çalışma raporlarında değinildiği üzere "Liman Otoritesi" olarak nitelendirilmesi, ancak bu örgütün KAMUYU DA İÇERECEK ŞEKİLDE ANCAK ÖZEL SEKTÖRE TEMSİL HAKKI TANIMAK KAYDIYLA limanda faaliyet gösteren tesis temsilcilerini içermesi kaydıyla oluşması düşünülmektedir.

Çeşitli üniversitelerde denizcilik ve/veya liman işletmeciliği alanıyla ilgili yapılan yüksek lisans ya da doktora tezleri içinde bu konuda yapılan bazı çalışmalar ve atıflar görülse de TÜRKLİM'in 2013 yılında hazırlanan raporu Türkiye'de bizzat limancılık sektörünü temsil eden kurum tarafından liman yönetim modeliyle ilgili hazırlanan, geçmişte bu konuda hazırlanan raporları da inceleyen en kapsamlı rapor özelliğindedir. 2013 yılından bugüne farklı platformlarda, özellikle en son geçtiğimiz yıllarda hazırlanan 12. Kalkınma Planı, Denizyolu Ulaştırması Sektör Raporu'nu hazırlayan komisyon çalışmalarında da konu katılan paydaşlar tarafından detaylı olarak görüşülmüş, fakat bu konuda somut bir planlama yapılmadığı gibi hayata geçirilmesine ilişkin bir yol haritası da hala ortada yoktur.

TÜRKLİM'in raporunun yayınlandığı 2013 yılından 2025 yılına geçen süredeki gelişmelere baktığımızda; 2013 yılında toplam yükte 385 milyon ton ve konteynerde 8 milyon TEU olan elleçleme rakamı 2024 yılı sonunda toplam yükte %38 oranındaki artışla 532 milyon tona ve konteynerde %69 oranında artışla 13,5 milyon TEU'ya çıkmıştır. 2025 yılında toplamda 219 liman veya kıyı tesisimiz olduğu bilindiğinden, 2013 yılından bu yana yeni liman tesisi sayısının en az %25-30 oranında arttığı, dış ticaretin devamlılığı için limanlarda bir darboğaz yaşanmaması adına çok sayıda limanda da kapasite artışları yapıldığı görülmektedir. Limancılık sektöründe kamuda kalan 2 liman tesisi (TCDD İzmir Alsancak ve TCDD Haydarpaşa) dışında sektördeki özelleştirmeler önemli ölçüde tamamlanmış, serbestleşme eğilimi ise bir hayli artmıştır. Artık ülkemizde bu iki kamu limanı dışında kalan limanların tamamı (özelleştirilenler dahil) özel sektör eliyle işletilmektedir. Diğer taraftan 1980'li yıllardan bu yana toplam liman kapasitenin %75'i bizzat özel sektör eliyle inşa edilerek işletilmekte, hala izin almış veya proje ve

izin aşamasında olan özel sektör liman başvuruları da bulunmaktadır. Bu anlamda sektörde kamu işletmeciliğinin önemli bir rolü kalmamıştır. Diğer taraftan AYGM tarafından proje çalışmaları yürütülen İyidere Limanı, Doğu Akdeniz Konteyner Limanı ile Mersin Konteyner Limanı'na ilave olarak hala geliştirilmesi beklenen Çandarlı Liman projesi de bulunmaktadır.

Türkiye'nin coğrafi konumundan dolayı multimodal taşımacılık (deniz, demiryolu ve karayolu taşımacılığının entegrasyonu) liman yönetiminde son derece önemli bir trend haline geldiği için başta limanlar olmak üzere ulaştırma altyapılarına çok yüksek bütçeli yatırımların yapılması kaçınılmazdır. Limanların ülkelerin küresel rekabette güçlü olmalarını sağlayan, uluslararası ticaretteki gelişmelerini destekleyen en stratejik lojistik altyapılar olduğu görüldüğünden, başta sayısı hızla artan ve dağınık bir görünün sergileyen limanların altyapı yetersizliği ve verimlik sorunları giderek büyümekte, bürokratik engeller ise artık bütünüyle sektörü yöneten özel sektör için çeşitli zorluklar yaratmaktadır. Liman işletmeciliğinde çevresel etkilerin azaltılması ve sosyal sorumluluk projeleri giderek daha fazla önem kazanırken limanların çevreye olan etkilerini minimize etmek için küresel ölçekte başta yeşil dönüşüm ve net-zero hedeflerine ilave olarak hızlanan dijital ve teknolojik dönüşümlerle ilgili yatırımlarda limanlara verilen devlet destekleri ve teşvikler küresel rekabeti ve gelişmeleri belirleyen en önemli kamu sorumluluğu olarak öne çıkmaktadır. Türkiye bu konularda da Avrupa ve dünyadan olumsuz yönde ayrışmaktadır.

Yukarıdaki raporların ve özellikle TÜRKLİM tarafından 2013 yılında hazırlanan raporun da tespit ettiği gibi liman ve liman altyapılarının inşasın da dahil olmak üzere sektörünün artık bütünüyle özel sektör eliyle geliştirilmesi ve işletilmesi söz konusu olduğundan, Türkiye'de kurulacak liman yönetim modelinin bu mevcut piyasaya ve yapıya uygun olması zorunludur. Bu yönüyle Türkiye'de hayata geçirilecek modelin hala kamu ağırlığının belirleyici olduğu Avrupa modelinden farklı olması zorunludur. Liman altyapılarının bütünüyle kamu eliyle yapıldığı, kurulan liman otoritelerinin planlama, proje, ruhsat, onay, genişleme ve kapasite artışı, finansal destek ve teşvik yanında limanın ihtiyacı olan diğer ulaştırma modlarının limana ulaştırılmasında da tek düzenleyici oldukları Avrupa'ya göre bu konuda Türkiye maalesef 1980'li yıllardan sonra yapması gereken idari ve hukuki düzenlemelerini birçok nedenden dolayı yapamamıştır.

Türkiye'nin dünyada yaygın olarak kullanılan liman yönetim modelleri (kamu, özel, karma modeller) ve bu modellerin avantajları ve dezavantajları ile mevcut durumda Türkiye'deki limanların yönetim yapısına da uygun şekilde başta TÜRKLİM olarak üzere tüm paydaşlarıyla birlikte yeniden gündeme almasının zamanı artık gelmiştir. Limancılık sektörünün mevcut durumunun analizi kurulacak liman yönetim modeline ışık tutabilecektir. Türkiye'deki limanların fiziki, teknik ve idari altyapılarının değerlendirilmesi, limanların kapasite kullanımı, verimlilik ve rekabetçilik düzeyleri, limanlarda yaşanan sorunlar (örneğin, altyapı eksiklikleri, yönetimsel zayıflıklar, bürokratik engeller), yatırım ihtiyaçları, liman bölgelerinin ve liman ihtiyaçlarının planlanması, yatırımların ve kapasite artışlarının hızlandırılması, liman operasyonlarının çevreye ve topluma olan etkileri, sürdürülebilir liman yönetiminin ihtiyaçları, yeşil dönüşüm, dijitalleşme, otomasyon ve akıllı liman teknolojilerinin kullanımıyla teknolojik altyapının geliştirilmesine yönelik ihtiyaçlar öncelikli olarak günümüzün ve geleceğin ihtiyaçlarına göre yeniden belirlenmelidir. Şüphesiz ki liman yönetimi ile ilgili ulusal ve uluslararası mevzuatın yanında mevcut düzenlemelerin eksiklikleri ve iyileştirilmesi yanında yeni mevzuat önerileninin de ele alınması gerekli olacaktır. Hala kamu işletmeciliğinde olan limanların özelleştirilmesi veya kamu-özel ortaklığı modelleriyle işletilmesine ilave olarak inşa edilecek yeni limanların işletilmesine yönelik önemli kararların da bu yeni liman yönetim modeli çerçevesinde ele alınması gerekecektir. Türkiye'de liman yatırımlarının desteklenmesi, yatırımlara verilecek teşvik ve desteklerle ilgili olarak kalıcı ve etkili bir desteleme sisteminin kurulmasının zamanı da artık gelmiştir. Bu aynı zamanda limanlara yeni yatırım çekmek için hazırlanacak stratejik hedefler açısından da önem arz etmektedir.

Türkiye'de limanların büyük bir bölümü sanayi ve hizmet bölgelerinin bağlantılılığı gereği ana körfezlerde kümelenmiştir. Kocaeli-İzmit Körfezi, Bursa-Gemlik Körfezi, İzmir-Aliağa Körfezi, Adana ve Hatay'ın da kapsayan İskenderun Körfezi ile Mersin, Tekirdağ, İstanbul-Ambarlı, Samsun, Antalya gibi iller tekil ya da birkaç liman tesisiyle birlikte körfezlerdeki liman kümelenmesini tamamlayan ülkemizin ana liman bölgeleridir. Bu açıdan liman yönetim modeli çalışmalarına bu kümelenmiş ana liman bölgelerinden başlanılması sistemin Türkiye'ye uygun olarak modellenmesinde avantajlar sağlayabilecektir.

Son söz olarak; başta Avrupa'da olmak üzere dünyada çok uzun yıllardır başarıyla uygulandığı gibi Cumhuriyetimizin ikinci yüzyılına gelişmiş, etkin ve verimli, mevcut limancılık sektör yapısına uygun, kamusal faydası ve niteliği yüksek bir "kamu-özel sektör" iş birliğini hayata geçirmiş bir "Liman Yönetim Modeli" ile başlaması sektörün geleceği açısından zorunludur. Bu çalışmaların bir an önce başlatılması dileğimle.

KAYNAKLAR

[1] Bu yazının hazırlanmasında aşağıdaki iki önemli raporun içeriklerinden yararlanılmıştır.

- ***TÜRKLİM - Türkiye Limanları İçin Liman Otoritesi Modeli, Prof. Dr. Nil Kula DEĞİRMENCİ, Prof. Dr. Soner ESMER,***

  Doç. Dr. Çimen KARATAŞ / Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi

- ***Türk Limanları İçin Liman Yönetim Modeli Oluşturulması Hakkında Rapor, T.C. Başbakanlık, Denizcilik Müsteşarlığı,***

- ***Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, 2010***

***TEKFEN HOLDİNG TOROSPORT CEYHAN & SAMSUN TÜRKLİM ESKİ YK BAŞKANI**

CUMHURİYET'İN İLK KADIN AMİRALİ: GÖKÇEN FIRAT'IN TARİHİ BAŞARISI

Türkiye'nin denizcilik tarihinde önemli bir başarıya imza atan Gökçen Fırat, Cumhuriyet'in ilk kadın amirali olarak adını altın harflerle yazdırdı.

2023 yılında Yüksek Askeri Şura (YAŞ) kararlarıyla tuğamiralliğe yükselen Fırat, denizcilik alanında kadınların önünü açan tarihi bir figür haline geldi. Fırat, Türk Silahlı Kuvvetleri'nde (TSK) kadın-erkek eşitliği temelinde çalıştıklarını vurgulayarak, elde ettiği başarıyı denizcilik alanında ilerlemek isteyen genç kadınlar için bir motivasyon kaynağı olarak gördüğünü belirtti.

"Kadınların terfi edemeyeceği veya yükselemeyeceği yönündeki kalıplaşmış düşüncelerin kırılması adına bu başarının büyük bir anlam taşıdığına inanıyorum" diyen Fırat, Türk Silahlı Kuvvetleri çatısı altında kadın ve erkeklerin eşit koşullarda ülkeye hizmet ettiğini ifade etti.

Tuğamiral Fırat, Türkiye'nin denizcilik alanındaki stratejik önemine dikkat çekerek, üç tarafı denizlerle çevrili bir ülke olarak Türkiye'nin denizci bir devlet ve millet olmasının bir zorunluluk olduğunu belirtti: "Türkiye, Karadeniz ve Doğu Akdeniz'de en uzun kıyı şeridine sahip ülke. 462 bin kilometrekarelik Mavi Vatan, ülkemizin toplam yüz ölçümünün yüzde 60'ına denk geliyor. Deniz yolları ve enerji nakil hatları üzerinde bulunan Türkiye, güçlü ve etkin bir deniz gücüne sahip olmalı."

"ASKERLİK MESLEK DEĞİL, YAŞAM TARZIDIR"

Tuğamiral Fırat, başarı izinden gelmek isteyen gençlere tavsiyelerde bulundu. Denizcilik ve askerliğin yalnızca bir meslek değil, bir yaşam tarzı olduğunu ifade eden Fırat, gençlerin en az iki yabancı dili çok iyi öğrenmeleri ve teknolojiyi verimli kullanmaları gerektiğini söyledi.

Ayrıca, interneti bilinçli kullanmanın önemini vurgulayan Fırat, denizcilik tarihine dair araştırmalar yapmanın ve dünyadaki operasyonel gelişmeleri takip etmenin mesleki gelişim açısından büyük katkı sağlayacağını vurguladı.

Deniz Kuvvetleri'nin geleceğini şekillendiren önemli projelerde yer alan Tuğamiral Fırat, Savunma Planlama ve Proje Yönetimi Başkanlığı bünyesinde kuvvet yapısını geliştirme ve modernizasyon projelerini planlama süreçlerinde aktif rol oynadığını açıkladı.

GÖKÇEN FIRAT'IN KARİYER YOLCULUĞU

1998 yılında Deniz Harp Okulu'ndan mezun olan Fırat, Türk Deniz Kuvvetleri'nde kritik görevlerde yer aldı. 2003-2005 yılları arasında Deniz Harp Okulu eğitim gemilerinden TCG Eğitim Bot-2'de görev alarak Türkiye'nin ilk kadın gemi komutanı oldu. NATO kapsamında birçok uluslararası görevde Türkiye'yi temsil eden Fırat, 2023 yılında Yüksek Askeri Şura kararlarıyla tuğamiralliğe yükseldi.

Gökçen Fırat'ın başarısı, Türk Silahlı Kuvvetleri'nde kadınların yükselişinin bir göstergesi olarak görülüyor. Bu tarihi başarı, Türk kadınlarının her alanda güçlü bir şekilde var olabileceğini kanıtlıyor. Fırat'ın başarısı, kadın subayların daha üst rütbelere ulaşmasının önünü açacak bir dönüm noktası olarak tarihe geçti.

ESENKIYI GROUP'TAN KIYI EMNİYETİ'NE DENİZDEN KAZAZEDE ALMA PLATFORMU

Esenkıyı Group, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü için ürettiği denizden kazazede alma platformunu başarıyla tamamladı.

Esenkıyı Group'un Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü için ürettiği hidrolik ve elektrik tahrikli sistem, 250 kilogram kaldırma kapasitesine sahip. Denizden kazazede alma platformu, kurtarma çalışmalarında güvenli ve hızlı kurtarma imkânı sunuyor.

Esenkıyı Group Genel Koordinatörü Erol Yıldırım, projede emeği geçen tüm ekibe teşekkür ederek "Bu platform, denizcilik güvenliğinde önemli bir adım. Sağladığı hızlı ve etkin kurtarma kabiliyetiyle denizcilik operasyonlarında hayati bir rol oynayacak" dedi.

İDO, EGE ADALARI SEFERLERİ BAŞLADI

İDO, Ege Adaları sezonunu 29 Mart'ta açtı. Bu yıl sekiz gemiyle Ege Adaları'nda daha kapsamlı bir hizmet sunmayı planlayan İDO, Ege Adaları'na 300 binin üzerinde yolcu taşımayı hedefliyor.

2024 yılının Nisan ayında Ege Adaları seferlerine başlayan İstanbul Deniz Otobüsleri İşletmesi (İDO), Samos, Patmos, Leros ve Kalimnos Adaları'na düzenlediği turistik seferlerle uluslararası pazara ilk adımını atmış ve üç gemi ile dört adaya, toplamda 6 farklı hat üzerinden Nisan-Ekim 2024 döneminde 155 bin yolcu taşımıştı.

29 Mart Arife Günü itibarıyla Samos Adası seferlerinin başlayacağını duyuran İDO Genel Müdürü Murat Orhan, 2025 yılında 8 gemiyle Ege Adaları'nda daha kapsamlı bir hizmet sunmayı planladıklarını açıklayarak diğer hatların mayıs ayı başında faaliyete geçeceğini belirtti. Adalardan gelen yoğun talepler üzerine yeni hatlar için saha çalışmaları ve izin süreçlerinin de devam ettiğini aktaran Orhan, 2025 yılı kapsamında Ege Adaları'nda 300 binin üzerinde yolcu taşımayı hedeflediklerini sözlerine ekledi.

DİKİLİ-MİDİLLİ SEFERLERİ BAŞLIYOR

Bu yıl hizmete başlayacak olan Dikili-Midilli seferleri 16 Mayıs'ta start alıyor. Mayıs ayı boyunca haftada bir gün olarak planlanan seferler, haziran ayında haftada üç gün, temmuz ve ağustos aylarında her gün düzenlenecek. Eylül ayında tekrar haftada üç güne düşürülen seferler, 28 Eylül itibarıyla sezonu kapatacak.

Geçen yıl başlatılan Turgutreis-Leros hattındaki seferler ise bu yıl 5 Haziran'da başlayacak ve 30 Eylül'e kadar devam edecek.

SAMOS'A YILIN YARISI BOYUNCA SEFER DÜZENLENECEK

Kuşadası-Samos hattı, nisan ayında haftanın üç günü, mayıs ayında haftanın dört günü, haziran başından 14 Eylül'e kadar ise her gün düzenlenecek. Son 15 gün ise haftanın 5 günü olarak devam edecek seferlerin sonuncusu 28 Eylül'de olacak.

Aynı şekilde, bayramla birlikte sezonu açan Seferihisar-Samos hattı da nisan ayında haftanın üç günü hizmet sunmaya devam edecek.

Mayıs ayında belirli günlerde gerçekleştirilecek seferler, temmuz ve ağustos aylarında her gün yapılacak. Eylül ayında haftada dört güne düşecek olan hat, 28 Eylül itibarıyla sezonu kapatarak son seferini gerçekleştirecek.

Yolcu beklentileri doğrultusunda hareket eden, yenilikçi ve sürdürülebilir faaliyetleri ile hızlı, emniyetli, konforlu deniz taşımacılığı hizmetleri sunan İDO, Ege Adaları'na başlattığı yurt dışı rotalarıyla pazardaki ürün yelpazesini çeşitlendirmeyi hedefliyor.

SEDEF TERSANESİ YAT ÜRETİMİNE BAŞLADI

Sedef Tersanesi, yat üretimine yönelik ilk adımını atarak 44 metre uzunluğundaki özel yat projesinin tumba operasyonunu başarıyla gerçekleştirdi.

Türkiye'nin alan ve kapasite bakımından en büyük özel tersanesi olan Sedef Tersanesi'nin ilk yat projesi 44 metre uzunluğunda, çift direkli ve alüminyum gövdeli modern bir yelkenli yat oldu.

Turkon Holding Yönetim Kurulu Başkanı Nevzat Kalkavan, bu projeyle yeni bir alana giriş yaptıklarını belirtirken, Yat Bölüm Koordinatörü Kaşif Kalkavan projenin hem tersane hem de kendi hayalleri için önemli bir dönüm noktası olduğunu ifade ederek "Yat benim çocukluk hayallerimden biriydi. Tersane için de değişik bir deneyim oluyor. İlk defa bir yat yapılıyor ve bu yatın yelkenli olması da ayrı bir keyif" açıklamasını yaptı.

Tersanede inşa edilen 44 metre uzunluğunda, çift direkli ve alüminyum gövdeli özel yat projesinin "NB222 Tumba Operasyonu" başarıyla gerçekleştirildi. Bu projede emeği geçen tüm çalışanlara teşekkür eden Sedef Tersanesi, denizcilik sektöründeki uzmanlığını yat üretimiyle bir adım öteye taşıyor.

DENİZCİLİK SEKTÖRÜ PERCON 2025'TE BULUŞTU

Denizcilik sektörünün en prestijli etkinliklerinden biri olan Denizcilik Endüstrisi İçin Mükemmel Bağlantı - Perfect Connection For Maritime Industry (PERCON), 27 Şubat - 2 Mart tarihleri arasında Mısır'ın Sharm El Sheikh şehrinde gerçekleştirildi.

Mısır'ın turistik şehri Sharm El Sheikh'ta düzenlenen Denizcilik Endüstrisi İçin Mükemmel Bağlantı - Perfect Connection For Maritime Industry (PERCON) denizcilik sektörünün önde gelen isimlerini dört gün boyunca bir araya getirerek yeni iş birliklerinin temellerini attı.

PERCON Genel Koordinatörü Cüneyt Yalınkılıç'ın organizatörlüğünde ve Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği'nin ana sponsorluğunda yapılan PERCON 2025, uluslararası denizcilik sektöründen temsilcileri buluşturarak sektörel iş birliklerini güçlendirmeyi hedefledi.

VERİMLİ İŞ GÖRÜŞMELERİ VE STRATEJİK BAĞLANTILAR

Organizasyonda, sponsor firmalar ve özel süre alan tedarikçiler tüm katılımcılara sunumlar yaptı. Programın odak noktasını oluşturan birebir görüşmelerde, satın almacı firmalar önceden planlanmış randevularla kendileri için özel olarak hazırlanan alanlarda tedarikçi firma temsilcileriyle bir araya geldi. Her biri 20 dakika süren bu özel toplantılarda potansiyel iş fırsatları değerlendirildi ve yeni iş birlikleri kuruldu.

Günün yoğun görüşme programının ardından katılımcılar, düzenlenen akşam yemeğinde bir araya geldi. Yemek sırasında düzenlenen özel törende sponsor firmalara plaketleri takdim edildi.

