

İMEAK
Deniz Ticaret
Odası'nın
resmi yayınıdır.

DenizTicareti

DERGİ KURULUŞ: 1984

AĞUSTOS / 2025



DOSYA: TÜRKİYE KRUVAZİYER TURİZMDE YÜKSELİŞE GEÇTİ

UZMAR®



LİMANLARDA EMNİYET
BİZE EMANET

WWW.UZMAR.COM.TR



BERK GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ
BERK LOJİSTİK

DENİZCİLİK
SEKTÖRÜNDE
20 Yıldır
Sizlerle

BERK GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ LTD. ŞTİ.

Postane Mah. Çelik Çıkmazı No:21-1

Tuzla, İstanbul, Türkiye

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

info@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



ÜRKMEZ SAC & DEMİR
Ticaret Limited Sirketi

ÇELİKTEN DENİZE 50 YIL...



IRCLASS



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



BTM Teknik
Diesel & Gas Engines

bmtmeknik.com.tr

YEDEK PARÇA

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



TEKNİK SERVİS

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



TUZLA ATÖLYE

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

YALOVA ATÖLYE

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

MERKEZ

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

info@bmtmeknik.com.tr

+90 216 447 31 91

+90 216 447 31 93

btm / bmtmeknik

SERBEST BÖLGE

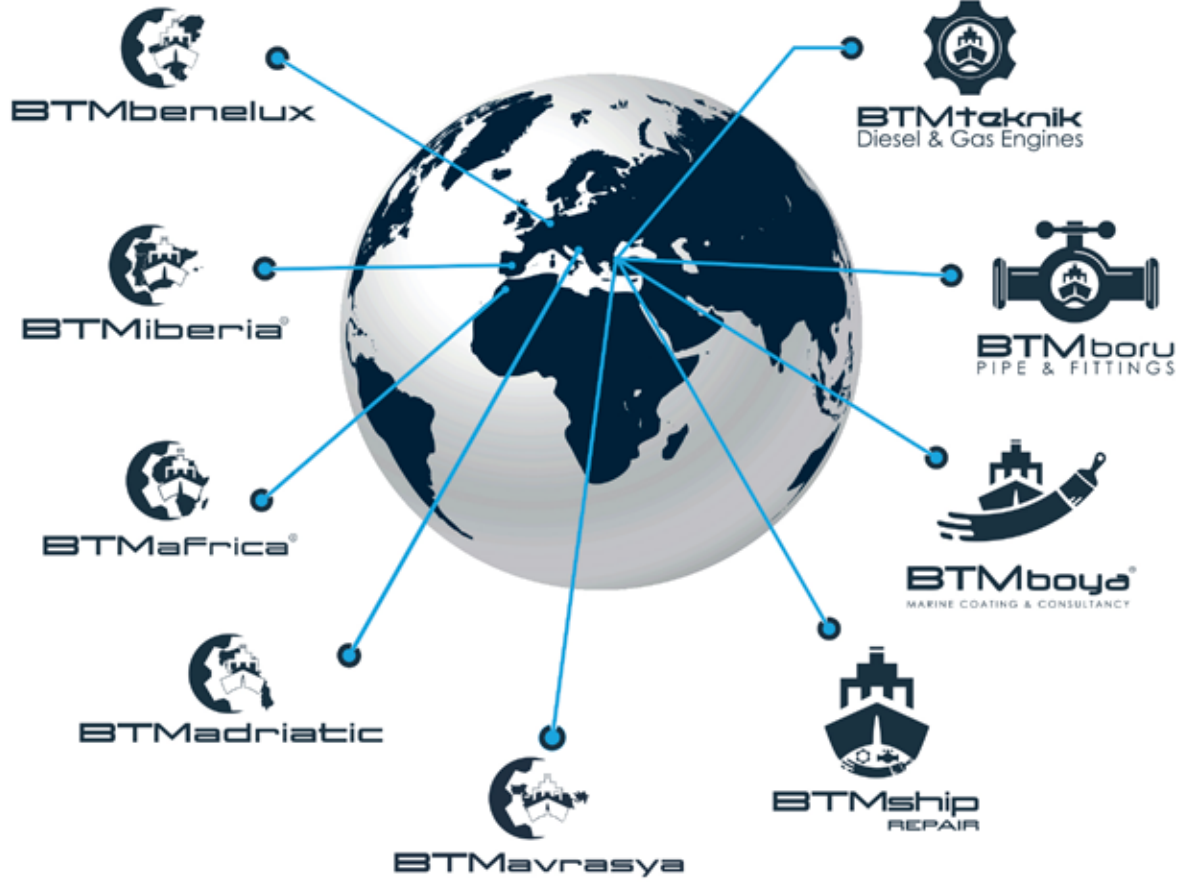
İstanbul Endüstri ve Ticaret Serbest Bölgesi
Kurşun Cad. No:5 Bodrum Kat Bölüm No: 4
Tuzla - İstanbul / Türkiye

İZMİR ATÖLYE

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



BTM GROUP



"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



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

M. ZİYA KALKAVAN

MEHMET ÖZTÜRK

2013 Fotoğraf Yarışması'nda DTO'nun eserini satın aldığı
fotoğrafçılar arasında yer alıyor.



Yıl 41

AĞUSTOS 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

"Güçlü Yönümüz" Sizin Memnuniyetiniz



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



ACİL MÜDAHALE, AKILCI ONARIM, GLOBAL ÇÖZÜM

WENCON®

Wencon ile Zamanla Yarışan Teknoloji

Gemilerdeki sistemler deniz suyu, kimyasal yükler ve yüksek sıcaklıkla sürekli temas halindedir. Bu durum, özellikle deniz suyu hatları, soğutma sistemleri ve egzoz bölgelerinde zamanla çatlaklar, kaçaklar ve korozyona neden olur. Klasik çözümler ise zaman alıcı, maliyetli ve zahmetlidir. İşte bu noktada Wencon, gemi bakım onarımında hızlı ve pratik bir alternatif sunar.

Yüksek Performanslı Pratik Çözüm

Danimarka menşeli Wencon, kaynak, taşıma veya ekipman sökümü gerektirmeden, gemi seyrine ara vermeden onarım imkânı sunar. Epoksi bazlı ve yüksek dayanımlı ürün grubu, pek çok arızaya sahada hızlı ve etkili müdahale sağlar.

Islak Yüzeylerde Etkili

Wencon UW Putty ve UW Coating, ıslak yüzeylerde ve su altında dahi uygulanabilir. Özellikle balast hatları ve tanklardaki delinmelere, sistemi durdurmadan anında müdahale edilmesini sağlar. Wencon Pipe Tape ise, yüksek basınçlı borulardaki ani kaçaklara karşı dakikalar içinde kalıcı çözüm sunar.

Scrubber ve GRE Hatlarına Özel Kitler

Scrubber, GRE/GRP hatları ve deniz suyu sistemleri için hazırlanan özel kitler, gereksiz ürün stoklarını önler ve kullanıcıya rehberlik eder. Özelleştirilmiş bu kitler, önleyici bakımda büyük kolaylık sağlar.

Wencon neden bu kadar tercih ediliyor?

- Zaman ve Maliyet Tasarrufu
- Denizcilik Sektörüne Odaklı Geliştirilen Yüksek
- Kaliteli ve Dayanıklı Ürün Yelpazesi
- Non-Dangerous Goods Sınıfında Ürünler
- Isı Gerektirmeyen Uygulama
- Çeşitli Onarımlar İçin Geniş Ürün Seçeneği
- Su Altı Uygulamalara Uygun Ürünler
- 40 Yıldan Fazla Sektör Deneyimi
- 20'den Fazla Ülkede Aktif Dağıtım Ağı



Wencon ile Zaman Kazanın

Tersanede vakit çok değerlidir. Hatta bazen 1 gün geç müdahale, binlerce dolar anlamına gelebilir. Bu sebeple Wencon'un sunduğu Docking Solutions Kit, özellikle tersane dönemlerinde büyük avantaj sağlar. Hemen hemen her tersanede karşımıza çıkan soğutucu kanatçıklarında kırıklar, vakum hatlarında çatlaklar, yıpranmış flanş bölgeleri, borularda delinmeler gibi sorunlara karşı hızlı çözümler içerir. Eskomarine'in Türkiye'deki geniş stoğu sayesinde ürünler genellikle aynı gün teslim edilir.

Tehlikesiz, Kolay Taşınabilir

Wencon ürünleri "non-dangerous goods" sınıfındadır. Hava, kara ve deniz yoluyla sorunsuz taşınabilir. Bu, acil durumlarda hızlı teslimat anlamına gelir.

Uygulama Desteği ve Eğitim

Wencon sadece ürün değil, aynı zamanda uygulama desteği, yerinde eğitim ve teknik danışmanlık da sunar. Bu yaklaşım, gemi mühendislerinin ürünü doğru ve güvenli şekilde uygulamasını sağlar. Uygulama sonrası oluşan yüzeyler, mukavemeti açısından kaynaklı sistemlere yakın direnç gösterir.

Wencon ile Seyir Kesintiye Uğramasın

Düşük maliyetli, hızlı uygulanabilir, çevre dostu yapısıyla Wencon, modern gemilerin bakım süreçlerinde vazgeçilmez bir çözüm ortağıdır. Eğer siz de operasyonlarınızın sorunsuz ve kesintisiz devam etmesini istiyorsanız, Wencon ile tanışmanın tam zamanı.



Bizi
Takip
Et!

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

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

Key Parts

marine

key parts all you need.

Basınçlı Hava Sistemleri, Kompresörler
Yakıt/Kimyasal Transfer Hortumları ve Hortum Başlıkları
Kauçuk Kompansatörler
Uzaktan Kontrollü Vana Sistemleri
Elektrikli Aktüatörler
Seviye ve Basınç Sensörleri
Plastik Boru ve Bağlantı Elemanları

KAESER
KOMPRESSOREN



ELAFLEX



auma
Solutions for a world in motion



VEGA



KeyParts Denizcilik Havacılık San.ve Tic. Ltd. Şti
İstasyon Mah. Zühre Sok. Prestij Plaza
No:15 Ofis No :17 Tuzla/İstanbul

www.keypartsmarine.com
sales@keypmarine.com

İÇİNDEKİLER



18

MECLİS

TEMMUZ AYI MECLİS
TOPLANTISI'NDA
TURİZM VİZYONU
DEĞERLENDİRİLDİ

46

GÜNDEM

30 AĞUSTOS ZAFER
BAYRAMI: BİR ULUSUN
DİRENİŞİNDEN DOĞAN
ZAFER

14

TAMER KIRAN

YEŞİL VATANIMIZI MUHAFAZA
İÇİN AZAMI TEDBİRİ
ALMAMIZ GEREKEN
GÜNLERDEN GEÇİYORUZ

48

DOSYA

TÜRKİYE 2025 YILINDA
KRUVAZİYER TURİZMDE
HIZLI BİR YÜKSELİŞ
GÖSTERİYOR

58

GÜNCEL

KÖPEK BALIKLARI NEDEN
DAHA YAKINDA

60

LİMANLAR

YÜCEL YILDIZ – ASSISTANT
DIRECTOR, EMEA AT RIGHTSHIP
AYDIN ERDEMİR – TEKFEN
HOLDİNG, TOROSPORT
CEYHAN&SAMSUN

66

MAKALE

ENDER KAHYA – İMEAK DENİZ
TİCARET ODASI
GENEL SEKRETER YARDIMCISI

92

LOJİSTİK

BİLGEHAN ENGİN –
UTİKAD YÖNETİM KURULU
BAŞKANI

94

DTO IMO BÜLTENİ

2026-2027 DÜNYA
DENİZCİLİK GÜNÜ TEMASI
POLİTİK AYI PRATİĞE
TAŞIYOR

96

DTO AB BÜLTENİ

YENİ NATO RAPORU
LİMANLARA YÖNELİK SİBER
TEHDİTLERİN ARTIŞINA DİKKAT
ÇEKİYOR

FAALİYET RAPORU	28
ODADAN HABERLER	32
ŞUBELERİMİZDEN	38
LİMANLAR.....	60
SEKTÖRDEN HABERLER	70
BUNKER.....	90
LOJİSTİK.....	92
DTO IMO BÜLTENİ.....	94
DTO AB BÜLTENİ	96
GEMİ TUTULMALARI.....	100
S&P	102
YÜK İSTATİSTİKLERİ	106
ISTFIX ANALİZ	108
HURDA RAPORU.....	110

75
YIL

OZGEN
SHIP SUPPLY



1950 yılında başlayan yolculuğumuzda
bu yıl 75. yılımızı kutlarken,
Tuzla Organize Sanayi Bölgesi'ndeki
5.000 m² kapalı alana sahip
yeni tesisimizde hizmet vermeye başladık.

Stok kapasitemizi ve
operasyonel hızımızı artıran bu yeni yapılanma ile,
teslimat sürelerimizi kısaltıyor ve
sizlere daha verimli çözümler sunuyoruz.

Özgen Ship Supply olarak,
Türkiye'nin öncü gemi tedarikçisi olmanın sorumluluğuyla,
denizcilik sektörüne olan bağlılığımızı geleceğe taşıyoruz.



Yeni Adres, Daha Güçlü Bir Hizmet

TUZLA MERKEZ

Evliya Çelebi Mahallesi
Rauf Orbay Cad. No:15/15A
34944 - Tuzla
İstanbul / Türkiye

TUZLA ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ

Aydınlı Birlik Organize Sanayi Bölgesi
6. Sokak No:1
34953 Aydınlı - Tuzla
İstanbul / Türkiye

www.ozgenshipsupply.com

[in](https://www.facebook.com/ozgenshipsupply) [@](https://www.instagram.com/ozgenshipsupply) / ozgenshipsupply
info@ozgenshipsupply.com

+ 90 850 777 1950

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



Yeşil vatanımızı muhafaza için azami tedbiri almamız gereken günlerden geçiyoruz



TAMER KIRAN

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı

Küresel iklim krizinin yoğun etkili olduğu ülkemizde yaz mevsiminin başlamasıyla korktuğumuz başımıza geldi ve birçok ilimizde çıkan orman yangınları yüreklerimizi yaktı. Yangınla mücadele çalışmalarında İzmir ve Eskişehir'de 11 canımızı şehit vermenin büyük acısını yaşadık, ayrıca vefat eden vatandaşlarımız oldu. Şehitlerimize ve vefat eden vatandaşlarımıza Allah'tan rahmet, kıymetli ailelerine sabır ve başsağlığı diliyorum. Yangınlardan etkilenen tüm vatandaşlarımıza geçmiş olsun dileklerini iletiyorum. Sahada canla başla görev yapan tüm görevlilerimize kolaylıklar dilerken, Yüce Rabbimden ülkemizi her türlü afetten korumasını niyaz ediyorum.

Çok önemli gündem maddeleriyle dolu temmuz ayını geride bıraktık. Ülkemiz adına en önemli gelişme şüphesiz Hükümetimizin "Terörsüz Türkiye" adı altında yönettiği süreç oldu. Şimdi Türkiye Büyük Millet Meclisi bünyesinde kurulacak komisyonla zorlu sürecin, şehitlerimizin aziz hatıraları, kahraman gazilerimizin hassasiyetleri gözetilerek akliselimle yürütülmesi büyük önem taşıyor. Netice itibarıyla 40 yılı aşkın

bir süredir binlerce güvenlik görevlimizin şehadetine ve binlerce vatandaşımızın ölümüne neden olan, ülkemize milyarlarca dolarlık zarar veren bu belanın sona ermesine vesile olacak bu sürecin çok önemli olduğunu belirtirken, yüksek feraset ve basiret ile tamamlanıp, istikrarlı, güvenli, güçlü bir Türkiye'ye vesile olmasını temenni ediyorum.

Temmuz ayı Meclis toplantımızda Kültür ve Turizm Bakan Yardımcısı Sayın Nadir Alpaslan'ı ağırladık. Kültür ve Turizm Bakanlığımız ile sektör-idare iş birliğine en üst seviyede devam ettiriyoruz. Geçtiğimiz yıl 29 Nisan'da Odamız ev sahipliğinde Marmaris'te gerçekleştirdiğimiz Deniz Turizmi Çalıştayı'nda ortaya konulan sorunlardan bir bölümü bugün çözüme kavuşturulmuştur. Bu sorunların giderilmesinde desteklerinden ötürü Kültür ve Turizm Bakanımız Sayın Mehmet Nuri Ersoy ile Bakan Yardımcımız Sayın Nadir Alpaslan'a teşekkür ediyorum. Meclis toplantımızda Kültür ve Turizm Bakanlığı nezdinde takip ettiğimiz konuları bir kez daha Sayın Bakan Yardımcımıza iletme imkanı bulduk.

Temmuz ayında Merkez Bankası politika faizini 300 baz puan indirerek yüzde 43'e çekti. Faiz indirimlerine başlayan Merkez Bankası'nın yılın kalan üç toplantısında da indirimlere devam etmesini ve politika faizini %35-36 seviyelerine kadar düşürmesini öngörüyoruz. Bu düşüşün kredi faizlerine de yansısıyla reel sektör tarafındaki sorunların bir miktar hafifleyeceğini, finansmana ilişkin yüklerin ve olumsuzlukların kısmen aşılabileceğini umut ediyoruz.

Temmuz ayında önemli bir gelişme de ülkemizin 2053 Net Sıfır Emisyon hedefleri doğrultusunda, düşük karbon ekonomisine geçiş ve iklim değişikliğiyle etkin mücadele amacıyla hazırlanan İklim Kanunu Teklifi, 2 Temmuz tarihli Meclis Genel Kurul Toplantısı'nda kabul edildi. Kanunda uygulamaya tabi olacak sektörler açıkça belirtilmediği için denizcilik sektörümüze özgü bir düzenlemenin yer almadığını görmekteyiz. Ancak 9 Temmuz 2024 tarihinde yürürlüğe giren yasa ile 618 sayılı Limanlar Kanunu'na eklenen hüküm kapsamında, Türk

limanlarına gelen veya limanlarımızdan ayrılan ticari gemilerden sera gazı emisyonlarına yönelik karbon ücreti alınması öngörülmüş, bu ücretin Avrupa Birliği Emisyon Ticaret Sistemi (AB ETS) fiyatlamasına göre belirleneceği ve elde edilen gelirlerin yeşil denizcilik projelerine yönlendirileceği belirtilmişti. Bu kapsamda, İklim Kanunu ile Limanlar Kanunu ve çıkarılacak ikincil mevzuat uygulamalarında ilgili kurum ve yetki karmaşası yaşanmaması ve denizcilik sektörüne yönelik düzenlemelerin tutarlı bir şekilde hayata geçirilmesi açısından yetki ve uygulama sınırlarının belirlenmesinin uygun olacağını değerlendirirken, konuya ilişkin görüşlerimizi de ilgili Bakanlıklarla paylaşıyor ve takip ediyoruz.

Malumunuz Ağustos ayı Odamız için ayrı bir öneme sahip. Deniz Ticaret Odamızın, 1982 yılında 744 deniz taciri ile başladığı yolculuğu 43. yaşına ulaştı. Odamız, ilk kurulduğu andan beri örnek bir vizyon ve misyonla zamanın gelişimine ayak uydurmuş, denizcilik sektöründe çok önemli ve güzel değerler, gelenekler oluşturmuş, bugün 11 bin üyesiyle Türkiye'nin önde gelen Odaları arasında yerini almıştır. Odamızın Türkiye'nin en köklü iş dünyası örgütlerinden birisi haline gelmesine vesile olan ve ahirete irtihal eden tüm büyüklerimizi rahmet ve minnetle anıyorum. Hepsinin ruhu şad olsun. Bizlere miras bırakılan bu köklü çınarı daha da ileriye taşımak, bizden sonraki nesillere çok daha güçlü bir Oda bırakma sorumluluğu ve gayretiyle var gücümüzle çalışmaya devam ediyoruz. İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın 43. kuruluş yıldönümünü kutlarken, nice yıllara ve başarılarla hep birlikte ulaşmayı diliyorum.

Ağustos ayında, tarihimizin gördüğü en büyük kahramanlık destanlarından birisi olan 30 Ağustos Zaferi'nin 103. yıldönümünü de kutlayacağız. 30 Ağustos Zaferi, aziz Türk Milletinin, asla ve asla tutsak yaşamayacağını göstermiş, bağımsız, demokratik ve çağdaş bir Türkiye'nin kurulmasının yolunu açmıştır. Büyük Zafer'in yıldönümünde Gazi Mustafa Kemal Atatürk başta olmak üzere silah arkadaşlarını, bu toprakları korumak için hayatlarını feda etmiş tüm şehitlerimizi saygı ve minnetle anıyorum. 30 Ağustos Zafer Bayramımız kutlu olsun. Kalın sağlıcakla...

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



**LIBERIAN
REGISTRY**



THE BEST OPEN REGISTRY

    [LISCR.COM](https://www.liscr.com)

LISCR İstanbul

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



MCE KARGO

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

www.MCEKARGO.com

ORHAN EKİNCİ LİMANI: 12 MİLYON TONLUK YENİ KAPASİTE

İskenderun Körfezi'nde yer alan limanımızda, yeni yatırımla yıllık kapasitemizi 4.5 milyon tondan 12 milyon tona çıkardık.

Derinleştirilen iskelemizle artık 200.000 DWT'lik gemilere doğrudan hizmet verebiliyoruz.

Demir-kara yolu bağlantılarımız ve güçlü altyapımızla entegre lojistik çözümler sunuyor;

Doğu Akdeniz'in yükselen lojistik üssü haline geliyoruz.

TEMMUZ AYI MECLİS TOPLANTISI'NDA TURİZM VİZYONU DEĞERLENDİRİLDİ

31 Temmuz'da yapılan İMEAK Deniz Ticaret Odası Temmuz Ayı Meclis Toplantısı'na Kültür ve Turizm Bakan Yardımcısı Nadir Alpaslan katıldı.



KAŞIF KALKAVAN - BAŞARAN BAYRAK - EMİN EMİNOĞLU

İMEAK Deniz Ticaret Odası Temmuz ayı meclis toplantısı, 31 Temmuz Perşembe günü DTO Genel Merkezi'nde İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak'ın yönetiminde yapıldı. Toplantıda önce İMEAK DTO Meclis Katibi Kaşif Kalkavan, İMEAK DTO Bodrum Şubesi Yönetim

Kurulu Üyesi ve Enis Tünay Firması sahibi Enis Tünay'ın annesi Olcay Tünay'ın vefat haberini okudu ve merhumeye Allah'tan rahmet, kederli ailesine başsağlığı diledi.

Meclis Başkanı Başaran Bayrak, Türkiye Cumhuriyeti Gelir İdaresi Başkanlığı

İstanbul Defterdarlığı'nın 19 No'lu Daimi Takdir Komisyonu'na iki asil, iki yedek üyenin belirlenmesiyle ilgili gündeme ek bir madde eklenmesini oylamaya sundu ve ek gündem maddesi oy birliğiyle kabul edildi. Ayrıca DTO Meclisi üyesi Patara Deniz Nakliyat ve Tic. Ltd. şirketi temsilcisi Ömer Örtel'in işlerinin yoğunluğu nedeniyle toplantılara düzenli olarak iştirak edemeyeceğini bildirdiğini; onun yerine şirket müdürü Hakan Çendik'in meclis asıl üyeliği görevini devam ettireceğini açıkladı. Çendik kürsüye gelerek kısaca kendini tanıttı ve verilen destek için teşekkür etti. Gündemin ilk maddesi DTO meclisinin 26.06.2025 tarihli meclis toplantı zabıtlarının görüşülmesi ve onaylanmasıydı. Adreslere gönderilen toplantı zabıtları oy birliğiyle onaylandı. Gündemin ikinci maddesi 2025 Mayıs ayı mizanının görüşülmesi ve onaylanmasıydı. İMEAK DTO Hesapları İnceleme Komisyonu Başkanı Aygün Özgen'in okuduğu mizan, oy birliğiyle kabul edildi. Gündemin üçüncü maddesi meclis üyelerine verilecek huzur hakkının görüşülmesi ve onaylanmasıydı.

Bu maddeyi İMEAK DTO Meclis Katibi Kaşif Kalkavan okudu ve madde oy birliğiyle kabul edildi. Ayrıca Gelir İdaresi Başkanlığı İstanbul Defterdarlığı 19 No'lu daimi takdir komisyonu asil üyeliklerine DTO'yu temsilen Cihat Yavuz Güler ve Şendoğan Göksu'nun yedek üyeliklere Semih Dinçel ve Ziyaeddin Bayraktar'ın seçilmesi oy birliğiyle kabul edildi.

Şube başkanları, meslek komite başkanları ve meclis üyelerinin sektörel bölgesel görüş ve önerileri maddesinde ilk olarak İMEAK DTO Meclis üyesi Abbas Kolçalar söz aldı.



HAKAN ÇENDİK



AYGÜN ÖZGEN



ABBAS KOLÇALAR

ABBAS KOLÇALAR: “BARINMA SORUNU DEVAM EDİYOR”

Abbas Kolçalar, geçen ay yapılan 4. Denizcilik Zirvesi’nde ele alınan tüm konu başlıklarını tek tek sıraladıktan sonra tek eksik konu başlığının “altyapı” olduğuna dikkat çekti

08 No’lu Denizaltı Hizmetleri ve İnşaatı Faaliyetleri Meslek Komitesi’ndeki şirketlerin mevzuat sorunlarının çözülmesi için bakanlık yetkilileri ile birebir toplantı yapılması gerektiğini defalarca söylediğini, ancak hiç böyle bir davet almadıklarını belirten Kolçalar tarama, yüzer vinç, sualtı hizmetleri gibi hizmetler veren şirketlerin yaşadığı barınma sorununun altını bir kez daha çizdi.