GÜÇLÜ SPONSORLAR VE GENİŞ KATILIM

PERCON 2025, sektörün önde gelen kuruluşlarının desteğiyle gerçekleştirildi. Etkinliğin ana sponsorluğunu üstlenen Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği (GİSBİR) yanında, Aytemiz Makelsan Altın Sponsor olarak etkinliğe güç kattı. GİSAŞ ve NOX Sea Gümüş Sponsor, AVS ise Bronz Sponsor olarak organizasyona destek verdi. Etkinlikte toplam 67 satın almacı firma ve 80 tedarikçi firma bir araya gelerek, denizcilik endüstrisinde yeni iş bağlantıları kurma fırsatı buldu. Bu yüksek katılım, PERCON'un sektördeki önemini ve prestijini bir kez daha kanıtladı. PERCON 2025, denizcilik endüstrisinin farklı segmentlerinden profesyonelleri bir araya getirerek hem mevcut iş ilişkilerinin güçlendirilmesine hem de yeni iş birliklerinin kurulmasına zemin hazırladı. Katılımcılar, organizasyonun verimli geçen dört gününün ardından, etkinlik için tahsis edilen özel uçakla Türkiye'ye döndü.

Etkinlik organizatörü Cüneyt Yalınkılıç, PERCON'un büyük ilgi görmesinden duyduğu memnuniyeti ifade ederek, önümüzdeki yıllarda da denizcilik sektörüne değer katmaya devam edeceklerini belirtti.

ŞAHİKA ERCÜMEN, BUZLA KAPLI DÜNYANIN EN DERİN GÖLÜNE DALIŞ YAPTI

Serbest dalış dünya rekortmeni ve milli sporcu Şahika Ercümen, iklim krizinin etkilerine dikkat çekmek için 1637 metre derinliğindeki Baykal Gölü'ne tek nefes ile 50 metrelik dalış gerçekleştirdi.

Serbest dalış dünya rekortmeni ve uluslararası çevre aktivisti Şahika Ercümen, iklim krizine ve buzulların erimesine dikkat çekmek amacıyla, Rusya'daki 1637 metre derinliğiyle dünyanın en derin gölü olan Baykal Gölü'ne daldı. Etrafı ve üstü buzlarla kaplı olmasına rağmen su sıcaklığı 1 derecedeki göle tek nefes ile 50 metrelik başarılı dalış gerçekleştiren Şahika, Türk Bayrağı ile iklim krizi mesajı verdi. Dalış sonrası bir açıklama yapan Şahika Ercümen "İnanılmaz soğuk. Nefes alırken bile çok üşüyorsunuz. Suyun altı 1 derece ve buzla kaplı bir dünyanın en derin gölündeyim" dedi.

Buzulların erimesinin yalnızca kutup bölgelerinde değil, dünyanın her köşesinde etkilerini göstermek istediğini söyleyen Ercümen açıklamasında "Bu dalıştaki amacım iklim krizine dikkat ve eriyen buzullara dikkat çekmekti. Dalış sonrasında farklı ülkelerden gelen başarılı dalgıçlarla bir araya gelip bu konunun önemini paylaştığımız bir seminer de vereceğiz. Hem bir milli sporcu, hem de çevre aktivisti olarak gezegenimizin korunması için kendimi borçlu hissediyorum. Tam da bu günlerde Birleşmiş Milletler tarafından 21 Mart Dünya Buzul Günü ilan edildi. Bunun en büyük sebebi ise; tüm dünyada buzulların büyük tehlike altında olması. İklim krizinin etkilerini her gün yaşıyoruz. Deniz buzlarının azalması ise bu süreci iyice kısır döngüye soktu" ifadelerine yer verdi. Birleşmiş Milletler (BM), bu endişe verici gelişmelere karşı, 2025'i 'Uluslararası Buzulların Korunması Yılı' ilan etti. Ayrıca, 21 Mart, BM'nin kararıyla bu yıldan itibaren her yıl, Dünya Buzul Günü olarak kabul edilecek.

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

BELZONA SUPERWRAP II İLE DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE YENİLİKÇİ VE SÜRDÜRÜLEBİLİR ÇÖZÜMLER

Gemilerin bakım-tutumunda en son gelişmeler arasında, “Belzona SuperWrap II” oyunun kurallarını değiştiren bir çözüm olarak ortaya çıktı. Bu sistem yalnızca varlıkları korozyona karşı uzun vadeli koruma ile güçlendirmekle kalmıyor, aynı zamanda bu kompozit sarma teknolojisi gemi sahiplerinin ve operatörlerinin operasyonlarının karbon ayak izini en aza indirmelerine de olanak tanıyor.

Denizcilik sektörü, verimlilik, güvenilirlik ve sürdürülebilirlik ihtiyacı tarafından yönlendirilen teknolojik gelişmelerin ön saflarında uzun zamandır yer almaktadır. Gemiler en zorlu ortamlarda seyrederken, korozyon ve yapısal bozulma sürekli zorluklar olarak kalmaya devam etmekte ve yenilikçi onarım ve bakım çözümleri gerektirmektedir. Denizcilik bakımındaki en son gelişmeler arasında, Belzona SuperWrap II oyunun kurallarını değiştiren bir çözüm olarak ortaya çıkmıştır.

Belzona SuperWrap II ile boru tesisatının dayanıklılığı geri kazandırılıyor

Denizcilik sektörü, metal yapıların bozulmasını hızlandıran deniz suyuna, aşırı hava koşullarına ve mekanik aşınmaya sürekli maruz kalmaktadır. Kaynak veya çelik değişimi gibi geleneksel onarım yöntemleri genellikle zaman alıcı, maliyetlidir ve önemli operasyonel duruşlara neden olabilir. Dahası, bu geleneksel yaklaşımlar her zaman en çevre dostu olmayabilir, çünkü genellikle kapsamlı malzeme tüketimi ve enerji yoğun süreçler gerektirir. Gerçekten de Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), uluslararası nakliyenin karbon ayak izini azaltmaya kararlıdır. IMO, 2050 yılına kadar uluslararası nakliyenin yarattığı sera gazı emisyonlarının net sıfır olmasını ve 2030 yılına kadar en az %20'lik bir kontrol noktası (yüzde 30'luk bir azalma için çaba) hedeflemiştir. Bu hedef akılda tutulduğunda, geleneksel süreçlere alternatif çözümler bulma ihtiyacı özellikle acildir.

BELZONA SUPERWRAP II: SON TEKNOLOJİ ÇÖZÜM

Belzona SuperWrap II, yapısal güçlendirme ve korozyon koruması için tasarlanmış bir kompozit onarım sistemidir. Geleneksel kaynak onarımlarının aksine, bu sistem sıcak çalışmaya gerek kalmadan hasarlı veya zayıflamış bileşenlere mukavemet kazandırabilen soğuk uygulamalı, yüksek performanslı bir alternatif sunar. Yüksek performanslı elyaf sargılarla güçlendirilmiş gelişmiş polimer teknolojisini içeren Belzona SuperWrap II; borular, güverteler, bölmeler ve diğer kritik deniz yapıları için dayanıklı ve uzun ömürlü bir onarım çözümü sunar. Bu yenilikçi sistem, ABS, ISO 24817 ve ASME PCC-2 dahil olmak üzere uluslararası onay ve standartlara uyar. Endüstri düzenlemelerine ve güvenlik kriterlerine uyumluluk sağlar.

Belzona SuperWrap II'nin denizcilik sektöründeki temel faydalarına gelince… Birincisini sürdürülebilirlik ve çevresel faydalar başlığında açıklayabiliriz. Belzona SuperWrap II'nin öne çıkan avantajlarından biri sürdürülebilirliğe katkısıdır. Mevcut yapıların hizmet ömrünü uzatarak, bu sistem yeni metal imalatına ve aşırı kaynak tüketimine olan ihtiyacı azaltır. Ek olarak, uygulamanın soğuk kürleme yapısı kaynak ihtiyacını ortadan kaldırarak emisyonları ve enerji kullanımını en aza indirirken zararlı gazların çevreye salınmasını önler. İkinci fayda etkisi ise, en aza indirilmiş durma süresi ve maliyet verimliliğidir. Yani geleneksel metal onarımları genellikle kuru havuzlama, kapsamlı işçilik ve malzeme masrafları gerektirir. Belzona SuperWrap II ile onarımlar yerinde gerçekleştirilebilir ve bu da durma süresini ve bakım maliyetlerini önemli ölçüde azaltır. Hızlı kürlenen kompozit malzeme, hızlı kuruluma olanak tanır ve gemilerin geleneksel onarım yöntemlerine göre daha hızlı hizmete dönmesini sağlar. Üçüncü faydası da, çok yönlülük ve uyarlanabilirlik olarak açıklanabilir. İster borulara, gövdelere veya güverte yapılarına uygulansın, Belzona SuperWrap II olağanüstü çok yönlülük sunar. Çeşitli şekil ve boyutlara göre uyarlanabilir ve bu da onu çeşitli deniz uygulamaları için ideal bir çözüm haline getirir. Ayrıca kimyasallara ve deniz suyuna karşı dayanıklılığı, zorlu ortam ve koşullarda performansını artırır. Sistemin çok yönlülüğünün kanıtı olarak, sulu ve su altı ortamlarda bile uygulanabilir. Son faydasını ise gelişmiş güvenlik ve mevzuata uygunluk başlığında inceleyebiliriz. Yangın tehlikesi oluşturan geleneksel kaynak işlemlerinden farklı olarak, Belzona SuperWrap II sıcak çalışma gerektirmez ve bu da onu gemideki onarımlar için daha güvenli bir alternatif haline getirir. Sistem,

onarımların sıkı güvenlik ve operasyonel yönergeleri karşılamasını sağlayarak başlıca uluslararası klas kuruluşları standartlarına uygundur.

Belzona SuperWrap II, her biri belirli uygulama ihtiyaçlarını ve çevre koşullarını karşılamak üzere tasarlanmış dört ayrı reçine formülasyonunda mevcuttur:

Belzona SuperWrap II Selection Guide	Belzona 1981 Winter Grade	Belzona 1982 Tropical Grade	Belzona 1983 High Temperature Grade	Belzona 1984 Surface Tolerant Grade
Application Temperature Range	5°C - 20°C (41°F - 68°F)	20°C - 40°C (68°F - 104°F)	5°C - 40°C (41°F - 104°F)	5°C - 40°C (41°F - 104°F)
Minimum Service Temperature	-60°C (-76°F)	-60°C (-76°F)	-60°C (-76°F)	-60°C (-76°F)
Maximum Service Temperature	60°C (140°F)	80°C (176°F)	150°C (302°F)	50°C (122°F)
Surface Preparation Requirements (● Grit Blast - ISO 8501-1/SSPC SP 10) (◯ Power-Tool - SSPC SP 11)	◐	◐	●	◯
Surface Cleanliness	Clean/Dry	Clean/Dry	Clean/Dry	Damp/Wet/ Underwater
ISO/ASME Compliant	✓	✓	✓	✓

Türkiye merkezli yetkili Belzona Distribütörü *İNTER-MAR GEMİ ONARIM* Genel Müdürü Oğuzcan Sarıkaya, yakın zamanda yapılan bir Belzona SuperWrap II uygulamasını ele alarak şunları söyledi: "Sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG) gemisinde, Belzona SuperWrap II korozyon, erozyon ve metal kaybına maruz kalmış deniz suyu boru hatlarının onarımında kullanıldı. Gemi sahibi maliyetli ve zaman alıcı bir boru değişimi yapmak yerine Belzona SuperWrap II kullanmayı tercih etti. Sadece beş gün içinde, dirsekler dahil DN200 ila DN600 arasındaki boru hatlarında yaklaşık 130 metre (427 ft) Belzona Superwrap II kullanıldı. Borular kompozit sarma sistemi kullanılarak restore edildi. Bu soğuk uygulamalı teknoloji, uzun vadeli korozyon koruması sağlarken arıza süresini en aza indirerek kusursuz ve dayanıklı bir onarım sağladı." Denizcilik sektörü, sürdürülebilir uygulamaları benimsemek ve çevresel etkiyi azaltmak için giderek artan bir baskı altında bulunuyor. Belzona SuperWrap II gibi gelişmiş kompozit çözümlerin geliştirilmesiyle gemi sahipleri ve operatörleri atık ve emisyonları azaltırken, daha uzun ömürlü onarımlar elde edebiliyor. Düzenlemeler sıkılaştıkça ve sektör daha sürdürülebilir operasyonlara doğru ilerledikçe, Belzona SuperWrap II gibi yenilikçi onarım çözümler denizcilik sektörünün karbon ayak izini en aza indirirken, gemi bütünlüğünü korumada da önemli bir rol oynayacak.

Belzona SuperWrap II ile aşınmış borunun onarımı

İÇ SULARDA BALIK AVI YASAĞI BAŞLADI

İç sularda 1 Nisan ve 30 Haziran tarihleri arasında, ticari ve amatör balıkçılık yasaklandı.

1 Nisan'dan 30 Haziran'a kadar devam edecek balık avı yasağının başlamasıyla Tunceli ve Elazığ illerindeki balıkçılar kurallara uyarak teknelerini karaya çekti. Keban Baraj Gölü üzerinde balıkçılık yapan Çemişgezek Su Ürünleri Kooperatifi Başkanı Mustafa Güler "İç sularımızdaki balık varlığının desteklenmesi, balıkların üremelerine ve çoğalmalarına fırsat verilmesi açısından, belirlenen tarihler arasında balık avı yapmayacağız. Bu sebeple teknelerimizi karaya çektik. Av yasaklarına uyulmasının sürdürülebilir balık avcılığı için çok önemli olduğunu biliyoruz. Bu konuda herkes gerekli hassasiyeti göstereceğine inanıyorum" dedi.

DESAN, MALEZYA İÇİN SAHİL GÜVENLİK GEMİSİ İNŞA EDİYOR

DESAN'ın Malezya için inşa edeceği sahil güvenlik gemisi projesi için imzalar atıldı. İki yılda tamamlanacak gemi, Malezya Sahil Güvenlik Komutanlığı envanterindeki en büyük gemi olacak.

Türkiye'nin önde gelen tersanelerinden DESAN, Malezya Sahil Güvenlik Komutanlığı (MMEA) için inşa edeceği Çok Maksatlı Gemi projesinde önemli bir aşamayı daha tamamladı. 21 Mart'ta Malezya İçişleri Bakanlığı Genel Sekreteri ve Malezya Sahil Güvenlik Komutanı'nın katılımıyla İstanbul DESAN Tersanesi'nde düzenlenen törende "Proje Kabul Mektubu (Letter of Award)" imzalandı.

Projenin "Ön Kabul Mektubu", Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın 11 Şubat'taki Malezya ziyareti sırasında, DESAN Yönetim Kurulu Başkanı Cenk İsmail Kaptanoğlu ve Malezya İçişleri Bakanlığı Genel Sekreteri tarafından imzalanmıştı. 21 Mart'ta imzalanan Proje Kabul Mektubu ile geminin inşa süreci resmen başlatılmış oldu.

DESAN tarafından Türkiye'de 24 ay içerisinde inşa edilecek 99 metre uzunluğundaki gemi, Malezya Sahil Güvenlik Komutanlığı envanterindeki en büyük gemi olacak. Aynı zamanda, Malezya Sahil Güvenlik Komutanlığının imkan ve kabiliyetlerinin artırılmasına da önemli katkılar sağlayacak.

Dört adet hızlı müdahale botu ve iki adet dikey iniş-kalkış yapabilen HAVELSAN BAHA İnsansız Hava Aracı, 11 ton kapasiteli helikopter platformu, revir / sağlık hizmetleri, 45 kişilik gözaltı kapasitesine sahip gemi, 70 personel, 30 yolcu kapasitesi ile 30 gün kesintisiz seyir yapabilecek. Güney Çin Denizi bölgesinde görevlendirilmesi planlanan Gemi, açık denizlerde deniz güvenliği, sınır aşan suçlarla mücadele, kaçakçılık ve yasadışı balıkçılıkla mücadele gibi alanlarda kritik bir rol oynayacak.

Türk Loydu tarafından sertifikalandırılacak projede, ASELSAN ve HAVELSAN gibi Türk savunma sanayiinin öncü firmalarının katkılarıyla silah sistemleri, elektronik ve muhabere sistemleri ile insansız hava araçları gibi ileri teknoloji bileşenleri entegre edilecek.

DESAN Kaptanoğlu Tersanesi Yönetim Kurulu Başkanı Cenk İsmail Kaptanoğlu, konuyla ilgili yaptığı açıklamada, "Türkiye, savunma sanayii alanında büyük bir gelişim kaydederek dünya çapında saygın bir konuma ulaştı.

Biz de DESAN olarak gerek milli gerekse yurtdışı projelerimiz ile özel tersanelerin de sürece dahil olarak bu konumun güçlendirilmesi ve farklı coğrafyalara taşınmasına katkı vermekten büyük gurur duyuyoruz.

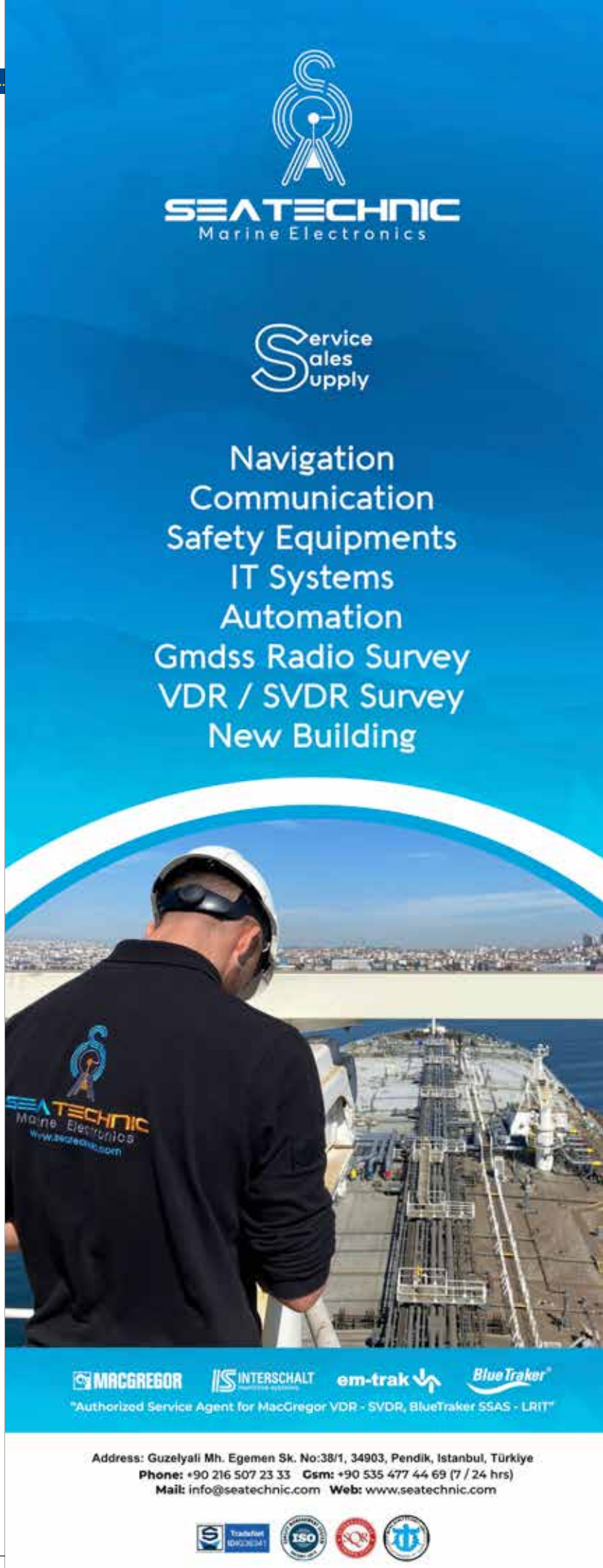
Malezya Sahil Güvenlik Komutanlığının acil ihtiyaçları doğrultusunda 24 ay içerisinde tamamlanmasını planladığımız proje, 2024 yılı sonunda bünyemize kattığımız ve özellikle yeni inşa için dizayn edilmiş Atlas Tersanesi'nde gerçekleştirilecek ve dost ve kardeş ülke Malezya ile Türkiye arasındaki iş birliğini daha da ileriye taşıyacak stratejik bir adım olacak" dedi.

PİRİ REİS GEMİSİ, ERDEK KÖRFEZİ'NDE DEPREM TAKİBİNDE

Marmara Denizi'nde son dönemlerde yaşanan sismik hareketlilik üzerine Dokuz Eylül Üniversitesi'ne bağlı Koca Piri Reis araştırma gemisi, Erdek Körfezi'nde sismik araştırma çalışmalarına başladı.

Erdek kıyılarının güneybatısında, sahile birkaç mil mesafede konumlanan Koca Piri Reis araştırma gemisi, bölgede daha önce alınan verileri güncelleyerek deprem kaynaklı hareketlilikleri izlemeyi hedefliyor. Marmara genelinde geniş bir alanda tarama yapan gemi, çalışmalarını bilimsel veriler ışığında sürdürüyor.

Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü bünyesinde faaliyet gösteren Koca Piri Reis araştırma gemisinde 21 kişilik ekip görev yapıyor. 24 saat esasına göre sürdürülen çalışmalarda, geminin üniversiteyle sürekli irtibat halinde olduğu belirtildi. Gemi, Marmara Denizi'nde deprem riskine ilişkin bilimsel verilerin toplanması ve güncellenmesine katkı sunmayı amaçlıyor.



AĞIR SANAYİ SEKTÖRÜNDE KADIN İSTİHDAMI ARTACAK

Sanayi sektöründe kadınların payını arttıracak iş birliği protokolü Tuzla'da imzalandı. Tuzla Belediye Başkanlığı, İstanbul Gedik Üniversitesi ve TMMOB Gemi Mühendisleri Odası, 8 Mart Dünya Kadınlar Günü'nde kadınların kaynakçı olmasını sağlayacak bir iş birliği anlaşmasına vardı.

Kadınların metal kaynağı gibi zorlu işleri yapabilmesini sağlayan "Kadınlara Yönelik Kadın Kaynakçı Yetiştirme Eğitimi Protokolü", Tuzla Belediye Başkanlığı'nda gerçekleşen törenle imzalandı. Tuzla Belediye Başkanı Eren Ali Bingöl, İstanbul Gedik Üniversitesi Rektörü Ahmet Kesik ve TMMOB Gemi Mühendisleri Odası Başkanı Bülent Hüseyinoğlu'nun katıldığı protokol ile kadınların sanayi sektöründeki etkinliği artırılacak.

"TUZLA TERSANESİ'NDE KADINLARIN YER ALMASI GEREKTİĞİNİ BİLİYORUZ"

İş birliğine ilk imzayı atan Tuzla Belediye Başkanı Eren Ali Bingöl, bu protokolün kadınların istihdamındaki adaletsizliği azaltmak için çok kıymetli bir adım olduğunu belirterek, "Bu protokol, 8 Mart'ın ruhuna uygun bir adım. Tuzla'da kadın istihdamını artırmak için çok önemli adımlar attık. Bugün, Tuzla Tersanesi gibi önemli bir sektörde de kadınların yer alması gerektiğini biliyoruz. Kadınlarımızın gücüne inanıyor, bu köprüyü inşa edeceğimize yürekten inanıyoruz. 2019 yılında İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanımız Ekrem İmamoğlu'nun kadın otobüs şoförleri eğitimi başlatmasıyla başlayan sürecin bir parçası olarak bu projeyi değerlendiriyorum. Tuzla Tersanesi'nde kadın istihdamı çok düşük seviyelerde. Ama biz, bu protokol ile mavi yaka alanında da kadın istihdamını artırmayı hedefliyoruz. Hep birlikte başarıya ulaşacağımıza inanıyorum" dedi.

İstanbul Gedik Üniversitesi Rektörü Ahmet Kesik, protokolün kadınların iş gücüne katılımını artırmak açısından çok önemli olduğunu vurgulayarak, Gedik Üniversitesi'nin bu projeyi bir sosyal sorumluluk projesi kabul ettiğini, Gedik Holding'in kurduğu bir vakıf üniversitesi

olmaktan aldıkları güçle kadınları destekleyeceklerini belirtti.

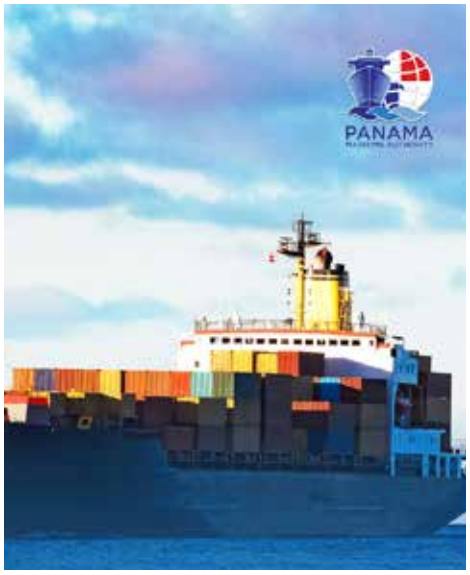
TMMOB Gemi Mühendisleri Odası Başkanı Bülent Hüseyinoğlu ise, protokolün kadın istihdamını desteklemek için önemli bir adım olduğunu söyleyerek "Kadınları her alanda istihdamda görmek istiyoruz. Bugün, 8 Mart Dünya Emekçi Kadınlar Günü. Bu günleri kutlayabiliyorsak, 1857'de New York'taki 129 kadın işçinin hayatı pahasına bugünlere geldiğimizi unutmamalıyız. Mücadelesiz hiçbir şey olmuyor. Mücadele edeceğiz, emek vereceğiz. Hepimiz bu coğrafyanın çocuklarıyız, başka şansımız yok.

Halkçı belediye anlayışı ve demokratik üniversite yaklaşımının sanayiyle olan iş birliğiyle güzel şeyler elde edeceğiz" diye açıkladı.

Tören sonunda, protokolü imzalayan taraflar, iş birliği yaparak kadınların iş gücüne katılımını artırma yönünde önemli bir adım attı. Üç paydaşın birlikteliği ile yürütülecek bu projeyle, Tuzla'da kadınların iş gücüne katılımı güçlenecek, aynı zamanda bu alandaki geleneksel cinsiyet rollerinin kırılmasına da katkı sağlanacak.

107 GEMİ PANAMA SİCİLİNDEN SİLİNDİ

Panama Denizcilik Otoritesi tarafından 18 Ekim 2024 tarihli ve 512 sayılı Yürütme Kararnamesi uyarınca 107 gemi filodan silindi.



Panama Denizcilik Otoritesi (PMA), uluslararası yaptırımlar altında listelenen 107 Panama bayraklı gemiyi resmen sicilden sildirdi. Ayrıca, 18 geminin daha sicilden silinme süreci devam ediyor. Bu işlem, 18 Ekim 2024 tarihli ve 512 sayılı Yürütme Kararnamesi uyarınca gerçekleştirildi. Karar, uluslararası yaptırım listelerinde yer alan gemilerin, kayıtlı kişilerin ve gemi sahiplerinin kayıtlarının tek taraflı olarak iptal edilmesine olanak tanıyor.

Kayıttan düşürülen gemilerin, uyumluluk endişeleri nedeniyle tespit edildiği veya ABD Hazine Bakanlığı'nın Yabancı Varlıklar Kontrol Ofisi (OFAC), Avrupa Birliği ve Birleşik Krallık tarafından yayımlanan yaptırım listelerinde yer aldığı belirtildi.

Yaptırımlara maruz kalan gemi sayısının geçen yılın sonunda 1.000'i aştığı ve S&P Global Market Intelligence'ın verilerine göre, bu gemilerin 800'den fazlasının onaylı sigortası bulunmadığı ifade ediliyor. Ayrıca, yaptırımlara tabi tutulan gemilerin ortalama yaşı 21 yıl olarak belirtiliyor, bu da küresel ortalamadan yaklaşık sekiz yıl daha büyük. Bu durum, gölge filosu olarak bilinen gemilerin, maliyetli çevresel felakete yol açma riskini artırdığı endişelerini de beraberinde getiriyor.

STM'DEN ULUSLARARASI ARENADA ÇİFTE ÇIKARMA

Türk savunma sanayiinin öncü şirketlerinden STM, milli imkânlarla geliştirdiği askeri deniz platformlarını ve taktik mini İHA sistemlerini, Brezilya ve Norveç'te düzenlenen uluslararası savunma fuarlarına taşıdı.

Türk savunma sanayinde yenilikçi ve milli sistemler geliştirerek, dünyanın dört bir yanında ihracat başarılarına imza atan STM Savunma Teknolojileri Mühendislik ve Ticaret A.Ş, milli savunma teknolojilerini farklı kıtalarda sergilemeye devam ediyor.

Avrupa'nın denizaltı savunma teknolojileri alanındaki lider etkinliği olan ve 25-27 Mart tarihleri arasında Norveç'in başkenti Oslo'da düzenlenen Undersea Defence Technology – UDT 2025'e katılan STM, sualtı ve deniz savunma güvenliği konularında en son çözümlerini görücüye çıkardı.

İNSANSIZ SUALTI ARACI "STM NETA" AVRUPA VİTRİNİNDE

Türk Donanması'nın denizaltı modernizasyon ve inşa projelerinde önemli görevler üstlenen STM, Türkiye'nin özel harekât ve hücum maksatlı ilk milli denizaltı tasarımı STM500 ve Türk mühendislerinin imzasını taşıyan, İnsansız Otonom Sualtı (İOSA) Aracı STM NETA'yı UDT-2025'te sergiledi. STM, ana yüklenicisi olduğu ve Türk Donanması'na teslimini gerçekleştirdiği, MİLGEM İstif Sınıfı projesinin ilk gemisi, Türkiye'nin ilk milli fırkateyni TCG İSTANBUL (F-515)'u, Türkiye'nin milli korveti Ada Sınıfını, Lojistik Destek Gemisi ve STM MPAC Hücumbotunu da fuarda katılımcıların beğenisine sundu.

TÜRKİYE'NİN MİNİ İHA'LARI LATİN AMERİKA'DA

Latin Amerika'nın en büyük savunma ve güvenlik fuarı olan LAAD Defence & Security 2025 ise 1-4 Nisan 2025 tarihleri arasında Brezilya'nın Rio de Janeiro kentinde gerçekleştirildi. Taktik mini İHA'da Türkiye'de ve dünyada öncü sistemler geliştiren STM, üç farklı kıtada 10'dan fazla ülkeye ihraç edilen Türkiye'nin ilk milli vurucu İHA'sı KARGU'yu anti-personel ve zırh delici mühimmat başlığı ile Brezilya'da katılımcıların beğenisine sundu. STM, Türk Silahlı Kuvvetleri'nin envanterine giren, terörle mücadele aktif olarak kullanılan ve ihracat başarıları yakalayan gözcü İHA TOGAN ile mühimmat bırakan İHA BOYGA'yı da Latin Amerika ile buluşturdu. Askeri denizcilik alanında ise İstif Sınıfı Fırkateyn, Ada Sınıfı Korvet, STM MPAC Hücumbot, STM Sahil Güvenlik Gemisi CG-3100, STM500 Denizaltı ve STM NETA fuarda sergilendi.

STM Genel Müdürü Özgür Güleryüz, Savunma Sanayi Başkanlığı öncülüğünde, Türkiye'nin, uluslararası bir oyuncu konumuna geldiğini belirterek şunları kaydetti: "Ordumuz için geliştirdiğimiz milli platformlarımız ve mühendislik kabiliyetlerimiz ile, dost-kardeş ülkelerin savunma kapasitelerini geliştirecek, ülkemiz ekonomisine güç verecek ihracatlara imza atıyoruz. Türkiye'nin denizlerdeki mühendislik gücü olarak, dünya donanmalarının güvenilir ortağıyız. Pakistan ve Ukrayna için yürüttüğümüz savaş gemisi projelerinin ardından, Malezya Donanması için 3 korvet inşa etmeye başladık. Portekiz Donanması'na inşa edeceğimiz Denizde İkmal ve Lojistik Destek Gemileri ile de Türkiye'nin AB ve NATO üyesi bir ülkeye ilk askeri gemi ihracatını gerçekleştirdik.

Öte yandan sahada kanıtlanmış taktik mini iha sistemlerimizi 3 farklı kıtada 10'dan fazla ülkenin envanterine kattık. NATO'da ise komuta kontrol ve yazılım teknolojilerimizle varlığımızı sürdürüyoruz. NATO standartlarında sunduğumuz esnek mühendislik çözümlerimiz ile Asya Pasifik'ten Avrupa'ya, Afrika'dan Körfez Bölgesine kadar ilgi görüyoruz. LAAD ve UDT fuarları ile de Avrupa ve Güney Amerika'daki ihracat ve iş birliklerimizi artırmayı hedefliyoruz."

AP MØLLER-MAERSK'DEN STRATEJİK YATIRIM

Danimarkalı denizcilik devi AP Møller-Maersk, Panama Kanalı'nın her iki ucundaki limanları birbirine bağlayan stratejik bir demir yolunu satın aldı.

Şirketin liman işletmesi APM Terminals, Atlantik ve Pasifik Okyanusları arasında yük taşımacılığı sağlayan 76 kilometrelik Panama Kanalı Demiryolu Şirketi'ni devraldığını duyurdu. Satış işlemi, ABD merkezli Lanco Group ve Kuzey Amerika çapında faaliyet gösteren Canadian Pacific Kansas City ile yapılan anlaşma sonucunda gerçekleşti. Satış bedeli ise açıklanmadı.

Panama Kanalı Demiryolu, Pasifik'teki Balboa ve Karayipler'deki Colón limanları arasında önemli bir bağlantı sağlıyor. Kapasitesi kanal kadar geniş olmamakla birlikte, son yıllarda yaşanan kuraklık nedeniyle giderek daha cazip bir alternatif olarak öne çıkıyor.

Maersk, geçtiğimiz yıl Kuzey ve Latin Amerika'ya yapılan bazı sevkiyatlar için bu demir yolunu kullanacağını açıklamıştı. APM Terminals CEO'su Keith Svendsen, demiryolunun operasyonel mükemmelliğiyle büyük saygı gördüğünü ve bu satın almanın şirketin hizmet yelpazesini genişletmek için büyük bir fırsat sunduğunu belirtti.

APM Terminals, Panama Kanalı Demiryolu Şirketi'nin 2024 yılı gelirinin 77 milyon dolar, faiz, vergi, amortisman ve itfa öncesi kârının ise 36 milyon dolar olduğunu bildirdi. Demiryolu, 1998 yılında Kansas City Southern Demiryolu ile ABD merkezli Mi-Jack Products ortak girişimi tarafından inşa edildi.

www.promarinesolutions.com

PARTNERING FOR SPARE PARTS AND SEAMLESS OPERATIONS

We are at your service with all our stock...

Pro Marine Solutions offers reliable global solutions in spare parts, maintenance, and logistics for the maritime industry. We ensure your fleet operates at peak performance at all times

PRO MARINE SOLUTIONS

PROPTIMA POWER SOLUTIONS

+90 216 446 65 44

info@promarinesolutions.com

Evliya Çelebi Mah. Nazan Sok. No.12 K.3 34940 Tuzla/İSTANBUL

ALİAĞA BELEDİYESİ GEMİ SÖKÜM PARSELLERİNİ SATIN ALDI

1976'dan beri Aliağa'da faaliyetine devam eden Türkiye'nin tek gemi söküm tesisinin bulunduğu parselleri satın alan Aliağa Belediyesi, çevresel olumsuzlukları en aza indirmeyi ve çalışma standartlarını yükseltmeyi hedefliyor.

Aliağa Belediyesi gemi söküm tesisinin bulunduğu parsellerin, belediye iştiraki Aliağa Belediyesi Petrol A.Ş. (APAŞ) tarafından satın alındığını duyurdu. Yapılan açıklamada, sektörün mülkiyet sorununun çözümüyle birlikte, olası çevresel olumsuzlukların en aza indirilmesi, işçi sağlığı ve iş güvenliğinin geliştirilmesi ve sektörün çalışma standartlarının yükseltilmesi için tarihi bir fırsat oluştuğu vurgulandı. Türkiye'nin tek gemi geri dönüşüm endüstrisi, 1976 yılından beri Aliağa'da faaliyet gösteriyor. Sektör, son 10 yılda 1004 gemi sökümü gerçekleştirdi. 28 parselde 22 şirketin faaliyet gösterdiği gemi geri dönüşüm sektörü, istihdam sağlayarak ve ekonomik ömrünü tamamlayan gemilerin sökümünü ve geri dönüşümünü yaparak milli ekonomiye katkı sağlıyor.

Gemi söküm tesislerinin bulunduğu parsellerin satışıyla ilgili Aliağa Belediyesi'nden yapılan açıklamada, söz konusu parsellerin, 28 Şubat 2025 tarihi itibarıyla Aliağa Belediyesi'nin yüzde 100 iştiraki olan Aliağa Belediyesi Petrol A.Ş. (APAŞ) tarafından Emlak Konut GYO A.Ş. kuruluşu olan Emlak Planlama İnş. Proje Yön. ve Tic. A.Ş.'den (EPP) bedeli mukabilinde satın alındığı belirtildi.

SEKTÖRÜN GELECEĞİ İÇİN TARİHİ FIRSAT

Sektörün mülkiyet sorununun çözülmesiyle birlikte, Aliağa'da gemi geri dönüşüm sektörünün çevre koruma yatırımlarının hızlanması, olası çevresel olumsuzlukların en aza indirilmesi, işçi sağlığı ve iş güvenliğinin geliştirilmesi ve sektörün çalışma standartlarının yükseltilmesi için tarihi bir fırsat oluştuğuna dikkat çekildi.

Açıklamada "Çevre koruma, insan sağlığı ve iş güvenliği başta olmak üzere tüm sorun ve ihtiyaçların sektör kuruluşları, belediyemiz ve belediye iştirakimiz ile birlikte ortak akıl ve iş birliğiyle çözülmesinin koşulları oluşmuştur" denildi. Satın almanın gerçekleşmesinin ardından, Aliağa Belediyesi ve belediye iştiraki APAŞ tarafından sektör bileşenleriyle iş birliği ve görüşmelerin başladığı ifade edildi. Gemi geri dönüşüm şirketlerinin sahipleri ve yöneticileriyle verimli toplantılar gerçekleştirildiği belirtildi.

Bölgedeki denizcilik, yolcu iskelesi, yat ve marina yatırımlarının artması da dikkate alınarak, Aliağa'da çevreyi koruyacak, gemi geri dönüşüm sektörünü geliştirecek ve inşa, bakım, onarım gibi yeni faaliyet alanları oluşturacak kararların alınacağı kaydedildi.

ARKAS LINE YENİ YATIRIMLA BATI AFRİKA SERVİSİ'Nİ (WAS) GÜÇLENDİRİYOR

Arkas Line, Afrika'da yeni bir yatırımla varlığını güçlendiriyor. WAS (West Africa Service) Servisi Tamamı Arkas Line'a ait dört gemi ile Nisan ayında hizmete giriyor.

Arkas Line, 2012 yılında girdiği Afrika'da servis ağını genişleterek varlığını güçlendirmeye devam ediyor. Mevcut WAS (Batı Afrika) Servisini Nisan ayından itibaren kendi gemileriyle tek başına işletecek şirket yeni yatırımla, yüksek hizmet kalitesinden ödün vermeden müşteri odaklı çözümlerini artırırken transit sürelerini de kısaltıyor.

WAS servisinde, 1200 TEU kapasiteli Mario A, Cristina A, Jean Pierre A ve Diane A olmak üzere toplamda dört gemi hizmet verecek. Mevcut rotası Tangier – Dakar – Apapa – Tincan – Cotonou – Abidjan – Tema – Tangier olan servis, yakın zamanda eklenmesi planlanan Kazablanka uğrağı ile birlikte Hindistan bağlantısı da sağlanacak.

MSC.402 (96) CERTIFIED
Kano Marine
7/24 SERVICE ALL TURKISH PORTS & STRAITS
KANO DENİZCİLİK HİZMETLERİ VE TİC. LTD. ŞTİ.
İstanbul Deri OSB Sit. Tacir Sok. XXIII. Blok No:22-23-24 Tuzla/İSTANBUL
+90 216 591 09 09
+90 542 289 02 63
info@kanomarine.com
www.kanomarine.com
Authorised Service Station
LIFERAFT

LIFE SAVING EQUIPMENT

FIRE FIGHTING EQUIPMENT

LOAD TEST, LIFEBOAT & DAVIT

DNV·GL
KR
RINA ClassNK

BODRUM CRUISE PORT, 2025 SEZONUNDA REKOR BEKLİYOR

Dünyanın en büyük kruvaziyer liman işletmecisi Global Ports Holding'in portföyünde yer alan Bodrum Cruise Port, 2025 kruvaziyer sezonunu Astoria Grande gemisi ile açtı. Bu yıl, 120 gemi ve 158 bin 500 yolcu ağırlaması beklenen liman, en yoğun sezonuna hazırlanıyor.

Dünyanın en büyük kruvaziyer liman işletmecisi Global Ports Holding'in portföyünde yer alan Bodrum Cruise Port, kruvaziyer sezonunu Palau bayraklı Astoria Grande gemisi ile açtı.

Gemi, Amasra limanından 756 yolcu, 432 mürettebat ile 3 Nisan'da Bodrum Cruise Port'a yanaştı ve Marmaris rotasında seyre devam edecek. Astoria Grande 2025 yılında iki kez daha Bodrum'u ziyaret edecek.

Ritz-Carlton Yacht Collection, Emerald Cruises, Silversea Cruises ve MSC Explora Journeys gibi dünyaca ünlü lüks kruvaziyer şirketlerinin de radarında olan Bodrum Cruise Port; kruvaziyer sezonunu kasım ayının ortasına kadar sürdürecek. Sezon boyunca Aroya Cruises'a ait Aroya'nın 13 seferi, Marella Cruises'a ait Marella Discovery-2'nin 13 seferi ve Virgin Voyages'a ait Resilient Lady'nin Bodrum'a 11 seferi olacak. Bodrum Cruise Port tüm bu gemi, feribot ve yolcu trafiğinin yanı sıra, gemilerle yaptığı sosyal sorumluluk projeleri ve öğrencilere yaptığı denizcilik tanıtımları ile de adından söz ettiriyor.

"2025'TE 14 YENİ GEMİ AĞIRLAYACAK"

2025'te gemi ve yolcu sayısıyla rekor kırılacağını öngördüğünü ifade eden Global Ports Holding Doğu Akdeniz Limanları Direktörü Aziz Güngör, "2025 kruvaziyer sezonunda hem gemi hem de yolcu sayılarında rekor bekliyoruz. Ayrıca Bodrum-Kos-Bodrum feribot hattında yoğun bir yolcu hareketliliği öngörüyoruz. Bu yıl Bodrum'a ilk kez gelecek olan 14 yeni gemiyi ağırlayacak olmamız, destinasyonumuzun uluslararası arenada giderek daha fazla tercih edildiğini gösteriyor. Mega yat trafiğindeki istikrarlı artış da bunu destekliyor" dedi.