Bu deniz araçlarının bir tersaneden diğerine sürekli yer değiştirmek ve fahiş fiyatlar ödemek zorunda kaldığını; kazık çakma dubaları gibi az bilinen ekipmanların daha da büyük sorunlarla karşılaştığını; bazı liman başkanlıklarından destek gördüklerini, tersanelerin ise ihtiyaç duydukları sürece barınma konusunda olabildiğince destek verdiklerini; ancak bu sorunların kısa sürede çözülebileceğine inanmadığını; barınma yeri tahsis edilene kadar her tersanenin en az bir ekipmanı barındırmasının talep edilebileceğini belirtti. Abbas Kolçalar 5-6 sene önce imal ettikleri bir dökü gemisinden bahsederek konuşmasını sürdürdü. Pandemiden sonra mevzuatta yapılan değişiklik nedeniyle 1990 groston civarında



MURAT KUL

olduğu için uygun ehliyetli kaptan ve çarkçıbaşlıların tarama gemilerinde çalışmak istemediğini, dolayısıyla gemiyi çalıştıramadıklarını, oysa artık büyük gemi yapmak gerektiğini; yine mevzuatta yapılacak bir değişiklikle bu sorunun çözülebileceğini ifade etti.

MURAT KUL: “BİZ DENİZLERİMİZİ KORUMAK İÇİN ELİMİZDEN GELENİ YAPIYORUZ”

01 No’lu Balıkçılık Faaliyetleri Komitesi başkanı Murat Kul, balık sezonunun eylül ayında açılacağını belirterek sözlerine başladı ve şunları söyledi: “Biz yüzyıllardır Adalar’da, Boğaz’da çalışıyoruz. Şu anda da bizden alınan geri istiyoruz. Çalışmaya devam ederken birileri geldi, keyfe keder bir şekilde tek bir av aracına buraya yasakladı. Koruma alanıysa eğer, olta balıkçılığı dahil hepsine kapatalım.

Ama olta turizmne, dalış turizmne izin verip müsaj gibi sebeplerden belli bir av aracına yasaklarsanız bu olmaz. Benim tekneimde 35-40 kişi çalışıyor; hepsi sigortalı. Halka balık ulaştırmak için uğraşıyoruz. Ancak bazı gruplar, lüferi tanesi 3 bin, 5 bin liraya satabilmek için bu balığı bana tutturmamaya çalışıyor. Ben tutmazsam halka kim balık getirecek? Biz denizlerde yılda 7,5 ay çalışıyoruz, AB ülkeleri ise 12 ay boyunca. Bu 4,5 aylık yasaklama, dedelerimizin zamanında koruma amacıyla alınmıştı. Biz zaten denizlerimizi koruyor, elimizden geleni yapıyoruz.”



SİNA ŞEN

Murat Kul levrek, çupra, somon çiftliklerinin sayısının her geçen gün arttığını; ihracat açısından iyi bir gelir kapısı olsa da balık yemi üretimindeki artışın denizlerdeki doğal balık miktarını azaltılabileceğine dikkat çekerek; “Bu denge bozulmamalı, acilen gözden geçirilmeli” dedi. Ayrıca çalışacak eleman bulmakta zorlandıklarını, Kabotaj kuralları nedeniyle yabancı işçi çalıştıramadıklarını, bu konuda acilen Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı’yla birlikte bir sistem kurulması gerektiğini ifade etti.

SİNA ŞEN: “NİHAyet YEDİ YOLCU GEMİSİNE RUHSAT VERİLDİ”

31 No’lu Liman İçi ve Liman Dışı Hatlı Tarifeli Sefer Yapan Yolcu Gemisi Taşımacılığı Meslek Komitesi Üyesi Sina Şen, Ulaştırma Bakanlığı’nın gemilere getirdiği klas koşulları konusunda bir düzenleme yapılması gerektiğini belirterek konuşmasına başladı. Daha sonra 2019’dan beri Boğaz’da çalışan yolcu gemilerinin Kültür Bakanlığı tarafından da ruhsatlandırılmasının talep edildiğini, bakanlığın da vermemekte direndiğini, yaklaşık 12 yıllık bir sürecin sonunda nihayet yedi yolcu motoruna İstanbul İl Müdürlüğü tarafından ruhsatlandırma yapıldığını, önümüzdeki dönemin ruhsatlandırma işinin hızlanarak devam edeceğini umduklarını söyledi. Şen, Murat Kul’un dile getirdiği, Adalar’da balıkçılığın yasaklanmış olması durumuna da bir açıklık getirerek, Adalar’daki koruma alanı meselesinin başlangıçta ana karadan



Ön sıra soldan sağa: Tamer Kıran (YK Başkanı), Recep Düzgüt (YK Başkan Yardımcısı), Burak Akartaş (YK Üyesi), Orhan Gülcek (YK Üyesi), Kemal Barış Dillioğlu (YK Üyesi)

Arka sıra soldan sağa: Serhat Barış Türkmen (YK Üyesi), Ahmet Can Bozkurt (YK Üyesi), İsmail Görgün (YK Üyesi), Serdar Akdemir (YK Yedek Üye), Kemal Akbaşoğlu (YK Yedek Üye), Semih Dinçel (YK Yedek Üye)

giden doğal gaz, kanalizasyon gibi hatları koruma altına alma fikrinden doğduğunu; daha sonra balıkçılığı da kapsadığını; zaten Marmara Denizi'nde sadece gırgır balıkçılığının değil, trol balıkçılığının da yasaklandığını belirterek "Bu korunaklı alanda balıkların yuva yapması, burada çoğalmalarının sağlanması amaçlanmıştır o dönemde" dedi.

KASIM İNANDI: "25 YAŞINDAN BÜYÜK TEKNELER İÇİN DURUM DEĞERLENDİRME DENETİMİ UYGULAMASI TEKRAR GÖZDEN GEÇİRİLSİN"

Ardından 31 No'lu Liman İçi Ve Liman Dışı Hatlı Tarifeli Sefer Yapan Yolcu Gemisi Taşımacılığı Meslek Komitesi Başkanı Kasım İnandı kürsüye geldi. Gemilerle Yapılan Düzenli Seferlere Dair Yönetmelik'in 22 Kasım 2023 tarihli Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girdiğini; yönetmeliğin genel olarak iki bölümden oluştuğunu açıkladı ve şöyle devam etti: "İlki, kıyı tesislerimiz arasında düzenli sefer yapan yolcu gemilerine ilişkin kuralları belirlemektedir. İkincisi ise, kıyı tesislerimiz ile yabancı ülke kıyı tesisleri arasındaki düzenli seferlerin tabi olduğu kuralları içermektedir. 12 Temmuz 2025 tarihli Resmî Gazete'de,

söz konusu yönetmelikte değişiklik yapılmasına dair yeni bir düzenleme yayımlandı. Bu değişiklikle birlikte bazı kurallar güncellenmiş, yeni uygulamalar getirilmiştir. Yürürlük tarihi ise, yönetmeliğin yayımlandığı tarihten üç ay sonrası olarak belirlenmiştir."

Yönetmeliğin birinci bölümünün kıyı tesislerimiz arasında düzenli sefer yapacak gemilere ilişkin hükümleri içerdiğini vurgulayan İnandı; bu kapsamda, 25 yaşından büyük ve klas belgesi olmayan gemiler için, ilk ve devam eden sualtı sürveylerinin, yetkilendirilmiş klas kuruluşlarınca, idare tarafından belirlenen usul ve esaslara göre durum değerlendirme denetimi ile gerçekleştirilmesi zorunlu hale getirildiğini; durum değerlendirme raporunun ise, idarenin belirlediği esaslara göre, geminin mevcut kondisyonuna yönelik dizayn değerlendirmesi ve denetimini içerdiğini ifade etti. Kasım İnandı; "Düzenli sefer tanımı kıyı tesislerimiz arasında yapılan taşımacılığı kapsadığı için, Üsküdar-Beşiktaş ile Hopa-İskenderun arasında düzenli sefer yapan gemiler de bu hükümlere tabidir. Dolayısıyla liman içerisinde toplu yolcu taşımacılığı yapan



KASIM İNANDI

ve düzenli sefer gerçekleştiren yolcu motorları da aynı kurallara dahil edilmiştir. Bu kapsamda, 25 yaşından büyük olan yolcu tekneleri için de durum denetimi raporu alma zorunluluğu getirilmiştir. 5 Haziran 2010 tarihli Resmî Gazete'de yayımlanan Gemi İnşa Yönetmeliği, tam boyu 24 metre ve üzerindeki gemilerin klaslı olarak inşa edilmesini zorunlu kılıyordu. Bu tarihten sonra yönetmelikte çeşitli değişiklikler yapıldı. Ancak İstanbul Boğazı'nda faaliyet gösteren yolcu motorlarının büyük çoğunluğu, bu tarihten önce ve tam boyları 42 metreye kadar olan tekneler olarak klas belgesi olmadan inşa edildi. Bu gemilerin projeleri inşa sürecinde idare tarafından onaylandı. Sonraki yıllarda yapılan kara ve deniz sürveyleri de yine idare tarafından gerçekleştirildi ve gemiler resmi olarak belgelendirildi. Hâlen bu belgelendirme süreci idare tarafından devam ettirilmektedir. Şimdi ise en az 25 yıldır idare tarafından hem projesi onaylanmış hem de sürekli denetlenmiş bu gemilerden dizayna yönelik bir değerlendirme raporu talep edilmesi gündemde. Eğer bu değerlendirme yapısal bir değişiklik gerektirirse, mevcut gemilerde uygulanabilirliği olmayacak ve pek çok gemi için seferden çekilme riski ortaya çıkacaktır" şeklinde konuştu.

İnandı, İstanbul'da yaklaşık 180 geminin düzenli sefer yaptığını, bu gemilerin %77'sinin 25 yaşın üzerinde olduğunu, maddiyat dahil pek çok farklı faktörün



gemilerin yenilenmesini engellediğini ifade etti. Emniyete yönelik alınacak tedbirlere itiraz edilemeyeceğini özellikle belirten İnandı, uzun süredir idare tarafından denetlenen bu gemiler için şimdi klaslar üzerinden yeni bir denetim mekanizmasının getirilmesinin nedeninin anlaşılamadığını dile getirdi. Kasım İnandı, bundan sonraki süreçte de idarenin yıllardır yaptığı gibi gemilerin yıllık kara ve deniz sörveylerinin sürdürülmesini; dizayna yönelik veya yapısal değişiklik gerektiren talepler olmaksızın, mevcut gemilerin benzer şekilde çalışmaya devam etmesinin sağlanmasını talep ettiklerini belirtti.

İnandı sözlerini şöyle sürdürdü: “Yönetmeliğin ikinci bölümü, kıyı tesislerimizle yabancı ülke kıyı tesisleri arasında yapılacak düzenli seferlerle ilgili değişiklikleri kapsıyor. Daha önce sadece yabancı gerçek ve tüzel kişilerden istenen acente atanma yükümlülüğü, artık tüm çalışanlar için geçerli hale getirildi. Yani Türk veya yabancı ayrımı gözetmeksizin herkes için. İkinci konuya 'uygunluk yazısı'. Kıyı tesisimizden yabancı bir ülkenin kıyı tesisine sefer düzenlemek istiyorsak, Bakanlıktan bir uygunluk yazısı almamız gerekiyor. Bunun için de bazı şartlar getirildi. Birincisi gemi bayrağının Akdeniz ve Karadeniz Memorandumlarında siyah listede olmaması gerekiyor. İkincisi: gemi, tanınmış bir klas kuruluşuna ait olacak— ama o kuruluşun düşük performansta olmaması şart. İdare bu iki şarttan birini ya da her ikisini isteyebilir. Hangi klas

kuruluşlarının yetkilendirildiği idarenin kendi internet sayfasında tanımlanmış ve ilan edilmiş durumda. Ama şu var: ‘Tanınmış klas kuruluşu’ nedir? Hangileri bu kapsama giriyor? Bu klas kuruluşlarının performansı nedir? Açıkçası pek bilgi sahibi değiliz.”

Kasım İnandı sözlerini şöyle sürdürdü: “Ege Adaları’na yapılan seferlerde Türk bayraklı gemiler, Yunan sahipli gemilere göre çok daha fazla. Hem Türk bayraklı olanlar var, hem de yabancı bayraklılar. Ama yeni getirilecek kuralların karşı tarafı rahatsız etmeyecek şekilde düşünülmesi gerek. Yani onların da Türk sahipli ya da Türk bayraklı gemilerle ilgili taleplerde bulunmamaları için dikkatli davranmak gerekiyor. Bir de ek madde var: Türk bayraklı gemiler için yetkilendirilmiş bir kuruluşun yayınladığı klas sertifikası isteniyor. Hatırlarsanız, 2017’de yayımlanan ‘Yetkilendirilmiş Kuruluşlar Yönetmeliği’yle, yabancı ülkelere sefer yapan gemiler için klas zorunluluğu getirilmişti. Ege Adaları’na çalışan gemiler de bu kapsama giriyordu. Sonrasında bu zorunluluğun süresi uzatıldı ve yönetmelik tarihinden önce çalışan gemilere muafiyet tanındı. Çünkü onların klaslanmasında ciddi sıkıntılar yaşanıyordu. Ama daha sonra gelen yeni gemiler için ister Türk bayraklı olsun ister yabancı klas zorunluluğu yine geçerli oldu. Şimdi, bu yeni yönetmelikle getirilen klas belgesi şartının sadece yeni başvuracak Türk bayraklı gemiler için geçerli olduğunu düşünüyoruz, ama bu konuda net bir açıklama yok. Eğer mevcut çalışanlardan



ONUR UGAN

da istenecekse, pek çoğu çalışmayacak ve bağlamak zorunda kalacaklar. Burada bir yönetsel çelişki var; bunun açıklığa kavuşması şart. İdare, bu düzenlemeleri yaparken odamızın görüşünü alsa, değerlendirip dikkate alsaydı, bu tür sorunlar yönetmelik yayınlandıktan sonra ortaya çıkmazdı. Biz de bu sorunları izole etmek, çözmek için ekstra enerji harcamak zorunda kalmazdık. Temennimiz, söylediklerimizin dikkate alınması ve özellikle 25 yaş üstü gemiler ile halihazırda Ege Adaları’na çalışan gemiler için tanınan klas muafiyetinin devam etmesi.”

ONUR UGAN: “MAPA ŞAMANDIRA PROJESİ SORU İŞARETLERİYLE DOLU”

İMEAK DTO Fethiye Şubesi Meclis Başkanı Onur Ugan ise Göcek Koylarındaki Mapa Şamandıra Projesi ile ilgili bazı gelişmeleri paylaştı. Göcek Koylarında yoğun tekne kullanımının deniz çayırlarına zarar verdiğini; uzun süre kalan tekneler yüzünden, çevre sorunlarına yol açtığını; bu sorunları esas alarak hazırlanmış ve uzun süre kalan teknelerin, yine uzun süre kalabilecekleri şekilde yerleştirilmesini hedefleyen Mapa Şamandıra ve iskele sisteminin geliştirildiğini açıkladı ve sözlerini şöyle sürdürdü: “Ancak şu anda proje hakkında bilinmeyen birkaç konu var ki, bence en tehlikeli kısmı da bu. Daha önce birkaç kez açıklamalar yapıldı, temmuzda başlayacak denildi. Bugün temmuz ayının son günü ama proje hâlâ işletilmeye

başlamadı. Tonoelar koyulmaya başladı, fakat ne biz, ne kooperatifler, ne tüccarlar, ne de yerel halk bu projeye ilgili şu temel sorulara yanıt alabilmiş değiliz: Bir tekne bu sistemde ne kadar süre kalabilecek? Ne kadar ücret ödenecek? Bu sistemden kimler yararlanabilecek, kimler giremeyecek? Hiç kimsenin bu sorulara net bir cevabı yok. Böylesi bir belirsizlik, bugünün teknolojik imkanları ve konuya kafa yoran bu kadar insan varken, bize gerçekten anlamsız geliyor. Endişeliyiz, çünkü bu proje kapsamında tam 864 adet bağlama yeri olacak ve 134 kişinin çalışacağı belirtiliyor. Tanımında da 'marina sınıfı'na gireceği yazıyor. Ama zaten çevremizde 864 bağlama yeri ve 134 çalışanı olan bir tesis bile yok. Bu kadar büyük çaplı bir proje olmasına rağmen 'CED' sürecinden muaf tutulmuş olması başlı başına bir sorun."

Daha önce benzer projeler yüzünden bazı iskeleleri kaybettiklerini vurgulayan Ugan, yeni projeye koylara da giremezlerse orada yaşamının ya da ticaret yapmanın hiçbir anlamı kalmayacağını vurgulayarak DTO'nun destek vermesini rica etti. Ayrıca, projenin adı "Mapa Şamandıra" olduğundan, gerçek kapsamının gözden kaçtığını; oysa 22 koyda toplam 22 iskele olduğunu, bu iskelelerde mutlaka yangın güvenliği gibi başlıkların tanım olarak da marina faaliyetlerine girdiğini, dolayısıyla kıyıdaki yapılaşmanın boyutunun soru işareti olduğunu belirterek sözlerini şöyle noktaladı: "O yüzden diyoruz ki; Göcek'imizi kaybetmeyelim. Bugüne kadar deniz turizmine nasıl katkı verdiyse, bundan sonra da yüz yıllarca aynı şekilde hizmet vermesi gerekiyor. Bu bölge bir şirkete ya da birkaç kişiye değil, hepimize ait."

PROF. ORAL ERDOĞAN: "TÜRK LOYDU BİR BUÇUK YILDA MUAZZAM BİR İŞ BAŞARDI"
Türk Loydu Vakfı Yönetim Kurulu Başkanı Prof. Dr. Oral Erdoğan, vakıf faaliyetlerini içeren konuşmasına IACS üyelerinin şu anda dünya üzerindeki aktif gemi filosunun %94'ünü klasladığını; IACS'ın toplam 12 üyesi olduğunu; denizlerde hareket eden gemilerin emniyet ve güvenliğinden birinci derecede sorumlu



PROF. ORAL ERDOĞAN

olan klas kurumlarını temsil ettiklerini; bu klaslamaya dayanarak sigorta şirketlerinin daha güvenli sigortalama yapabildiğini, devletlerin ise bu doğrultuda giriş-çıkış izinleri verdiğini belirterek başladı. Prof. Oral Erdoğan şöyle devam etti: "Diğer 11 üyeden 5-6 tanesi çok büyük kuruluşlar. Kalan grup ise daha küçük yapıya sahip klas kuruluşları. Biz Türk Loydu olarak bu kümeleme içinde doğal olarak ikinci gruba daha yakınız. Birinci kümeye yaklaşmak oldukça zor. Türk Loydu olarak bir buçuk yıl gibi kısa bir sürede, görece küçük ve sermaye artırımından da kısıtlı imkânlarla, gerçekten muazzam bir iş başarıldı."

Türk Loydu genel kurulunda 23 farklı kurumun temsil edildiğini, toplamda 78 delege olduğunu söyleyen Erdoğan, "Türkiye'deki normal anonim şirketlerde sermaye artırımını ortakların sermaye koymasıyla sağlanır. Ama burada öyle bir durum söz konusu değil. Kimin sermaye koyacağı belirsiz. Genel kurulda temsiliyet de sınırlı; mesela Deniz Ticaret Odası'nın bir temsilcisi var, iki armatör temsilcisiyle birlikte toplam üç kişi. 78 kişilik bir genel kurul için bu çok zayıf bir temsil. Finansal yapılardan biraz anladığımı varsayarak söylüyorum; elimde 78 delege var, sanki halka açık bir kurum gibisin, hatta milli bir kimliğe sahipsin ama sermaye büyütme konusunda ciddi bir zafiyet yaşanıyor" dedi. IACS seviyesine ulaşmadan önce, Türkiye'nin uluslararası sularda faaliyet gösterecek gemiler almasının oldukça

zor, Türkiye'nin birinci sicili olan milli sicil dışında gemi ediniminin hemen hemen imkânsız gibi olduğunu vurgulayarak konuşmasını sürdüren Erdoğan, bugün geldiğimiz noktada, IACS kapsamında %94'lük klaslama verisinin ötesinde başka önemli veriler de olduğunu söyledi ve şöyle devam etti: "Eskiden Türk Loydu yalnızca askeri projelerle anılırdı. Ancak şu anda aktif olarak yürütülen 32 ticari ve 48 askeri proje bulunuyor. Savunma sanayindeki bu ilerleme zaman zaman dile getiriliyor, ama bunun yanında yeni gemi inşasında da önemli bir noktaya ulaşıldığını ifade etmek istiyoruz. Ticari yeni inşa projeleri arasında son eklenen 20 gemi dikkat çekiyor: Bunların 16'sı SAR bot (arama-kurtarma botu), 4'ü çöp toplama gemisi. Bu gelişmeler Türk denizciliği açısından yeni aşamalara işaret ediyor. Ancak şu temel soruları da sormamız gerekiyor: Türkiye'de bugün hangi dökme yük gemileri (bulk carrier) inşa ediliyor? Hangi tanker projelerine imza atılıyor? Eğer Kore veya Çin gibi ülkeler kadar geniş çapta gemi inşa edebilsaydık, Türk Loydu da muhtemelen bu projelerin bir kısmını klaslardı."

Oral Erdoğan toplam klaslı gemi sayısının şu anda 551 olduğunu; aralarından 373'ünün ulusal sicile, 178'inin ise uluslararası sicile kayıtlı olduğunu; uluslararası klaslı gemilerden 108'inin Türk sahipli olduğunu vurguladı. Büyük tonajlı gemileri klaslamada yaşanan güçlüklerin geride kaldığını; bu alanda diğer Lloyd'lerden personel transferi yapılmaya başlandığını ve böylece sörveyörlüğün önem kazandığını, hem uzmanlık düzeyi artırıldığını hem de sörveyör sayısının çeşitlendirildiğini söyledi. Erdoğan, bu gelişmeler sayesinde Türk Loydu'nun klasladığı toplam tonajın 1.6 milyon grostona ulaştığını; bir yıl önce bu rakamın yaklaşık 1 milyon civarında olduğunu ifade ederek "Bu artış, sadece niceliksel değil; aynı zamanda niteliksel bir başarı anlamına geliyor" dedi.

"DİJİTAL DÖNÜŞÜM İÇİN CİDDİ YATIRIMLAR YAPTIK"

Erdoğan konuşmasının devamında şunları söyledi: "Türk Loydu olarak dijital

dönüşüm konusunda son bir yılda ciddi yatırımlar yaptık. Yapısal boyutlandırma yazılımı devreye alındı hem Türkçe hem İngilizce versiyonları mevcut. Üç boyutlu giriş analizi yazılımı, elektronik plan onay sistemi, gemi bilgi sistemi... Ayrıca burs otomasyon sistemini de kendi bünyemizde, uzman ekiplerle tamamladık. Şu anda DNV ve ABS'in oldukça yol aldığı bir alana yoğunlaşıyoruz: dinamik gemi takibi ve geminin dinamik sörveylenmesi. Yani, sadece iki yılda bir yapılan sörvey yeterli değil artık; saniye bazında takip gerekiyor. Çünkü her an her şey gemiyi etkileyebilir; titreşiminden sevk sistemine, makinesinden diğer ekipmanlarına kadar. Şu anda bu sistemi kullanan birkaç klas kuruluşu var ve biz de o alana adım atmak zorundayız. Endüstri belgelendirme projelerimiz de hız kesmeden devam ediyor. Son dönemde öne çıkan projeler arasında Akkuyu Nükleer Santrali, Erdemir ve İsdemir tesisleri, Petro Global'in Ceyhan'daki projeleri ve Sakarya gaz sahası bulunuyor. Sakarya'daki faaliyetler halihazırda aktif şekilde sürüyor. Ayrıca Şişecam'ın Macaristan'daki yükseltme projesi ve İstanbul Havalimanı'ndaki MRO tesisleri neredeyse tamamlandı. Rönesans'ın Ceyhan'daki Polipropilen Üretim Tesisi için ise üçüncü taraf imalat kontrollerini yürütüyoruz. Devlet nezdinde de demiryolları alanında yoğun bir çalışma söz konusu. Türk Loydu, bu projelerde hem teknik sorumluluk hem de güvenilirlik rolüyle öne çıkarken, tüm akreditasyon süreçlerini Türk halkından da destek alarak tamamlamaya hazırlanıyor. Bu sürecin tamamı, Türk Loydu'nun yalnızca denizcilikte değil; enerji, ulaşım, yapı ve endüstri sektörlerinde de aktif bir oyuncu haline geldiğini gösteriyor."

TÜRK LOYDU BAŞKANI ORAL ERDOĞAN SORULARI YANITLADI

Erdoğan konuşmasını tamamladıktan sonra Türk Armatörler Birliği Yönetim Kurulu Başkanı Cihan Ergenç, Türk Loydu'nun uluslararası arenada verdiği hizmetleri sordu. Erdoğan bu soruyu şöyle yanıtladı: "Şube sayısını artırmak bizim için stratejik bir öncelik. Bu doğrultuda Singapur, Azerbaycan, Dubai



ve Tunus'ta girişimlerde bulunuldu. Kısa süre içerisinde bu bölgelerde şubeleşme hedefleniyor. Çin'de halihazırda bir temsilciliğimiz mevcut; ancak bu yapıyı daha gemi bazlı bir modele dönüştürmek üzere çalışmalar yürütüyoruz. Avrupa'da özellikle Rotterdam ve Hamburg öncelikli olmak üzere şubeleşme çalışmaları sürdürülüyor. Bu girişimler bütçelere dahil edildi ve yıl içinde en az iki tanesinin tamamlanması hedefleniyor. Personel tarafında da kayda değer ilerlemeler sağlandı. Son bir buçuk – iki yılda diğer klas kuruluşlarıyla yapılan karşılaştırmalı analizler doğrultusunda özlük haklarında düzenlemeler yapıldı. Amacımız adil ve sürdürülebilir bir maaş sistemi kurmak; bu yöndeki çalışmalarımız devam ediyor."

KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Neslihan Torlak da şu soruyu sordu: "Pek çok gemi sahibi, gemi değerlerini klas kuruluşları üzerinden doğruluyor. Türk Loydu'nun filosu ise ağırlıklı olarak ulusal gemilerden oluşuyor. Bildiğimiz kadarıyla, iki yıl içinde 5.000 groston altı gemiler de bu doğrulama süreçlerine dahil olacak. Bu kapsamda, Türk Loydu olarak bu doğrulamaları yapabiliyor musunuz? Yoksa Türk Loydu klasına kayıtlı bir gemi sahibi, başka bir doğrulama kuruluşuyla mı çalışmak zorunda kalıyor? Bu konuda yürütülen bir çalışma veya planlama mevcut mu?"

Erdoğan, konuya ilişkin çalışmaların sürdüğünü ve gerekli hazırlıkların önümüzdeki üç ila dört ay içinde tamamlanacağını belirterek, özellikle vakfın danışmanlık ve proje hizmetleri gibi alanlarda daha etkin hale gelmesini hedeflediklerini ifade etti. Diğer klas kuruluşlarının bu tür hizmetleri ayrı şirketler aracılığıyla yürüttüğünü, Türk Loydu'nun ise operasyonel çatışmaları önlemek adına benzer bir yapılanmaya yöneldiğini vurguladı. Değerleme hizmetleri konusunda gemi mühendisi ekiplerle görüşmelerin sürdüğünü, bu alanda hazırlıkların devam ettiğini belirten Erdoğan, karbon ayak izi gibi hassas ölçüm süreçlerinde bankaların kendi tercih ettikleri klas kuruluşlarıyla çalışma eğiliminde olduğuna dikkat çekti. Bu nedenle Türk Loydu'nun bu alanda ağırlığını koymasının, armatörler açısından önemli bir tercih sebebi olacağını ifade etti. Almanya gibi ülkelerde DNV gibi kuruluşlarla çalışılması yönünde bazı yönlendirmelerin olabileceğini, ancak bu sürecin Türk Loydu'nun uluslararası alandaki etkinliğiyle dengelenebileceğini vurguladı.

TAMER KIRAN: "İSTİKRARLI, GÜVENLİ, GÜÇLÜ BİR TÜRKİYE"

Daha sonra kürsüye gelen İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran yaptığı konuşmada, temmuz



TAMER KIRAN

ayını çok önemli gündem maddeleriyle geride bıraktıklarını kaydetti. Haziran ayı başından bu yana birçok ilde çıkan 3100'ün üzerinde orman yangınının yürekleri yaktığını belirten Tamer Kiran, yangınla mücadele çalışmalarında İzmir ve Eskişehir'de 11 canı şehit vermenin büyük acısını yaşadıklarını belirtti. Şehitlere ve vefat eden vatandaşlara Allah'tan rahmet, ailelerine sabır ve başsağlığı dileyen Tamer Kiran, yangınlardan etkilenen tüm vatandaşlara da geçmiş olsun dileklerini ilettili. Ormanlarımızı korumak için çok daha temkinli ve tedbirli olmanın önemine dikkat çeken Kiran, sahada canla başla görev yapan tüm görevlilere kolaylıklar diledi.

Temmuz ayında ülkemiz adına en önemli gelişmenin hükümetin "Terörsüz Türkiye" adı altında yönettiği süreç olduğunu belirten Tamer Kiran, şunları söyledi: "Şimdi Türkiye Büyük Millet Meclisi bünyesinde kurulacak komisyonla zorlu sürecin, şehitlerimizin aziz hatıraları, kahraman gazilerimizin hassasiyetleri gözetilerek akliselimle yürütülmesi büyük önem taşıyor. Netice itibarıyla 40 yılı aşkın bir süredir binlerce güvenlik görevlimizin şehadetine ve binlerce vatandaşımızın ölümüne neden olan, ülkemize milyarlarca dolarlık zarar veren bu belanın sona ermesine vesile olacak bu sürecin çok önemli olduğunu belirterek, yüksek feraset ve basiret ile tamamlanıp, istikrarlı, güvenli, güçlü bir Türkiye'ye vesile olmasını temenni ediyorum."



"YILIN İLK YARISINDA TİCARET SAVAŞLARI KÜRESEL EKONOMİYE DAMGASINI VURDU"

Küresel ekonomik gelişmelere de değinen Tamer Kiran, yılın ilk yarısını geride bırakırken, Amerika Birleşik Devletleri'nde ocak ayında göreve başlayan Başkan Trump'ın ticaret savaşlarının küresel ekonomiye damgasını vurduğunu söyledi. ABD'nin ilk başta açıkladığı yüksek tarifeler, ülkelerin bu tarifelere verdiği tepkiler ve finansal piyasalarda yaşanan dalgalanmalar hakkında bilgi veren Tamer Kiran, şunları söyledi: "Şu ana kadar Avrupa Birliği, Birleşik Krallık, Vietnam, Endonezya, Filipinler ve Japonya ile anlaşmaya varıldı. Avrupa Birliği'nin 27 üyesi bulunuyor, bir başka ifadeyle toplam 33 ülkeyle anlaşmaya varıldığını söyleyebiliriz. Öncelikle, minimum %10 olan tarife oranları %15'e çıkarıldı. Özellikle Avrupa Birliği'ne yönelik %30 ve üzeri tarife uygulamayı planlayan Trump'ın geçtiğimiz hafta sonu %15 oranında Avrupa Birliği ile anlaşması tüm piyasalar için nefes aldırıcı bir süreç oldu. Ülkemiz açısından da en büyük pazarımız olan Avrupa Birliği'nin görece yönetilebilir bir ticaret anlaşması içinde olması olumlu yönde değerlendirdiğimiz bir tabloyu da getirdi."

Kiran, 1 Ağustos'tan itibaren devreye girmesi beklenen yeni tarifeler ve muhtemelen açıklanmaya devam edecek olanların, yakın geçmişte olduğu gibi Trump'ın son günlerde açıkladıklarından daha düşük bir oranda gerçekleşme ihtimalinin yüksek görüldüğünü kaydetti. Yılın ilk çeyreğinde %2 büyüyen Türkiye

ekonomisinin, ikinci çeyrekte büyümede %3-4 bandına çıktığına dair öncü göstergelerin sinyal verdiğini belirten Tamer Kiran, "Ortalamada %2-3 arası olduğunu tahmin ettiğimiz ilk altı aylık büyümenin tarihsel ortalamasının oldukça altında ve hissedilen bir yavaşlama olduğunu da belirtmek gerekiyor." dedi. İlk çeyrekte Türkiye ekonomisinin %2 büyürken, sanayinin büyüme hızının - %1,8 olarak gerçekleştiğine dikkat çeken Tamer Kiran, "İkinci çeyrekte sanayi tekrar pozitif büyüme bölgesine geçmiş olmakla birlikte Türkiye ekonomisinin ortalama büyümesi ile arasındaki farkın yine oldukça yüksek olduğunu tahmin ediyoruz" ifadelerini kullandı.

Merkez Bankası'nın sıkı para politikası ile gerilemeye başlayan enflasyonun, haziran sonunda %35'lere kadar gerilediğini, beklentilerin yıl sonu enflasyonunun %30'lar civarında olacağına işaret ettiğini kaydeden Tamer Kiran, şunları söyledi: "Bu çerçevede faiz indirimlerine başlayan Merkez Bankası'nın yılın kalan üç toplantısında da indirimlere devam etmesini ve politika faizini %35-36 seviyelerine kadar düşürmesini öngörüyoruz. Yıllık ilk yarısında %46 olan politika faizinin 1000 baz puan, belki daha fazla düşecek olmasının kredi faizlerine de yansımaları reel sektör tarafındaki sorunların bir miktar hafifleyeceğini, finansmana ilişkin yüklerin ve olumsuzlukların kısmen aşılabileceğini umut ediyoruz. Bu arada, küresel enflasyonun %2'ler civarında olduğunu düşünecek olursak iniş sürecinde olmakla

birlikte enflasyonumuz açısından hala gidecek çok yol olduğunu da vurgulamak istiyorum.”

Küresel denizyolu taşımacılığının, ABD’nin vergi tarifeleri, yine bu ülkenin Çin tarafından işletilen, Çin yapımı ve Çin bayraklı gemilerle aynı filoda bulunan gemiler için ek liman ücretleri almaya hazırlanması konuları, Orta Doğu ve Rusya-Ukrayna savaşları başta olmak üzere jeopolitik riskler nedeniyle yılın ilk yarısında zayıf seyrettiğini kaydeden Tamer Kıran, “Kızıldeniz’deki aksaklıklar ve belirsizlikler gölgesinde küresel denizyolu taşımacılığının 2025 yılında ton bazında yıllık %0,1 ile kısıtlı artarak 12,7 milyar ton seviyesinde gerçekleşmesi öngörülüyor” dedi.

ABD’nin, Çin bayraklı olan veya Çin bağlantılı işletilen veya Çin yapımı olan gemiler için ek liman ücretleri alma hazırlığının yanı sıra yeşil dönüşüm düzenlemelerindeki belirsizliklerin etkisinin gemi siparişlerinde de azalmaya yol açtığını belirten Tamer Kıran, konuşmasını şöyle tamamladı: “1000 GT ve üzeri gemilerde yeni inşa siparişleri Ocak-Haziran 2025 döneminde bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla adet bazında yaklaşık %63,8, DWT bazında %57,9 azalırken, bu durum yeni inşa fiyatlarında düşüşü de beraberinde getirdi. Doğal olarak bu gelişmelerden dünyanın en büyük gemi üreticisi Çin olumsuz etkilenirken, Çin’in yeni gemi inşa sözleşmeleri, gemi adedi bazında 2025’in ilk yarısında yıllık bazda %69,6 düştü.”

NADİR ALPASLAN: “DENİZ TİCARET ODASI FAALİYET ALANIMIZ İÇİNDE ÖNEMLİ BİR YER TUTUYOR”

Kıran’ın ardından kürsüye Kültür ve Turizm Bakan Yardımcısı Nadir Alpaslan geldi. Konuşmasına turizmin Deniz Ticaret Odası’nın faaliyet alanları içinde önemli bir yer tuttuğunu belirterek başlayan Alpaslan, bu doğrultuda birlikte yürütülmesi gereken çok sayıda çalışma olduğunu ifade etti. İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran’ın aktardığı konu başlıklarını dosya halinde aldığını belirten Alpaslan, hızla değerlendirmelere başlayarak neler yapılabileceğine odaklandıklarını söyledi.



NADİR ALPASLAN

Bakan Yardımcısı Alpaslan, yapılacak çalışmaların ardından Deniz Ticaret Odası ile bir araya gelerek karşılıklı fikir alışverişinde bulunacaklarını, ülke ve Oda açısından en uygun çözüm önerilerinin ortaklaşa değerlendirileceğini vurguladı. Turizmin Türkiye için stratejik bir sektör olduğunu dile getiren Alpaslan, cari açığın kapatılması ve vatandaşların refah düzeyinin artırılması açısından sektörün önemine dikkat çekti. Cumhurbaşkanlığı Hükümet Sistemi’ne geçişle birlikte turizmin stratejik sektör ilan edilmesinin kendileri için önemli bir güç kaynağı oluşturduğunu belirten Alpaslan, bu destek sayesinde Türkiye’nin turizmde önemli başarılar elde ettiğini söyledi. Ayrıca, Turgut Özal’ın ileri görüşlü vizyonu ile turizmin henüz başlangıç seviyesindeyken teşvik yasalarının çıkarılması ve uygulamaya konulması sayesinde sektörün hızla büyüdüğünü, denizcilerin hazırladığı stratejik planla daha nitelikli turizme odaklanıldığını ifade etti. Turizm gelirlerinin 2017 yılından bu yana dünyanın sekizinci sırasından dördüncülüğe yükseldiğini belirten Alpaslan, pandeminin etkileri dışarıda bırakıldığında 30 milyar dolardan 60 milyar doların üzerine çıkan bu gelirin, Turizm Geliştirme Ajansı’nın yürüttüğü çalışmalar sayesinde elde edildiğini söyledi. Krizlerin de yaşandığını vurgulayan Alpaslan, özellikle pandemide insanların seyahat etmenin ötesinde evlerinden dahi çıkmadığını hatırlatarak, Türkiye’nin bu süreci en az daralan ve sonrasında en hızlı toparlanan turizm

ülkesi olarak atlattığını söyledi. Bu başarının, devletin desteğiyle hayata geçirilen “Güvenli Turizm Sertifikası” programı sayesinde mümkün olduğunu belirten Alpaslan, Türkiye’nin bu alanda dünyada ilk uygulayan örnek ülke konumuna geldiğini aktardı.

“TURİZM GELİRLERİMİZİ 100 MİLYAR DOLAR SEVİYESİNE ÇIKARMAK UZAK BİR HEDEF DEĞİL”

Kültür ve Turizm Bakan Yardımcısı Nadir Alpaslan konuşmasını şöyle sürdürdü: “Tarihten doğal güzelliklere, kültürden sağlığa, inanç ve kongre turizmine kadar aklınıza gelebilecek her tür turizm ürünü açısından Türkiye olağanüstü bir potansiyele sahip. Topraklarımızdan petrol ya da doğal gaz fışkırmıyor olabilir; ancak bu cennet vatan, doğru yatırımlar ve iyi tasarlanmış turizm ürünleriyle belki de gelecekte bunlardan daha değerli bir gelir kaynağına dönüşebilir. Bu güçlü potansiyel ve sektörle yakın iş birliği içinde yürüttüğümüz çalışmalarla turizm gelirlerimizi yakın gelecekte 100 milyar dolar seviyesine çıkarmak hiç de uzak bir hedef değil. Önümüzdeki yıl 64 milyar dolar olarak öngörülen turizm gelirimiz, 2030'lara geldiğimizde çok daha ileriye taşınabilir. Yeter ki doğru politikaları, doğru stratejileri ve istikrarlı bir ortamı sürdürebilelim. Elbette bu yolda krizlerle de mücadele ediyoruz. Pandemi tüm dünyayı olduğu gibi bizi de derinden sarstı. İnsanlar seyahat edemediği gibi evlerinden dahi çıkmadı. Yine kuzeyimizde, en büyük pazarlarımızdan olan Rusya ve Ukrayna arasındaki savaş üçüncü yılına girerken sektörü ciddi biçimde etkiledi. Güneyimizde yaşanan insani trajedi ise hepimizin ortak vicdan yarası. Ülke olarak Filistin başta olmak üzere Orta Doğu’daki zulmün sona ermesi, adaletin tesis edilmesi için elimizden geleni yapıyoruz. Bu insani acılar, turizmi de derinden etkileyen gelişmeler arasında yer alıyor.”

Yılın 12 ayı, Türkiye’nin her yerinde turizmi geliştirmek ve dünya pazarına açılmak için gayret gösterdiklerini belirten Alpaslan, neredeyse dünyanın her yerine uçan Türk Hava Yolları,

İstanbul Havaalanı, Antalya Havaalanı gibi markaların güçlü birer tanıtım unsuru olduğunun altını çizdi. Konforlu seyahat etmenin turizmin vazgeçilmez bir unsuru olduğunu belirtti. Turizmin farklı kategorilerinde sahip olduğu üstünlükleri ve doğal güzellikleri göz önüne alarak, Türkiye'nin her köşesindeki turizm ürünlerinin doğru yatırımlarla hızla geliştirilmesi yönünde çalışmaların sürdüğünü belirten Alpaslan, son yıllarda kültür, inanç ve gastronomi turizminin dünya genelinde önem kazandığını vurguladı. Bu seyahat gerekçeleriyle hareket eden turistlerin oranının 2000'li yılların başında %10'un altında iken günümüzde %40'lara yaklaştığını ifade etti. Bugün dünyada seyahat eden 1.5 milyar kişinin yaklaşık 600 milyonunun bu alanlara ilgi duyduğunu, Türkiye'nin bu segmentte güçlü bir potansiyele sahip olduğunu söyledi.

“KRUVAZİYER TURİZMİ SON YILLARDA HIZLA GELİŞTİ”

Güneydoğu Anadolu Bölgesi özelinde yürütülen “Terörsüz Türkiye” projesine de değinen Alpaslan, bu çalışmanın ülkenin geleceği için büyük ufuklar açacağını ve terörün sona ermesiyle birlikte Türkiye'nin güvenli ülke algısının daha da güçleneceğini aktardı. Mezopotamya topraklarının kültürel ve tarihî zenginliğine dikkat çeken Alpaslan, İslamiyet, Hristiyanlık ve Musevilğin önemli inanç merkezlerinin bu bölgede bulunduğunu hatırlattı. Bölgenin olağanüstü mutfak kültürünün de turizm açısından ayrı bir değer taşıdığını belirtti. Safranbolu, Batı ve Doğu Karadeniz ile Ankara'dan Taraklı'ya kadar uzanan birçok bölgenin gastronomi açısından önemli fırsatlar sunduğunu dile getiren Alpaslan, Türkiye'nin her yerinde 12 ay boyunca turizmin geliştirilebileceğini söyledi. Bu adımların 100 milyar dolarlık turizm gelir hedefine ulaşmada belirleyici olacağını ifade etti. Deniz turizmini de ayrı bir fırsat alanı olarak değerlendiren Alpaslan, özellikle kruvaziyer turizminin son yıllarda hızla geliştiğini söyledi. Başkanın sunduğu çözüm önerilerinin dikkate alındığını belirterek, bu öneriler doğrultusunda deniz turizminin daha da ilerletileceğini vurguladı. Karadeniz



Bölgesi'nin de kruvaziyer turizminden pay almasını sağlayacak çalışmaların devam ettiğini, Rusya-Ukrayna savaşının sona ermesiyle birlikte bu potansiyelin daha da güçlenmesini beklediklerini söyledi.

“İSTANBUL TARİHİ VE KÜLTÜREL DEĞERLERİYLE ÖNE ÇIKAN BİR MEGA ŞEHİR”

Alpaslan'ın konuşmasını tamamlamasının ardından, soru-cevap kısmına geçildi. İMEAK DTO Meclis üyesi Yusuf Ziya Çakır zincir otel sahiplerinin, otellerin ancak yarı yarıya dolduğundan şikayet ettiklerini ve turizmin geleceği konusunda endişelendiğini belirterek bu konuda bakanlığın ne düşündüğünü sordu. Alpaslan soruya cevaben turizm gelirlerine ilişkin açıklanan verilerin Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) kaynaklı olduğunu; bu verilerin, ülkeye gelen yabancı turistler ve onların Türkiye'de yaptığı harcamaların toplamını yansıttığını; ancak bu gelirlerin otel bazında nasıl dağıldığı ve hangi tesisin ne ölçüde pay aldığı konusunun ayrı bir değerlendirme alanı olduğunu vurguladı. Turizm gelirlerinin büyük ölçüde Antalya merkezli Akdeniz Bölgesi'nde deniz-kum-güneş eksenli turizm faaliyetlerinden ve bir o kadar da İstanbul merkezli Marmara Bölgesi'nden elde edildiğini söyleyen Bakan Yardımcısı, İstanbul'un bu noktada özel bir yere sahip olduğunu belirtti. “İstanbul gibi elimizde tarihi ve kültürel değerleriyle öne çıkan bir mega

şehir bulunuyor” diyerek İstanbul'un dünya turizmindeki konumuna dikkat çekti. Türkiye'nin turizm gelirlerinin yaklaşık %40'ının İstanbul ve Marmara Bölgesi'nden sağlandığını aktardı. Konaklama tesislerine ilişkin doluluk oranlarını değerlendirirken, nitelikli ve markalaşmış otellerin mali olarak gelişmeye devam ettiğini, bu segmentte büyük bir sorun yaşanmadığını dile getirdi. Ancak, Türkiye'nin içinde bulunduğu enflasyonist ekonomik ortamın, dönemsel olarak bazı doluluk ve gelir düşüşlerine neden olabildiğini belirtti.

“HEDEFLERİMİZ BÜYÜK”

Türk Loydu Başkanı Oral Erdoğan, Antalya'da yüksek hızlı tren gibi önemli turizm bölgeleri arasında seyahat şartlarının daha iyi hale getirmeye öncelik verilmesi; ayrıca turizmde hedefin 100 milyar değil, en az 120 milyar dolar olması gerektiğini belirtti. Alpaslan bu değerlendirmeyi şöyle yanıtladı: “Hedeflerimiz büyük; ulaştıkça daha da ileriye taşımak istiyoruz. Türkiye'nin güçlü imkanları var, fakat turizm sektörü dünya genelinde olağanüstü bir rekabet içinde. İlk dört ülke arasına girmemizle birlikte Türkiye'nin potansiyeli daha fazla dikkat çekmeye başladı. Bazı ülkelerin, doğrudan bütçelerle bizim pazarımızı kendi taraflarına çekmeye yönelik stratejiler geliştirdiğini görüyoruz, bu da bizim için göz ardı edilmemesi gereken bir risk.

Öte yandan, Orta Doğu ülkeleri de iddialı projelerle geliyor. Örneğin Suudi Arabistan, '2030 Turizm Vizyonu' kapsamında iki trilyon dolarlık yatırım planlıyor. Mısır'da da benzer şekilde, İskenderiye'de büyük çaplı turizm yatırımları başladı.

Mevsim kaymaları nedeniyle Türkiye'ye gelen turistlerin bir kısmı artık bu bölgelere yöneliyor; bu gibi dezavantajları da dikkate alarak çalışmamız gerekiyor. Ancak Türkiye, tarihi ve kültürel mirasıyla benzersiz bir avantaja sahip. Ülkemizin her köşesinde tarih fişkırıyor; bu kopyalanamaz değerler sayesinde arkeolojiden sanata kadar pek çok alanda ayrıcalıklı konumdayız. "Geleceğe Miras" projesi ve Kültür Yolu Festivalleri gibi etkinliklerle bu zenginliği dünya markasına dönüştürmeyi amaçlıyoruz. Risklerimiz var, evet. Ama istikrarımızı koruyup doğru stratejilerle ilerlersek, hem mevcut hedeflere hem de daha büyük hedeflere ulaşmamız gayet mümkün."

03 No'lu Gemi İnşa Yan Sanayi Meslek Komitesi Başkanı Orbay Şimşek ise "Geçtiğimiz günlerde sosyal medyada takip ettiğim bir kullanıcı, İstanbul'dan çıkış yapan büyük bir kruvaziyer şirketinin gemisine Galataport'tan Türk misafiri olarak katıldı. Birinci gününü burada geçirdi ve ardından yurt dışına çıktı. Paylaşımlarında özellikle şunu vurguladı: Galataport'ta Türk yolcuların gemiye katılımı sırasında GBT kontrolü yapıldığını, bu sebeple uzun kuyruklar oluştuğunu belirtti. Ardından Kuşadası'na varıldığında, asıl pasaport çıkış işlemi için Türk misafirlerin yeniden gemiden indirilip işlem yapılmasının, ciddi bir mağduriyete yol açtığını söyledi. Kullanıcıya göre bu süreç, kruvaziyer firmasının 2026 ve 2027 için planladığı İstanbul çıkışlı seferlerini askıya almasına neden olmuş. Bu duruma yorumunuz nedir?" diye sordu.

Alpaslan şöyle cevapladı: "Benim bildiğim kadarıyla Galataport'ta yüz tanıma sistemi kullanılıyor; öyle uzun kuyruklar oluşacak bir durum söz konusu değil, geçişler hızlıca yapılıyor. Bir yolcunun yurt dışına çıkışında pasaport işlemleri zaten prosedür gereği Kuşadası gibi limanlarda

tamamlanıyor; bu sadece Türkiye'ye özgü değil, birçok yerde benzer şekilde uygulanıyor. O yüzden sürecin çok zaman aldığını zannetmiyorum. GBT kontrolü meselesi bana biraz abartılı geldi.

Ama yine de iddiayı tüm detaylarıyla araştıracağız. Büyük kruvaziyer firması burada ciddi bir potansiyel gördüğü için sefer başlatmış, yalnızca bu olay nedeniyle planlarını iptal etmesi bana pek akla yatkin gelmiyor. Böyle yatırımlar kolayca rafa kaldırılmaz."

"FARKLI LİMANLARDAN GELEN TEKNELERE RUHSAT VERİLMESİ HAKSIZ REKABET YARATIYOR"

İMEAK DTO Meclis üyesi Sina Şen, yolcu motorlarının ruhsatlandırılmasına ilişkin uzun yıllardır süregelen sorunun, bakanlık desteğiyle çözüme kavuştuğu vurguladı ve İl Kültür Müdürlüğü tarafından şu ana kadar yedi yolcu motoruna ruhsat verildiğini; ancak gününbirlik turizm

Ayrıca Kabataş ve Eminönü gibi yoğun turistik alanlarda zaman zaman hanutçuluk olarak adlandırılan olumsuz faaliyetlerin yaşandığı, emniyet birimlerinin ve turizm polislerinin etkili çalışmasına rağmen, Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın bu konuya özel bir hassasiyet göstermesinin İstanbul'un güvenliği ve tanıtımı açısından olumlu etki sağlayacağını aktardı.

Alpaslan, yolcu motorlarının ruhsatlandırılması gibi meselelerde DTO ile çalışmaya devam edeceklerini söyleyerek "Hanutçuluk konusu hem İstanbul'da hem Trabzon gibi turizm bölgelerinde ciddi bir sorun haline geldi. Özellikle körfez ülkelerinden gelen turistlere karşı yaşanan olumsuzluklar nedeniyle Trabzon son iki yıldır kayıp yaşıyor. Bu da gösteriyor ki, turizmde insan faktörü kritik.

Misafiri istismar etmek yerine memnun ederek uğurlamak, bize daha fazla turist kazandıracak en güçlü tanıtım biçimi.



gemilerinin farklı limanlardan İstanbul'a gelerek İl Kültür Müdürlüğü'ne ruhsat başvurusu yapmalarının, Boğaz'da faaliyet gösteren mevcut tekneler açısından bağlama ve barınma alanlarında sıkışıklık yarattığını belirtti. Bu durumun haksız rekabet doğurduğu ve ilgili düzenlemede sayı sınırlamasına gidilmesi gerektiğini; tıpkı toplu taşımacılıkta uygulanmış sabit ruhsat politikası gibi, benzer bir prensibin Turizm Bakanlığı nezdinde değerlendirilmesi gerektiğini söyledi.