Bodrum Cruise Port, Global Ports Holding'in 21 ülkede işlettiği 33 limanlık ağının bir parçası olarak, kruvaziyer gemileri, Yunan adalarına giden feribotlar ve mega yatlar için kapsamlı hizmetler sunuyor. Yüksek kapasiteye sahip liman, 350 metre uzunluğundaki iskelesiyle modern terminal, gümrüksüz satış mağazaları, seyahat acenteleri, restoranlar ve kafeler gibi çeşitli olanaklara sahip. Stratejik konumu sayesinde Bodrum Cruise Port, yolculara şehre kolay erişim imkânı sunarken, bölgesel turizme de önemli bir katkıda bulunuyor.

REKOR KAYIP: 7 TRİLYON BUZ YOK OLDU

İklim değişikliğinin dünyadaki dağ buzullarının erimesini hızlandırdığı, yapılan kapsamlı bir yeni araştırmaya göre buzulların 2000'li yılların başına kıyasla iki kat daha hızlı küçüldüğü ortaya çıktı.

Yapılan araştırmalara göre dünyadaki buzullar 2000-2011 yılları arasında yılda yaklaşık 255 milyar ton (231 milyar metrik ton) buz kaybetti, ancak bu oran sonraki on yılda yaklaşık 346 milyar tona (314 milyar metrik ton) çıktı. Son birkaç yılda ise erime daha da hızlandı ve analiz edilen son yıl olan 2023'te kayıp rekor seviye olan 604 milyar tona (548 milyar metrik ton) ulaştı.

Çalışma, buzul ağırlığındaki değişikliklere ilişkin 233 tahmin içeren uluslararası bir çabadan yararlandı. Çalışmaya göre, dünya buzulları 2000'den bu yana toplamda 7 trilyon tondan fazla buz (6,5 trilyon metrik ton) kaybetti. Çalışmada, Alaska'daki buzulların incelenen 19 bölge arasında en hızlı eridiği, yılda yaklaşık 67 milyar ton (61 milyar metrik ton) buz kaybederek en büyük net buz kaybını gerçekleştirdiği bulundu. Uzmanlara göre buzullar, iklim değişikliğinin apolitik ve tarafsız bekçileridir ve bunların azalması, hızlanan ısınmanın açık bir resmini çiziyor.

Eriyen buzullar, Grönland veya Antarktika'daki buz kaybından daha fazla deniz seviyesinin yükselmesine katkıda bulunuyor. Uzmanlar suyun ısındıkça genişlemesinin deniz seviyesinin yükselmesinde daha büyük bir rol oynadığı belirtiliyor.

Tek ihtiyacımız olan kamu ve özel sektör arasındaki sinerji

* ZEKİ TARAKÇI

Değişmeyen tek şey değişimin kendisidir demiş Herakleitos… 2020 yılından bugüne sadece beş yıl içerisinde deniz yakıtları sektörü de, kükürt sınırlamaları, emisyon etkileri, ticaret rotaları, rekabete yeni eklenen oyuncular vb. birçok konuda önemli değişimler yaşıyor. Öte yandan bu değişimler giderek ağırlaşarak önemli maliyet unsurları olarak karşımıza çıkıyor.

Bir süre sonra mevcut teknolojilerin ihtiyaca cevap veremeyeceği bir noktaya gelecek ve yelken seyirlerinden, buharlı türbinlere, buharlı türbinlerden içten yanmalı makinelere doğru yaşanan değişimler gibi yeni teknolojilerle ihtiyacın karşılanması gerekliliği kaçınılmaz olarak karşımıza çıkacak. Bu değişim süreci "Türkiye Deniz Yakıt" sektörü için de uluslararası arenadan almış olduğu pazarı koruyarak büyüme ve değişimde öncü olacak bir pozisyon yakalama zamanıdır. Rakam ile ifade etmek gerekirse 2 milyar dolara yakın bir ticaret ve dünya deniz yakıt pazarından alınan %1 pay demek. Bu da ancak ve ancak tüm kamu kurum ve kuruluşları ile özel sektörün koordineli çalışmasına bağlıdır. Deniz Ticaret Odası, Gümrükler Genel Müdürlüğü, Ulaştırma Bakanlığı ve Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu ile önemli bir sinerji yakalanmıştır. Bu sinerji değişen uluslararası kurallar ve bu durumun getirdiği alternatif deniz yakıtları kapsamında sektörün hızlıca adapte olarak ilerlemesini sağlamaktadır. Denizcilik sektörünün önemli bir karbonsuzlaşma sürecinden geçtiği bu dönemde alternatif enerji kaynakları ön plana çıkıyor. Yeni yapım gemilerde amonyak, LNG, hidrojen, elektrik gibi alternatifler çalışılmakla beraber, mevcut denizcilik filolarında Bio yakıtlar önemli bir geçiş ürünü olarak değerlendirilmektedir. Cebelitarık Boğazı, Singapur ve Kuzey Avrupa bölgelerinde Biodizel ve Bio-kütle ile karıştırılmış ürün satışları başlamıştır. Konu stratejilerin ülkemizde de hayata geçirilmesi kapsamında mevzuat düzenlemelerinde bir takım değişikliğe gitme ihtiyacı hasıl olmuştur.

Bu kapsamda;

- Artık ve damıtık denizcilik yakıtları GTIP'leri kükürtlerine göre dört grupta sınıflandırılmıştır. Her grup altına Bio kütleli ürünlerin eklenmesi,

- Deniz yakıt kullanımı kapsamında, yerli üretimden tedarik edilebilecek olan ihraç kaydı ile alınacak Bio kütle ve Bio-diesel ürünlerin transit rejimdeki ürünler ile karıştırılabilmesi, başlıklarıyla ilgili kamu kurumlarına taleplerimiz iletilmiştir.

İlk adım olarak EPDK, Bio bileşenli deniz yakıtları için ilgili GTIP tanımlamalarını kükürt değerlerine göre yaparak önemli bir sektör ihtiyacını karşılamıştır. Bu kapsamda biodiesel (B100), B24 Bio fuels (VLSFO Blend) satışları ikmalleri başlamıştır. Takip eden aylarda talebin artışıyla önemli bir ihtiyaç karşılanabilir seviyeye geleceği aşikar olup, uluslararası arenadan önemli bir pay alınacağı da kesindir.

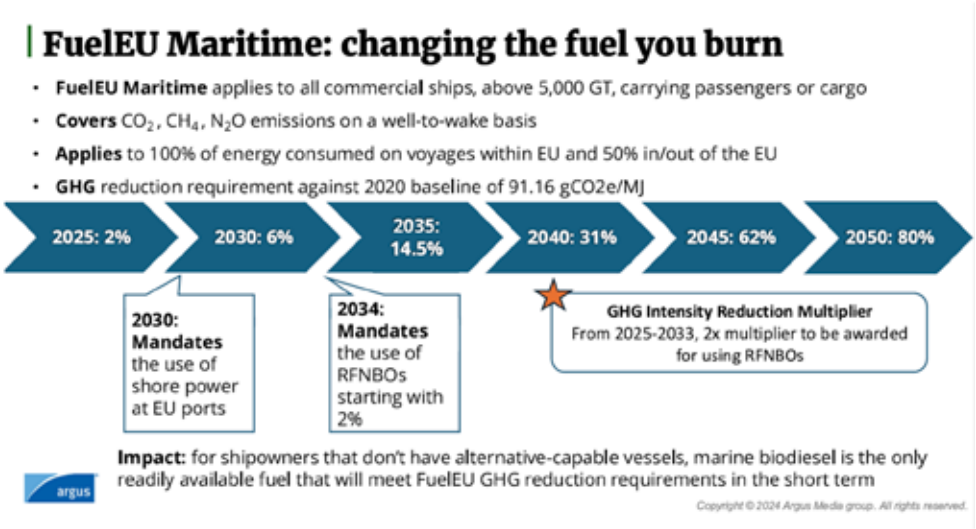
	GTIP Önceki
Damıtık denizcilik yakıtı %0,1 Kükürt max. (DMA)	2710.19.47.00.18
Artık denizcilik yakıtı %0,1 Kükürt max. (ULSFO)	2710.19.62.00.31
Artık denizcilik yakıtı %0,5 Kükürt max (VLSFO)	2710.19.66.00.31
Artık denizcilik yakıtı %1'i Kükürt geçenler (HSFO)	2710.19.67.00.42

Değişiklikler sonrası eklenen başlık ve tablo:

Petrol yağları ve bitümenli minerallerden elde edilen yağlar (ham yağlar hariç); esas unsur olarak, ağırlık itibariyle % 70 veya daha fazla petrol yağları veya bitümenli

	Eklenen Biolu - GTIPler
Damıtık denizcilik yakıtı (DMA) %0,1 Kükürt max	2710.20.16.00.11
Artık denizcilik yakıtı %0,1 Kükürt max (ULSFO)	2710.20.32.00.12
Artık denizcilik yakıtı %0,5 Kükürt max(VLSFO)	2710.20.32.00.22
Artık denizcilik yakıtı %1'i Kükürt geçenler(HSFO)	2710.20.38.00.22

minerallerden elde edilen yağları içeren ürünler;
Yukarıdaki tanımla B30'a kadar Bio yakıtların gerek motorin ve gerekse fuel oil türleri ile karışımı sonucu oluşan GTIP tanımları yapılmıştır. B100 tanımını karşılayan bio-diesel ise 3826.00.10.00.11 GTIP numarasıyla piyasada olmaya ve denizcilik yakıtı olarak satılmaya devam edecektir.



B24, B30 ve Bio-diesel tanımına girmeyen farklı kimyasal özelliklerdeki Bio ürünler için ise 3826.00.90.00.11 GTIP numaralı Bio Denizcilik Harmanlama Bileşeni tarifi yapılarak, bu ürünlerin denizcilik yakıtlarıyla karıştırılarak B24, B30 gibi ürünlerin hazırlanabilmesinin de önü açılmıştır. Böylelikle gemilerin Fuel EU kapsamında Avrupa limanlarına seyri emisyonlarının sürdürülebilir ürünlerle %2 azaltılarak oluşturduğu ihtiyaç ve CII endeks değerlerinin yakalanması karşısındaki karbon net zero ürün talebi karşılanabilmektedir. Türkiye, ham petrol ve doğal gazda olduğu gibi denizcilik yakıtlarında da ithalatçı konumundadır. Değişen ürün çeşitliliği ile hayatımıza giren Bio ürünler ve yerli üretim ile önemli bir büyüklüğe geleceğine inanıyoruz. Bu kapsamda yerli üretimin desteklenmesi, kanuni altyapıların hazırlanarak transit ürünlere karıştırılabilmesi, Malta, Gibraltar, Pire ve Suez gibi yakın coğrafyamızda bulunan rakip limanlara karşı rekabet gücümüzü arttıracaktır. Bu konu halan daha aktif olarak tartışılmakta ve pozitif ilerlemeler kaydedilmektedir. Piyasalardaki değişimler, alternatif ürünlerdeki talebin artışı, Türkiye için önemli bir fırsat oluşturmaktadır. Zira ithalat bağımlılığı maliyetleri yukarı çekerken, Bio, LNG gibi ürünlerde ise fark yaratarak daha güçlü bir pozisyona sahip olacağımız değerlendirilmektedir. Tek ihtiyacımız ise kamu ve özel sektör arasındaki sinerji olacaktır.

DİĞER ÖNEMLİ BİR GELİŞME İSE AKDENİZ ECA'DIR:
2020 yılı itibariyle hayatımıza, direkt üretimi neredeyse hiç olmayan ve tamamı karışım yoluyla elde edilen VLSFO (%0,5 max kükürtlü fuel oil) girmişti. Hepimiz Al+Si kaynaklı cat-fines değerlendirmeleri, düşük viskozite kaynaklı endişeler, stability/compatibility kaynaklı sludge korkuları ile yüzleştik. Bir şekilde sektöre arz edilen VLSFO, kalite yönünde hızlıca en ideal konumunu buldu. Tam bu konumun huzurunu yaşarken şimdi Mayıs 2025 itibariyle Akdeniz bölgesi kükürt sınırlaması scrubbersız gemiler için %0,1 oluyor.
5 yıl önce bir konferansta söylediğim gibi "there is no future for fuel oil". Yani aslında sektör motorinleşiyor. Evet, %0,1 kükürtlü fuel oil ikmalleri tedarik ve satışı olacak ve 15 Nisan'dan itibaren Marmara Bölgesi'nde başlayacak. Ürün içeriği itibariyle %80 ve üzeri bir beyaz ürün karışımıza çıkıyor. Tedarik, depolama, karıştırma gibi maliyetler eklendiğinde motorin fiyatından indikatif olarak brüt 20-30 USD/ton düşük satış fiyatına sahip olacak olan bir üründen bahsediyoruz. Ürünlerin yanma performansları, kalorifik değerleri, kül ve emisyon değerleri konsolide edildiğinde ise bu farkın net'de önemli ölçüde eriyebileceğini göreceğiz. Geçişler beraberinde önemli zorluklar getiriyor. Günümüz daralan ticaret hacmi, maliyetlerin daha da iyi analiz edilmesini gerektiriyor. Bir gemi düşünün, hem VLSFO, hem ULSFO ve hem de motorin talebi ile karşımıza gelecek. İkmalciler ise talebin karşılanması kapsamında kullanmış oldukları yakıt ikmal tankerlerini farklı fuel oil'lerin taşınmasına göre ayırmaları gerekecek. Bu durum maalesef ki, zaten artan maliyetlerimizi daha da yukarı taşıyacaktır.

Belki de bazı ürünlerde trade-off kararı verilerek daha yüksek kalite ve düşük operasyonel risklere odaklanılması gerekecektir. Diğer taraftan sektör olarak ULSFO talebinin yanında %0,1 kükürtlü motorin talebinde minimum %30 bir talep artışı öngörmekteyiz. Gerek VLSFO ve gerekse ULSFO %100 ithal kaynaklardan tedarik edilmekte ve edilecek. Bunun karşısında motorin talep artışı, Türkiye'de yerel olarak üretilen bir ürün olması sebebiyle uluslararası arenada rekabet gücümüzün de artacağı yönünde pozitif bir gelişmedir.

Tüm bu değişiklikler karşısında SOCAR Marine olarak önümüzdeki 10 yıl popülerliğini koruyacak ve talebini arttıracak olan Bio yakıtlara ki, denizcilikle sınırlı kalmayarak havacılık için SAF üretimi ile akabinde LNG, Metanol ve Amonyak gibi ürünlere de önem veriyoruz. Lisans çalışmaları devam eden LNG operasyonlarımızı; CO_2 capture teknolojileri ile green metanol üretimi, hali hazırda Petkim'de ham madde olarak ACN üretimi için kullandığımız amonyak takip edecektir. Bu çerçevede; STAR Rafineri ve Petkim üretim kabiliyetleri, çok yönlü stratejiler ve sürdürülebilirlik politikamızla, bünyemizde bulunan limanlar ve denizcilik ekibiyle sektörün en "Marine-Friendly" şirketi olma yönünde ilerlememize devam edeceğiz.

*** SOCAR-DENİZCİLİK SATIŞ DİREKTÖRÜ**

Milli yerli antrepolar Türkiye'nin ekonomisini güçlendiriyor

* ARKIN OBDAN

Türkiye birçok küresel veya yabancı şirket için envanterin tutulacağı ve malların eşyaların yakın kıyılara servis edileceği en önemli noktalardan biri… Hem konvansiyonel ticaret ve depolamada hem de e-ticarette iyi bir durumdayız.

Deniz ve karayolu lojistik imkanlarında Avrupa'da iyi bir seviyede yer alıyoruz, demiryolu altyapısı da sisteme entegre edildiğinde bu avantaj daha da artacak. Türkiye, doğu ile batının birleştiği şişe ağzı olduğu bir konumda yer alıyor. Bu nedenle hem pandemi sonrası dönemde hem de mevcut konjonktürde envanter stoklamasında doğru bir konumda.

Kuzeyde ve güneydeki çatışmalar ve jeopolitik tablo ise bizi Orta Koridor'da işlem yapmaya zorladı ve hala da devam ediyor. Pandemiden sonra antrepoların doluluk oranları çok arttı; bu nedenle değişik operasyonlar yapılabiliyor.

Türkiye'de mukim olmayan dünyada herhangi bir ülkedeki bir şirket sadece potansiyel vergi numarası alarak antrepolarda eşya beyanı yapıp burada malını stoklayabiliyor. Malını yakın ülkelere veya Türkiye içinde satmak istediği zaman faturasını kesip gümrüklemesini yaparak teslimini sağlamış oluyor.

Böylece 'just in time- anında teslimat' şansı yaratıyor. Yakın kıyı ülkelere ihracatta antrepoları artık çok etkin kullanabiliyoruz. Uluslararası bir firma 20 değişik ülkede ürettiği bir ürünü Türkiye'de de ürettiği ürünlerle buluşturup bizdeki antrepoları dünyaya dağıtım kanalı olarak kullanabiliyor. Birbirinden tamamen bağımsız 20-30 ülkeye Türkiye'deki antrepolar üzerinden ihracatını gerçekleştirebiliyor. Bunlar yapılırken mikro lojistik işlemleri de gerçekleştirilmiş oluyor.

Ürünler, eşyalar elleçleme kapsamında toplanıyor, paketleniyor, kamyonlara yükleniyor ve ilgili adreslere gidiyor. Buraya gelen malda Türkiye'deki firmanın ticareti var. Tamamen milli yerli antrepolar depolama hizmeti yapıyor ve deposunda verdiği katma değerli hizmetin de karşılığını alıyor. Geldiği ülkeden farklı bir taşıma moduyla da taşımasını gerçekleştiriyor. Antrepoları bu nedenle bacasız fabrika olarak nitelendirebiliriz.

ÇOK MODLU TAŞIMA SİSTEMİNE GEÇEREK DIŞ TİCARETİN VE TRANSİT TİCARETİN PAYINI ARTIRABİLİRİZ

25 yıl önce oluşturulan 4458 sayılı Gümrük Kanunu'nda Türkiye gümrük bölgesi belirlenirken, tüm ülke sathı gümrük alanı olarak kabul ediliyor. Eski kanun sadece sınırları gümrük hattı olarak belirliyordu. Dolayısıyla şimdi depoları ve antrepoları iç koridorlara da yayabiliriz. Mevcut durumda Türkiye'nin değişik bölgelerinde planlanan 12 lojistik merkez projesi var. Burada önemli olan konu ise bunları birbirine demiryolu ağlarıyla bağlamak ve çok modlu taşıma sistemine geçmek. Özellikle deniz kenarları çok değerli alanlar olarak ön plana çıkıyor. Örneğin, Mersin'in en güzel yerinde Türkiye'nin en büyük dış ticaret limanı konumlanmış durumda ve liman daha da çevreye yayılıyor.

Deniz kenarları daha verimli alanlar olduğu için depolamaları lojistik merkezlerde, moda deyişiyle "dry-port" dediğimiz yerlerde sürdürebiliriz. Dış ticareti ve transit ticareti Türkiye'nin bütün sathına yaydığımız zaman hem daha ucuz maliyetler ortaya çıkacak hem istihdam artacak hem de uluslararası ticaretten alacağımız pay büyüyecek. Depolar tüm ülkeye yayıldığında hizmet ihracatına ve taşımacılık sektörüne transit ticaretin daha faydası olacak.

UTİKAD, ilgili bakanlıklar nezdinde gerçekleştirilen toplantılara katılarak, Türkiye'de gümrük ve antrepolarda yaşanan durumlar başta olmak üzere pek çok konuda görüş ve önerilerini paylaşıyor. Aynı zamanda her yıl düzenli olarak yayınlanan raporlar ile de gelecek vizyonu oluşturuluyor. Bunlar arasında ise başta e-ticaret konusu olmak üzere ülkemizde transit taşımacılığın gelişimine ışık tutan Türkiye'de Transit Taşımacılık: Gelişim Alanları raporu ve sektörde yaşanan sorunlara karşı oluşturulan tavsiye rehberleri yer alıyor.

* UTİKAD GÜMRÜK VE ANTREPO ÇALIŞMA GRUBU BAŞKANI

NATCHEZ ON THE WATERFRONT *

Hangisi önce geldi, tavuk mu yumurta mı, marina danışmanı mı mimar mı?

Bunlardan biri, elbette çok eski bir sorudur. Bugünlerde bilim insanlarının cevabı, tavuklardan çok daha uzun süredir yumurta olduğu, dolayısıyla elbette önce yumurtanın geldiği şeklinde olacaktır. Ancak biraz daha spesifik olarak düşünür ve hangisinin önce geldiğini sorarsanız, tavuk mu yoksa yumurta mı, o zaman hala oldukça fazla tartışma vardır! Sorunun diğer versiyonu o kadar eski değil, ancak konu sahil gelişimi olduğunda, kesinlikle üzerinde düşünmeye değer. Ayrıca şunu da belirtmeliyim ki, bu anlamda "mimar" herhangi bir kara odaklı geliştirme uzmanı olabilirken (mimarlar en çok eleştiriyi alıyor gibi görünüyor), "marina danışmanı" herhangi bir marina/deniz kıyısı odaklı geliştirme uzmanı olabilir. Ayrıca, birçok projede marina danışmanının ilk sırada yer almadığının açık olduğunu söylemek isterim. Gerçekten işlevsel ve başarılı bir marinaya sahip olmak için gereken çeşitli ihtiyaçlar, maruziyetler, dönme yarıçapı ve genel işlevsellik hakkında çok az anlayışa sahip olduğu açık olan mimarlar tarafından tasarlanan çok fazla proje gördük.

Pek çok proje mimarlarla başlar, özellikle de arazide önemli gayrimenkul unsurları varsa ve bazen, belki de pek çok kez, yerleşim planında mantıklı olmayan bazı rıhtımlar ve parmak iskeleler çizilir; örneğin gerçek çekek alanından çok daha büyük olan ve çekeklere veya marinaya girip çıkamayan tekneler veya marinanın 100 çekek barındırması gerekirken tahsis edilen alanın en iyi ihtimalle 50 çekek sığabileceği yerler gibi.

Yeni bir marina tasarlamak ya da mevcut bir marinayı yeniden düzenlemek, harika bir tasarımın bileşenleri hakkında anlamlı bir bilgi gerektirir ve iyi bir marina danışmanı çok şey katabilir.

Marinalar, tekneler için bir park yeri olmanın ötesinde, sadece finansal açıdan değil, işlevsel ve estetik açıdan da anlamlı bir misafirperverlik deneyimi yaratmayı gerektirir. Güzel konsept resimleri cazip olsa da bunlar işlevselliğe veya projenin arzu edilen ekonomisine dönüştürülemeyebilir. Örneğin, tahmin edilen en düşük gelgit sırasındaki, haznenin çekilmesi sırasındaki veya kuraklık sırasında nehirlerdeki su derinliklerinin bilinmesi önemlidir. Bu bilgi, tasarım için istenen teknelerin su çekimini bilmekle birlikte, anlamlı bir tasarım yaklaşımı sağlar. Bazen insanlar ev ödevlerini yapmayı unutur ve zaman zaman suyun olmadığı veya istenen tekneler için yetersiz su derinliklerinin olduğu bir yer için bir tesis tasarlarlar. Aklıma hemen birkaç örnek geliyor; biri yeni bir devlet tesisi, diğeri ise özel bir marina için olandı. Her iki durumda da bir marina danışmanı projenin bir parçası değildi.

Görüş hatları ve işlevsellik de herhangi bir tasarımın en önemli bileşenleri arasındadır. Mülk büyük ölçüde su manzarası için satın alınmıştı. Ancak çoğu zaman tasarımlar oluşturulurken manzara koridorları yeterince dikkate alınmaz. Bu da kaçırılmış bir fırsat olabilir. Son kullanıcıların zihnindeki işlevsellik de kritik öneme sahiptir. Nihayetinde projeyle ilgili deneyimlerini ve konfor düzeylerini belirler ve müşteriler bir projenin sahip olduğu en ucuz ve en önemli reklamcılardır.

TEKNECİLER GÜVENLİ BİR LİMAN ARZULAR

Bugüne kadarki en başarılı marina zincirlerinden biri, müşterilerini müşteri memnuniyeti üzerine inşa etmişti ve kesinlikle müşterilerden alınan ücretin en üst seviyesindeydi. Tesisi mümkün olduğunca işlevsel hale getirirken, görüş hatları ve estetik konusunda çok bilinçliydiler; tesislerine, tesislerinden ve tesislerinin içinde anlamlı bir seyir alanı sağlamak, rüzgar, akıntılar, su derinlikleri ve dalga/fırtına koruması gibi unsurları dikkate almak, potansiyel takılıp düşme tehlikelerini ortadan kaldırmak ve her konum için anlamlı olan karadaki hizmetleri ve kolaylıkları sağlamak.

Tekneciler her yerde tekneleri için güçlü akıntılardan, kuvvetli rüzgarlardan ve fırtınalardan korunan güvenli bir liman arzular. İstenmeyen sonuçlara iyi bir örnek, güneşli havası ve karadaki rekreasyon faaliyetleriyle bilinen ve arzu edilen önemli bir kıyı su yoluna sınırı olan büyük bir tatil köyüydü. Tatil köyü, tanınmış mimarlar, peyzaj mimarları ve diğer geliştirme ve rekreasyon danışmanlarıyla çok sayıda planlama yapmıştı. Bir marina danışmanı, liman için iç kısımların kazılması da dahil olmak üzere her şey harekete geçirilene kadar dahil edilmemişti.

Ne yazık ki, ilk planlama aşamalarında hiç kimse kıyı akıntılarını ve bu durumda kıyı sürüklenmesini (kum ve tortunun kıyı boyunca devam eden doğal hareketi) incelememişti. Sonuç, marinaya girişin, yılın 12 ayı sürekli olarak taranmak zorunda olması ve aksi takdirde teknelerin girip çıkamayacağı dışında, düzgün görünümlü bir liman oldu. Neyse ki, bu tesis için genel ekonomi ve yasal kurumların tasarrufları bu tarama işleminin yapılmasına izin verdi, ancak istenen işletme getiri oranlarını önemli ölçüde düşürdü ve işlevselliği azalttı. Daha yakın bir zamanda, planlanan büyük bir yüksek arazi konut geliştirmenin bir parçası olarak yeni bir marina projesi başlatılmıştı. Yine, su içi geliştirmenin ayrıntılarına çok az dikkat edilmişti. Bununla birlikte, limanı ve kanalları

kazmaya ve liman girişini oluşturacak dalgakıranları inşa etmeye devam ettiler. Dalgakıran planları, mimari çizimlerde gerçekten güzel görünüyordu. Kıyı sürüklenmesi tamamen bastırıp liman girişini kapattığında proje karadaki çalışmaları tamamlamaktan çok uzaktı. Bugüne kadar uygulanabilir bir çözüm bulamadılar.

Bir limanın korunmasına yönelik dalgakıran tasarımı ve planlaması, kıyı sürüklenmesinin istenmeyen sonuçları ya da belki de daha kötüsü iç havza dalga enerjisi çalkantısı gibi sorunlardan kaçınmak için önemli bir çalışma gerektirir. Bu ikinci sorunla ilgili olarak, benim örneğim dalga korumasına ihtiyaç duyan nispeten küçük bir marina projesini içermektedir. İki taş dalgakıran inşa edilmiş ve iskeleler kurulmuştu. Gözden kaçırılan şey, sahanın yılın belirli zamanlarında uzun süreli dalgalara maruz kalmasıydı. Bu dalgalar genel alanda hiçbir zaman fazla görünmese de, yeni marina havzasına girdiklerinde etrafta coşmaya ve rıhtımların zarar gördüğü ve tekneleri yerinde tutmanın mümkün olmadığı noktaya kadar büyümeye başladılar.

Karadaki konut ve ticari mülklerin yerleştirilmesinin, bir kıyı geliştirmesinin ana unsuru olduğu durumlarda bile, iyi bir marina danışmanı sadece su içi ve kıyı şeridi sorunlarının ötesindeki konularda çok yardımcı olabilir. Açık denizdeki bir adada mini bir şehir yaratmayı amaçlayan büyük bir projeden haberdarız. Önde gelen mimarlar, saha planlamacıları, kanal kapağı ve liman tasarımcılarının yanı sıra çok sayıda başka danışman da iki yılı aşkın bir süre boyunca tasarım üzerinde çalıştı. Bir araya getirildiğinde raporların, çalışmaların ve planların yüksekliği etkileyiciydi. Proje sahibi, uygulamaya geçilmeden önce bir marina danışmanının projeyi incelemesine karar verdi. Danışman materyalleri inceledi ve danışmanın bulgularını sunmak üzere proje yöneticileriyle buluşmak üzere geri çağrıldı. Toplantının ortasında, marina sahibi ve üst düzey yardımcıları beklenmedik bir şekilde odaya girip yüz yüze brifing istediler. Müşteriye emsal incelemesinin tamamlandığı ve tüm planların, tasarımların ve detayların teknik olarak doğru olduğu söylendi. Danışman daha sonra müşteriye "bungalovlar" ve kat mülkiyetli binalardaki daireler için öngörülen piyasa değerlerinin ne olacağını sordu. Mal sahibi, bungalovların dairelere kıyasla çok daha değerli olduğunu belirtti. Marina danışmanı daha sonra müşteriye hangi mülke sahip olmak isteyeceğini sordu. Açık okyanus suları ve palmiye ağaçlı küçük adalar manzaralı bir mülk mü, yoksa 7/24 hizmet veren endüstriyel bir liman manzaralı bir mülk mü?

YUMURTASIZ TAVUK OLMAZ, TAVUKSUZ DA YUMURTA OLMAZ

Mülk sahibi, bu soru karşısında biraz şaşkınlığa uğradı, ancak sonunda "Tabii ki açık okyanus suyu ve palmiye ağaçlı küçük adalar" dedi. Bunun üzerine marina danışmanı neden bungalovların endüstriyel limana baktığını ve binaların açık okyanus sularına ve palmiye ağaçlı küçük adalara baktığını sordu.

Danışman, tüm raporlar ve tasarımlar teknik açıdan doğru olsa da, ki görev buydu, projenin diğer bazı yönlerinin, özellikle de kanal kapağı sistemi ve marina tasarımının mantıklı görünmediğini öne sürmeye devam etti. Kanal kapağı için, genel hedef pazarlarına göre, sağlanan daha büyük kayma boyutlarının sayısında ve megayatların konaklamasında açık eksiklikler vardı. Bungalovların yanındaki kanallara yanaşan tekneler için olan kapak sistemi için, teknelerin %15'ini kapaktan açık suya taşımak 8 saatten fazla, tekrar içeri taşımak ise 8 saatten fazla sürüyordu. Pek de işlevsel bir senaryo değil. Sonraki birkaç saat boyunca, marina sahibiyle birlikte danışman, yerleşim planını yeniden tasarladı. Sonuçta marina danışmanı, tasarımın teknik yönlerinden daha fazlasına bakarak ve projeyi geliştirmek için daha geniş bir bakış açısı sağlayarak, projeye önemli bir değer katan revize edilmiş bir plan ile birlikte daha işlevsel bir liman yaratarak projeye önemli bir değer kattı. Dolayısıyla, birçok sahil projesi söz konusu olduğunda, hangisinin önce geldiği oldukça açıktır.

Bu kötü sonuçlardan bazıları, "hangisi önce gelmeli?" sorunun ileriye dönük versiyonunun cevabının, elbette marina danışmanı olması gerektiğini belirtmektedir. Verebileceğim en tarafsız cevap, "duruma göre değişir" olacaktır. Ancak bir marinanın ya da projeye gerçek bir değer katması veya bir odak noktası olması amaçlanan daha basit bir yanaşma tesisinin bulunduğu herhangi bir sahil projesinde, marina danışmanını mümkün olan en kısa sürede getirmek mantıklıdır; böylece fizibilitesi ve işlevselliği erkenden incelenebilir (ideal olarak bir mülk satın alınmadan önce).

Mimarlar, lütfen beni yanlış anlamayın. Sizinle çalışmayı gerçekten çok seviyoruz ve pek çok marinanın mimarilerine biraz daha fazla yatırım yapmaktan fayda sağlayacağına şüphe yok. Sonuçta marinalar nihayetinde bir misafir ağırlama mekanıdır ve insanların hem rahat edeceği hem de orada bulunmaktan heyecan duyacağı estetik açıdan hoş bir proje sunmak çok önemlidir.

Birçok mimarın bir marina için gerekli detaylar hakkında çok fazla bilgi sahibi olmaması gibi, birçok marina danışmanı da bir ofis binası, restoran veya apartman kompleksinin detaylarını ortaya koyma konusunda çok iyi olmayacaktır. Günün sonunda, ister yeni bir şeye başlamak olsun ister eski bir şeyi yenilemek ve/veya yeniden yapılandırmak olsun, günümüz projeleri her iki disiplinin birlikte çalışmasından fayda sağlayacaktır.

Yumurtasız tavuk olmaz, tavuksuz da yumurta olmaz. Size iyi düşünmeler ve planlamalar!

Dan Natchez, CMP, dünya çapında marinalar ve marinalı tatil köylerinin tasarımında uzmanlaşmış, uluslararası çapta lider bir sahil tasarım danışmanlık şirketi olan DANIEL S. NATCHEZ and ASSOCIATES Inc.'in başkanıdır. e-posta:dan.n@dsnainc.com veya online: www.dsnainc.com.

BANGLADEŞ GEMİ GERİ DÖNÜŞÜMÜ VE TEHLİKELİ ATIK MEVZUATINI GÜÇLENDİRİYOR

Hükümet ve özel sektör paydaşlarının katılımıyla 16 Şubat'ta Dakka'da yapılan çalıştayda, IMO projesi kapsamında Bangladeş'in Gemi Geri Dönüşümü ve Tehlikeli Atık Yönetimi Mevzuatı'nın güncellenmesi önerilerinde ilerleme kaydedildi.

Bangladeş'in Gemi Geri Dönüşümü ve Tehlikeli Atık Yönetimi Mevzuatı'nın güncellenmesine yönelik değişiklik önerileri, sektörün uluslararası çevre ve güvenlik standartlarıyla uyumlu hale getirilmesi amacıyla Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (International Maritime Organization-IMO) Emniyetli ve Çevreye Uyumlu Gemi Geri Dönüşümü (Safe and Environmentally Sound Ship Recycling-SENSREC) projesi kapsamında geliştiriliyor.

Önerilen değişiklikler, 16 Şubat'ta Dakka'da düzenlenen hükümet ve özel sektörden önemli paydaşların katıldığı üst düzey bir çalıştayda sunuldu ve incelendi. Bangladeş Hükümeti, gemi söküm sektörünü Gemilerin Emniyetli ve Çevreye Uyumlu Geri Dönüşümü Hakkında Hong Kong Uluslararası Sözleşmesi (The Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships-HKC), Basel, Rotterdam ve Stockholm Sözleşmelerinin temel hükümleriyle uyumlu hale getirmeyi amaçlıyor.

IMO'nun SENSREC Projesi kapsamında düzenlenen çalıştay, Bangladeş gemi söküm ve geri dönüşüm sektöründen 85 katılımcıyı bir araya getirdi. Çalıştaya üç hükümet bakanının da yer aldığı üst düzey yetkililer katıldı.

Bangladeş Denizcilik Bakanlığı Danışmanı Sakhawat HOSSAIN ve Sanayi Bakanlığı Danışmanı Rahman KHAN, Bangladeş'in gemi geri dönüşüm endüstrisini geliştirme konusundaki kararlılıklarını ifade ederken, çevresel performans ve işçi güvenliğinin de ele alınması gerektiğini ifade etti.

Çevre, Orman, İklim Değişikliği ve Su Kaynakları Bakanlığı Danışmanı Rizwana HASAN, sürdürülebilirlik çalışmalarının daha detaylı izlenmesi, emniyet mevzuatının uygulanması ve iş gücünde kaza ve yaralanmaların önlenmesi için daha ağır cezalar verilmesi çağrısında bulundu.

Çalıştaydan gelen öneriler Sanayi Bakanlığı tarafından taslak teklife dahil edilecektir. Son taslak, onay için sunulmadan önce nihai geri bildirim almak amacıyla ilgili hükümet bakanlıklarına gönderilecek.

IMO liderliğinde yürütülen ve Norveç (çalıştayda Norveç'in Bangladeş Büyükelçisi H.E Håkon Arald GULBRANDSEN tarafından temsil edilmiştir) tarafından finanse edilen SENSREC girişimi, gelişmekte olan ülkelerin Hong Kong Sözleşmesi'ni uygulamasını desteklemeyi ve gemi geri dönüşümünde sürdürülebilir uygulamaları teşvik etmeyi amaçlıyor.

Kaynak: IMO (https://www.imo.org/en/MediaCentre/Pages/WhatsNew-2229.aspx)

IMO DENİZLERE ATIK BOŞALTIMIYLA MÜCADELE ÇALIŞMALARINI DESTEKLİYOR

Orta Amerika ve Karayipler'den Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) üyesi 5 ülke, denize atık boşaltımını yasaklayan küresel anlaşma olan Londra Protokolü'nü (LP) onaylama ve uygulama seçeneklerini araştırıyor.

Guatemala şehrinde 5-7 Mart'ta düzenlenen üst düzey bir çalıştayda Kosta Rika, Dominik Cumhuriyeti, Guatemala, Honduras ve Nikaragua'dan kıdemli yetkililer, bazı durumlar dışında okyanuslara atık boşaltımını yasaklayan LP ile ilgili çeşitli konuları değerlendirdi.

Londra Protokolü ayrıca, deniz tabanında karbon yakalama ve depolama ile okyanus gübreleme gibi deniz mühendisliği tekniklerini düzenleyerek iklim değişikliğiyle mücadeleye yönelik önemli tedbirleri de içeriyor.

Söz konusu bölgesel çalıştay, LP'ye katılım ve anlaşmayı uygulama konusunda bölgesel hazırlık durumuna ilişkin daha önce yapılan değerlendirmelere ve anlaşmaya henüz taraf olmayan ülkelerin sürece dahil olmasını desteklemek için hedeflenen ulusal yardımlar temelinde düzenlendi.

Toplantıya katılan yetkililer, deniz kirliliği yönetimiyle ilgili hukuki çerçeveleri inceleyerek izin verme, uyumluluk izleme, saha gözlemi ve uygulama için ulusal sistemlerin geliştirilmesini değerlendirdi. Ayrıca görüşmelerde, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün LP hükümlerinin uygulanması için belirlediği hedefe yönelik destekler ile anlaşmaya taraf olmayan ülkelere katılım sürecinde verilen yardımlar ele alındı.

SONRAKİ SÜREÇ

İleriye dönük olarak, katılımcılar etkin bir uygulamanın sağlanması için koordinasyon ve iş birliğinin artırılmasına yönelik somut adımları belirledi. Yetkililer, LP'ye özel bir Güven Fonu aracılığıyla desteklenen, 10-14 Mart 2025 tarihleri arasında Guatemala'da düzenlenen Londra Sözleşmesi/Londra Protokolü (LC/LP) Bilimsel Gruplar toplantısına katılmaya teşvik edildi.

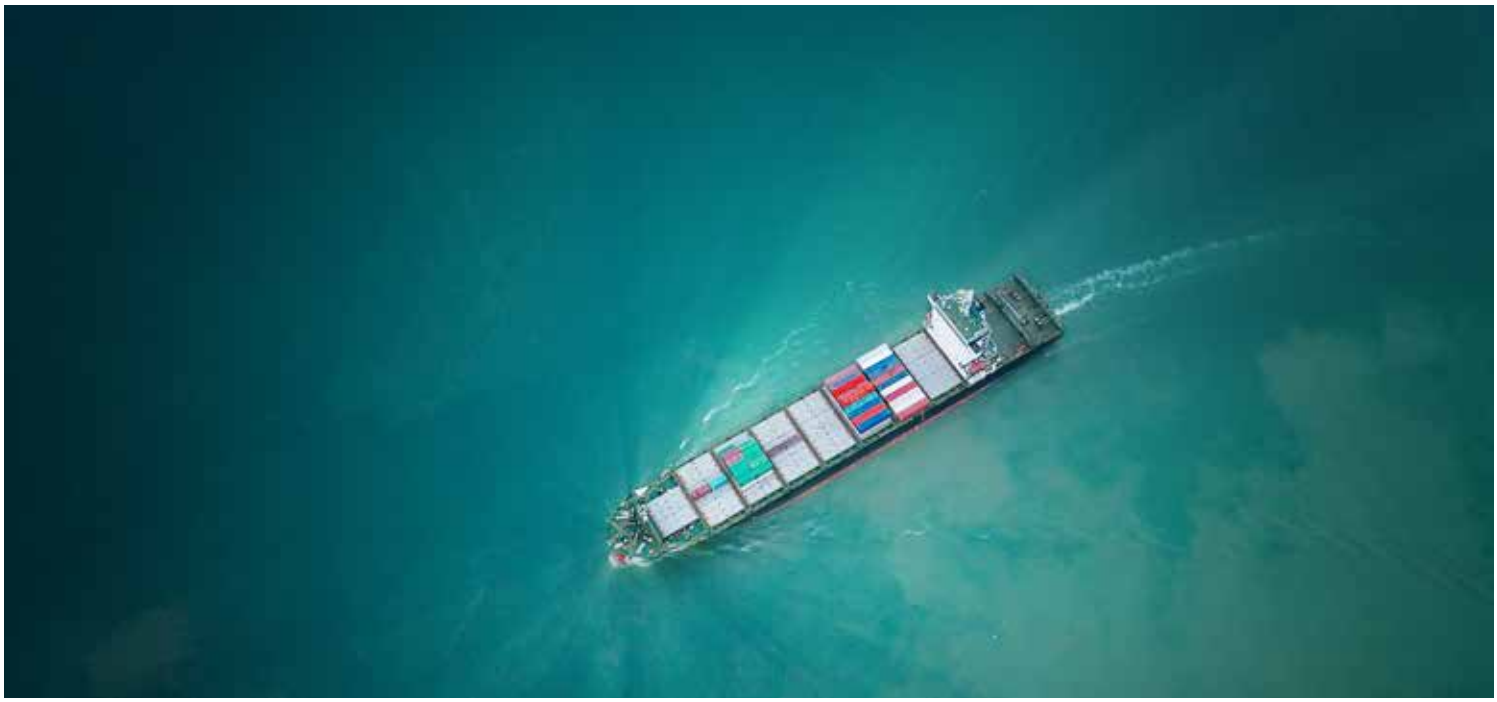
Çalıştay, bu yılın Dünya Denizcilik Günü teması olan "Okyanusumuz, Yükümlülüğümüz, Fırsatımız" sloganını öne çıkararak, deniz taşımacılığının deniz koruma ve okyanus kaynaklarının yönetimindeki merkezi rolünü vurguladı.