Bakanlık olarak yasal düzenlemeleri yaptık ama bu mücadeleyi sadece mevzuatla değil, topyekun bir farkındalıkla yürütmemiz lazım. Eğitim çalışmaları bu sürecin en önemli ayağı. İnsanımızı turizm konusunda bilinçlendirmek şart" dedi.

Yöneltilen tüm soruları cevapladıktan sonra Kültür ve Turizm Bakan Yardımcısı Nadir Alpaslan'a çini bir tablo armağan edildi. Ardından İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak toplantıyı kapattı.

FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

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

1 TEMMUZ DENİZCİLİK VE KABOTAJ BAYRAMI TÖRENİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 1 Temmuz Salı günü, Beşiktaş Barbaros Hayreddin Paşa Anıtı önünde düzenlenen Denizcilik ve Kabotaj Bayramı kutlama törenine iştirak etti.

4. TÜRKİYE DENİZCİLİK ZİRVESİ

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından Deniz Ticaret Odası'nın desteğiyle düzenlenen 4. Türkiye Denizcilik Zirvesi, 2 Temmuz Çarşamba günü, İstanbul Lütfi Kırdar Kongre ve Sergi Sarayı'nda yapıldı. Zirvenin açılışına Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, Bakan Yardımcıları Durmuş Ünüvar ve Osman Boyraz, Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Ercüment Tatlıoğlu, Kuzey Deniz Saha Komutanı Koramiral Mustafa Kaya, Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Mustafa Bankaoğlu, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak, Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Nafiz Arıca katıldı.

İTÜ REKTÖRÜ PROF. DR. HASAN MANDAL DTO'YU ZİYARET ETTİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 21 Temmuz Pazartesi günü, İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ) Rektörü Prof. Dr. Hasan Mandal'ı ağırladı. DTO Genel Merkezi'nde gerçekleşen ziyarete, İTÜ Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Özcan Arslan, İTÜ Elektrik-Elektronik Fakültesi Elektrik Mühendisliği Bölümü Öğretim Üyesi Prof. Dr. Lale Tükenmez Ergene ve Odamız Genel Sekreteri İsmet Salıhoğlu katıldı.

TAMER KIRAN ORDU ÜNİVERSİTESİ REKTÖRÜ PROF. DR. ORHAN BAŞ'I AĞIRLADI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 23 Temmuz Çarşamba günü, Ordu Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Orhan Baş'ı Altunizade'deki Çalışma Ofisi'nde ağırladı. Ziyarete, Ordu Üniversitesi Fatsa Deniz Bilimleri Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Özkan Uğurlu ve Dekan Yardımcısı Doç. Dr. Nihan Şenbursa katıldı.

TAMER KIRAN, ABD TÜRK İŞ KONFERANSI HEYETİNİ KABUL ETTİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 24 Temmuz Perşembe günü, ABD Türkiye İş Konferansı (ATBR) Heyetini kabul etti. DTO Genel Merkezi'nde gerçekleşen ziyarette Tamer Kıran, Heyet Başkanı Emekli Orgeneral James Jones, Heyet Üyeleri Direktör Rich Outzen ve Direktör Melikşah Göncüoğlu ile Türk denizcilik sektörünün ABD'deki iş birliği imkanlarını değerlendirdi.

İÜ DENİZ ULAŞTIRMA İŞLETME MÜHENDİSLİĞİ BÖLÜMÜ MEZUNİYET TÖRENİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 28 Temmuz Pazartesi günü, İstanbul Üniversitesi Cerrahpaşa Mühendislik Fakültesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü 2024-2025 Eğitim-Öğretim Yılı Mezuniyet Töreni'ne iştirak etti. Törene, Üniversitenin Rektör Yardımcısı Prof. Dr. Mehmet Bilgin, Mühendislik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. İsmail İnci, Bölüm Başkanı Prof. Dr. Gökhan Kara, Antalya Bölge Liman Başkanı Mustafa Ergüven,

denizcilik sektörü temsilcileri, öğretim üyeleri, öğrenciler ve aileleri katıldı. Kıran törende yaptığı konuşmada, mezun gençleri tebrik etti, hayatlarının yeni döneminde başarılar diledi.

TAMER KIRAN, ZİYARETLERİ KABUL ETTİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 28 Temmuz Pazartesi günü, DTO Genel Merkezi'nde ziyaretleri kabul etti. Kıran, ilk olarak Galatasaray Üniversitesi (GSÜ) Denizcilik Meslek Yüksekokulu (MYO) Müdürü Doç. Dr. Hasan Bora Usluer ve beraberindeki öğretim görevlilerini ağırladı.

İstanbul Sanayi Odası (İSO) Yönetim Kurulu Üyesi Hüseyin Çetin'in eşliğinde Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) İstanbul Genç Girişimciler Kurulu İcra Komitesi Başkanı Pelin Karadeniz Kış ve Komite Üyeleri Başkanımızı ziyaret etti.

TAMER KIRAN, ABD ANKARA BÜYÜKELÇİSİ THOMAS J. BARRACK İLE BİR ARAYA GELDİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, 29 Temmuz Salı günü Ankara'da, TOBB Başkanı Rifat Hisarcıkloğlu ile ABD'nin Ankara Büyükelçisi Thomas J. Barrack'ın bir araya geldiği görüşmeye katıldı.

Kıran, TOBB İkiz Kuleler 'de gerçekleştirilen, Türkiye-ABD iktisadi ve ticari ilişkilerinin konuşulduğu toplantıda, Başkan Trump'ın ABD gemi inşa sanayisini yeniden güçlendirme kararının ardından Türk Gemi İnşa Sanayisi ile iş birliği konuları hakkında fikir alışverişinde bulundu.





BASARAN shipyard



BASARAN IS THE CORPORATE SOLUTION PARTNER OF POLLUTED SEAS !



Ship Building

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



Ship Repairing

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



Marine Sub Industry

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



Oil Spill Response

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

Bağdat Cad. Yeni Türkü sokak No: 10/1 /Güzelyalı - Pendik / İstanbul

Tel: +90 216 987 07 17 / +90 533 460 38 66

www.mavideniz.com.tr / www.basarangemisi.com - info@mavideniz.com.tr / info@basarangemisi.com



#yönümüzsizsiniz
www.medkonlines.com



İKV GENEL KURUL TOPLANTISI YAPILDI

TOBB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran İktisadi Kalkınma Vakfı'nın 63. Genel Kurul Toplantısı'na katıldı.



Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 21 Temmuz Pazartesi günü, TOBB İstanbul Hizmet Binası'nda düzenlenen İktisadi Kalkınma Vakfı'nın (İKV) 63. Genel Kurul

Toplantısı'na katıldı. Divan Başkanlığını İstanbul Sanayi Odası (İSO) Yönetim Kurulu Başkanı Erdal Bahçıvan'ın yaptığı genel kurula, TOBB Başkan Yardımcısı ve İstanbul Ticaret Borsası Yönetim Kurulu Başkanı Ali Kopuz, İKV Yönetim Kurulu Başkanı Ayhan Zeytinoğlu ve yönetim

kurulu üyelerinin yanı sıra Dışişleri Bakan Yardımcısı ve AB Başkanı Büyükelçi Mehmet Kemal Bozay da video konferans aracılığıyla iştirak etti. Bozay bakanlık olarak AB ile ilişkiler konusunda yaptıkları çalışmalar ve süreçler hakkında bilgi vererek, iş insanlarının talep ve görüşlerini önemsediklerini, bu alanda birlikte çalışmaya devam edeceklerini söyledi.

İKV'nin Yönetim ve Denetim Kurulu asil ve yedek üyelerinin belirlenmesi için Ayhan Zeytinoğlu'nun sunduğu tek liste oy birliğiyle kabul edilirken, 2024 yılı Yönetim Kurulu Çalışma ve Mali Raporları ile Denetim Kurulu Raporları görüşüldü, Yönetim Kurulu ve Denetçilerin 2024 yılı faaliyetleri ibra edildi, 2025 yılı çalışma programı ve bütçe teklifi görüşülerek karara bağlandı.

TAMER KIRAN, ABD TÜRK İŞ KONFERANSI HEYETİNİ KABUL ETTİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 24 Temmuz'da ABD Türkiye İş Konferansı (ATBR) heyetini ağırladı.



Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 21 Temmuz Pazartesi günü, TOBB İstanbul Hizmet Binası'nda düzenlenen İktisadi

Kalkınma Vakfı'nın (İKV) 63. Genel Kurul Toplantısı'na katıldı. Divan Başkanlığını İstanbul Sanayi Odası (İSO) Yönetim Kurulu Başkanı Erdal Bahçıvan'ın yaptığı genel kurula, TOBB Başkan Yardımcısı ve İstanbul Ticaret Borsası Yönetim Kurulu Başkanı Ali Kopuz, İKV Yönetim Kurulu Başkanı Ayhan Zeytinoğlu ve yönetim kurulu üyelerinin yanı sıra Dışişleri Bakan Yardımcısı ve AB Başkanı Büyükelçi Mehmet Kemal Bozay da video konferans aracılığıyla iştirak etti.

Bozay bakanlık olarak AB ile ilişkiler konusunda yaptıkları çalışmalar

ve süreçler hakkında bilgi vererek, iş insanlarının talep ve görüşlerini önemsediklerini, bu alanda birlikte çalışmaya devam edeceklerini söyledi.

İKV'nin Yönetim ve Denetim Kurulu asil ve yedek üyelerinin belirlenmesi için Ayhan Zeytinoğlu'nun sunduğu tek liste oy birliğiyle kabul edilirken, 2024 yılı Yönetim Kurulu Çalışma ve Mali Raporları ile Denetim Kurulu Raporları görüşüldü, Yönetim Kurulu ve Denetçilerin 2024 yılı faaliyetleri ibra edildi, 2025 yılı çalışma programı ve bütçe teklifi görüşülerek karara bağlandı.

EN İYİLERİN TERCİHİ JOTUN BOYA



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

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

Jotun Yapıları Korur



Jotun
Yapıları
Korur
jotun.com.tr



İnşaat Boyaları



Deniz Boyaları



Endüstri Boyaları



Toz Boyalar

İTÜ REKTÖRÜ PROF. DR. HASAN MANDAL'DAN DTO ZİYARETİ

İstanbul Teknik Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Hasan Mandal, 21 Temmuz'da İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ı ziyaret etti.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 21 Temmuz Pazartesi günü, İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ) Rektörü Prof. Dr. Hasan Mandal'ı ağırladı.

DTO Genel Merkezi'nde gerçekleşen ziyarete, İTÜ Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Özcan Arslan, İTÜ Elektrik-Elektronik Fakültesi Elektrik Mühendisliği Bölümü Öğretim Üyesi Prof. Dr. Lale Tükenmez Ergene ve İMEAK DTO Genel Sekreteri İsmet Salihoğlu katıldı. Ziyaretin sonunda Prof. Dr. Mandal, Tamer Kıran'a üniversitenin simgesi arı maketi takdim etti.

TAMER KIRAN ORDU ÜNİVERSİTESİ REKTÖRÜNÜ AĞIRLADI

Ordu Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Orhan Baş, İMEAK DTO'nun Denizcilik Eğitim Merkezi'nin inşaatına verdiği destek nedeniyle teşekkür ziyaretinde bulundu.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 23 Temmuz Çarşamba günü, Ordu Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Orhan Baş'ı, Altunizade'deki Çalışma Ofisi'nde ağırladı. Ziyarete Ordu Üniversitesi Fatsa Deniz Bilimleri Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Özkan Uğurlu ve Dekan

Yardımcısı Doç. Dr. Nihan Şenbursa katıldı. Prof. Dr. Orhan Baş, İMEAK DTO tarafından yaptırılan Fatsa Deniz Bilimleri Fakültesi'ne bağlı "Denizcilik Eğitim Merkezi"nin inşaatına desteğinden dolayı Tamer Kıran'a teşekkür etti ve inşaatın tamamlanmasının ardından merkezin açılışına davet etti.



İMEAK Deniz Ticaret Odası ile Ordu Üniversitesi arasında üniversitenin Fatsa Deniz Bilimleri Fakültesi'ne bağlı "Denizcilik Eğitim Merkezi İnşaatına Yönelik Şartlı Bağışa" ilişkin protokol imzalanmış, inşa edilecek 1000 metrekare kapalı alana sahip merkezin isminin "İMEAK Deniz Ticaret Odası Denizcilik Eğitim Merkezi" olması kararlaştırılmıştı.

ABOUT US

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

OUR INNOVATION TO TRANSPARENCY

IMMEDIATE ACCESS TO CRITICAL INFORMATION

- **Current Budget Overview:** Quick view of your ongoing budget status.
- **Project Management:** Details of the personnel responsible for your vessel, including direct contact information.
- **Work Status Monitoring:** Real-time updates on the progress of each task.

BUDGET MANAGEMENT TOOLS

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

TIME MANAGEMENT FEATURES

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



OUR SERVICES

Ship Repair & Maintenance

Our facilities include a 217m x 32m floating dock and 75,000m² of land, enabling us to carry out extensive repairs in both afloat conditions and on the floating dock.

New Building

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

Conversion – Retrofit Works

With a 75,000m² facility, complete with crane coverage and a 5,000m² closed hangar, we specialize in all kinds of prefabrications required for ship conversion projects



TAMER KIRAN ZİYATETLERİ KABUL ETTİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 28 Temmuz Pazartesi günü DTO Genel Merkezi'nde ziyaretleri kabul etti.



DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, ilk olarak Karadeniz Teknik Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Bölümü bünyesinde yürütülen ve TÜBİTAK 3005 SOBAG programı kapsamında desteklenen "Uluslararası İlişkilerde Bir Dış Politika Aracı Olarak Araştırma ve Sondaj Gemileri: Osmanlı ve Cumhuriyet



Dönemi (1909-2023)" başlıklı, 223K002 kodlu proje çerçevesinde yürütülen saha çalışmaları kapsamında akademisyenleri ağırladı. Ziyarete, proje yürütücüsü Karadeniz Teknik Üniversitesi'nden Prof. Dr. Coşkun Topal'ın yanı sıra proje ekibi üyeleri KTÜ'den Prof. Dr. Hikmet Öksüz,

Gümüşhane Üniversitesi'nden Prof. Dr. Nafiz Maden ve Galatasaray Üniversitesi'nden Doç. Dr. Hasan Bora Usluer katıldı.

Kıran, ardından Galatasaray Üniversitesi Denizcilik Meslek Yüksekokulu Müdürü Doç. Dr. Hasan Bora Usluer ve beraberindeki öğretim görevlilerini ağırladı. İstanbul Sanayi Odası Yönetim Kurulu Üyesi Hüseyin Çetin'in eşliğinde Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği İstanbul Genç Girişimciler Kurulu İcra Komitesi Başkanı Pelin Karadeniz Kış ve TOBB İstanbul Genç Girişimciler Kurulu İcra Komitesi üyeleri de Tamer Kıran'ı ziyaret etti.

İÜ DENİZ ULAŞTIRMA İŞLETME MÜHENDİSLİĞİ BÖLÜMÜ MEZUNİYET TÖRENİ

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 28 Temmuz'da İstanbul Üniversitesi Cerrahpaşa Mühendislik Fakültesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü Mezuniyet Töreni'ne katıldı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 28 Temmuz Pazartesi günü, İstanbul Üniversitesi Cerrahpaşa Mühendislik Fakültesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü 2024-2025 Eğitim-Öğretim Yılı Mezuniyet Töreni'ne iştirak etti. Törene,



Üniversitenin Rektör Yardımcısı Prof. Dr. Mehmet Bilgin, Mühendislik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. İsmail İnci, Bölüm Başkanı Prof. Dr. Gökhan Kara, Antalya Bölge Liman Başkanı Mustafa Ergüven, denizcilik sektörü temsilcileri, öğretim üyeleri, öğrenciler ve aileleri katıldı. Kıran



törende yaptığı konuşmada, mezun gençleri tebrik etti, hayatlarının yeni döneminde başarılar diledi. Konuşmaların ardından, dereceye giren ve mezun olan tüm öğrencilere belgeleri takdim edildi. Tören, gençlerin kep atma seremonisiyle sona erdi.

reliable
partner!



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, sıyrıcılar, yıkama makineleri ve yüzer depolama tanklarını da kapsayan tüm ileri teknoloji altyapımızla ve uzman kadromuzla; **çevreyle, ülkemizi üç yandan kucaklayan denizlerimiz ile dostuz...**"

HİZMETLERİMİZ

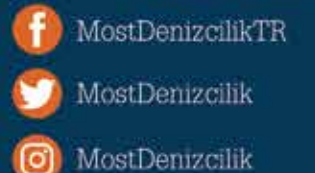
- Kıyı Tesisi Acil Müdahale Hizmeti
- Eğitim ve Tatbikatlar
- Acil Müdahale Operasyonları
- Risk Değerlendirme
- Dalgıçlık ve Su Altı Operasyonları
- Derin Deniz ve ROV Operasyonları
- IHA ile Havadan Görüntüleme ve Endüstriyel Kimyasal Madde Tespiti
- Depolama ve Tank Temizliği
- Pre-booming Hizmetleri

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



ALIAĞA LİMANLARI ZİRVEDEKİ YERİNİ KORUDU

İMEAK DTO Aliğa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek, İMEAK DTO Aliğa Şubesi'nin Temmuz Ayı Olağan Meclis Toplantısı'nda 2025 yılının ilk 6 ayına ilişkin liman verilerini değerlendirdi.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliğa Şubesi'nin Temmuz ayı olağan meclis toplantısı, Meclis Başkanı İsmail Önal'ın başkanlığında; Şube Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek, yönetim kurulu üyeleri ve meclis üyelerinin katılımıyla şube toplantı salonunda gerçekleştirildi. Toplantıya ayrıca, görev yeri değişikliği nedeniyle veda ziyaretinde bulunan Aliğa Sahil Güvenlik Komutanı Yüzbaşı Çağrı Gültekin ile yerine yeni atanan Aliğa Sahil Güvenlik Komutanı Üsteğmen Tugay Peker de katılım sağladı.

Toplantının gündeminde oda faaliyetleri, liman istatistikleri ve denizcilik sektörüne yönelik güncel gelişmeler yer aldı. Konuşmasının başında 15 Temmuz darbe girişimini anarak milli birlik ve beraberliğe vurgu yapan İMEAK DTO Aliğa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek, 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nın Aliğa başta olmak üzere tüm sorumluluk alanlarında bu yıl her zamankinden daha büyük bir coşku ve katılımı kutlandığının altını çizdi.

Oda üyelerini doğrudan ilgilendiren, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Nefes Kredisine hakkında da bilgi veren Şimşek, protokolün dokuz banka ile imzalandığını belirtti: "Başvurular başlamış olup, üyelerimiz odamızdan ücretsiz olarak temin edecekleri faaliyet belgesi ile anlaşmalı bankaların şubelerine başvurarak kredi imkânından yararlanabilecek."

"ALIAĞA, YÜK TRAFİĞİNDE LİDERLİĞİNİ GÜÇLENDİRİYOR"

Şimşek 2025 yılının ilk 6 ayına ilişkin liman verilerini değerlendirdi. Şimşek, Aliğa'nın net ton, yükleme ve boşaltma istatistiklerinde Türkiye genelinde liderliğini sürdürdüğünü aktardı: "2025 yılı Ocak-Haziran döneminde Aliğa limanlarında elleçlenen net ton miktarı 44 milyon 950 bin 921 ton olarak gerçekleşti. Geçen yılın aynı dönemine göre %1,77 oranında artış gösteren bu rakamlarla Aliğa, net tonda Türkiye'nin lider limanı olmayı sürdürdü. Aynı dönemde limanlarda gerçekleştirilen

yükleme net ton miktarı 18 milyon 111 bin 797 ton, boşaltma net ton ise 26 milyon 839 bin 124 ton olarak kaydedildi. Yüklemede %4, boşaltmada ise %0,4 oranında artış elde eden Aliğa, her iki kalemde de birinci sıradaki konumunu korumayı başardı.

2025 yılının ilk altı ayında toplam groston elleçleme miktarının 59 milyon 323 bin 410 ton olduğunu; geçen yılın aynı dönemine göre %2,30'luk bir düşüşe rağmen Aliğa'nın bu alanda Kocaeli'nin ardından ikinci sırada yer aldığını açıklayan Şimşek, gemi trafiğinde ise istikrarın dikkat çektiğini; Ocak-Haziran döneminde Aliğa Limanlarına 3 bin 75 gemi uğradığını ve bu sayının 2024 yılındaki 3 bin 74 uğrak sayısı ile aynı seviyede kaldığını kaydetti.

KONTEYNER TRAFİĞİNDE DENGELİ PERFORMANS

Şimşek sözlerine şöyle devam etti: "2025 yılı Ocak-Haziran döneminde Aliğa limanlarında TEU bazında 896 bin 786 konteyner elleçlendi. Bir önceki yılın aynı döneminde bu rakam 1 milyon 45 bin 284 TEU olarak kaydedilmişti. Küresel anlamda yaşanan krizler ve dönemsel etkilere bağlı olarak yaşanan dalgalanmalara rağmen, Aliğa konteyner trafiğinde Türkiye genelinde beşinci sıradaki yerini korumaktadır."

Toplantıda yaptığı değerlendirmede Şimşek, Aliğa'nın stratejik önemine dikkat çekerek şunları söyledi: "Veriler, Aliğa'nın yalnızca Ege Bölgesi için değil, Türkiye genelinde lojistik ve ticaret açısından ne denli kritik bir rol üstlendiğini gösteriyor. Hedefimiz sürdürülebilir büyümeyle bu gücü daha da ileriye taşımaktır."

(DTO Aliğa Şubesi)

Petrol Ofisi, PO/Marine ile denizlerdeki liderliğini sürdürüyor.

Yurt içi pazarda %49,8, transit segmentte %33 ve denizcilik sektöründe toplam %36,1 payla PO/Marine altıncı yılında da liderliğini sürdürüyor.

PO Marine



Petrol Ofisi

2024 EPDK denizcilik satışları verilerine göre 913.154 ton toplam satış hacmi ile pazar lideri.

KEMAL KUTLU: “TÜRK DENİZCİLİĞİ GELİŞİYOR, HEDEF İLK 10”

İMEAK Deniz Ticaret Odası İskenderun Şubesi Başkanı Kemal Kutlu, Kabotaj Bayramı'nın 99'uncu yıldönümü nedeniyle Türk denizciliğinin tarihsel gelişimi, mevcut durumu ve hedefleri hakkında önemli değerlendirmelerde bulundu.



1926'da yürürlüğe giren Kabotaj Kanunu ile birlikte Türkiye'nin denizlerdeki egemenliğini kazandığını, 1936 Montrö Sözleşmesi ile bu egemenliğin daha da güçlendiğini vurgulayan Kutlu, Atatürk'ün 1937 yılında denizciliği Türk milletinin bir ülküsü olması gerektiğini ve bu alanda kalkınmanın önemini işaret ettiğini hatırlattı.

Atatürk'ün aynı zamanda denizciliğin yalnızca bir ulaşım yöntemi değil, aynı zamanda iktisadi bir kalkınma modeli olduğunu da altını çizdiğini kaydeden Kutlu “Tersane yapımı, gemiler, limanlar, iskeleler, deniz sporları kulüpleri yaparak geliştirin demektir. Üç tarafı deniz olan bir ulusun sınırlarını halkın kudreti belirler’ demek, bu şu an gündemimizde olan mavi vatani tarif etmektedir” diye konuştu.

“DENİZCİLİĞİ STRATEJİK BİR ALAN OLARAK GÖRMELİYİZ”

Denizcilik altyapısının son yıllarda önemli oranda geliştiğini belirten Başkan Kutlu, 1923'te 65.000 DWT olan Türk sahipli gemi filosunun 53 milyon DWT'ye (deadweight ton) ulaştığını ve

dünya sıralamasında 11'inci basamağa yükseldiğini, amaçlarının, ilk 10'a girerek dünya deniz ticaretinden daha fazla pay almak olduğunu kaydetti. Bugün dünyada yıllık 12,5 milyar tonluk yük taşımacılığı gerçekleştiğini ve bunun yaklaşık 530 milyon tonunun Türkiye'de elleçlendiğini aktaran başkan Kutlu, bu yükün 120 milyon tonunun İskenderun Körfezi'nden geçtiğini söyledi.

İskenderun'un konteyner taşımacılığındaki payının hâlâ düşük olduğunu da vurgulayan Kutlu “Söz konusu yükler Türkiye'de 185 adede ulaşan liman ve iskelelerde elleçlenmektedir. Balıkçı barınaklarımızın sayısı 385'e ulaşmıştır. 84 adet yat bağlama yerimiz mevcut olurken, 29 bin tekne bağlama kapasitesine ulaşmıştır” dedi.

“TERSANE SAYIMIZ 85'E ULAŞTI”

Cumhuriyetin ilk yıllarında yalnızca Haliç Tersanesi ile denizcilik altyapısına sahip olan Türkiye'nin bugün 85 tersaneye ulaştığına vurgu yapan Başkan Kutlu, tersane siparişlerinde dünya sıralamasında ülkenin 11-12. sıralarda yer aldığını dile getirirken, gemi inşa pazarının %95'inin Çin, Güney Kore ve Japonya'ya ait olduğunu kaydetti. Büyük önderin denizlerin her alanında faaliyetlerin genişlediğine de dikkat çeken Kutlu, 148 yelken kulübü ile gençlerin denizcilikle erken yaşta tanıştığını ve bireysel tekne kullanımı, kaptanlık gibi alanlarda yetiştirildiğini belirterek, “Denizci Ülke, Denizci Millet” misyonuna katkıda bulunduğuna işaret etti. İskenderun Körfezi'nin sahip olduğu potansiyelin giderek daha iyi değerlendirildiğini belirten Kutlu,

bölgede 32 römorkör, 50'yi aşkın kılavuz kaptan ve çok sayıda dalgıç firması bulunduğunu, bu yapıların Türk firmaları tarafından işletildiğini, ayrıca İskenderun ve Ceyhan Liman Başkanlıklarından yılda 5.400 gemi trafiği gerçekleştiğini; İskenderun'da 22, Ceyhan'da 7 adet liman ve iskele, 1 adet tersane, 6 adet balıkçı barınağı bulunduğunu aktardı.

KÜRESEL GELİŞMELERİN ETKİSİ

Küresel ticaret hatlarındaki değişimlere de değinen Kutlu, Panama Kanalı'ndaki kuraklık ve Süveyş Kanalı'ndaki güvenlik risklerinin dünya deniz ticaretine olumsuz yansıdığına değinerek “Süveyş Kanalı'nın alternatifinin olmaması, Çin-Avrupa seferlerinde 1 haftalık gecikmelere neden oluyor. Çin-İskenderun seferleri de 20-28 gün arası etkileniyor. Meksika, Atlantik ve Pasifik kıyısına liman planlayıp iki limanı kara ve demiryolu ile birleştirip, Panama kanalına alternatif çözüm üretmeye çalışmaktadır. Denizcilik sektörü gemi, liman, römorkör, tersaneleriyle 2050 yılına kadar yeşil dönüşüme geçmesi gerekmektedir. Bu sektör üzerinde önemli bir finans baskısı getirmektedir. Ayrıca Çin'in dünya deniz ticaretindeki artan etkisini de değerlendirirsek; Çin'in büyük limanlara yaptığı yatırımlar ve tersane kapasitesi dünya rekabetinde belirleyici hale geldi” şeklinde konuştu. Askeri açıdan da denizciliğin stratejik önemine değinen Kutlu, Çin'in yılda 6 uçak gemisi üretebildiğini, buna karşın ABD'nin ancak 6 yılda bir gemi üretebildiğini, bu durumun, askeri alanda da denizcilik üzerinden bir rekabet zemini yarattığını ifade etti.

(DTO İskenderun Şubesi)



Support Transition to Zero-Emission

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

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



www.classnk.com

DTO KOCAELİ ŞUBESİ MECLİSİ'NDE GÜNCEL GELİŞMELER DEĞERLENDİRİLDİ

İMEAK DTO Kocaeli Şubesi'nin Temmuz ayı Olağan Meclis Toplantısı'nda konuşan Doğu Marmara Gümrük ve Dış Ticaret Müdürü Fatih Yalçinkaya, limanlarda giriş-çıkış işlemlerini hızlandırmak amacıyla pilot bir uygulama yapılacağını açıkladı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi'nin Temmuz ayı 34. Olağan Meclis Toplantısı, Meclis Başkanı Vefa İbrahim Aracı yönetiminde şube meclis salonunda gerçekleştirildi. Temmuz ayı meclis toplantısının gündem başlığı, 'Denizcilik Sektöründe Yapay Zeka Uygulamaları' oldu. Toplantıya Doğu Marmara Gümrük ve Dış Ticaret Müdürü Fatih Yalçinkaya, Kocaeli Üniversitesi (KOÜ) Denizcilik Fakültesi Dekan Prof. Dr. Nalan Tekin, KOÜ Mühendislik Fakültesi Jeofizik Mühendisliği'nden Prof. Dr. Ergin Ulutaş, KOÜ Mühendislik Fakültesi Çevre Mühendisliği'nden Prof. Dr. Aykan Karademir, Gebze Teknik Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Kimya Mühendisliği Öğretim Üyesi Doç. Dr. Özgün Yücel, GEMİMO Muhasep Yönetim Kurulu Üyesi Dr. Başmühendis Murat Akpınar, Doğu Marmara Gümrük Müşavirleri Derneği Başkanı Sadi Vatan, Özel Denizcilik Kurslar Derneği (ÖZKENKURDER) Başkanı Ramazan Ulaş, eğitimciler, STK temsilcileri ve denizcilik paydaşları iştirak etti.

DOĞUSEL: "KANDIRA SAHİLLERİNDE GELİŞEN TURİZM BİZLERE GURUR VERİYOR"

Meclisin açılış konuşmasını yapan İMEAK DTO Kocaeli Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Vedat Doğusel, "Özellikle son yıllarda turizm alanında önemli adımlar atan ilimiz Kocaeli'nin turizmde geldiği nokta bizlere gurur vermektedir" dedi ve şunları söyledi: "Kış turizminin Marmara Bölgesi'ndeki en önemli noktalarından

biri olan Kocaeli, son yıllarda deniz turizm ile de öne çıkmaktadır. Özellikle Kandıra plajları bölgeye ulaşımın da kolaylaşmasıyla birlikte bir çekim merkezi haline gelmiştir. Kuşkusuz ki bir bölgenin çekim merkezi haline gelmesi ortaya yeni yeni talepler çıkarmaktadır. Söz konusu Kandıra olduğunda konaklama alanında halkımızın beklentilerinin olduğunu görmemiz gerek. Bu nedenle daha çok turist için nitelikli mekanlara, güçlü tanıtımlara ihtiyaç var".

Kısa bir süre önce KOBİ'lerin finansmana erişimini kolaylaştırmak amacıyla Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) öncülüğünde başlatılan 'Nefes Kredisi' hakkında da konuşan Başkan Doğusel, "Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği tarafından hayata geçirilen Nefes Kredisine ilginin büyük olduğunu görüyoruz. 1 milyon lira ile 2,5 milyon lira aralığında, 6 ay ana para ve faiz ödemesiz, azami 36 ay vadeli, iş insanlarımıza can suyu olacak bu krediler nedeniyle Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Yönetim Kurulu Başkanımız M. Rifat Hisarcıkloğlu ile TOBB Başkan Yardımcımız ve İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanımız Tamer Kıran'a teşekkür ederiz" dedi. Kocaeli Liman istatistikleri ile ilgili bilgiler veren Doğusel, "Doğu Marmara Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürlüğü verilerine göre, bu yılın ilk altı ayında ihracatın 21 milyar 566 milyon dolar olurken ithalatın 39 milyar 479 milyon dolara ulaştığını; ilk altı ayda en çok ihracat yapan gümrük kapısının 9 milyar 795 milyon dolar ile Derince olurken, Derince'yi takip eden İzmit'te 5 milyar 414 milyon dolarlık ihracat gerçekleştiğini; ithalatı ise Derince ve Dilovası gümrük kapılarının zirvede yer aldığını açıkladı: "Derince Gümrük Müdürlüğü'nde 17 milyar 437 milyon dolarlık ithalat gerçekleşirken, Dilovası Gümrük Müdürlüğü'nde ise



11 milyar 778 milyon dolarlık ithalat gerçekleşti. İlk altı ayda Doğu Marmara Gümrük ve Dış Ticaret Müdürlüğü'nün tahsil ettiği vergi ise 284 milyar 986 milyon lira. 2025 yılı haziran ayında bir önceki aya göre ihracatta yüzde 10'luk bir düşüş, ithalatı ise belirgin bir değişim yaşanmamıştır" dedi.

YALÇINKAYA: "SORUN ÇÖZMEK İÇİN BİZ BURADAYIZ"

Daha sonrasında kürsüye gelen Doğu Marmara Gümrük ve Dış Ticaret Müdürü Fatih Yalçinkaya, sorun çözme odaklı olduklarını belirterek DTO Kocaeli Şubesi ile de bu hususta oldukça başarılı adımlar attıklarını ifade etti. Kocaeli limanlarına dair önemli bir müjde de veren Yalçinkaya, "Limanlarımızdaki giriş-çıkış işlemlerini hızlandırması yolunda pilot bir uygulamaya geçiyoruz. Mersin Limanı'nda yapılan giriş-çıkışlarla alakalı hızlandırma anlamında pilot uygulamayı en kısa sürede kentimize getireceğiz.

Ayrıca girişimlerimiz neticesinde; Kocaeli Üniversitesi Rektörlüğü ve bakanlığımız arasında, 'İhracat Akademisi' şehrimizde kurulacak. Türkiye'de İstanbul Marmara Üniversitesi'nden sonra ikinci olacak. Herhangi bir aksilik olmazsa protokol Eylül ayında imzalanacak. Bu da bölgemize şahsımızın kazandırmış olduğu bir girişimdir" şeklinde konuştu.

(DTO Kocaeli Şubesi)

ADVANCED SOLUTIONS

— *FOR YOUR* —

EVOLVING FLEET



Discover more sustainability services
at www.eagle.org/advancedsolutions



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 / İstanbul / TURKEY
T +90 216 395 87 80 F +90 216 395 04 60
W www.onursan.net E onursan@onursan.net



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 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

30 AĞUSTOS ZAFER BAYRAMI: BİR ULUSUN DİRENİŞİNDEN DOĞAN ZAFER

Tarihte bazı anlar vardır ki, sadece bir savaşın değil, bir varoluş mücadelesinin sembolüne dönüşür. 30 Ağustos, Türk milletinin bağımsızlığa uzanan yolculuğunda dönüm noktasıdır.



Her milletin tarihinde dönüm noktaları vardır; kimliğin, varoluşun ve direnişin simgesine dönüşen günler... 30 Ağustos, Türk milletinin bağımsızlık

uğruna gösterdiği büyük cesaretin, kararlılığın ve birlik ruhunun ete kemiğe büründüğü o günlerden biridir. 1922 yılında, Gazi Mustafa Kemal



Atatürk'ün önderliğinde gerçekleşen Büyük Taarruz'un nihai evresi olan Başkomutanlık Meydan Muharebesi, sadece askeri bir zafer değil; bir halkın kaderine sahip çıkma iradesiydi. İşgal altındaki topraklar, Anadolu'nun sesiyle yeniden uyanırken; bu zafer, Türkiye Cumhuriyeti'nin temellerini sağlamlaştırdı.

Bugün, Zafer Bayramı'nı kutlarken sadece geçmişe değil, geleceğe de bakıyoruz. Çünkü 30 Ağustos, hatırlamamız gereken bir tarih olduğu kadar, içimizde yaşatmamız gereken bir ruhtur. Özgürlüğü savunmak, adaleti gözetmek ve eşitliği korumak... Tüm bunlar, o gün kazanılan zaferin çağımıza bıraktığı mirastır.

BİR MİLLETİN UYANIŞI

1920'lerin başlarında Anadolu, emperyalist işgallerle parçalanmış, halk yorgun ama umut doluydu. Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin kurulmasıyla milli mücadele başlamış; Sakarya Meydan Muharebesi (1921) ile savunmadan taarruza geçilmesinin zamanı geldiği anlaşılmıştı.

Bu hazırlık, Büyük Taarruz ile vücut buldu. 26 Ağustos 1922 sabahı Afyon Kocatepe'den verilen emirle Türk ordusu, neredeyse bir yıldır süren planlamanın ardından taarruza geçti. Bu, sıradan bir askeri operasyon değildi; Anadolu'nun, milletin, geleceğin kurtuluş hamlesiydi.

BAŞKOMUTANLIK MEYDAN MUHAREBESİ VE 30 AĞUSTOS

Asıl kırılma noktası 30 Ağustos günü yaşandı. Gazi Mustafa Kemal



Atatürk, İsmet Paşa ve Fevzi Paşa'nın önderliğindeki Türk ordusu, Dumlupınar'da düşmana kesin darbeyi vurdu.

Bu savaş, sadece Yunan ordusunun mağlubiyeti değil; Anadolu'da bir milletin özgürlük iradesinin haykırışıydı.

Atatürk'ün zafer sonrası söylediği şu söz, günün anlamını özetler: "Ordular! İlk hedefiniz Akdeniz'dir. İleri!" Bu emirle birlikte, Türk ordusu hızla batıya ilerledi. 9 Eylül'de İzmir'in kurtuluşuyla işgal tamamen sona erdi. Bir millet, zincirlerini kırmış, iradesine sahip çıkmıştı.

Türk ordusu 1 Eylül'de başladığı takip harekâtı neticesinde 9 Eylül 1922'de İzmir, 11 Eylül'de Bursa ve 18 Eylül'de de Batı Anadolu düşman işgalinden kurtarıldı. 11 Ekim 1922'de imzalanan Mudanya Ateşkes Anlaşması ile Doğu Trakya, silahlı çatışma olmadan Yunan askerinden arındırıldı. 24 Temmuz 1923'te imzalanan Lozan Barış Antlaşması ile Türkiye bağımsızlığını tüm dünyaya kabul ettirdi.

Mustafa Kemal Paşa, iki yıl sonra, 30 Ağustos 1924'te Başkomutan Meydan Muharebesi'ni kumanda ettiği Zafertepe'de Büyük Zafer'in önemini şu sözlerle vurguluyacaktı: "Hiç şüphe

etmemelidir ki yeni Türk devletinin, genç Türkiye Cumhuriyeti'nin temelleri burada atıldı. Ebedî hayatı burada taçlandırıldı. Bu sahada akan Türk kanları, bu semada uçuşan şehit ruhları, devlet ve cumhuriyetimizin ebedî muhafızlarıdır."

İlk kez 1924'te "Başkomandan Zaferi" adıyla kutlanan 30 Ağustos, 1926'dan itibaren Zafer Bayramı olarak kutlanıyor. 1 Nisan 1926'da kabul edilen Zafer Bayramı Kanunu'nda 30 Ağustos Başkomandan Muharebesi gününün Cumhuriyet ordu ve donanmasının Zafer Bayramı olduğu, her yıl dönümünde bu bayram gününün kara, deniz ve hava kuvvetleri tarafından kutlanacağı belirtilir.

ZAFERİN ARDINDAKİ RUH

30 Ağustos, bir tarihten çok daha fazlasıdır. Onurlu bir halkın kararlılığı, fedakarlığı ve inancı bu zaferi mümkün kıldı. Bugün bu günü kutlamak, sadece geçmişte yad etmek değil; o ruhu içimizde yaşatmaktır.

Özgürlük, eşitlik, bağımsızlık... Bunlar sadece kelimeler değil, 30 Ağustos'un bize bıraktığı emanettir. Her yıl bu bayramda gökyüzüne bakarken o günkü mücadeleyi hatırlarız—ve içimizde yeniden o sesi duyarız: "Vatan bir bütündür, parçalanamaz."

30 Ağustos Zafer Bayramı'nı coşkuyla kutlarken Mustafa Kemal Atatürk ve milli mücadele kahramanlarımızı saygı, minnet ve rahmetle anıyoruz.



TÜRKİYE 2025 YILINDA KRUVAZİYER TURİZMDE HIZLI BİR YÜKSELİŞ GÖSTERİYOR

Kruvaziyer turizm Türkiye ekonomisine sağladığı döviz girdisi, istihdam ve bölgesel kalkınma etkisiyle dikkat çekici bir performans sergiliyor. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı verilerine göre, Ocak–Haziran döneminde Türkiye limanlarına uğrayan kruvaziyer gemi sayısı geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 18,07 artış gösterdi. Haziran sonu itibarıyla 227 Kuşadası, 96 İstanbul olmak üzere toplam 490 kruvaziyer gemisi limanlarımıza geldi, toplam getirdiği yolcu sayısı ise 732 bin 302. 2024 yılının aynı döneminde gelen gemi sayısı 415, yolcu sayısı ise 574 bin 509'du. Kruvaziyer turizmin döviz girdisi ve istihdam bakımından da ülkemize büyük katkısı bulunuyor.

Kruvaziyer turizmin 2025 yılında ülkemize nasıl katkı sağlayacağını, bu katkıyı daha da arttırmak için neler yapılması gerektiğini sektörün önemli isimlerine sorduk.





ÖZGÜ ALNITEMİZ

CELESTYAL TÜRKİYE DİREKTÖRÜ/
KARAVAN TURİZM CRUISE DİREKTÖRÜ

ÖZGÜ ALNITEMİZ: TÜRKİYE'Yİ ANA LİMAN OLARAK KONUMLAYAN OYUNCULAR VAR

Yıllardır Türkiye pazarına inanan ve düzenli olarak gelmeyi sürdüren Celestyal bazında bakarsak; bu sezonda limanlarımıza toplam 100 aralıksız sefer düzenliyoruz. Haftanın üç günü Kuşadası'nda bir Celestyal gemisi görebilirsiniz. Celestyal olarak Amerikalı ve Avrupalı olmak üzere 140 ulustan dünya yolcusu Kuşadası'nı Efes'i görmek için gemilerimizle yolculuk ediyor. Kruvaziyer büyüyen bir pazar olduğu için Celestyal de büyüme stratejisini geliştirdi. Bu hedefle finansman modelini yenileyerek yatırımlarına hız vereceğini duyurdu. Filosunu tümüyle yenileyerek renovasyondan geçiren Celestyal dünya kruvaziyer hatlarının ve kültürünün sürdürülebilirliği için sorumluluk alarak yoluna devam ediyor.

Türkiye 7 denizin göbeğinde, kruvaziyer turizmi için önemli bir hub. En gözde destinasyonlardan biri olan Akdeniz çanağının ortasında dev gemiler için vazgeçilmez bir destinasyondayız. Galataport limanı ve yeni havalimanı ile İstanbul dünyadan birçok kruvaziyer turistini ülkemize çekiyor. Dolayısıyla sadece Türk yolcuları için değil Balkanlar'dan Asya'ya uzanan bölgede de cruise yolcuları uluslararası gemilere bizim limanlarımızdan biniyor. Gemi sayıları daha da artacak, gemi kapasiteleri büyüyor. Gelen gemilere limanlarımızdan biniş yapan yolcu sayısı da artıyor. Biz limanlarımızdan ne kadar çok yolcu

bindirirsek gelen gemi sayısı da buna paralel artmaya devam edecektir.

Galataport'ta hemen her gün bir gemi görmek, bazı günler 3-4 gemiyi aynı anda görmek mümkün. Gelen gemilerin daha büyük kapasiteli gemiler olduğunu da belirtelim. Uluslararası kruvaziyer devleri için Türkiye'nin olmadığı bir program düşünmek artık neredeyse mümkün değil. Bu yıl içinde limanlarımıza toplam 1800'ün üzerinde geminin gelmesini bekliyoruz. Gelen yolcu sayısının ise 2 milyonun üzerine çıkmasını öngörüyoruz. Pazara giren yeni oyuncular var. Türkiye'yi ana liman olarak konumlayan oyuncular var. Bölgedeki jeopolitik gelişmeler elbette cruise yolcusunu da etkiliyor. Türkiye'nin bu ülkelerle komşuluğu nedeniyle bu yaşananların limanlarımıza çok yakın olduğunu düşünenler olabiliyor. Bizler Türkiye'nin aslında çok uzak olduğunu ve hiçbir sıkıntı olmadığını anlatmakta zorlanıyoruz. Özetle kruvaziyer şirketleri istikrar ve güven arıyor, bunu gördükçe de limanlarımıza gelmeyi sürdürüyorlar.

Duraksamaların yaşandığı pandemi sonrası 2022'de toparlanan, 2023'le birlikte yeniden parlamaya başlayan sektörümüz bu yıl tam yol ileri gidiyor. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı verilerine göre ilk 6 ayda alınan sonuçlar bu sıçrayışın göstergesi. (Haziran sonu itibarıyla 227 Kuşadası, 96 İstanbul olmak üzere toplam 490 kruvaziyer gemisi limanlarımıza geldi, toplam getirdiği yolcu sayısı ise 732 bin 302. 2024 yılının aynı döneminde gelen gemi sayısı 415, yolcu sayısı ise 574 bin 509'du. (2024 yıl sonu gelen toplam kruvaziyer gemi sayısı: 1195, toplam cruise yolcu sayısı: 1.889.426)

Dünyanın en önemli metropollerinden biri olan İstanbul hava ile denizin buluştuğu eşsiz bir yer. Dolayısıyla kruvaziyer için sadece liman altyapısı yetmiyor. İstanbul şu anda genellikle gemi şirketlerinin durağı halinde... Ancak İstanbul'u daha çok gemi şirketi için ana liman haline getirmek gerekiyor. Bunun için seyahat acenteleri, limanlar, tur operatörleri, havayolları, devlet tarafı olarak daha çok birlikte yürütülecek politikalar geliştirilmesi gerekiyor. Bu yolcuları buraya taşımak önemli... İstanbul Havalimanı

bu noktada çok önemli bir ihtiyaç karşılıyor, şehri bir hub haline getirdik evet. Kruvaziyerin katkısını düşünürken sadece gelen yolcu olarak bakmamak lazım. Bir gemi şirketinin bıraktığı para sadece limanlarda gezdiğiyle sınırlı değil. Bir cruise yolcusunun bir destinasyona uğradıktan sonra tekrar geri gelme oranı yüzde 60. Daha uzun kalmak için ailesiyle tatile geliyor, daha büyük gruplarla geliyor. Bu yolculara tekrar ulaşip bir remarketing yapılmasının faydalı olacağını düşünüyorum. Cruise ile gezenlerin yüzde 40'ının Amerikalı olduğunu düşünürsek, özellikle bu pazara yönelik çalışmaları artırmak gerek. 2030'da Amerika ve Asya pazarından yolcu çekmek gibi bir çaba sarf etmemiz gerekiyor.

Celestyal orta ölçekli büyüklüğe sahip tamamen yenilenmiş 2 gemiye sahip. Mart-Ekim arası Yunan Adaları, Türkiye ve Adriyatik programlarını yapan gemilerimiz kış döneminde sıcak denizlere iniyor ve Dubai, Katar, Abu Dabi gibi Arap Körfezi'nde turlarını gerçekleştiriyor.

Bütün dünyada gezen cruise yolcularının yüzde 40'ı 40 yaş altında. Yaş ortalaması ise 46. Ben özellikle gençlere seslenmek istiyorum. Kruvaziyer şirketleri artık geleceği gençlerde görüyor. Kruvaziyer seyahati üst yaş grubuna hitap eden bir ürün değil, bu yanlış algı artık yıkılıyor. Kruvaziyer seyahati doğayı, tarihi, kültürü, gastronomiyi, eğlenceyi, macerayı hepsini bir arada bulabilirsiniz. Üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizden, yaşadıkları şehirden veya erişilebilir bir limandan bu gemilere binip dünyayı gezebilirler. Bu çok büyük bir avantaj, artı uçak masrafına gerek kalmadan yurtdışına gitmek mümkün. Cruise seyahati, diğer pek çok tatile göre çok daha avantajlı, konforlu ve uluslararası standartta bir seyahat sunar, çok daha ekonomik ve erişilebilir fiyatlarla tek bir seyahatte birden çok yeri gezip görmenin tek yolu cruise seyahatidir.

MURAT ÇİÇEKÇİSOY: GÜVENLİK TEMİNATI SAĞLAYAN BİR ÜLKE İMAJI İNŞA EDİLMELİDİR

Acentesi olduğumuz Costa Cruises, 2025 yılı itibarıyla Türkiye pazarında özellikle Costa Fortuna Gemisi ile düzenli ve yüksek frekanslı seferler



MURAT ÇİÇEKÇİSOY

ISS TÜRKİYE DENİZ HİZMETLERİ
MÜDÜRÜ

gerçekleştirmekte olup, Doğu Akdeniz operasyonlarını Pire ve İstanbul merkezli olarak konumlandırmıştır. İstanbul çıkışlı haftalık 7 gecelik Doğu Akdeniz turlarına yoğun biçimde yer vermiştir. 2025 yılı içerisinde Costa Fortuna'nın toplamda 15 Haziran İstanbul seferi ile 21 Eylül seferine kadar 15 kez sefer yapması planlanmaktadır. Şu ana kadar İstanbul'a 7 sefer gerçekleştirmiştir. Bu sayılar, Costa Cruises'un Türkiye limanlarına olan güvenini ve stratejik bağlılığını yansıtmaktadır. 15 haftalık aralıksız bir operasyon planlaması, İstanbul'un hem kısmi turnaround liman olarak kullanıldığını hem de istikrarlı yolcu talebi olduğunu göstermektedir. Costa Fortuna gemisi İstanbul'a her haftalık uğrağında 700 - 800 civarı yolcu indirip bindirmektedir.

2024 yılında Türkiye kruvaziyer turizmde kayda değer bir artış yaşanmıştır. Bu başarının temelinde stratejik liman yatırımları, jeopolitik gelişmelerin rota değişikliklerini tetiklemesi, pandemi sonrası güçlü toparlanma, uluslararası iş birliği ve etkin teşvik politikaları yer almaktadır. Tüm bu faktörlerin sinerjisi, Türkiye'yi Akdeniz havzasında öne çıkan ve büyüyen bir kruvaziyer destinasyonu haline getirmiştir. Gemi sayısında yaklaşık %19,4 artış; yolcu sayısında %51,6 artış ile 1,5 milyon yolcuya ulaşıldı. 2023 yılında 1.167 gemi gelirken, gelen yolcu sayısı 1.517.933 olarak kaydedildi. (Kaynak: Anadolu Ajansı) Yıllık bazda %23

büyüme gösterildi; Türkiye limanları bu sayede yaklaşık 2 milyon yolcu ağırladı, Akdeniz ülkeleri arasında en hızlı artış gösteren ülke oldu. (Kaynak: turizmdays.com)

Bölgemizde yaşanan savaşlar, siyasi krizler ve jeopolitik gerginlikler ise kruvaziyer turizmini doğrudan ve dolaylı olarak önemli ölçüde etkilemektedir. Kruvaziyer firmaları için yolcu güvenliği en öncelikli konudur. Dolayısıyla, bölgede yaşanan savaşlar (örneğin Orta Doğu'daki çatışmalar, İsrail-Gazze gerilimi, Ukrayna-Rusya savaşı gibi) kruvaziyer rotalarının yeniden planlanmasına ve Türkiye'nin de içinde bulunduğu Doğu Akdeniz hattının geçici olarak devre dışı bırakılmasına neden olabilmektedir. Bölgesel krizlerin etkisiyle kruvaziyer şirketleri, riskli görülen limanları rotalarından çıkarabilmekte ya da alternatif güzergâhlara yönelebilmektedir.