Aynı zamanda, Birleşmiş Milletler' in (BM) okyanus yönetişimi, biyolojik çeşitlilik ve mavi ekonomi konusundaki girişimleriyle uyum sağladı.

Kaynak: IMO (https://www.imo.org/en/MediaCentre/Pages/WhatsNew-2236.aspx)

YEŞİL DENİZCİLİK DÖNÜŞÜMÜ

Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization-IMO), sürdürülebilir denizciliğin geleceğini şekillendiren yenilikçi teknolojileri ve dönüştürücü yaklaşımları ele alan yeni bir bilgilendirme videosu yayınladı.



IMO'nun yayınladığı videoda, IMO 2023 Sera Gazı (Green House Gases-GHG) Stratejisi'nin iddialı hedefleri doğrultusunda IMO Genel Sekreteri Arsenio Domınguez "Sera gazı emisyonlarını azaltmak ve iklim değişikliğiyle mücadele etmek için cesur adımlar atılması gerekiyor. Yeşil ve dijital dönüşüm sürecinde denizciliğin itici güç olabileceğini biliyoruz." açıklamasında bulundu.

IMO üye ülkeleri, 2023 GHG Stratejisi kapsamında, uluslararası denizcilik faaliyetlerinden kaynaklanan emisyonların 2050 yılı civarında net sıfıra ulaşmasını taahhüt ederken operasyonel ve teknik iyileştirmeler halihazırda enerji verimliliğini artırmakta, alternatif deniz yakıtlarının kullanımını destekliyor. Gemi işletmecileri de yakıt tüketimini azaltmak için yüksek kaliteli gövde kaplamalarına yatırım yapıyor ve rüzgar tahrik sistemlerini entegre ediyor.

Şili'nin Birleşik Krallık Büyükelçisi H.E. Ximena Fuentes "Hiçbir ülke bu stratejiyi tek başına uygulayamaz. Tüm çıkarlar göz önünde bulundurulmalı, özellikle de gelişmekte olan ülkelerin yeni yakıtlara güvenli bir şekilde uyum sağlayabilmesi için kapasitelerin artırılması gerekiyor" ifadelerini kullandı.

GHG Stratejisi'ndeki hedeflere ulaşmak için karşılaşılan zorlukların üstesinden gelmek üzere IMO tarafından çalışmalar gerçekleştiriliyor. IMO Deniz Çevresini Koruma Komitesi (Marine Environment Protection Committee-MEPC) Başkanı Harry Conway, "Hepimizin farklı çıkarları var. Belirli bir hedef veya amaç etrafında fikir birliği sağlamalıyız" açıklamasında bulundu.

GHG Stratejisi, geçiş sürecinde hiçbir aktörü geride bırakmayacak, kapsayıcı bir politika benimsiyor. Fas Ouarzazate Güneş Kompleksi Direktörü Mustapha Sellam; "Gelişmekte olan ülkelerin fırsatları ve potansiyelleri, sahip oldukları doğal kaynaklara bağlıdır. Bu yüzden enerji üretimi açısından büyük bir potansiyele sahipler" dedi.

IMO Genel Sekreteri Dominguez, yeşil denizcilik dönüşümünde herkesin bir rolü olduğunu belirterek tüm paydaşlara çözümün bir parçası olma çağrısında bulundu. Alternatif deniz yakıtları ve teknolojilerine dair son gelişmeler IMO'nun "Geleceğin Yakıtları ve Teknolojiler Projesi" internet sitesinde mevcut.

Kaynak: IMO (https://www.imo.org/en/MediaCentre/Pages/WhatsNew-2239.aspx)

İMEAK DTO AR-GE ve Çevre Birimi tarafından hazırlanmıştır

PO/Marine'den Yeni İkmal Noktası: Bozcaada!

PO/Marine Bozcaada'da bölgenin ana yakıt ikmalcisi olarak bölge terminali ve 2 özel barcıyla 7/24 kesintisiz bunker hizmeti sunuyor. Türkiye'nin tüm kıyılarına servis ağımızı genişleterek denizcilik taşımacılığına güç katıyoruz.

PO Marine

Petrol Ofisi

AVRUPA TOPLULUĞU ARMATÖRLER BİRLİĞİ YENİ İSMİNİ DUYURDU

Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği (European Community Shipowners' Associations- ECSA) 60'ıncı yıl dönümünde ismini ECSA European Shipowners olarak değiştirdi.

5 Mart'ta yeni bir logo ve görsel kimlik ile lansmanı yapılan kuruluş, 22 Avrupalı devlet bünyesindeki armatörleri, küresel filonun yaklaşık %35'ini ve dökme yük gemilerinden konteyner gemilerine, tankerlere, gaz taşıyıcılarına, feribotlara, yolcu gemilerine ve açık deniz gemilerine kadar tüm denizcilik segmentlerini temsil ediyor.

Başkan Karin Orsel konuya ilişkin yapmış olduğu açıklamasında "ECSA bugünden itibaren ECSA European Shipowners oluyor. Bu yıl 60. yılımızı kutluyoruz. AB'deki etkimizi güçlendirirken, önümüzde büyük bir zorluk bulunuyor: enerji dönüşümü. 2050'deki net sıfır hedefine yalnızca Avrupalı armatörler olarak değil, IMO'daki ve sektördeki diğer ortaklarımızla birlikte çalışmalıyız. Gerçek bir değişim için tüm sektörün el ele vermesi gerekiyor" ifadelerini kullandı.

Genel Sekreter Sotiris Raptis ise "ECSA olarak kalacağız ama aynı zamanda Avrupalı Armatörler olacağız. Amacımız, Avrupa denizciliğinin ne ifade ettiği konusunda farkındalık yaratmak. Avrupa denizciliği, küresel filonun yaklaşık %35'ini ve Avrupa'nın küresel GSYİH'deki %15'lik payını oluşturuyor.

Kıtanın enerji, tedarik zinciri ve gıda güvenliği için kilit rol oynayan bir sektör olarak Avrupanın güvenliği ve rekabet gücü için bir değeriz" açıklamalarında bulundu.

(Kaynak: ECSA)

SÜVEYŞ KANALI'NDAKİ ZARAR: AYLIK 800 MİLYON DOLAR

Mısır Cumhurbaşkanlığı tarafından 17 Mart'ta yapılan açıklamaya göre, Cumhurbaşkanı Abdel Fattah al-Sisi, bölgesel istikrarsızlığın Süveyş Kanalı gelirlerinde aylık yaklaşık 800 milyon dolarlık kayba yol açtığını ifade etti.

Mısır Cumhurbaşkanı Abdel Fattah al-Sisi 17 Mart'ta yaptığı açıklamada Süveyş Kanalı gelirlerinde yaklaşık 800 milyon dolar kayıp yaşandığını ifade etti. Öte yandan dünyanın ve Ortadoğu'nun karşı karşıya olduğu zor koşulları dile getirirdi ve bu zorluklara rağmen Mısır'ın son 15 yılda istikrarlı ve iyi planlanmış adımlarla ilerlediğini ve küresel ekonomiyi de etkileyen ekonomik krizlerin üstesinden geldiğini belirtti. Cumhurbaşkanı kanalın mali zararından bahsederken "Bölge durumu nedeniyle devletimiz Süveyş Kanalı'ndan elde edilen gelirlerden aylık 800 milyon dolar zarar ediyor. Yine de Uluslararası Para Fonu'nun (International Monetary Fund- IMF) yeni onaylamış olduğu 1,2 milyar dolarlık kredi programı gibi olumlu gelişmeler de kaydetmekteyiz" ifadelerini kullandı.

Mısıra daha önce ilk gözden geçirmede 347 milyon dolar, ikinci ve üçüncü gözden geçirmelerde de 820'şer milyon dolar olmak üzere bugüne kadar toplam 1,98 milyar dolar kaynak sağlanmıştı.

(Kaynak: IMF ve SIS-State Information Service Web Siteleri)

GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM YÖNETMELİĞİNİN NETLEŞMESİ SON DAKİKAYA KALACAK

Gemilerin Güvenli ve Çevreye Duyarlı Geri Dönüşümüne İlişkin Hong Kong Uluslararası Sözleşmesi, 26 Haziran'da yürürlüğe girecek olmasına rağmen geri dönüşüme ilişkin yasal çerçeve henüz kesinleşmedi.

Gemilerin Güvenli ve Çevreye Duyarlı Geri Dönüşümüne İlişkin Hong Kong Uluslararası Sözleşmesi'nin (Hong Kong International Convention- HKC) 26 Haziran 2025 Perşembe günü yürürlüğe girmesine sadece birkaç ay kaldı. Ancak, gemilerin geri dönüşümüne ilişkin yasal çerçeve henüz kesinleşmedi ve yeni düzenlemenin yürürlüğe girmesinden sadece birkaç hafta önce açıklanması bekleniyor.

Gemi geri dönüşümünden kaynaklanan riskleri en aza indirmeyi amaçlayan bir Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization- IMO) düzenlemesi olan Hong Kong Sözleşmesi ile tehlikeli atık ve diğer atık türlerinin ülkeler arasındaki dolaşımını kontrol eden uluslararası bir sözleşme olan Basel Sözleşmesi arasındaki uyumsuzlukların giderilmesine ilişkin öneriler, 28 Nisan-9 Mayıs 2025 tarihleri arasında düzenlenecek olan Basel Sözleşmesi Taraflar Konferansı'nda ele alınacak.

Hong Kong ve Basel Sözleşmelerine göre geri dönüştürülmesi planlanan gemilerin sınır ötesine taşınarak sözleşmelere taraf bir ülkenin yargı yetkisi altında bulunan bir gemi geri dönüşümünden kaynaklanan atıkların çevreye duyarlı bir şekilde yönetilmesi için HKSRC.2/ Circ.1 Geçici Rehberi, Deniz Çevresini Koruma Komitesi 82'nci Dönem Toplantısı'nda (Marine Environment Protection Committee-MEPC 82) onaylandı. Toplantıda "Basel Sözleşmesi Sekreteryası ile iş birliği içerisinde, düzenlemelere daha fazla açıklık ve netlik sağlamak amacıyla kılavuzun geliştirilmesi için ek çalışma yapılmasına ihtiyaç duyulduğu" kaydedildi.

Konuya ilişkin olarak, küresel deniz kazaları ve sigorta uyuşmazlıkları alanındaki bir hukuk uzmanı, Lloyd's List'e verdiği demeçte; atık yönetimi gerekliliklerinin Basel Sözleşmesi'ndekilerle aynı veya daha fazla ölçüde çevre dostu olması halinde, Hong Kong Sözleşmesi'nin öncelikli olacağına inanan birçok uzman olduğunu ifade ederken, Basel Sözleşmesi toplantısı ile Hong Kong Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesi arasındaki kısa süreye dikkat çekerek, gemi geri dönüşümü planlayan sektör ilgililerine; bu netleşme sürecinde pozisyonlarını dikkatle değerlendirmelerini ve ileriyi şimdiden planlamalarını tavsiye etti.

Bir P&I Sigortası yetkilisi tarafından yapılan açıklamalarda ise; geçerli rejimlere uyulmaması durumunda sigortacıların da, farkında olmadan hurdaya ayrılmak üzere sefere çıkmış yasal gereklilikleri sağlamayan bir gemiyi sigortalayarak kendilerini riske atabileceklerini ifade etti. Bu yaz yürürlüğe girecek olan Hong Kong Sözleşmesi, uluslararası sefer yapan 500 GT'nin üzerindeki gemilerin Tehlikeli Madde Envanteri (Inventory of Hazardous Materials- IHM), Uluslararası Tehlikeli Madde Envanteri Sertifikası (International Certificate on Inventory of Hazardous Materials- ICIHM) taşımasını ve yetkili tesislerde geri dönüştürülmesini zorunlu kılacak.

Buna ilişkin Lloyd's List'e açıklamalarda bulunan bir diğer hukuk uzmanı, kullanım ömrünün sonuna yaklaşan gemi sahiplerinin de AB düzenlemelerini dikkatle incelemeleri gerektiğinin altını çizerken "Örnek olarak, şu anda AB sularında satış veya geri dönüşüm için bekletilmekte olan AB bayraklı olmayan bir gemi, AB Gemi Geri Dönüşüm Yönetmeliği kapsamına girmeyecek, ancak buna karşın, 1013/2006 sayılı AB Atık Sevkiyatı Tüzüğü kapsamına girebilir. Aynı zamanda, eğer aynı gemi Hong Kong Sözleşmesi'ne taraf olan (AB/ AEA dışı) bir devletin bayrağı altındaysa, gemi sahibinin Hong Kong Sözleşmesi'ni uygulayan o geminin bayrak devletinin kanunlarına da uygun şekilde hareket etmesi gerekecektir" ifadelerini kullandı.

Uluslararası Deniz Ticaret Odası (International Chamber of Shipping- ICS) Çevre ve Ticaret Müdürü John Stawpert, netlik olmamasına rağmen, denizcilik endüstrisini Hong Kong Konvansiyonu yürürlüğe girmeden önce hazırlıklarını tamamlaması konusunda teşvik etti ve "Deniz taşımacılığı sektörü şu anda kendisini belirsiz bir konumda hissetse de, eğer son MEPC'de üzerinde uzlaşı sağlanan kararların arkasında durulursa, bu sorunun hızla çözülmesi için hala bir fırsat olacaktır. Hong Kong Sözleşmesi nihayetinde ihtiyacımız olan netliği ve tüm yanıtları sunacaktır" diye açıkladı.

(Kaynak: ICS)

İNGİLTERE ETS KAPSAMINI GENİŞLETME KARARI ALDI

Birleşik Krallık Hükümeti, denizcilikten kaynaklanan sera gazı emisyonlarını 2030 yılına kadar yüzde 30, 2040 yılına kadar yüzde 80 azaltmayı, 2050 yılına kadar ise sıfırlamayı hedefleyen dekarbonizasyon stratejilerini açıkladı.

Hükümetin yeni "Denizcilikte Karbondan Arındırma Stratejisi", Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (International Maritime Organization- IMO) hedefi doğrultusunda sera gazı emisyonlarını öncelikle 2030 ve 2040 yıllarına kadar kademeli olarak azaltmayı hedefliyor.

Bunun yanı sıra; limanlara uğrayan gemilerden kaynaklanan emisyonların azaltımı ile ilerleyen dönemlerde limanlarda oluşacak enerji ihtiyacını değerlendirmeye ve daha küçük ölçekli gemilerin dekarbonizasyonunun planlanmasına yardımcı olmak için iki ayrı çağrı başlatılıyor. 2019 yılında benimsenen Temiz Denizcilik Planının yerini alacak yeni stratejiyle, 2026 yılından itibaren, yurtiçi deniz taşımacılığından kaynaklı emisyonlar da Birleşik Krallık Emisyon Ticaret Programı kapsamına dahil edilecek.

Birleşik Krallık Ulaştırma Bakanı Mike Kane konuya ilişkin yaptığı açıklamada: "Birleşik Krallık'ı yeşil enerjinin süper gücü yapmaya kararlıyız ve Denizcilikte Karbondan Arındırma Stratejimiz daha temiz ve daha dayanıklı bir denizcilik ülkesi inşa etmemize yardımcı olacak." ifadelerini kullandı.

Kane açıklamasında, benimsenen yeni strateji kapsamında sağlanacak yeni bir finansman kaynağından bahsetmezken, UK SHORE (UK Shipping Office for Reducing Emissions) girişimi bünyesinde yer alan 206 milyon sterlinlik fona atıfta bulundu.

Birleşik Krallık Deniz Ticaret Odası yetkilisi Rhett Hatcher, yeni programı memnuniyetle karşıladıklarını belirtirken Birleşik Krallık denizciliğinin yeşil dönüşümünü desteklemek için gereken yasal çerçeve, teknoloji ve altyapıyla da uyumlu hale getirilmesi gerektiğini ifade etti.Net sıfır karbonlu limanlar için açılan çağrı 24 Haziran'a, daha küçük ölçekli gemilerin dekarbonizasyonu için açılan çağrı ise 25 Temmuz'a kadar sürecek.

(Kaynak: Lloyd's List)

CLASSNK YENİ BAŞKANINI SEÇTİ

Japon klaslama kuruluşu ClassNK'nin yeni başkanı, daha önce Kıdemli Başkan Yardımcısı görevini yürüten Hayato Suga oldu.

Japon klaslama kuruluşu ClassNK, kıdemli başkan yardımcılığı görevini yürüten Hayato Suga'yı ClassNK'nın yeni Başkanı ve CEO'su olarak seçti.

Eski Başkan HiroakiSakashita Yönetim Kurulu Başkanı olurken, eski Yönetim Kurulu Başkanı Koichi Fujiwara'nın ise danışman olarak görevine devam edeceği duyuruldu.

(Kaynak: ClassNK Web Sitesi)

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

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

MEMORANDUMLAR KAPSAMINDA TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI İSTATİSTİKLERİ

1 Ocak – 24 Mart 2025 Türk Bayraklı gemilerin Memorandumlar kapsamında güncel denetim ve tutulma istatistikleri aşağıda yer alıyor.

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	OCAK 2025	ŞUBAT 2025	MART 2025
PARİS LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (PARIS MOU)	TUTULMA YOK	FRANSA (BREST)	FRANSA (MARSEILLE)
TOKYO LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (TOKYO MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
KARADENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (BLACK SEA MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AKDENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (MEDITERRANEAN MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ SAHİL GÜVENLİK (USCG)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK

YILLARA GÖRE TUTULMA TABLOSU (2017-24.03.2025)*

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025 (Ocak-Mart)
PARIS MOU	14	7	4	3	1	7	7	11	2 Tutulma (42 Denetleme)
TOKYO MOU	3	0	2	0	0	0	0	0	0 Tutulma (6 Denetleme)
BS MOU	11	2	0	1	0	2	1	1	0 Tutulma (25 Denetleme)
MED MOU	0	5	0	0	0	0	0	1	0 Tutulma (13 Denetleme)
USCG	-	1 **	0 **	1 **	1 **	0 **	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)

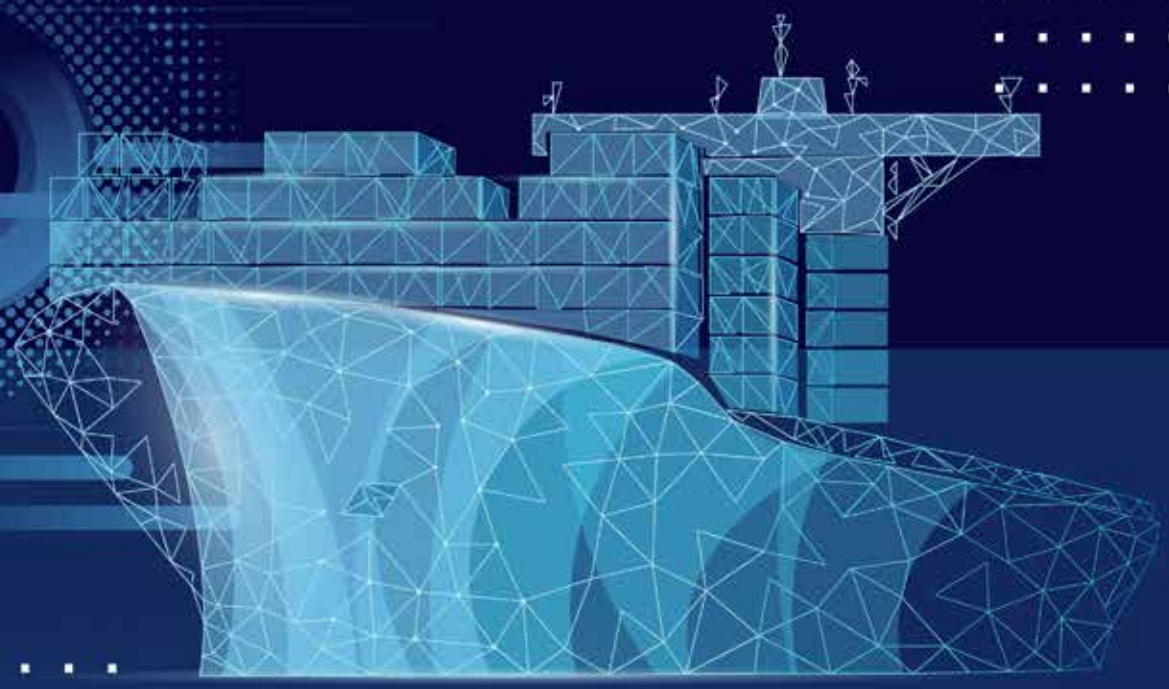
İMEAK DENİZ TİCARET ODASI • TURKISH CHAMBER OF SHIPPING •

PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ 2008

Denizcilikte Dijital Dönüşüm Platformu

Veri Analitiği ve Yapay Zeka Oturumu

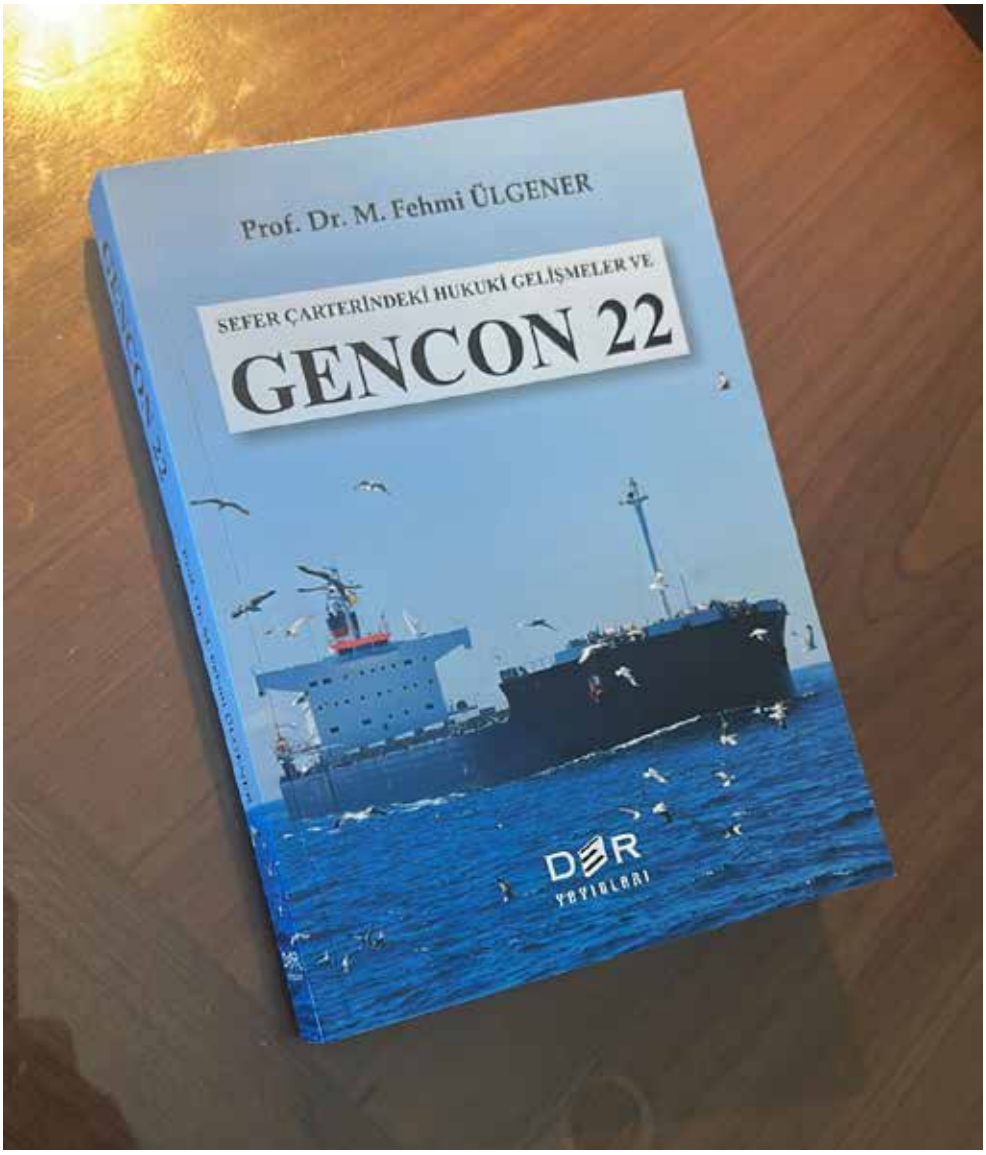
Pîrî Reis Üniversitesinde!