Bu durum, Türkiye limanlarının yolcu ve gemi sayılarında ani düşüşler yaşamasına yol açabilmektedir. Kriz bölgelerine yakın operasyonlarda sigorta ve güvenlik maliyetleri artmakta, bazı kruvaziyer şirketleri operasyonel riskleri minimize etmek adına bu bölgelere yönelmeyi tercih etmemektedir. Yolcu ve gemi sayısındaki dalgalanmaların en aza indirgenmesi için güvenlik teminatı sağlayan bir ülke imajı inşa edilmelidir.

Türkiye, kruvaziyer turizmde stratejik konumu, tarihi ve kültürel zenginlikleri ile önemli bir potansiyele sahip olup, Akdeniz kruvaziyer pazarında öne çıkan ülkeler arasında yer almaktadır. Özellikle İstanbul, Kuşadası, Bodrum ve Antalya gibi limanlar hem transit hem de turn-around (başlangıç/bitiş) operasyonları açısından tercih edilmektedir. Pandemi sırasında tamamen duran sektörün 2023 ve 2024 yıllarında gemi sefer sayılarında ve yolcu girişlerinde ciddi bir artış gözlemlenmiş, Türkiye Doğu Akdeniz rotasında tekrar güçlü bir destinasyon haline gelmiştir. Galataport İstanbul gibi modern liman altyapılarıyla, Türkiye kruvaziyer firmaları ve global operatörler tarafından daha sık tercih edilmekte ve uluslararası yolcu trafiğinde rekabet gücünü artırmaktadır. Ancak genel olarak değerlendirildiğinde, Türkiye hâlâ kruvaziyer turizm pastasında

hak ettiği payı tam olarak alamamış olup, potansiyeline kıyasla gelişmeye açık bir konumdadır. Bu nedenle liman altyapısının güçlendirilmesi, örneğin; Kuşadası, Bodrum, Marmaris, Antalya gibi ana kruvaziyer limanlarının modernizasyonu ve yanaşma kapasitesi artırılabilir. Sürdürülebilir büyüme için liman altyapılarının güçlendirilmesi, tanıtım faaliyetlerinin artırılması ve bölgesel güvenlik algısının iyileştirilmesi önem arz etmektedir. Uluslararası tanıtım ve pazarlama faaliyetleri düzenlenmeli, vergi indirimi ve teşvik politikaları hazırlanmalıdır.

Öncelikle güçlü yönlerimizi sıralayalım: Stratejik coğrafi konumu ile Türkiye, Akdeniz, Ege ve Karadeniz'i birbirine bağlayan kilit bir noktada yer alarak; Batı ve Doğu Akdeniz rotaları için ideal geçiş ve durak noktasıdır. Zengin kültürel ve tarihi mirasa sahibiz. Örneğin İstanbul tarihi yarım ada Kuşadası Efes Antik kent yolcuların özellikle görmek istedikleri rotalar arasındadır. Modern liman altyapısı ve uygun maliyetli liman hizmetleri de önemli özellikler. Türk misafirperverliği, turizm sektöründeki deneyimimiz ve yüksek hizmet kalitesi, kruvaziyer yolcuları nezdinde memnuniyeti artırmaktadır.

Zayıf yönlerimizden bahsedecek olduğumuzda; Türkiye kruvaziyer turizmde sahip olduğu potansiyeli yurt dışı pazarlarda yeterince güçlü tanıtamamaktadır. Zaman zaman yaşanan bölgesel istikrarsızlıklar ve güvenlik endişeleri, global kruvaziyer firmalarının Türkiye'yi rotalarından çıkarma kararlarını etkileyebilmektedir. İstanbul dışındaki limanlarda uçuş bağlantıları, gümrük süreçleri ve lojistik altyapı turn-around operasyonlar için yetersiz kalabilmektedir. Bazı destinasyonlarda sunulan turların içerik ve operasyon kalitesi düşük; yolcu harcamalarını ve memnuniyetini artıracak yeni tur konseptlerine ihtiyaç vardır.

TOLGA TUNCAY: GALATAPORT'U ANA LİMAN OLARAK KULLANAN YOLCU SAYISI 2.5 KAT ARTTI

2025, Galataport İstanbul'un kruvaziyer turizmdeki ana liman konumunu pekiştirdiği bir yıl oldu. 2024'e nazaran %37 oranında artışla 225 gemi seferi



TOLGA TUNCAY
GALATAPORT LİMAN İŞLETME
DİREKTÖRÜ

gerçekleştirmeyi, %46'lık bir büyüme neticesinde 585.000 yolcu sayısına ulaşmayı öngörüyoruz. En dikkat çekici gelişmelerden biri de Galataport'u ana liman olarak kullanan yolcu sayısındaki yaklaşık 2.5 kata varan artış oldu. 2024'te ana liman konumunda 96.000 yolcu ağırlamışken, 2025'in sonuna kadar bu sayının %134'lük bir yükselişe 225.000'e ulaşmasını bekliyoruz. Kruvaziyer yolculuklarında ana liman olarak İstanbul'un tercih edilme oranındaki pozitif ivmeyi net bir şekilde görebiliyoruz.

Bölgemizdeki jeopolitik gelişmelerin etkileri karmaşık bir tablo ortaya koysa da, İstanbul açısından bazı avantajlar sağlandığını söyleyebiliriz. Özellikle Doğu Akdeniz'deki gelişmeler nedeniyle bazı kruvaziyer firmalarının İsrail'in Hayfa Limanı yerine İstanbul'u rotalarına dahil etmesi Galataport'un tercih edilmesine yol açtı. Ancak diğer yandan, Karadeniz'deki limanların yaklaşık üç yıldır faaliyet göstermemesi, İstanbul'un Karadeniz rotalarının başlangıç ve bitiş noktası olma özelliğini sınırlamış durumda. Bu da bölgemizin tam potansiyeline ulaşmasının önünde bir engel yaratıyor.

İstanbul, tarihsel derinliği, kültürel çeşitliliği ve iki kıtayı birleştiren benzersiz konumunun yanı sıra, ulaşım altyapısı, şehir merkezine entegre kruvaziyer limanı ile da küresel ölçekte bölgenin en önemli destinasyonlarından biri olma potansiyelini taşıyor. Dünyanın en fazla

ülkesine uçan hava yolu Türk Hava Yolları ve küresel aktarma merkezi konumundaki İstanbul Havalimanı, şehrin bu alandaki stratejik gücünü pekiştiriyor. Kruvaziyer turizmi yalnızca liman altyapısıyla değil; yolculara sunduğu rota deneyimi ve destinasyon çeşitliliği ile şekilleniyor. Bu nedenle, Türkiye'deki tüm kruvaziyer limanlarının birbirini desteklemesi, ülke genelinde sürdürülebilir gelişimin anahtarı rolünde.

Türkiye'nin İstanbul ve Kuşadası başta olmak üzere kruvaziyer firmaları için olmazsa olmaz destinasyonları bulunuyor. Ancak destinasyonlarımızın gücünü, ulusal bir strateji çerçevesinde ulaştırma altyapısı ve tanıtım faaliyetlerinin yanı sıra, kruvaziyer firmalarının gider dengelerini gözeterek şekilde yapılandırılmış ücretlendirme politikaları ile de desteklersek gerçek potansiyelimize ulaşabiliriz. Fiyat esnekliği analizlerinin yapılarak, optimum seviyelerin yakalanması önemli. Örneğin Boğaz geçişlerindeki yüksek maliyetlerde yapılacak esnemelerin, gemi ve yolcu sayılarında artış sağlayarak kat kat geri dönüş yaratması mümkün olabilir.

2026 için önceliğimiz, Galataport İstanbul'un "ana liman" rolünü daha da güçlendirmek. Hem toplam yolcu sayısını hem de indi bindi yolcularının oranını artırmayı hedefliyoruz. Söz konusu yolcu profili konaklama, ulaşım, yeme-içme ve kültürel harcamalar yoluyla ülke ekonomisine ciddi katkılar sağlıyor. Bu doğrultuda, kruvaziyer firmalarıyla olan iş birliklerimizi geliştirmeye ve İstanbul'u yılın 12 ayı kruvaziyer destinasyonu haline getirmeye yönelik adımlar atıyoruz. Nitekim MSC Sinfonia'nın her çarşamba Galataport'a demirlemesiyle 2025'ten itibaren kış aylarında kruvaziyer turizmini başlatmış bulunuyoruz. Ayrıca geçici gümrüklü saha, yer altı terminali ve özel hidrolik kapak gibi patentli sistemlerimizle İstanbul'u dünya kruvaziyer turizminde farklılaştıran bir noktaya taşıyoruz.

AZİZ GÜNGÖR: 2025 KRUVAZİYER PAZARI AÇISINDAN İSTİKRARLI VE BÜYÜME ODAKLI BİR YIL OLACAK

2025 yılının Türkiye ve Doğu Akdeniz kruvaziyer pazarı açısından güçlü,



AZİZ GÜNGÖR
GLOBAL PORTS HOLDİNG DOĞU AKDENİZ
LİMANLAR BÖLGE DİREKTÖRÜ

istikrarlı ve büyüme odaklı bir yıl olmasını bekliyoruz. Pandemi sonrası toparlanma sürecinin ardından 2023 ve 2024 yıllarında yaşanan büyüme ivmesi, 2025'te çok daha kuvvetli bir momentumla devam edecek gibi görünüyor. Global veriler 2025'te Doğu Akdeniz pazarında 118 gemi ve 169.000'i aşan yatak kapasitesiyle toplam 10,2 milyon yolcu x gün kapasitesine ulaşılacağını gösteriyor. Bu kapasitenin ise bu 118 geminin 86 limana yapacağı 6.368 gemi seferiyle ve %92 dolulukla toplam 9.3 milyon yolcu x gün sayısı olarak gerçekleşmesi bekleniyor. Rakibimiz Yunanistan'ın gemi uğrayan 57 limanı, 6.6 milyon yolcu x gün sayısı ve %71.3 pazar payı ile liderliğini sürdürmesi bekleniyor. Ülkemizi ise gemi uğrayan 17 limanı, 2.3 milyon yolcu x gün ve %23 pazar payı ile ikinci sırada yer alması beklenmektedir. Türkiye'yi ise uzak arayla sırasıyla Güney Kıbrıs, İsrail ve Mısır takip edecektir. Doğu Akdeniz'de durum bu şekilde...

Ülkemizin 2.3 milyon yolcu x gün sayısı ile 2013'ten sonra gelmiş geçmiş en yüksek yolcu sayısına ulaşmasını bekliyoruz. Yine Türkiye özelinde baktığımızda ise Ege Port Kuşadası Limanı'nın 1 milyon üzerinde yolcuyla liderliğini sürdüreceğini, İstanbul Galataport'un ise ikinci sırada 650 binin üzerinde yolcu ağırlamasını beklemekteyiz. Bodrum, İzmir, Marmaris ve Antalya gibi limanlarımızın da yolcu bazında önemli ölçüde büyüme

göstermesi bekleniyor. Bu itibarla baktığımızda Türkiye Doğu Akdeniz kruvaziyer pazarında hem coğrafi konumu hem de tarihsel ve kültürel derinliği ile ön plana çıkmaya devam edecektir.

Global Ports Holding olarak Türkiye’de iki önemli kruvaziyer limanının işletmesini üstlenmiş bulunuyoruz. Birisi 2003 yılından bu yana işlettiğimiz Ege Port Kuşadası ki, Doğu Akdeniz’in en yoğun yolcu trafiğine sahip 4. kruvaziyer limanı, ülkemizin ise en yoğun yolcu trafiğine sahip kruvaziyer limanıdır. Liman, bölgenin adeta ekonomik ve kültürel lokomotifidir. Diğer Limanımızın ise Kuşadası ve İstanbul’dan sonra en fazla gemi ve yolcu misafir eden limanı Bodrum Cruise Port’tur. Liman, Bodrum’un benzersiz turistik çekiciliği ve butik gemi segmentine hitap eden yapısıyla farklılaşan bir destinasyon olarak öne çıkmaktadır. Doğu Akdeniz ve çevresinde ise stratejik büyümeyi sürdürüyoruz. Hali hazırda Doğu Akdeniz pazarında Zadar Cruise Port (Hırvatistan) ve Bar limanlarını da (Karadağ) işletmekteyiz. Hedeflerimiz arasında başta Yunanistan ve bölgedeki diğer ülkeler olmak üzere Doğu Akdeniz’deki pazar payımızı artırmak var. Türkiye’de yeni destinasyonlar ve potansiyel limanlar üzerinden kruvaziyer turizminin gelişimine katkıda bulunmak istiyoruz. Sürdürülebilir liman altyapılarını geliştirme ve “yeşil limanlar” uygulamalarını yaygınlaştırmak da hedeflerimiz arasında. Global ölçekte baktığımızda ise hedefimiz, GPH’nin halihazırda yer aldığı 21 ülke ve 33 kruvaziyer limanına, yeni pazarlarda da büyüyerek dünyanın her kıtasında daha fazla yolcuya hizmet vermek.

2025 yılında, Türkiye’deki limanlarımızda önemli bir yolcu ve sefer artışı bekliyoruz. Ege Port Kuşadası için hedeflenen yolcu sayısı 1 milyonun üzerindedir. Bu, bir önceki yılın yaklaşık %20 üzerinde bir büyüme anlamına geliyor. Kuşadası, sadece kruvaziyer yolcuları için değil, aynı zamanda mürettebat ve feribot yolcularıyla da bölge ekonomisine çok katmanlı katkı sunmaya devam ediyor. Bodrum Cruise Port’ta ise 2025 için yaklaşık 160 bin yolcu hedefleniyor.

Bodrum’un butik gemi segmenti, ultra lüks markalar ve tematik yolculuklara ev sahipliği yapması, kapasiteyi sadece sayı değil, çeşitlilik açısından da artırıyor. Her iki limanda da altyapı yatırımlarımız, yolcu deneyimini artırmaya yönelik hizmetlerimiz ve sürdürülebilirlik projelerimizle bu büyümeyi destekliyoruz. Özellikle Kuşadası’nda hayata geçirdiğimiz 225 kW kapasiteli güneş enerji santrali gibi projeler, uzun vadeli çevresel ve operasyonel verimliliğimizi artırıyor.

“JEOPOLİTİK GELİŞMELER KRUVAZİYER SEKTÖRÜNÜ DOĞRUDAN ETKİLER”

Jeopolitik gelişmeler kruvaziyer sektörünü doğrudan etkileyen kritik faktörlerden biridir. 2025’te de bu etkilerin sürdüğünü görüyoruz. İsrail-Filistin çatışması, Karadeniz’de süregelen belirsizlik ve Kızıldeniz’den geçiş güvenliği gibi konular, gemi firmalarının rotalarını yeniden şekillendirmesine neden oluyor. Ancak Türkiye, bu denklemde istikrarlı ve güvenli bir destinasyon olarak öne çıkıyor. Gemilerin İsrail gibi destinasyonlardan çekilmesiyle oluşan boşluğu doldurmak üzere rotaların Türkiye’ye yöneldiğini gözlemliyoruz. Örneğin, Antalya ve Marmaris gibi ikinci öncelikli limanlara 2025 programlarında daha fazla yer verildiğini görüyoruz. Türkiye’nin bölgedeki stratejik konumu, yüksek liman kapasitesi, zengin içerikli kara turları ve profesyonel operasyon altyapısı sayesinde, jeopolitik kriz dönemlerinde dahi cazibesini koruyan nadir ülkelerden biri olduğunu rahatlıkla söyleyebiliriz.

Türkiye, kruvaziyer turizmde büyük bir potansiyele sahip olmasına rağmen, henüz bu potansiyelin tamamını hayata geçirebilmiş değil. Coğrafi olarak üç denize kıyısı olan, UNESCO miraslarıyla dolu, benzersiz kültürel ve tarihi zenginliklere sahip bir ülke olarak Türkiye’nin global kruvaziyer haritasında çok daha yukarılarda olması gerektiğine inanıyoruz. 2025 itibarıyla, Türkiye Doğu Akdeniz’in en güçlü destinasyonları arasında yer alıyor, Kuşadası, İstanbul ve Bodrum gibi limanlarla sektöre öncülük ediyor, Yunanistan, İtalya ve İspanya gibi ülkelerle rekabet edebilecek liman altyapısına sahip. Ancak sürdürülebilir

başarı için daha fazlası gerekiyor. Özellikle uluslararası tanıtım, liman yatırımları, havalimanı bağlantıları ve şehir içi turizm altyapısı Türkiye’yi daha yukarıya taşıyacak anahtar alanlardır.

Kruvaziyer turizmini geliştirmek ve ülkemize daha fazla döviz kazandırmak için öncelikle bir stratejiye, sonra da bütüncül ve uyumlu bir uygulamaya ihtiyaç var. Önerilerimi 6 başlıkta toparlayabiliriz:

1. Ulusal Kruvaziyer Turizm Master Planı hazırlanmalı: Karadeniz’den Akdeniz’e tüm kıyılarımızı kapsayan, kamu-özel sektör iş birliğini temel alan bir strateji belgesi gereklidir.

2. Ana Liman (Homeport / Turnaround Port) altyapıları güçlendirilmeli: İstanbul, İzmir ve Antalya gibi limanlar hem hava ulaşımı hem şehir içi konaklama açısından homeport olmaya uygundur. Bu potansiyel mutlaka desteklenmeli.

3. Yeşil liman yatırımları kamu eliyle teşvik edilmeli: OPS (karadan elektrik beslemesi), güneş enerjisi ve atık yönetimi gibi yatırımlar özel sektörün tek başına taşıyabileceği maliyetler değildir. Avrupa Birliği örneklerinde olduğu gibi kamu destekleri sağlanmalıdır.

4. Kaynak pazarlarda tanıtım çalışmaları artırılmalı: ABD, İngiltere ve Almanya gibi kaynak ülkelerde güçlü tanıtım kampanyaları, medya turları ve destinasyon deneyim organizasyonları düzenlenmeli.

5. Yerel ekonomilerle entegrasyon artırılmalı: Kruvaziyer yolcusu sadece limanda değil, çarşıda, müzede, restoranda değer yaratır. Bu nedenle liman şehirlerinde kurumsal “Kruvaziyer Turizmi Paydaş Komiteleri” kurulmalıdır.

6. Eğitim ve hizmet kalitesi artırılmalı: Rehberlik, kara turları, ulaşım gibi alanlarda uluslararası standartların üzerinde imkanlara sahip olsak da özellikle çarşılarımız uluslararası standartlara uygun hale gelmeli. Yolcuların çarşılarımızdaki deneyimi, ülkenin marka değerini doğrudan etkileyen bir unsurdur.

Türkiye'nin kruvaziyer turizmi ile ilgili bir büyüme hamlesine ihtiyacı var. Artık bu sektör sadece turizm gelirleriyle ölçülecek bir alan değil; şehir ekonomilerini dönüştüren, liman kentlerine istihdam ve prestij kazandıran stratejik bir kalkınma aracıdır. Kuşadası gibi limanlar sadece bir varış noktası değil, aynı zamanda yaşayan bir ekonomik ekosistem oluşturuyor. Bodrum gibi destinasyonlar, yüksek segmentte gelir yaratan butik kruvaziyer gemileri için önemli bir çekim merkezi haline geliyor. İstanbul'un homeport kapasitesi tam olarak kullanıldığında, ülke ekonomisine olan döviz girdisi katlanarak artacaktır. Sonuç olarak, kruvaziyer turizmi Türkiye için yalnızca bir turizm ürünü değil, aynı zamanda şehir planlamasından ulaşım, tanıtımdan sürdürülebilirliğe kadar çok geniş bir yelpazede etki yaratan bir kalkınma fırsatıdır. Global Ports Holding olarak, bu potansiyelin farkındayız ve elimizdeki tüm kaynaklarla Türkiye'nin bu sektörde daha da güçlenmesi için çalışıyoruz. Kruvaziyer turizmi çok aktörlü bir yapıya sahiptir. Bu nedenle sadece özel sektörün dinamizmiyle değil, aynı zamanda kamu politikalarının stratejik yönlendirmesiyle gelişebilir. Türkiye'nin bu alanda sürdürülebilir bir büyüme yakalayabilmesi için öncelikli olarak bir "Kruvaziyer Turizm Strateji Belgesi" hazırlanmalı ve bu belge Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın eşgüdümünde yürürlüğe alınmalıdır.

Kamu otoriteleri özellikle şu üç alanda rol üstlenmelidir:

1. Yeni destinasyon yatırımları ve liman altyapısı geliştirme projeleri için teşvik ve finansman modelleri sunulmalı.
2. Karadan elektrik (OPS), güneş enerjisi ve atık yönetimi gibi "yeşil liman" yatırımları için kamu destekli çözümler sağlanmalı.
3. ABD başta olmak üzere ana kaynak pazarlarda Türkiye'nin daha güçlü tanıtımı için diplomatik ve kurumsal destek verilmelidir.

Kamu-özel iş birliği modeli; sadece limanlarda değil, şehir ekonomisinin tamamında sürdürülebilir ve kapsayıcı bir gelişim sağlar.

Doğu Akdeniz pazarında da 2025 itibarıyla 10 milyonun üzerinde Yolcu x Gün kapasitesi öngörülüyor. Bu büyüyen pazarda Türkiye'nin pazar payını artırabilmesi için 3 ana strateji öneriyorum:

1. Ana Liman (Homeport) yatırımları: İstanbul, İzmir ve Antalya gibi destinasyonların havaalanı bağlantıları, otel altyapısı ve kara turları ile desteklenerek gemilerin kalkış-varış limanları haline getirilmesi gerekir.
2. Yeni limanların devreye alınması: Karadeniz kıyıları (Sinop, Samsun), Güney Akdeniz (Mersin, İskenderun) ve Kuzey Ege'deki bazı ada ve körfez bölgeleri henüz kruvaziyer açısından kullanılmayan değerli varlıklarımızdır.
3. Deneyim bazlı destinasyon çeşitliliği: Gemi şirketlerinin farklılaşma ihtiyacına yönelik olarak otantik, kültürel ve tematik destinasyonlar ön plana çıkarılmalı. Türkiye bu anlamda benzersiz bir hazineye sahiptir.

Biz Global Ports Holding olarak, bu potansiyelin stratejik dönüşümünü sağlayacak altyapıyı, deneyimi ve uluslararası bağlantıyı sağlamaktayız. Unutmamalıyız ki, artık kruvaziyer turizmi sadece liman işletmeciliğiyle sınırlı bir sektör değil; şehirlerin marka değerini, esnafın gelirini, kültürel iletişimini doğrudan etkileyen çok yönlü bir ekonomik faaliyet haline geldi.

Bu bağlamda, destinasyon yönetimi kavramı her zamankinden daha önemlidir. Yolcu gemiden indiği andan itibaren güler yüzlü karşılama, hızlı ve güvenli ulaşım, etkileyici kara turları, doğru fiyatlanmış ve kaliteli alışveriş, kültürel dokuyla temas gibi unsurlarla bütünsel bir deneyim yaşamak ister.

Bu süreci başarıyla yönetmek için her liman kentinde "Kruvaziyer Turizm Paydaş Komiteleri" kurulmasını öneriyorum. Bu komiteler liman yönetimi, yerel belediyeler, ticaret odaları, tur operatörleri, esnaf temsilcileri ve kamu birimlerinden oluşmalı. Ancak bu şekilde destinasyon bütüncül bir deneyim sunabilir.



İŞİN HEKİMOĞLU
MSC CRUISES TÜRKİYE ÜLKE
MÜDÜRÜ

Türkiye'nin en büyük avantajı, "deneyim zenginliği"dir. Kruvaziyer yolcusu artık yalnızca destinasyonları görmek değil, "bir hikaye yaşamak" istiyor. Türkiye bu anlamda antik kentler (Efes, Bergama, Patara), UNESCO mirasları (Göbeklitepe, Safranbolu), gastronomik çeşitlilik, otantik alışveriş ve el sanatları gibi unsurlarla neredeyse rakipsiz bir potansiyele sahip. Bu değerlerin daha görünür hale gelmesi için bir kruvaziyer destinasyonu olarak Türkiye markası uluslararası fuarlarda daha etkili temsil edilmeli, gemi firmaları ile doğrudan iş birlikleri kurulmalı (örneğin temalı turlar, özel içerikler), sektör basını ve sosyal medya fenomenleri Türkiye'ye davet edilerek deneyim bazlı tanıtım yapılmalı. Sonuçta, Türkiye sadece bir coğrafya değil; kruvaziyer yolcusu için bellekte kalan bir deneyim haline dönüşmelidir.

İŞİN HEKİMOĞLU: 2025 YILINA OPERASYONEL VE MARKA BİLİNİRLİĞİ AÇISINDAN GÜÇLÜ BİR BAŞLANGIÇ YAPTIK

2025 yılı, MSC Cruises Türkiye için güçlü bir büyüme ivmesiyle devam ediyor. Türkiye pazarına olan uzun vadeli bağlılığımızın somut bir yansıması olarak hem kapasite artırımı hem de pazardaki erişimimizi genişletmeye yönelik önemli adımlar attık. Uzun yıllardır limanlarımızda sadece yaz sezonunda görmeye alışık olduğumuz gemilerimize ek olarak bu yıl, özellikle kış sezonuna odaklandık. 2024 Kasım ayından itibaren 2025 Nisan'a kadar her hafta İstanbul ve İzmir

kalkışlı MSC Sinfonia gemimizle seferler düzenleyerek Türkiye çıkışlı kruvaziyer seyahatlerini 12 aya yaydık. Bu bizim için sadece operasyonel bir başarı değil; aynı zamanda Türk misafirlerin dört mevsim Akdeniz'in güzelliklerini keşfetmesine olanak tanıyan stratejik bir adımdı. İlginin yüksek olması, doğru bir strateji izlediğimizin göstergesi oldu. Her zaman olduğu gibi mayıs ve ekim ayları arasında yaz sezonu kapsamında İstanbul kalkışlı MSC Fantasia ve Kuşadası kalkışlı MSC Divina gemilerimizle iki farklı limandan iki farklı rotayı misafirlerimizin beğenisine sunduk. Seferlerimizi kusursuz şekilde devam ettirmenin yanı sıra gemilerimize olan ilginin her geçen yıl artmasının mutluluğunu yaşıyoruz.

Geçtiğimiz yılın ilk yarısına kıyasla Türk misafirlerimizin oranında büyük bir artış gözlemliyoruz. Hem Türkiye kalkışlı üç gemimizde hem de yurtdışı kalkışlı gemilerimizde yılın ilk yarısında ağırladığımız Türk yolcu sayımız geçtiğimiz yıla göre %25 artış gösterdi. Burada özellikle kış sezonunda Türkiye'de konumlandığımız gemimizin de etkisini görebiliyoruz. Türkiye'de haziran ayı sonuna kadar gerçekleştirdiğimiz 49 seferle Türk yolcularımızı ağırladığımız gibi yaklaşık 18.500 yabancı misafirlerimizi de üç gemimizle ülkemizle buluşturduk.

Üç yıl içinde de Türk yolcu sayımızı 35.000'e yükseltmeyi hedefliyoruz. Aynı zamanda, global ölçekte büyümekte olan yeni nesil lüks yaşam tarzı seyahat markamız Explora Journeys'in Türkiye'deki tanıtım çalışmalarını da hızlandırdık. Mayıs'tan Ekim'e kadar İstanbul, Bodrum, Kuşadası, Bozcaada, Antalya, Marmaris limanlarımıza toplam 21 sefer gerçekleştirmeyi planlayan EXPLORA I gemimiz, İstanbul'dan hareket ettiği 9 seferde biniş imkanı da sunuyor.

Böylesine ayrıcalıklı bir seyahate bir de biniş konforunu ekleyince gerçekten eşsiz bir deneyime dönüşüyor. Türkiye'nin bu segmentteki yüksek potansiyelini göz önünde bulundurarak, premium seyahat deneyimi arayan misafirlerimizi Explora Journeys markamızla buluşturmaya hedefliyoruz.

2025, ayrıca acente kanalımızı daha da güçlendirdiğimiz bir yıl oldu. İş ortaklarımızla kurduğumuz yakın ve güvene dayalı ilişki, başarılarımızın temel taşlarından biri. Eğitimler, gemi ziyaretleri ve pazarlama destekleriyle acente ağımızı her geçen gün daha da geliştiriyoruz. Bu yılın en önemli çalışmalarından biri de Türkiye'nin önde gelen bir şirketinin bayi toplantısını gemimizde gerçekleştirmekti.

Yaklaşık 5.000 kişilik dev bir grup, MSC Fantasia gemimizde üç gün boyunca toplantılarını gerçekleştirmenin yanı sıra konforlu bir zaman geçirdi. Türkiye'de bir kruvaziyerde gerçekleşmiş en büyük kurumsal etkinliğe ev sahipliği yapmaktan ve her yönüyle kusursuz bir iş çıkarmaktan dolayı gururluyuz. Özetle, MSC Cruises Türkiye olarak 2025 yılına hem operasyonel hem de marka bilinirliği açısından çok güçlü bir başlangıç yaptık ve yılı benzer bir ivmeyle tamamlamayı hedefliyoruz. Türkiye'nin kruvaziyer turizmdeki potansiyeline güvenimiz tam ve bu potansiyeli değerlendirmeye yönelik yatırımlarımız kararlılıkla sürecek.

Global ölçekte dalgalanmalar turizm sektörünü zaman zaman etkileyebiliyor. Ancak kruvaziyer sektörü, esnek rotalar ve güçlü kriz yönetimi kapasitesi sayesinde bu gibi dönemlerde dahi istikrarını büyük ölçüde koruyabiliyor. Türkiye ise bu dinamikler içerisinde, stratejik konumu ve artan destinasyon çeşitliliğiyle dikkat çekici bir yükseliş içinde. Son yıllarda hem kruvaziyer liman altyapısında hem de destinasyon deneyimlerinde önemli ilerlemeler kaydedildi. İstanbul limanı gibi modern limanlar sayesinde Türkiye, Doğu Akdeniz'in en cazip uğrak noktalarından biri haline geldi. Aynı zamanda Kuşadası, İzmir, Antalya gibi gemi ağırlama kapasitesi anlamında büyük limanlarımız da çok değerli. Özellikle transit gemilerin yanı sıra Türkiye kalkışlı seferlerin artması, ülkemizi kruvaziyer turizmde sadece bir durak değil, aynı zamanda önemli bir çıkış noktası haline getiriyor. Bu da hem turizmin 12 aya yayılmasına katkı sağlıyor hem de yerel ekonomiye ciddi bir katma değer yaratıyor. Elbette sektörün sürdürülebilir büyümesi için hem kamu hem özel sektörün iş birliği içinde

çalışması önemli. Biz de MSC Cruises olarak Türkiye'nin kruvaziyer turizmdeki konumunu daha da güçlendirmek için yatırımlarımıza ve iş ortaklarımızla olan yakın iş birliğimize devam ediyoruz. Türkiye, zengin tarihi, eşsiz kıyıları ve misafirperver kültürüyle kruvaziyer turizmde hak ettiği yeri alma yolunda emin adımlarla ilerliyor. Türkiye, kruvaziyer turizmde gerek liman sayısı gerek tarihi, turistik, kültürel cazibe merkezlerinin çeşitliliğiyle çok güçlü bir potansiyele sahip. Bu yüzden kruvaziyer şirketleri her zaman Türkiye'yi vazgeçilmez bir durak olarak benimsemiş durumda. Fakat gemilerin Türkiye'ye daha fazla gelmesini sağlamanın yolu, Türk yolcuların sayısının artışıyla doğrudan ilgili.

Ülkemize kruvaziyerle gelen yabancı misafirlerin sayısı konusunda her geçen gün artış yaşandığını görüyoruz. Aynı şekilde Türkiye'den biniş yapan yolcu sayısının artması, kruvaziyer şirketlerinin Türkiye için hem daha fazla yolcu kapasiteli gemileri burada konumlandırmasını hem gemi sayılarını arttırmasını hem de uğradıkları liman sayısını arttırması anlamına gelir. Bu da ülkemize daha fazla ekonomik katkı demek oluyor. MSC Cruises Türkiye olarak bu sebeple tüm iletişim çalışmalarımızı çocuklu aileler ve genç çiftleri hedefleyerek en az bir kez bu deneyimi yaşamalarını sağlamak üzerine kurduk. Öncelikle kruvaziyer seyahatinin bilinenin aksine alternatiflerine kıyasla her bütçeye uygun fiyatlar sunan, Türkiye'den biniş imkanı sayesinde hiçbir ulaşım masrafı olmadan kolaylıkla erişilebilir ve hem rota kapsamındaki destinasyonları hem de gemideki hayatla tanışacakları bir keşif dünyası olduğunu anlatmak istiyoruz. Ülkemiz henüz bu seyahat türüne aşina değil fakat ödenen fiyatların karşılığında aldığınız hizmet ve yaşadığınız deneyim düşünüldüğünde paha biçilemez bir değer. Bu yüzden Türk misafirlerimizi bu deneyimi yaşamaya davet ediyoruz. Türkiye, kruvaziyer turizmi açısından son yıllarda giderek daha fazla tercih edilen bir destinasyon haline geldi. Bunun birkaç temel nedeni var. İlk olarak, coğrafi konumu büyük bir avantaj sağlıyor. Türkiye, Doğu Akdeniz ile Ege'nin kesişim

noktasında yer alıyor ve bu sayede birçok kruvaziyer rotasının doğal bir parçası haline geliyor. İkinci olarak, Türkiye'nin sunduğu zengin kültürel miras ve tarihi dokular, yolcuların seyahatlerini yalnızca bir tatil değil, aynı zamanda kültürel bir keşfe dönüştürüyor. İstanbul'un büyüleyici silueti, Efes Antik Kenti, Kapadokya gibi dünyaca ünlü noktalar yolcular için başlı başına birer cazibe unsuru. Ayrıca Türkiye, modern liman altyapısı ve profesyonel yer hizmetleriyle kruvaziyer operatörleri için de operasyonel anlamda son derece verimli bir destinasyon.

Özellikle İstanbul limanının devreye girmesiyle birlikte ülkemiz, dünya kruvaziyer haritasında daha görünür hale geldi. Misafirperverlik ve hizmet kalitesi de Türkiye'yi öne çıkaran önemli unsurlar arasında. Hem limanlardaki karşılama süreçleri hem de düzenlenen kara turları, yolcuların memnuniyetini artırıyor ve yeniden Türkiye'yi tercih etmelerini sağlıyor. Son olarak, farklı limanlarımızın sunduğu çeşitlilik ve deneyim zenginliği Türkiye'yi sadece tek bir limanla değil, bütünsel bir destinasyon olarak ön plana çıkarıyor. Özetle, Türkiye kruvaziyer turizmi açısından hem yolcular hem operatörler nezdinde cazip bir destinasyon ve her geçen yıl bu konumunu daha da güçlendiriyor.

MSC Cruises, bugün dünyanın en büyük kruvaziyer şirketlerinden biri olarak modern, çevreci ve teknolojik açıdan son derece gelişmiş bir filoya sahip. 2025 itibarıyla filomuzda 23 gemi bulunuyor ve hepsi farklı misafir profillerine hitap eden donanım ve deneyimler sunuyor. Filomuzdaki gemiler, Akdeniz esintili tasarımı, sürdürülebilirlik odaklı mühendisliği ve zengin yaşam alanlarıyla ön plana çıkıyor. Son yıllarda özellikle LNG yakıtlı çevre dostu yeni nesil gemilerimizi devreye alarak, karbon ayak izimizi azaltma yönünde ciddi yatırımlar yaptık. Destinasyon çeşitliliği açısından ise MSC Cruises bugün 5 kıtada 100'den fazla destinasyona seyahat ediyor. Misafirlerimize Doğu ve Batı Akdeniz, Kuzey Avrupa, Karayipler ve Bahamalar, Güney Amerika, Kızıldeniz, Asya, Güney Afrika, Kuzey Amerika programlarımızın

yanı sıra bir de her yıl düzenlenen dünya turu sunuyoruz. Türkiye pazarı özelinde ise İstanbul, Kuşadası ve İzmir kalkışlı seferlerimizle misafirlerimize Ege, Akdeniz ve Adriyatik'in tarihi şehirlerini yıl boyunca keşfetme imkanı sunuyoruz. Bu bizim için çok kıymetli çünkü Türkiye'yi yalnızca transit bir ülke değil, aynı zamanda bir biniş noktası olarak konumlandırıyoruz. Explora Journeys markamız ise şu an çok yeni bir marka olmasına rağmen kruvaziyer severler tarafından büyük ilgi görüyor. Şu an biri Batı Akdeniz diğeri Doğu Akdeniz programlarını gerçekleştiren iki gemimiz bulunuyor. 2028 yılına kadar altı gemiden oluşan zarif bir filoyla misafirlerimize hizmet vereceğiz. Explora Journeys'de programlarımız popüler duraklarla niş destinasyonları harmanlanmış olarak sunuluyor. Bunun en güzel örneği olarak, Türkiye limanlarımız arasında Bozcaada'nın olduğunu söyleyebiliriz.

2026 yılı için de oldukça umutluyuz. Türkiye'nin kruvaziyer turizmindeki yükselişi ve yolcu taleplerindeki artış, bize geleceğe yönelik güçlü sinyaller veriyor. Bu doğrultuda MSC Cruises olarak hem global ölçekte hem de Türkiye pazarı özelinde önemli planlarımız var. Öncelikle, Türkiye kalkışlı seferlerimizi artırmayı hedefliyoruz. 2025 kış sezonuyla başlattığımız İstanbul ve İzmir çıkışlı programlara gelen yoğun ilgi, bu alanda büyümeye devam etmemiz gerektiğini net bir şekilde gösterdi. 2026'da da Türkiye'nin bir biniş noktası olarak konumunu güçlendirecek programlarımız olacak. Aynı zamanda, Explora Journeys markamızla birlikte ultra lüks segmentteki varlığımızı da büyütmeyi planlıyoruz. Türk misafirlerin bu segmente olan ilgisi her geçen gün artıyor ve biz de bu talebi karşılamak üzere tanıtım ve satış kanallarımızı daha da genişletiyoruz. Global ölçekte ise her iki markamız için yeni gemilerimiz filolarımıza katılmaya devam edecek. Sürdürülebilirlik odaklı tasarımlara sahip bu yeni nesil gemiler, çevreci teknolojileri ve yenilikçi yolcu deneyimleriyle sektöre yön veriyor. Türkiye'den katılacak misafirlerimize bu yeni gemilerde de seyahat imkânı sunmak en büyük önceliklerimizden biri olacak.

Çağdaş markamız MSC Cruises ile MSC World Asia gemimizi suya indirirken lüks markamız Explora Journeys ile EXPLORA III ve EXPLORA IV filomuza katılacak. Böylece daha fazla destinasyonda daha fazla misafirimizi ağırlama imkanı bulacağız. Kısacası, 2026 yılı hem mevcut yatırımlarımızın meyvelerini alacağımız hem de yeni atılımlarla büyümemizi sürdüreceğimiz bir yıl olacak.

MSC Cruises Türkiye olarak, 20 yıldır Türkiye'de ofis olarak faaliyet gösteren tek şirkettiz. Ülkemizin kruvaziyer turizminde hak ettiği yere ulaşması için var gücümüzle çalışıyoruz. Bu alandaki potansiyelin çok büyük olduğuna ve doğru iş birlikleriyle sürdürülebilir şekilde büyütülebileceğine yürekten inanıyoruz. Global olarak bakıldığında kruvaziyer seyahatini bir kez deneyimleyen kişilerin %85'i sonraki tatillerini tekrar kruvaziyer ile gerçekleştirmek istediğini ortaya koyuyor.

Bu kişilerin %73'ü bir sonraki seyahatlerini daha uzun programlardan tercih edeceklerini belirtirken yolcuların %43'ü ise üç neslin beraber seyahat ettiğini gösteriyor. Bu verilere bakıldığında kruvaziyer yolculuğunu bir kez deneyimleyenlerin memnuniyet oranının çok yüksek olduğunu görüyoruz. Bu yüzden tüm çabamız, Türk misafirlerimizi de en az bir kez bu ömür boyu unutulmayacak deneyime ortak etmek üzerine kuruldu.

Türkiye, sadece eşsiz kıyıları ve tarihiyle değil, aynı zamanda dinamik turizm sektörü, güçlü insan kaynağı ve misafirperverliğiyle kruvaziyer dünyasında parlayan bir yıldız olmaya aday. Biz de bu sürecin aktif bir parçası olmaktan, ülkemizi hem global kruvaziyer haritasında konumlandırmaktan hem de daha fazla Türk misafiri denizle buluşturmaktan büyük mutluluk duyuyoruz. Tüm paydaşlarımızla birlikte hareket ederek, Türkiye'yi kruvaziyer turizminde daha da ileriye taşıyacağımıza inanıyoruz.

Editörün notu: Dosyadaki sıralama firma isimlerine göre alfabetik olarak yapılmıştır.

BS BODRUM BOAT SHOW

15-19 EKİM 2025

BODRUM LİMANI

*Denizcilik Sektörü
BODRUM BOAT SHOW' da Buluşuyor.*



www.bodrumboatshow.com.tr

Marka Sahibi



Destekleyen Kurumlar



Gala Sponsoru



Fuar Alanı

BODRUM
LİMANI

Organizasyon



BU FUAR 5174 SAYILI KANUN GEREĞİNCE TOBB (TÜRKİYE ODALAR VE BORSALAR BİRLİĞİ) DENETİMİNDE DÜZENLENMEKTEDİR.



KÖPEKBALIKLARI NEDEN DAHA YAKINDA?

Uzmanlar son birkaç aydır Türkiye kıyılarında köpekbalığı görülme vakalarındaki artışı iklim değişikliği, habitat kaybı ve aşırı avlanma gibi sebeplere bağlıyor. Öte yandan WWF-Türkiye Kıkırdaklı Balıklar Danışmanı Dr. Hakan Kabasakal köpekbalığı yaşayan denizlerin sağlıklı denizler olduğunu vurguluyor.



Son zamanlarda Türkiye'nin kıyı şeritlerinde köpekbalığı gözlemlerinde belirgin bir artış var. Nisan ayında Antalya, Konyaaltı Sahili'nde amatör balıkçıların teknelerinin çapasına bir köpekbalığı saldırdı.

Görüntüler cep telefonu ile kaydedildi. Yine nisan ayında Muğla, Datça Sahili'nde camgöz cinsi olduğu tahmin edilen bir köpekbalığı kıyıya yakın noktada görüntülendi. Haziran ayında Gökova Körfezi'ndeki Tuzla Koyu açıklarında tekne gezintisi yapan yerli ve yabancı turistler, yaklaşık 3-4 metre boyunda beyaz kum köpekbalığı ile karşılaştı. O anlar da cep telefonlarıyla kaydedildi ve sosyal medyada geniş yankı uyandırdı. Antalya, Datça, Marmaris, Mersin ve Gökova Körfezi gibi turistik bölgelerde kaydedilen görüntüler, halk arasında hem merak hem de endişe yaratıyor. Özellikle amatör balıkçılar ve turist tekneleri tarafından paylaşılan

videolarda, camgöz, kum köpekbalığı ve hatta nadiren mako gibi türlere rastlanıyor.

Bu değişimin arkasında bir dizi çevresel etken yatıyor. İklim değişikliğiyle birlikte deniz sıcaklıkları yükseliyor, çözünmüş oksijen miktarı azalıyor ve bazı türler kıyıya yöneliyor. Aşırı balıkçılık nedeniyle açık denizlerde besin zinciri bozulurken, habitat tahribatı ve deniz kirliliği köpekbalıklarının davranışlarını etkileyerek üreme alanlarına göçlerini hızlandırıyor. Gökova'daki Boncuk Koyu gibi bölgeler, artık yalnızca doğaseverlerin değil, bilim insanlarının da radarında. Aslında Türkiye'de Mavi Köpekbalığı, kum köpekbalığı, bozcamlı gibi yaklaşık 37-38 köpekbalığı türü yaşadığı biliniyor. Bu türlerin 20'si yasal koruma altında.

Her ne kadar köpekbalıkları tehlikeli algılansa da, uzmanlar Türkiye

sularındaki türlerin genellikle saldırgan olmadığını ve insanları av olarak görmediklerini vurguluyor. Köpekbalıkları, ekosistemin dengesi için kritik öneme sahip üst düzey yırtıcılar. Onların varlığı, denizin sağlığına dair işaretler taşıyabilir. Bu nedenle yalnızca endişeyle değil, aynı zamanda bilimsel bir merakla da izlenmeleri gerektiği hatırlatılıyor.

WWF-Türkiye (Doğal Hayatı Koruma Vakfı) Kıkırdaklı Balıklar Danışmanı Dr. Hakan Kabasakal konuya dair yaptığı açıklamada her yaz benzer görüntülerin ardından aynı panik havasının yaşandığını vurgulayarak "Toplumsal bir kaygıya dönüşen kitlesel bir korkunun fitilinin ateşlenmesi için büyük bir köpekbalığının sahillere yaklaşması yetiyor" değerlendirmesinde bulundu.

Gökova'da çekilen videoda yer alan türün sosyal medyada yayılan iddianın aksine "kaplan köpekbalığı" olmadığını özellikle belirten Kabasakal, "Keskin şekilde sivrilmiş burnu, koyu mavimsi sırtı ve suyu bir bıçak gibi yaran dik üçgeni andıran sırt yüzgeci onun bir sivri burunlu harharyas ya da mako olduğunu ele veriyor" dedi.

"KÖPEK BALIĞI YAŞAYAN DENİZLER SAĞLIKLI DENİZLERDİR"

Köpekbalıklarının doğada hayati bir rol oynadığının altını çizen ve "Türk Sularında Köpekbalıkları" isimli bir kitap da kaleme alan Kabasakal "Akdeniz'de bugün için 38 tane köpek balığı türü yaşamaktadır ve denizlerimizde yaşayan tür sayısı bundan sadece 1 eksiktir. Bu canlılar arasında balina köpekbalığından mavi köpekbalığına, dikenli camgözden büyük beyaza kadar pek çok tür bulunmaktadır. Köpek balıkları



ekosistemin dengesini koruyan, hasta ya da zayıf deniz canlılarını avlayarak doğadaki kıt kaynakları sağlıklı bireylerin tüketmesine olanak tanıyan kontrol edici avcılardır” diye açıkladı. Özellikle Gökova Körfezi’nde görülen mako türü hakkında bilgi veren Kabasakal, bu türün tam bir gezgin olduğunu ve dünya çapında geniş bir dağılıma sahip bulunduğunu belirtti.

Bilimsel adı *Isurus oxyrinchus* olan mako köpekbalığı, saatte 100 km’ye varan hızıyla biliniyor ve çoğunlukla balık ve kalamarla besleniyor.

PANIĞE GEREK YOK, ÖNLEM YETERLİ

Kabasakal ayrıca denizde karşılaşılabilecek büyük türlerle ilgili dikkat edilmesi gereken güvenlik ipuçlarını da paylaştı. Buna göre:

- Bir arkadaşınızla yüzün
- Kıyıya yakın durun

- Şafak veya alacakaranlık saatlerinde yüzmekten kaçın
- Balık sürülerinin veya olta balıkçılarının olduğu bölgelerden uzak durun
- Takı takmayın
- Aşırı su sıçratmaktan kaçın

Büyük ve yırtıcı bir türle karşılaşmanız halinde ise

- Köpek Balığı ile göz temasını koruyun
- Yavaşça uzaklaşın ve mümkünse sudan çıkın

Köpekbalıkları tehlikeli yırtıcılar olmakla birlikte, onlarla aynı habitatı paylaşan insanlara doğrudan tehdit oluşturmaz.

Asıl odak, onların korunması ve denizlerin sağlıklı yapısının devamı olmalıdır.



YÜCEL KANT GEMİ

Rotamız Kusursuzluk

MÜHENDİSLİK BİZİM İŞİMİZ!

DETAYDA SAKLI GÜCÜ ÜRETİME YANSITIYORUZ.

Denizcilik sektöründe kalite bir tercih değil, zorunluluktur. Yücel Kant Gemi olarak, 52 yıldır bu zorunluluğu sorumluluğumuz bilmeye devam ediyoruz. Denizcilik sektörüne yön veren üretim anlayışımız, bugün genç ve yetkin mühendis kadromuzla daha da güçleniyor. Kadın mühendislerimizin titizliği, üretim hattımıza kalite, sürdürülebilirlik ve fark katıyor.

siparis@yucelkantgemi.com [+90 532 507 75 40](tel:+905325077540) [yucelkantgemi](https://www.yucelkantgemi.com)

Evliya Çelebi Mah. Tuzla Gemi Yan Sanayi Sitesi C-Blok Pertev Sokak No: 3/8-9-42 Tuzla / İstanbul

www.yucelkantgemi.com | sacbukumkesim.com

Dünyada liman otoritesinin yönetimindeki liman bölgelerinde emisyon kontrol çalışmaları



*YÜCEL YILDIZ

Denizcilik Sektörünün Ana Bileşeni Olarak Limanlar

Denizcilik sektörünün en önemli bileşenlerinden birisi olan limanlar; stratejik açıdan tedarik zincirinin ana lojistik merkezleri olarak gemi işletmecileri, armatörler, acenteler, yük

sahipleri, forwarderler, kılavuzluk ve römorkör hizmeti verenler, kumanyacılar, gemi yakıt tedarikçileri, liman bağlantılı hizmet veren lojistik şirketleri, depo ve antrepo işletmecileri vb. gibi sektörde hizmet veren tüm paydaşlarının ve taraflarının bir arada çalıştığı ve birbirine bağlandığı, deniz, kara ve demiryolu taşımacılığını birleştiren intermodal merkezlerdir.

Ülkelerin dış ticaretindeki küresel entegrasyonu da sağlayan ve ülkenin rekabet gücünü belirleyen en önemli varlıklar olan limanlar, aynı zamanda deniz ve kıyı çevresine etkileri açısından da çevreci ve sürdürülebilir bir yönetim modellerinin hayata geçirildiği lojistik üsleri konumundadır.