pirireis.edu.tr

TÜM DETAYLARIYLA GENCON 22

Deniz ticareti hukukçusu Prof. Dr. Fehmi Ülgener'in, hazırlık safhasına da iştirak ettiği Gencon 22'yi ayrıntılı olarak inceleyen "Sefer Çarterindeki Hukuki Gelişmeler Ve Gencon 22" adlı kitabı raflarda.



Deniz ticareti hukukçusu Prof. Dr. Fehmi Ülgener'in uzun yıllardır üzerinde çalıştığı "Sefer Çarterindeki Hukuki Gelişmeler Ve Gencon 22" adlı kitabı geçen ay yayımlandı.

Prof. Dr. Ülgenener'in hazırlık safhasına iştirak ettiği Gencon 22 çarter partisi kuru yük taşımacılığında en çok kullanılan standart sözleşmelerden biri. Kitap Gencon 22 çarter partisine (gemi kira sözleşmesi) mercek tutmanın yanı sıra sefer çarter partileri ile ilgili önemli gelişmeleri de okuyucuya aktarıyor.

Gencon 22 çarter partisinin incelendiği ve kloz gerekçelerinin ortaya koyulduğu ilk bölümde, ayrıca Gencon 94 ve 76 formu ile kıyaslanarak okuyucuya geniş bir perspektif sunuluyor.

Kitabın ikinci bölümünde ise aşağıda sıralanan başlıklar çerçevesinde son yıllarda sefer çarteri konusunda ortaya çıkan gelişmeler İngiliz mahkeme kararları paralelinde açıklanıyor:

- Geminin yükleme limanına geç gelmesinden kaynaklanan zararlar (the Pacific Voyager, 2018 davası)
- Sürastarya ve Gecikme Zararları ("demurrage vs damages for detention")
- Geminin Limana Ulaşması ("arrived ship")
- Mücbir Sebep ve Sözleşmenin Hükümden Düşmesi ("doctrine of frustration")
- Güvenli Liman ve Güvenli Rıhtım (the Reborn, 2009 davası, MT Athos I davası 2020)
- Çartererin Sözleşmeyi Feshetmesi (the MTM Hong Kong davası, 2015, the Golden Victory davası, 2007)
- Donatanın Yüke Gelen Zararlardan Dolayı Sorumluluğu (the Limnos davası, 2008, the Thorco Lineage davası 2023, the Giant Ace davası, 2023, the CMA CGM Libra kararı, 2021, the Hill Harmony davası 2001, the Tasman Pioneer davası 2007, the Lady M davası, 2019, the Eurasian Dream davası, 2002, the Volcafe davası, 2018)
- Çarterparti – Konişmento İlişkisi (the Starsin davası, 2004)
- Yaptırım konusu (Lamesa Investment – Synergy davası, 2020, Mamancochet Mining Limited – Aegis Managing Agency, 2018, Gravelor Shipping-GTLK Asia M5 davası, 2023, MUR Shipping BV RTI Ltd davası 2024)

THOR MARINE S.A.®

Gözetim Hizmetleri

Lashing & Unlashing Hizmetleri

Liman Hizmetleri

www.thormarinesa.com.tr

ABD, İran, Yemen ve Çin arasındaki gerilimler denizcilik sektörünü önemli ölçüde etkiliyor

*** ULUÇ KEDME**

Son gelişmeler doğrultusunda Amerika Birleşik Devletleri, İran, Yemen ve Çin arasındaki jeopolitik gerilimler küresel denizcilik sektöründe önemli etkiler yaratmaya devam ediyor. Bu gelişmeler, navlun maliyetleri, risk primleri ve ticaret akışlarını doğrudan etkiliyor.

Öncelikle, ABD'nin Çinli rafineriler ve İran petrol taşımacılığına dahil olan gemilere yönelik yeni yaptırımları, mevcut kısıtlamaları daha da sıkılaştırması ham petrol taşımacılığı maliyetlerini ve operasyonlarını doğrudan etkiledi. İran petrolünün Çin'in petrol ithalatının %10'undan fazlasını oluşturduğu düşünüldüğünde, bu yaptırımların başlangıçta sevkiyatlarda azalmaya, artan navlun maliyetlerine ve operasyonel zorluklara yol açabileceği bildiriliyor.

Halihazırda, Malezya yakınlarındaki aktarma noktalarından Çin'in Shandong limanlarına giden VLCC tipi gemiler için navlun oranlarının iki kattan fazla artarak varil başına yaklaşık 3-4 dolara yükseldiği raporlara yansıyor. Ancak, bu maliyet artışlarına ve kesintilere rağmen, Çinli rafinerilerin İran petrol akışını sürdürmesi bekleniyor. Çin'in tek taraflı yaptırımlara karşı diplomatik tutumu ve İran ile ticareti meşru olarak tanımlaması, Çinli şirketlerin yaptırımları aşma konusunda daha da cesaretlendirebileceği bildiriliyor.

Haricen ABD'nin Yemen'deki hava saldırıları ve İran destekli Husilerin saldırılarını caydırmaya yönelik askeri müdahaleleri, Kızıldeniz Bölgesi'ndeki istikrarsızlığı artırarak savaş riski primlerinin yükselmesine neden oldu. Husilerin ABD ve İsrail bağlantılı gemileri hedef alma tehditleri, deniz taşımacılığında özellikle sigorta maliyetlerini ciddi şekilde artırdı.

Sonuç olarak, tüm bu istikrarsızlık doğrudan operasyonel maliyetleri arttırdığından, rotaların yeniden belirlenmesine yol açmasının yanı sıra Kızıldeniz gibi kritik deniz ticaret yollarındaki trafiğin azalmasına sebep olarak küresel tedarik zincirlerini etkiliyor.

Tüm bu gelişmeler ışığında kuruyük segmentinde navlun getirilerine bakarsak, Capesize 5 farklı ticaret rotasındaki ortalama günlük navlunlar 22.100 USD seviyesine geriledi. Kamsarmax 5 farklı ticaret rotasındaki ortalama günlük navlunlar 12.300 USD ile hafif bir artış gösterdi. Ultramax 11 farklı ticaret rotasındaki ortalama günlük navlunlar ise 15.800 USD seviyesinde sabit kaldı. Son olarak Handysize 7 farklı ticaret rotasındaki ortalama günlük navlunlar 10.700 USD seviyesine yükseldi.

Tanker tarafında ise VLCC segmentinde ortalama zaman çarteri eşdeğeri günlük 46.000 USD seviyesine yükseldi. Suezmax segmentinde ise ortalama 51.000 USD seviyesine geriledi. Aframax segmentinde ortalama 31.300 USD seviyesine ulaştı. Son olarak LR2 rotası olan Orta Doğu - Japonya hattında ise günlük 38.700 USD seviyesine yükseldi.

Hurda tarafında ise OFAC tarafından yaptırıma tabi tutulan iki VLCC gemisinin Bangladeş'te geri dönüşüm için limana girememesinin yaratmış olduğu kriz sonrası, Hindistan benzer şekilde yaptırım uygulanan gemilere karşı kısıtlayıcı bir yaklaşım sergileyeceğini iletti.

Gemi geri dönüşüm pazarında, 2025 yılında "karanlık filo" gemilerinin ticareti daha fazla denetim altında olacak gibi gözüküyor.

Bununlar beraber 26 Haziran'da yürürlüğe girecek olan Hong Kong Sözleşmesi'nin, sektörde önemli değişikliklere yol açabileceği ve tersanelerin bu hazırlıklara hızla uyum sağlaması gerektiği bildiriliyor.

Özetlemek gerekirse İran, Yemen, ABD ve Çin arasındaki artan gerilimler, denizcilik sektöründe uzun vadede belirsizliğin artmasına, maliyetlerin yükselmesine ve şirketlerin karmaşık uluslararası sularda daha esnek stratejiler geliştirmeye ihtiyaç duymasına neden olacak gibi gözükmektedir.

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

MART 2025 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

GEMİ İSMİ	DWT	İNŞA YILI	İNŞA ÜLKESİ	GEMİ TİPİ	ALICI ÜLKESİ	FİYAT US$ M
BULK PROVIDENCE	180.941	2011	KOREA	BULK	CHINESE	28,00
BRAVERUS	170.913	2009	KOREA	BULK	NA	22,00
ENERGY HOPE	82.122	2012	JAPAN	BULK	GREEK	17,00
AM BUCHANAN	81.795	2013	CHINA	BULK	*CHINESE	*60
AM KRAKOW	81.752	2013	CHINA	BULK	*	*
AM ZENICA	76.089	2014	CHINA	BULK	*	*
AM ANNABA	76.079	2013	CHINA	BULK	*	*
JOHHNY P	74.540	2001	KOREA	BULK	CHINESE	6,50
MAGIC ECLIPSE	74.940	2011	JAPAN	BULK	GREEK	13,50
PORT MACAU	58.730	2008	CHINA	BULK	NA	11,80
INDIGO FLORA	58.724	2013	JAPAN	BULK	*GREEK	*34
INDIGO LUFFY	58.051	2012	JAPAN	BULK	*	*
CS SONOMA	56.704	2010	CHINA	BULK	FAR EASTERN	11,30
STRANGE ATTRACTOR	55.742	2006	JAPAN	BULK	NA	9,50
MOONDANCE II	55.566	2005	CHINA	BULK	NA	8,20
SIRINA	50.170	2001	JAPAN	BULK	NA	6,85
WARMIA	38.981	2005	CHINA	BULK	NA	6,30
ERHAN	38.694	2013	KOREA	BULK	*TURKISH	*45
NEDIM	35.156	2013	KOREA	BULK	*	*
ORHAN	35.138	2013	KOREA	BULK	*	*
TATE J	34.439	2012	KOREA	BULK	NA	13,80
LION	32.256	2007	JAPAN	BULK	CHINESE	10,00
MOUNT SONG	180.242	2010	JAPAN	BULK	CHINESE	27,00
ROSEMARY	179.742	2010	KOREA	BULK	NA	25,00
SEA POSEIDON	176.371	2011	CHINA	BULK	CHINESE	25,70
MARAN ODYSSEY	171.681	2006	KOREA	BULK	*UAE	19,00
MARAN SAILOR	171.680	2006	KOREA	BULK	*	19,00
JULIA	88.174	2005	JAPAN	BULK	NA	9,00
WESTERN SINGAPORE	63.688	2020	CHINA	BULK	NA	28,00
KMARIN OSLO	63.099	2015	CHINA	BULK	CHINESE	22,00
HOKUETSU IBIS	60.527	2008	JAPAN	BULK	CHINESE	14,80
IVS NORTH BERWICK	60.475	2016	JAPAN	BULK	NA	23,50
NEW VENTURE	53.390	2009	CHINA	BULK	NA	9,50
SEASTAR MERLIN	39.795	2025	JAPAN	BULK	KOREA	32,00

CIELO DEI MARONTI	37.133	2017	JAPAN	BULK	NA	20,50
FORTUNE HERO	35.000	2012	CHINA	BULK	NA	8,30
ACHILLES BULKER	32.729	2003	JAPAN	BULK	CHINESE	6,60
PNOI	32.282	2009	JAPAN	BULK	NA	11,20
DEYANG	31.921	2005	JAPAN	BULK	CHINESE	6,60
MOUNT AUSTIN	178.623	2010	JAPAN	BULK	CHINESE	27,20
BULK NOTHVILLE	169.126	2010	KOREA	BULK	NA	21,10
DREAM STAR	81.782	2014	JAPAN	BULK	GREEK	21,00
MARIA D	78.821	2009	JAPAN	BULK	CHINESE	11,30
NAVIOS ASTERIKS	76.801	2005	JAPAN	BULK	CHINESE	7,90
ICE QUEEN	76.598	2002	JAPAN	BULK	NA	6,00
SALDANHA	75.707	2004	JAPAN	BULK	CHINESE	7,50
ANTIGONI	75.122	2000	JAPAN	BULK	*NA	5,20
AEGEA	75.115	2000	JAPAN	BULK	*	5,20
WESTERN FUJI	63.597	2020	CHINA	BULK	NA	28,00
MESK	56.988	2010	CHINA	BULK	GREEK	10,70
AVRA I	56.698	2010	CHINA	BULK	NA	11,20
IYO SEA	37.537	2015	JAPAN	BULK	TURKISH	17,50
ANARCTIC OCEAN	36.009	2010	CHINA	BULK	NA	9,00
ROMANDIE	35.774	2010	KOREA	BULK	NA	10,80
SEASTAR EXPLORER	34.569	2012	CHINA	BULK	NA	9,80
DESPINA	28.534	2007	JAPAN	BULK	MIDDLE EASTERN	7,20
PVT-HN	28.379	2001	JAPAN	BULK	NA	4,80
ORIENTAL DRAGON	207.842	2014	JAPAN	BULK	KOREAN	49,20
FRONTIER GARLAND	181.480	2011	JAPAN	BULK	NA	31,00
THALASSANI AVRA	180.643	2011	PHILIPPINES	BULK	FAR EASTERN	29,90
ELLINA	82.612	2008	CHINA	BULK	CHINESE	12,75
EVROPI	53.702	2005	CHINA	BULK	CHINESE	7,50
PODHALE	38.995	2005	CHINA	BULK	NA	6,00
WESTERN FEDORA	37.405	2012	KOREA	BULK	NA	14,20
VEGA DABLAM	35.112	2011	CHINA	BULK	NA	9,75
DL MARIGOLD	33.752	2012	CHINA	BULK	*GREEK	9,80
DL TULIP	33.694	2012	CHINA	BULK	*	9,80
DHT LOTUS	320.142	2011	CHINA	TANKER	CHINESE	55,00
NEW NAXOS	299.985	2003	JAPAN	TANKER	NA	33,20
AUSTRALIS	299.095	2003	JAPAN	TANKER	NA	28,00

YINGHAO SPIRIT	296.481	2009	CHINA	TANKER	CHINESE	52,00
PENTATHLON	158.475	2009	KOREA	TANKER	NA	40,30
SOUTHPORT	115.462	2008	KOREA	TANKER	CHINESE	35,00
EDEN	49.999	2020	KOREA	TANKER	TURKISH	40,00
UOG CONSTANTINE G	49.999	2010	KOREA	TANKER	NA	21,00
CENTENNIAL MATSUYAMA	47.165	2008	JAPAN	TANKER	NA	16,80
CHALLENGE PROCYON	45.996	2011	JAPAN	TANKER	NA	19,50
ECO FLEET	39.208	2015	VIETNAM	TANKER	ITALIAN	30,00
YASH	37.320	2002	KOREA	TANKER	NA	8,20
SONGA WINDS	19.954	2009	JAPAN	TANKER	NA	20,00
TTC VISHAKA	18.041	2012	CHINA	TANKER	NA	13,10
HENG XIN	13.968	2010	CHINA	TANKER	NA	12,00
WAFRAH	317.788	2007	KOREA	TANKER	NA	40,00
QUETTA	107.215	2003	JAPAN	TANKER	*NA	18,20
LAHORE	107.018	2003	JAPAN	TANKER	*	18,20
TORM RESILIENCE	51.218	2005	KOREA	TANKER	CHINESE	15,00
MARLIN AMBER	49.999	2015	CHINA	TANKER	NA	30,00
NORD SWIFT	49.579	2015	KOREA	TANKER	GREEK	33,25
TORM THAMES	47.036	2005	KOREA	TANKER	CHINESE	15,00
TORM RAGNHILD	46.187	2005	KOREA	TANKER	CHINESE	15,00
PHILIPPA	8.139	2000	JAPAN	TANKER	INDONESIAN	4,80
HELANE	5.366	2009	JAPAN	GAS	*KOREAN	10,80
DEBBIE	3.828	2009	JAPAN	GAS	*	8,50
CAPRICORN SUN	115.577	2007	JAPAN	TANKER	*SINGAPORE BASED	*61
RED SUN	115.325	2008	JAPAN	TANKER	*	*
RAFFLES HARMONY	105.405	2013	KOREA	TANKER	CHINESE	41,90
CHEMTRANS POLARIS	72.291	2005	CHINA	TANKER	CHINESE	12,00
NH ERLE	49.999	2010	KOREA	TANKER	*NA	22,50
NH SIRI	49.999	2010	KOREA	TANKER	*	22,50
VALLE DI CORDOBA	40.218	2005	KOREA	TANKER	UAE BASED	12,50
SC TAIPEI	22.377	2000	SPAIN	TANKER	NA	8,80
SEAHAN INTRASIA	19.870	2005	JAPAN	TANKER	CHINESE	15,00
DIAMONDWAY	154.966	2016	KOREA	TANKER	*USA	68,00
GOLDWAY	154.781	2016	KOREA	TANKER	*	68,00
ZENO I	151.848	2003	KOREA	TANKER	NA	20,20
Gemi İsmi	TEU	İnşaa Yılı	İnşaa Ülkesi	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	Fiyat US$ M

ALEJANDRINA	1.758	2008	KOREA	CONTAINER	CHINESE	17,00
AYDOGAN	1.730	1999	POLAND	CONTAINER	CHINESE	8,90
HARIS	2.190	2015	CHINA	CONTAINER	NA	31,00
AS FRANZISKA	1.345	2005	CHINA	CONTAINER	*EUROPEAN	10,03
AS FABIANA	1.296	2007	CHINA	CONTAINER	*	10,97
HANSA SALZBURG	1.740	2011	CHINA	CONTAINER	CHINESE	18,50
MARGARET RIVER BRIDGE	1.708	2009	JAPAN	CONTAINER	INDONESIAN	18,60
A GORYU	1.096	2023	JAPAN	CONTAINER	GREEK	32,00

*Enbloc satışı ifade eder

HURDA FİYATLARI
MART 2025

ÜLKE	Dökme Kuru Yük (per T/LTD)	Tanker (per T/LTD)	Konteyner (per T/LTD)
BANGLADEŞ	US$ 445-455	US$ 465-475	US$ 475-485
HİNDİSTAN	US$ 435-445	US$ 455-465	US$ 465-475
PAKİSTAN	US$ 440-450	US$ 460-470	US$ 470-480
TÜRKİYE	US$ 275-285	US$ 285-295	US$ 295-305

MART 2025 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

Gemi İsmi	DWT	LWT	İnşa Yılı	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	USD PER T/LWT
TRADER III	75.849	29.101	2002	GAS	BANGLADESH	496
RUN FU 6	28.294	6.262	1995	BULKER	BANGLADESH	435
SEAWORLD MARINE	5.601	5.541	1997	RORO	NA	450
SUNNY LINDEN	5.845	2.210	1995	CONTAINER	NA	443
KRITI II	5.339	12.923	1979	RORO	TURKEY	278
SEA WISE	23.825	5.533	1995	BULKER	BANGLADESH	420
REPUBBLICA ARGENTINA	23.882	17.528	1998	RORO	TURKEY	340

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

VENTO

deniz işletmeleri ve tic. ltd. şti.

Vento Shipping Ltd. is aiming to be in the group of leader shipping companies, focus in Shipping Management, Ship Brokering, and New Building. According to new founded - but established with experienced team - company, the sea is not only thing to carry out shipping trade, more significant beyond the trade, means another life style and culture.

+90 216 290 13 60 (pbx) - 63 (fax)

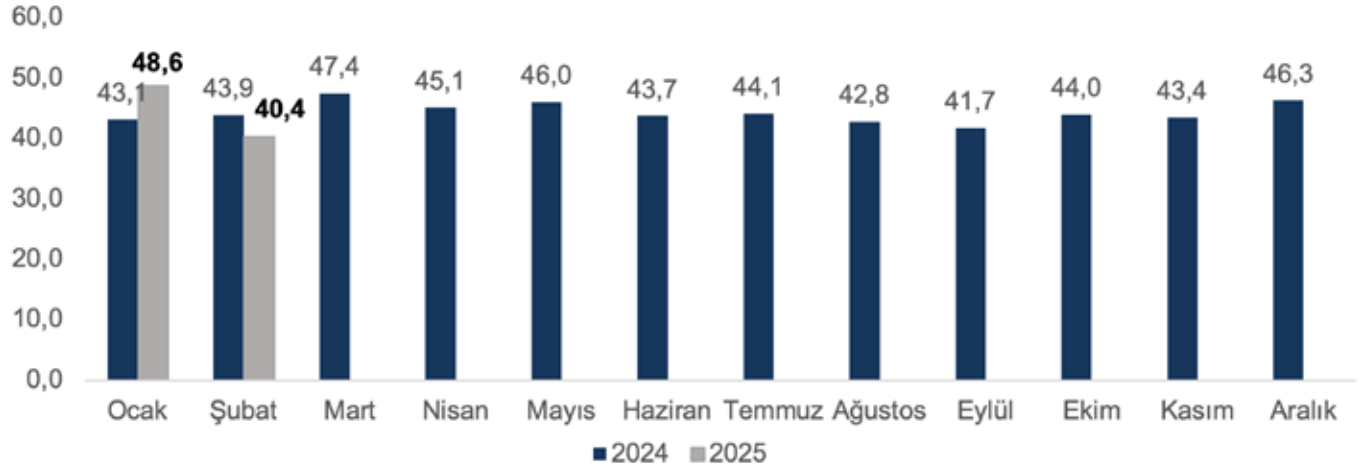
www.ventoshipping.com

Koşuyolu Mh. Katip Salih Sk. No.61
34718 Kadıköy / İstanbul / Türkiye

2024-2025 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2025 yılı şubat ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %7,9 azalış göstererek 40 milyon 370 bin 264 ton olmuştur.

Grafik 1. Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Yük Elleçlemesi (Milyon Ton), Şubat 2025



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

Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2025 yılı şubat ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %5,9 azaldı.

- Limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı 2025 yılı şubat ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %13,4 azalarak 10.432.357 ton olurken, Ocak-Şubat 2025 döneminde bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla %4,4 azalarak 22.230.605 ton olmuştur.
- Limanlarımızda gerçekleştirilen ithalat amaçlı boşaltma miktarı 2025 yılı şubat ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %1,6 azalarak 20.422.716 ton olurken, Ocak-Şubat 2025 döneminde bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla %7,6 artarak 46.048.690 ton olmuştur.
- Dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı 2025 yılı şubat ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %5,9 azalarak 30.855.073 ton olurken, 2025 yılı Ocak-Şubat döneminde ise bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla dış ticaret taşımacılığındaki toplam yük %3,4 artarak 68.279.295 ton olmuştur.

Tablo 1. Denizyolu ile Dış Ticaret, Şubat 2025

Aylar	Yıllar	İhracat		İthalat		Dış Ticaret	
		Miktar (Ton)	Değişim	Miktar (Ton)	Değişim	Miktar	Değişim
Şubat	2024	12.049.841	-13,4%	20.746.968	-1,6%	32.796.809	-5,9%
	2025	10.432.357		20.422.716		30.855.073	
Ocak- Şubat	2024	23.246.761	-4,4%	42.782.852	7,6%	66.029.613	3,4%
	2025	22.230.605		46.048.690		68.279.295	

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

Deniz Ticareti ve Deniz Ulaştırması Genel Sekreter Yardımcılığı bünyesinde hazırlanmıştır.
Hazırlayan: Aycan KULAKSIZ HACIBEBEKOĞLU (Sektörel Araştırmalar Uzmanı)

Birlikte *yol alalım...*

✔ **Organizasyon,**

✔ **Sosyal Medya Yönetimi,**

✔ **Tasarım ve baskı**

bizim işimiz

LİKYA
REKLAMCILIK TİCARET LİMİTET ŞİRKETİ

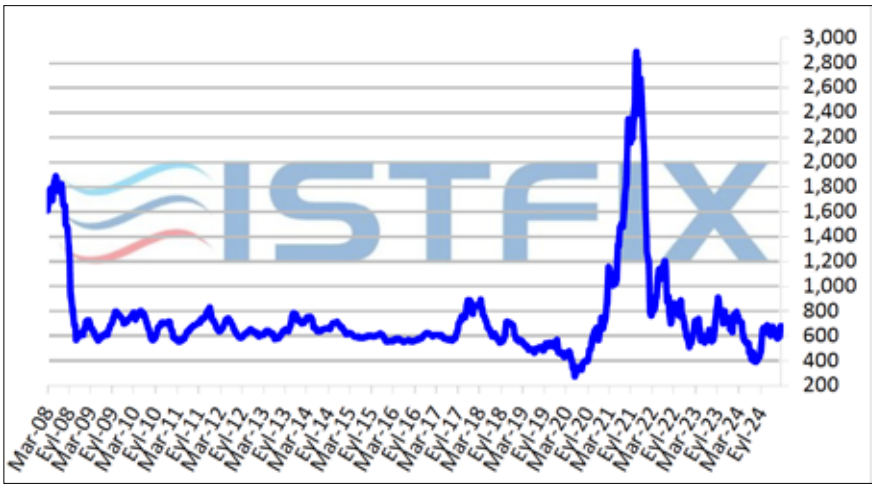
www.likyareklamcilik.com.tr

Koşuyolu Mah. Katip Salih Sokak No: 60/1 Koşuyolu - Kadıköy / İSTANBUL
T: +90 216 428 92 51 - info@likyareklamcilik.com.tr

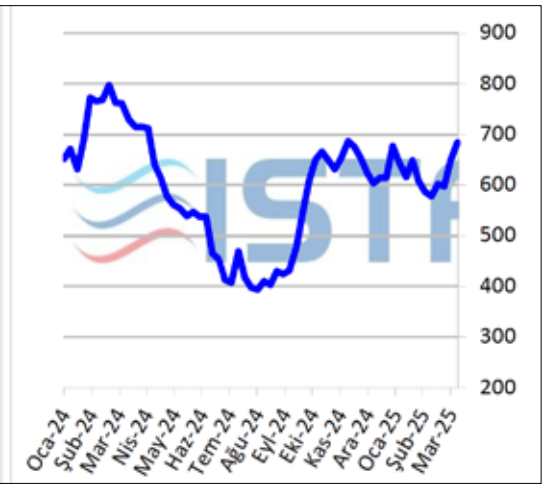
24.03.2025

13. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

ISTFIX Bileşik Endeksi 649 puandan 685 puana tekrar hızlı bir çıkış kaydetti. Karadeniz ve Doğu Akdeniz'de yükler artıyor. Navlunlar ise Kuzeybatı Avrupa ve Baltık bölgesinde kuvvetli ama son dönemde yavaş yavaş plato yapmakta.



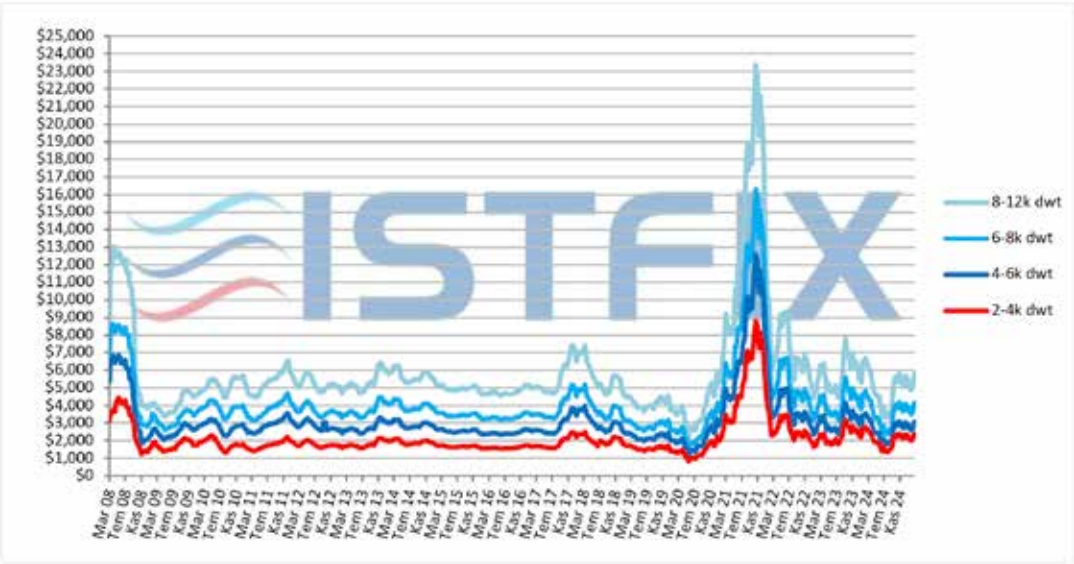
ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2025



ISTFIX – Son 1 yıl

NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	2,389	3,082	4,157	5,787
Geçen Hafta	2,264	2,920	3,938	5,483
Geçen Ay	2,016	2,600	3,507	4,883
Geçen Yıl	2,645	3,412	4,602	6,407



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2025

TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonaj	Yük Cinsi	Yükl./Tahl. Limanı	Yükl./Tahl. Hızı (ton/gün)	Navlun ($/ton)
1400	GRAIN	KALAMAKI-LARNACA	1000/1000	31.00
2000	BHF	MARMARA-VARNA	1000/1000	12.00
2500	CEMENT IN BB	MARMARA-CONSTANTA	800/800	13.00
2900	STEEL	NEMRUT-DAMIETTA	1500/1000	22.00
3000	MINERALS IN BULK	HUELVA-JORF LASFAR	1200/1200	30.00
4000	STEEL COILS	PASAJES-GENOA + SALERNO	1500/1500	37.00
5000	UREA	ABUQIR-PASAJES	2000/2000	38.50
5000	FERTILIZER	NOVOROSSIYSK-BANDIRMA	2000/2000	21.00
6000	BARLEY (57')	CONSTANTA-ISKENDERUN OR MERSIN	3500/2500	16.00
6500	WHEAT (48')	IZMAIL-ALGERIA	1500/1500	30.00
6500	SOYA (50')	ODESSA-EGYPT MED.	2500/1250	21.00
6700	COPPER SLAG	HUELVA-BARLETTA	3800/3800	22.00
6800	WHEAT (48')	IZMAIL-EC ITALY	1500/1500	26.00
7000	FERTILIZERS	DAMIETTA-SPAIN MED	3000/2500	37.00
8500	SULPHUR	CONSTANTA-ABU QIR	2500/2500	22.50
9000	CORN (49')	ODESSA-IZMIR	2750/2500	15.50

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 Araştırma ekibinin güvenilir bulduğu kaynaklardan 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

Geçtiğimiz hafta 2011 Çin inşası 8.200 DWT'lik MPP tipi bir geminin 4,75 milyon dolar civarına satıldığı raporlandı.

YAKIT

Petrol fiyatları bu hafta geçen haftaya göre yine neredeyse sabit kaldı. Batı Teksas tipi ham petrol 67,9 dolar/varilde kalırken, Brent ise 70,65 dolar/varil seviyesinden 72 dolar/varile yükseldi.

Yakıt fiyatları da tüm bölgelerde ufak artışlar kaydetti.

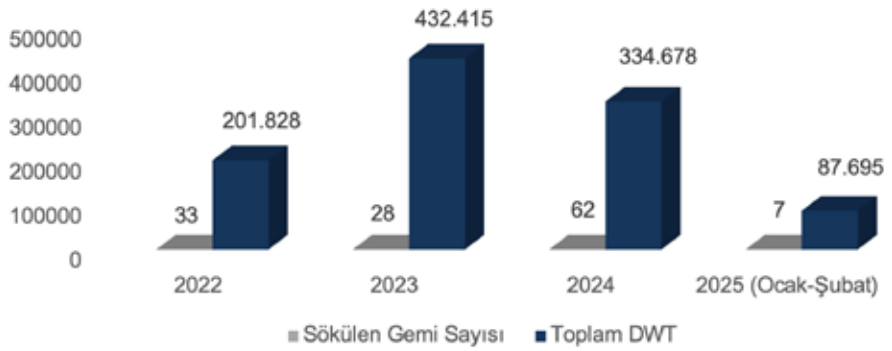
USD / mt	Rotterdam MGO	Gibraltar MGO	Malta MGO	Istanbul MGO
Bu Hafta	631.50	714.00	698.00	718.50
Geçen Hafta	627.00	707.00	681.50	713.00
Değişim	0.72%	0.99%	2.42%	0.77%

TÜRKİYE'DE GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Bayrak Ülkelerine Göre Listelenmiştir) OCAK-ŞUBAT 2025

Sıra No	Gemi Adı	IMO NO	Tipi	Bayrak	Tonajı GT	Tonajı DWT	İnşa Yılı	Geliş Tarihi
1	**Luiz**	9055113	Dökme Yük Gemisi	Brezilya	25.039	42.815	1994	9.01.2025
2	**Repubblica Argentina**	9138410	Ro-Ro	İtalya	51.925	23.882	1998	26.02.2025
3	**Logudoro**	8506555	Ro-Ro/Yolcu Gemisi	İtalya	6.505	2.007	1989	14.02.2025
4	**Ocean Star**	8004129	Kuruyük Gemisi	Komorlar	3.145	5.207	1980	1.01.2025
5	**Altair**	7700001	Genel Kargo Gemisi	Panama	3.086	3.960	1978	8.01.2025
6	**Diamond Arrow**	8221911	Kuruyük Gemisi	Togo	4.113	6.654	1982	1.01.2025
7	**Arel 2**	8205216	Kuruyük Gemisi	Türkiye	1.908	3.170	1983	6.02.2025

Kaynak: *Clarksons Research Services Limited ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri*
**Renklendirilen gemiler Şubat 2025 tarihinde geri dönüşüme giren gemilerdir.*

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



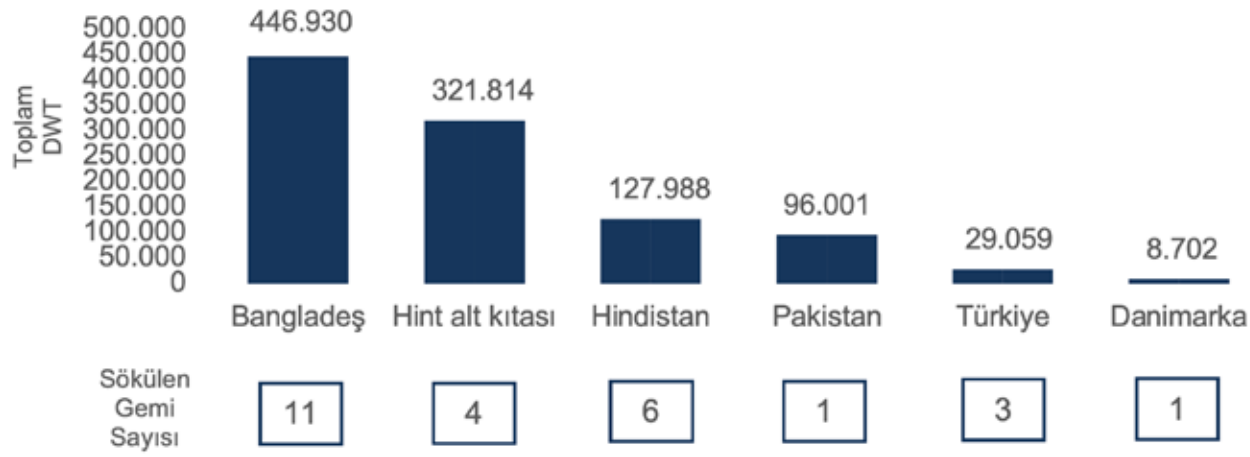
Kaynak: *Clarksons Research Services Limitet ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri*

DÜNYADA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Gemi Tiplerine Göre Listelenmiştir) ŞUBAT 2025

		ŞUBAT	
Gemi Tipi	**Adet**	**Ortalama Yaş**	**Toplam DWT**
Dökme Yük Gemisi	4	29,0	353.397
Genel Kargo Gemisi	3	33,7	18.154
Konteyner Gemisi	1	40,0	8.331
Kuruyük Gemisi	3	29,3	24.205
LPG Tankeri	1	28,0	6.666
Petrol Tankeri	6	29,0	558.476
Ro-Ro	2	26,0	32.584
Ro-Ro/Lo-Lo	3	38,7	25.340
Ro-Ro/Yolcu Gemisi	1	36,0	2.007
Römorkör	2	34,0	1.334
Genel Toplam	**26**	**31,5**	**1.030.494**

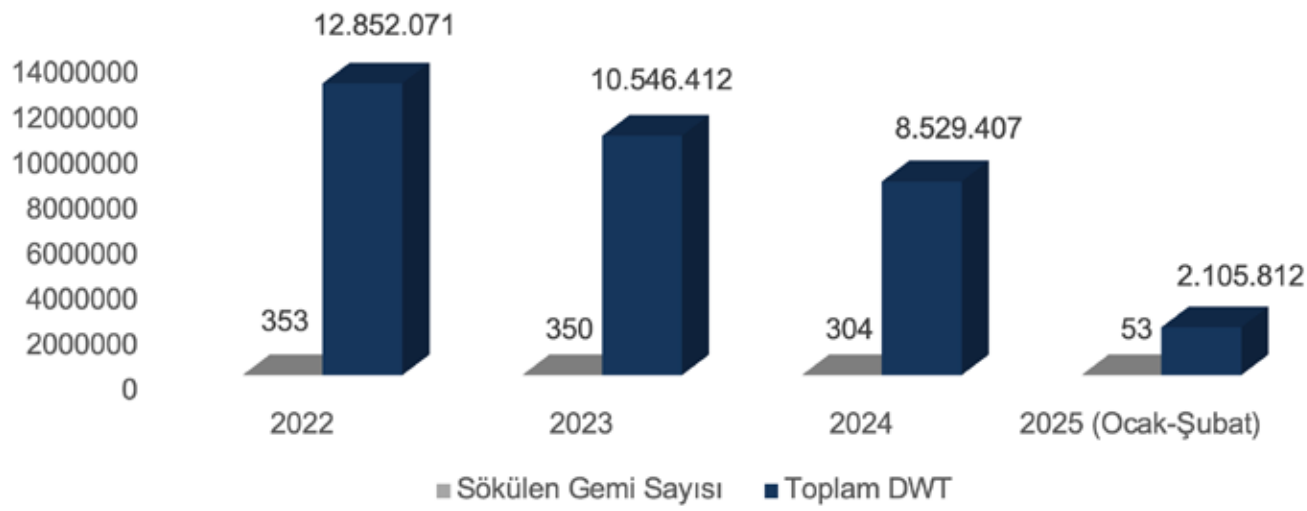
Kaynak: *Clarksons Research Services Limitet ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamalar*

ÜLKELER BAZINDA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜMÜ (Adet ve DWT) ŞUBAT 2025



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

DÜNYADA YILLAR İTİBARİYLE GEMİ GERİ DÖNÜŞÜME TABİ TUTULAN GEMİLER (Adet ve DWT)



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

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

GÜNER ÇELİK HALAT

İTHALAT İHRACAT SAN. VE TİC. LTD. ŞTİ

Misyonumuz, müşterilerimizin beklentilerini en yüksek düzeyde karşılamak, kaliteyi asla ödün vermeden sürdürmek, sektördeki lider markaların sorumluluğunu taşımak ve yenilikçi bir yaklaşım benimseyerek küresel çapta markamızın başarısını sürdürülebilir kılmaktır.

pewag · VAN BEEST · weissenfels · VITAL CABLES · GP GreenPin

D|S|R · TUFROPES · verope rely on · KWB Safety in action · WIRELOCK

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

444 25 97
www.gunercelikhalat.com

MESSI

MARINE ENGINE SPARES SERVICE INT. INC.

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 / 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

- 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 GROUP

YAF DIESEL
Keep Your Engine Running Until You Stop! –
The Leader in Ship Spare Parts Supply Wherever You Are

YAF ENGINEERING
Experts in Mechanical Overhaul, Maintenance, Repair
Services and Electrical Refits –
Onboard and at Our Own Workshops

MILESTONE SHIP MANAGEMENT &
ORCA SHIP MANAGEMENT
Committed to Regulatory Compliance for All Managed Vessels –
Adhering to Flag States, IMO, Class Societies and Industry Guidelines

MILESTONE INTERNATIONAL SHIPBUILDING
Quality Vessels, Delivered with Expertise –
Crafting Success from Contract Signing to Warranty Expiration

GUIDING
EXCELLENCE IN THE
MARITIME INDUSTRY

yafgroup.com.tr