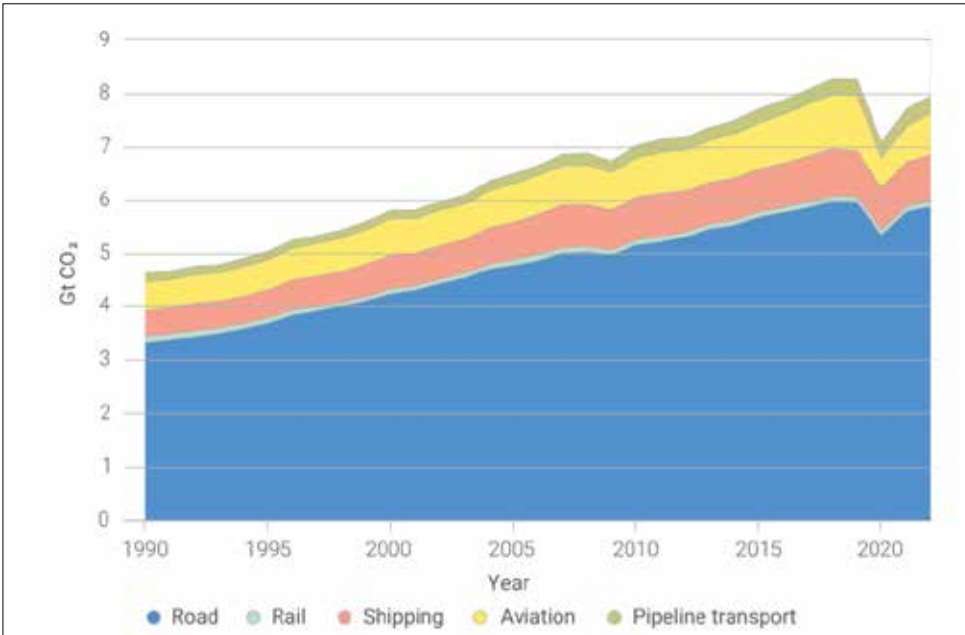
Şekil-1'den de görüldüğü üzere ulaştırma sektörünün küresel emisyon içindeki payı %30'a yakındır. Dünyada uluslararası ticaret konu yüklerin %90'dan fazlası denizyoluyla taşınmasına rağmen deniz taşımacılığı



** AYDIN ERDEMİR

kaynaklı küresel sera gazı (GHG) emisyonları küresel ulaştırma sektörünün içindeki oranı oldukça küçük bir seviyede, yaklaşık %3 oranındadır. Küresel iklim hedefleriyle ilgili endişeler arttıkça bu emisyon oranlarıyla ilgili çalışmalar artmakta ve oranlarda değişimler olmaktadır. Bu durum nedeniyle başta AB ve IMO gibi kuruluşlar denizcilik sektörünün sadece uzun vadeli emisyon azaltma taahhütleriyle değil, aynı zamanda doğrulanabilir ve ölçülebilir eylemlerle net-zero ya da karbonsuzlaşma yolunda ilerlemesi için çeşitli mevzuatlar yayınlamakta ve bunların hayata geçirilmesi için kararlar almaktadır. Bu hedeflerle ilgili olarak gerçek zamanlı emisyon ölçümüne ve takibine olan ihtiyaç giderek artmaktadır. Sadece bir raporlama mekanizmasından çok daha fazlası olan bu sistem, emisyon azaltımı, mevzuata uyum ve tedarik zinciri şeffaflığı için stratejik bir araç haline de gelmektedir.²

Denizcilik sektörünün en önemli bileşenlerinden olan limanlar bu



Şekil-1: Distribution of CO₂ emissions by the transportation sector globally in 2022 by subsector (IEA, 2023a).¹

gelişmeler çerçevesinde karbon ayak izlerini azaltmak için daha fazla yenilenebilir enerji ve çevre teknolojilerini kullanmaya, bu konuda büyük ölçekli yatırımlar yapmaya başlamıştır. Dolayısıyla, limanın katkısı olmadan denizcilik sektöründe enerji dönüşümünün veya herhangi bir “Liman Bölgesi”nin net-zero ya da emisyonlu bir bölge olma çalışmalarının hayata geçirilmesi de maalesef mümkün değildir.

Bu yazımızda dünyada ve Avrupa’daki bazı liman bölgelerinin net-zero ya da emisyonlu bir bölge haline getirilmesiyle ilgili hayata geçirilen bazı proje çalışmaları hakkında bilgi verilmekte, neler yapıldığına ilişkin uygulamalar değerlendirilmektedir.

LİMAN OTORİTESİ VEYA PORT AUTHORITY NEDİR?

Avrupa’da ya da genel olarak dünyada kullanılan “Liman Bölgesi” ifadesi Türkiye’de genellikle yanlış tanımlanmakta, bireysel iskele ya da herhangi bir terminal ya da liman işletmesi olarak kabul edilmektedir.

Oysaki bu tanım içinde farklı liman, iskele, rıhtım, şamandıra, dolfen, tersane, çekek yeri, gibi tüm kıyı tesislerini, iskeleleri ve terminaleri kapsayan, genel olarak dünyada “Liman Otoritesi/Port Authority”³ olarak bilinen geniş bir liman kümesi ya da bölgesi ifade edilmektedir.

Liman Otoritesi (Port Authority) tarafından kontrol edilen ve yönetilen bu liman bölgeleri yukarıda da belirttiğimiz gibi tüm denizcilik paydaşlarının birlikte faaliyet gösterdiği deniz yetki ve sorumluluk bölgesini ifade etmektedir.

Her liman bölgesi sınırları içinde bu bölgedeki limanlara gelen gemilerin demirleme alanları da bulunduğundan, liman bölgesinin net-zero ya da emisyonlu bir bölge olma çalışmalarına demirleme bölgesi de dahil edilmektedir. Her ne kadar Türkiye’de yetki ve sorumluluklar açısından “Liman Otoritesi/Port Authority”

gibi bir idari veya kurumsal organizasyon bulunmasa da bu tip çalışmaların daha çok liman başkanlıkları üzerinden hayata geçirilmesi dışında bir alternatif bulunmamaktadır.

LİMAN BÖLGESİ (PORT AUTHORITY) İÇİNDE EMİSYON KONTROL SÜREÇLERİ

Bir liman bölgesinin net-zero ya da emisyonlu bir bölge haline getirilmesiyle ilgili süreç üç ayrı bölüm halinde değerlendirilmektedir. Bunlar;

I. Liman bölgesindeki gemilerin (bu gemi tanımına römorkör, pilot ve acente botları ve liman bölgesinde kullanılan diğer deniz araçları da girmektedir) emisyonlarının kontrolü,

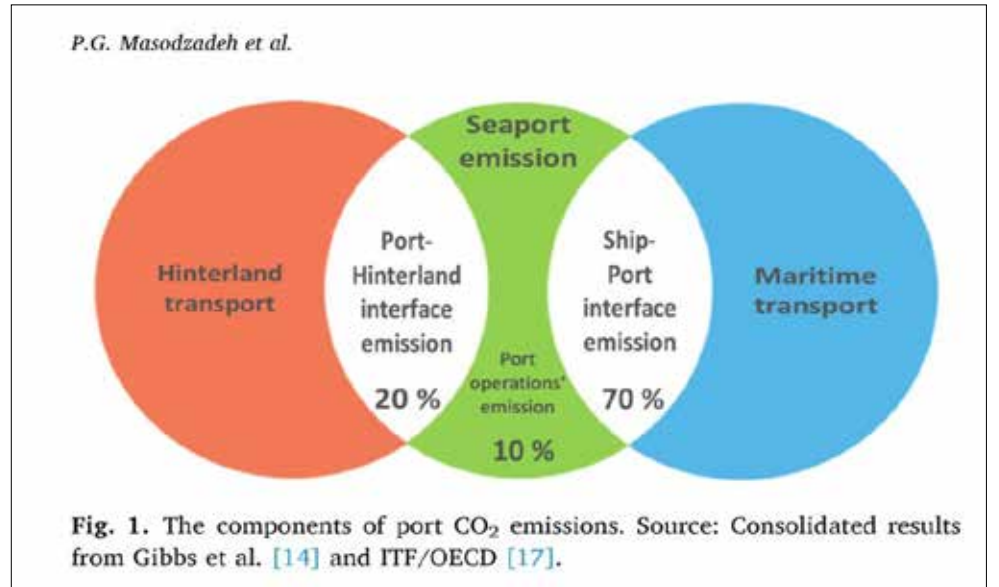
II. Liman bölgesi içinde faaliyet gösteren her bir liman tesisinin (liman, iskele, rıhtım, şamandıra, dolfen vb.) emisyonlarının kontrolü,

III. Liman bölgesi içinde ve çevresinde limanla bağlantılı olarak çalışan diğer lojistik faaliyetlerin emisyonlarının kontrolü,

ve diğer lojistik faaliyetlerden kaynaklı olduğu görülmektedir. Gemilerin liman bölgesi dahilindeki demirleme alanlarındaki bekleme sürelerinde çalışan motor ve jeneratörlerden kaynaklı emisyonlar, gemilerin demirleme alanından liman tesisine yanaşma ve limandan kalkış manevraları esnasındaki emisyonlarıyla liman bölgesi içindeki römorkör hareketlerinden kaynaklı emisyonlar bir liman bölgesindeki en büyük (%70) emisyon kaynağı olarak ölçülmektedir.

Yukarıdaki değerlendirmelerden de görüldüğü gibi "hem" liman bölgesindeki ve hem de bizzat liman tesisleri kaynaklı emisyonun ağırlıklı gemi (yük gemileri, römorkörler vb.) kaynaklı olduğu ortaya çıkmaktadır.

Gemiler liman bölgesi içinde %70 oranında emisyon yaratırken, liman bölgesi içinde faaliyette olan liman tesislerinden kaynaklanan %10 oranındaki (iskele ya da rıhtımlara yanaşan gemilerden kaynaklı) emisyonu da oluşturmaktadır. Bu açıdan liman



Liman bölgelerinde ya da bir liman otoritesi sınırları içinde yapılan emisyon ölçümlerinde genel olarak liman bölgesindeki toplam emisyonun sadece %10'unun bizzat liman tesislerinden kaynaklı olduğu, %20'inin ise liman tesisleri dışında liman-karasal lojistik ağ etkileşimi bölgesi içindeki araçlardan

bölgesindeki emisyonun kontrolü ve azaltılması ya da gelecek açısından liman bölgesiyle ilgili net-zero ya da karbonsuzlaştırma hedefinin hayata geçirilmesi için önceliğin her zaman gemilere verilmesi son derece önem kazanmaktadır.

LİMAN BÖLGESİNDE (PORT AUTHORITY) EMİSYON KONTROL ÇALIŞMALARI İÇİN YAPILANLAR

Gemilerden kaynaklanan emisyonların düşürülmesinde yeni nesil gemi yakıtlarının (yeşil amonyak, yeşil metanol, yeşil hidrojen vb.) kullanımına ilave olarak liman bölgesi içinde yavaşma ve ayrılma manevralarında elektrikli römorkörlerin hizmete alınmasının önemi her geç gün daha fazla anlaşılmakta olduğundan, gelecek yıllarda dünyada ve Avrupa'da elektrikli römorkörlerin sayısının artacağı beklenmektedir.

Liman bölgesi içinde faaliyette olan liman tesislerinden kaynaklı %10 oranında emisyonun düşürülmesiyle ilgili gelişmelere baktığımızda genel olarak limanların son yıllarda çeşitli yatırımlar yaparak emisyonları azalttıkları görülmektedir. Bunlar;

a. Liman bölgesi içinde bizzat liman tesisi kaynaklı (%10) emisyonun içinde en düşük payı bizzat liman tesisinin kendi ekipman ve faaliyetlerinden kaynaklanan emisyonlar oluşturmaktadır. Bu emisyonları düşürmek için fosil yakıtlı liman ekipmanlarının hızlı bir şekilde elektrik enerjisiyle çalışan ekipmanlara dönüşümü süreci devam etmektedir. Hem dünyada hem de Türkiye'de ağırlıklı vinç, STS, RTG gibi ekipmanların elektrik enerjisine dönüşümü büyük oranda devam ederken, halen liman için operasyonlarında kullanılan elektrikli çekici ya da elektrikli TIR gibi kara araçlarında ise teknoloji gelişimi devam etmektedir. Bu açıdan bu tip taşıma araçlarında elektrikli araç teknolojisinin en uygun maliyetlerle hayata geçirilmesine kadar ağırlıklı ara çözüm olarak LNG ya da CNG kullanan kara araçlarının hizmete alındığı görülmektedir.

b. Liman bölgesi içinde bizzat liman tesisi kaynaklı emisyonun içinde diğer bir payı da %20 ile limanın çevresinde bulunan, liman-karasal lojistik ağ etkileşimi bölgesi içindeki araçlardan ve diğer lojistik faaliyetler oluşturmaktadır.



Bu faaliyetlerin büyük bir ağırlığında karayolu taşıma araçları, forklift, vinç vb. gibi araçlar kullanılmaktadır. Yukarıda da belirttiğimiz gibi bu tip karayolu taşıma araçlarında elektrikli araç teknolojisinin en uygun maliyetlerle hayata geçirilmesine kadar fosil yakıtlı kamyon, TIR ve diğer araçların kullanıldığı görülürken, ara çözüm olarak daha az sayıdaki özel ekipmanlarda LNG ya da CNG kullanıldığı görülmektedir.

c. Liman alanında faaliyet gösteren deniz araçlarının sahip olduğu %70'lik oran ise aslında asil ilgilenilmesi gereken sorun kaynağı olmasına karşın genellikle göz ardı edilmektedir. Bu kapsamda gemi hareketleri RightShip tarafından geliştirilen Maritime Emission Portal (MEP) uygulamasında dört ana operasyonel gruba bölünmektedir:

- 1. Transit:** Deniz araçlarının (gemi, römorkör vb.) liman sahası içindeki seyirleri
- 2. Demirleme:** Gemilerin, liman/yük uygunluğu için demirleyerek beklemesi
- 3. Manevra:** Rıhtım vb. yapılara yanaşma/ kalma
- 4. Yanaşık Durum:** Gemilerin iskele / rıhtıma bağlı bulundukları süreç

Her bir operasyonel gruptaki emisyon miktarlarını düşürmek amaçlı farklı çözümler hayata geçirilmektedir. Transit için alternatif gemi yakıtları çözüm iken, Demirleme için "Just In Time Arrival", Manevra için alternatif gemi yakıtları ya da düşük ya da sıfır karbon emisyonlu ya da elektrikli römorkörler ve manevra hızının ayarlanması dikkate alınmaktadır.

Yanaşık Durum için ise limandan gemiye iskelede sahil elektriği (On-Shore Power Suply) çözüm olarak uygulanabilir. Liman bölgesindeki emisyonun azaltımı için hangi çözümün en etkili olacağı,

uygulanabilirliği ya da ekonomik olup olmadığı ancak liman bölgesinin gemi kaynaklı emisyon profili ortaya çıktığında görülebilmektedir.

En Yüksek Emisyona Sahip Gemiler Hangileridir

Emisyon miktarı gemilerin tiplerine, operasyon yoğunluklarına ve sürelerine bağlı olmasına karşın Maritime Emission Portal (MEP) modellemesi ile gemiler için ortaya çok farklı ve şaşırtıcı sonuçlar çıkabilmektedir. Örneğin; Kanada'da bir limanda yapılan ölçümlerde en yüksek emisyonu sahip gemilerin çoğu durumda gaz tankerleri (LNG, LPG gibi) ve kimyasal tankerler olduğu ortaya çıkmıştır. Bu gemilerde gemi motorları ve jeneratörlerinin yanı sıra taşınan kimyasal ürünlerin ya da gazların taşıma, yükleme ve tahliye operasyonları sırasında çalıştırılması zorunlu olan diğer ekipmanların (ilave motorlar, pompalar ve özellikle de soğutucuların) bulunması dolayısıyla ilgili gemilerden kaynaklı emisyonlar diğer gemilere göre çok daha fazladır. Kanada'daki bu liman bölgesinde yapılan ölçümlerde liman bölgesine gelen 16 gaz tankerlerinin toplam emisyonlarının aynı bölgeye gelen 121 adet kuru yük (dökme yük) gemisinin toplam emisyonlarından daha yüksek olduğu görülmüştür.

Bunun nedenine baktığımızda genel olarak gaz iskeleleriyle gazın depolandığı tank çiftlikleri arasındaki mesafesinin uzun olduğu, bu nedenle iskeleden tank çiftliklerine ulaşan boru hatlarının uzunluğu nedeniyle gaz tankerlerinin daha yüksek güçte pompalamaya gereksinim duydukları, bundan dolayı da gaz tankerlerindeki ek motorların, jeneratör ve pompaların çalıştırılmasıyla birlikte ortaya çok daha yüksek gemi emisyonların çıktığı görülmektedir.



Londra'daki "London Port Authority" sınırları içinde yapılan modellemelerde ise en yüksek emisyon oranının uzun çalışma sürelerinden dolayı römorkörler olduğu görülmüştür. Bu nedenle gemilerin emisyonlarının kontrolüyle ilgili çalışmalara baktığımızda; farklı gemilerin iskelede ya da demirleme alanında bulunmasına, yine geminin açık deniz ya da kanal özelliğinde bulunmasına bakılmaksızın farklı liman ve farklı operasyon koşullarında farklı şekilde değerlendirmeye alınması ve emisyonların azaltılması için farklı koşullara uygun şekilde için farklı emisyon kontrol uygulamalarının önerilmesi gerekecektir.

EMİSYONLARIN KONTROLÜNDE "LONDON PORT AUTHORITY" ÖRNEĞİ

Londra'yı ikiye bölen Thames nehri aynı zamanda bölgeye hizmet eden çok sayıda kıyı tesisine de (liman, rıhtım, iskele, şamandıra vb.) sahiptir. London Port Authority (Londra Liman Otoritesi) yetki alanına baktığımızda; 70'ten fazla iskele, şamandıra, dolfen ve rıhtım gibi kıyı tesislerinin olduğu, bu tesislerde yaklaşık 2.000'den fazla vinç, STS ve diğer liman ekipmanlarının faaliyette olduğu görülmektedir. Yaklaşık yaklaşık 18 km uzunluğundaki Thames nehri kıyısındaki bu kıyı tesislerinde yılda 50 milyon tondan fazla kargo elleçlenmektedir.

Bir liman bölgesindeki gemi emisyonlarının bölgenin toplam emisyonlarının %70'inden fazlasını oluşturduğu durumlarda genel olarak liman otoriteleri liman bölgesi içinde faaliyette olan liman tesislerinin kendi operasyonlarından kaynaklı emisyonların kontrolünden ziyade bölgedeki gemi kaynaklı emisyonlarını

azaltmaya odaklanmakta, emisyon kontrol çalışmalarını gemiler üstünde yoğunlaştırarak bu çalışmaları önceliklendirmektedir. Başka bir deyişle, liman bölgesindeki gemilerin karbondan arındırılması ve gemiler için belirlenecek net-zero hedefleri limanların karbondan arındırılması veya limanların net-zero hedeflerinden daha önce hayata geçirilmekte, böylelikle bu önceliklendirme liman bölgesinin emisyonlarının azaltılmasında



çok daha fazla olumlu etkiye sahip olmaktadır. London Port Authority'nin sorumlu olduğu liman bölgesinde yapılan ölçümlerinde ortaya çıkan emisyonun genel olarak dünyada ölçülen emisyon oranı olan %70'in çok daha üzerinde %90'a yaklaştığı, bu yüksek emisyonun tamamının liman bölgesine gelen gemilerden kaynaklandığı, bu gemi kaynaklı emisyonların %40'ının da liman bölgesi içindeki römorkör hareketlerinden meydana geldiği görülmüştür.

Londra'yı adeta ikiye bölen Thames nehri özellikle kent için ulaşım da yoğun kullanıldığı gibi çok sayıda özel ya da sportif amaçlı denizcilik faaliyetlerinde de kullanılmaktadır. Çok yoğun bir deniz trafiğinin olduğu Thames nehriindeki deniz trafiğinin güveninin sağlanması açısından yoğun bir şekilde römorkör kullanıldığı, bu açıdan kullanılan

römorkör sayısının da dünyadaki diğer liman bölgelerine kıyasla oldukça fazla olduğu görülmüştür.

Ortaya çıkan bu durum sonunda London Port Authority, İngiltere hükümeti ve Londra Belediyesi'nin de desteğiyle liman bölgesindeki römorkörleri fosil yakıt kullanma yerine biyodizel yakıt kullanacak şekilde değiştirmeye başlarken, çok sayıda elektrik motorlu römorkör siparişi de vermeye başlamıştır. Elektrik motorlu römorkörlere yatırım yapmak ve römorkörlerde fosil yakıt yerine biyodizel kullanmak, öncelikli uygulamada limanlarda kullanılan tüm fosil yakıtlı vinçleri ve diğer ekipmanları elektrikli ekipmanlarla değiştirmekten çok daha masraflı ve zor olmasına rağmen, gemi kaynaklı emisyonların toplamının %90 gibi çok büyük bir orana

ulaşması ve ayrıca limanın dünyanın en büyük şehirlerinden birinin içinde olması sebebiyle yaşayanların hava kalitesine verilen önem bu yatırımların yapılmasını öncelikli kılmış, liman idaresi gerekli kamu desteğiyle bu çalışmalara hızlı bir şekilde başlamıştır.

LİMAN BÖLGELERİNDE "JUST-IN TIME ARRIVAL" VE GEMİLERE YAKIT TEŞVİĞİ UYGULAMALARI NE KADAR VERİMLİ?

Yukarıda gemilerin herhangi bir limanda kalış süresi ve liman bölgesindeki römorkör hareketleri dışında, bir liman bölgesindeki emisyonun önemli bir kısmının gemilerin demirleme alanlarındaki kalış süresinden kaynaklandığını belirtmiştik. Gemilerin demirleme sürelerini azaltmaya yönelik uygulamalardan biri de gemileri demirlemede beklemeden doğrudan geldiği liman tesisine yanaştırılmasıdır

ki bu uygulamaya "Just in Time Arrival" ya da "Tam Zamanında" denilmektedir. Ancak bu durum geminin türüne, taşınan yüke ve limanın özelliğine göre farklı liman bölgeleri ve farklı ülkeler için çok uygun olmadığı gibi çok da pratik değildir. Bu uygulama liman bölgesine gelen gemilerin bölge içinde uğrak yapacağı liman tesislerinin durumuna göre seyir esnasında yavaşlatılması ve belirli bir sıra içinde liman bölgesine çağırılması gibi denizcilik ekonomisi açısından da sıkıntılar yaratmaktadır. Ayrıca çoğu durumda "Just in Time Arrival" uygulaması nedeniyle gemilerin hızı belirli bir seviyenin altına düştüğünde gemilerin turbo şarj cihazlarının çalışmaması nedeniyle gemi kaynaklı emisyonlar daha da artmaktadır. Birçok ülkede hayata geçirilmiş olan zorunlu çevre ve yakıt düzenlemeleri ve standartlarına ilave olarak bazı liman otoritelerinin gemiler için emisjonsuz alternatif yakıtlara geçişiyle ilgili gönüllü katılım esaslı düzenlemeler de yaptığı görülmektedir. Buna yaygın olarak "Port Incentive Programmes-PIP" ya da "Liman Teşvik Programları" denir. Bu PIP uygulamasında gemiler, çevre ve emisyon koşullarına uygunluklarına ve her bir gemiye verilen bir derecelendirmeye dayalı olarak derecelendirilmekte, bu derecelere göre de çeşitli teşvikler verilmektedir.

Şüphesiz ki bu uygulamada da yüksek emisyonlu gemiler daha yüksek cezalara tabi tutulmaktadır. Başlangıçta, PIP uygulamasında SOx ve NOx emisyonları gibi hava ve su kirliliğini derecelendirmeye alınmış, ancak daha sonra CO₂ emisyonları da kapsama dahil edilmiştir. Burada teşvik sağlayan kurumların genellikle liman işletmeleri, denizcilik hizmeti veren firmalar, ürün tedarikçileri ve lojistik şirketleri olduğu görülmektedir. Gemi sahipleri için PIP'lere katılmanın avantajları da bulunmaktadır. Bunlardan birincisi, hizmet, ürün ve liman tarifelerinde indirimler gibi ekonomik teşvikler, ikincisi ise gemi kiralama pazarında teşvik alan geminin artan rekabet gücü nedeniyle elde ettiği tercih önceliğidir ki

bu da gemi kiralama pazarında ortaya çıkan önemli bir navlun teşvikleridir. Bu konuda çalışan "Clean Cargo Working Group" gemiler için bu teşvikleri gösteren çeşitli performans ölçütleri de açıklamıştır.

TÜRKİYE'DE LİMAN BÖLGELERİNDE EMİSYON KONTROLÜ İÇİN YAPILMASI GEREKEN ÇALIŞMALAR

Avrupa'da ya da genel olarak dünyada kullanılan "Liman Bölgesi" ifadesi bu makalenin başında da belirtildiği gibi Türkiye'de genellikle yanlış tanımlanmakta, bireysel iskele ya da herhangi bir terminal ya da liman işletmesi olarak kabul edilmektedir. Oysaki bu tanım içinde farklı liman, iskele, rıhtım, şamandıra, dolfen, tersane, çekek yeri gibi tüm kıyı tesislerini, iskeleleri ve terminalleri kapsayan, genel olarak dünyada "Liman Otoritesi/Port Authority" olarak bilinen geniş bir liman kümesi ya da bölgesi ifade edilmektedir.

Liman Otoritesi (Port Authority) tarafından kontrol edilen ve yönetilen bu liman bölgeleri yukarıda da belirttiğimiz gibi tüm denizcilik paydaşlarının birlikte faaliyet gösterdiği deniz yetki ve sorumluluk bölgesini ifade etmektedir. Türkiye'deki genel olarak illerin deniz sınırlarına göre düzenlenmiş olan "Liman Başkanlıkları" hem sorumluluk hem de mevzuatı ile dünyadaki "Liman Otoritesi"nin sınırlı idari yetkilerine sahip olan bir yönetim modelidir. Birçok konuda yetkileri ve sorumlulukları Port Otoritelerinden daha sınırlıdır.

Türkiye'de, herhangi bir liman bölgesi ya da başkanlığı veya bir liman bölgesinin idari sınırları içerisinde yukarıdaki çalışmalara bezer şekilde yapılmış bir emisyon ölçümü veya bu konuda yapılmış özel bir araştırma olmasa da yapılacak bir emisyon ölçüm çalışmalarının dünyaya benzer şekilde aynı sonuca ulaşacağı öngörülebilir. Bu açıdan bu konudaki çalışmaların tek tek liman tesislerinde yapılması yerine öncelikli olarak Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ve Çevre Şehircilik

ve İklim Değişikliği bakanlıklarının ortak koordinasyonunda ve liman başkanlıklarının yönetiminde Türkiye'de limanların toplu olarak kümelenildiği ve liman kapasitesinin ülkedeki toplam kapasitenin çok büyük bir bölümünü oluşturduğu bölgelerde (İzmit, İskenderun, Gemlik ve Aliğa Körfezi) başlanması, devamında da Mersin, Antalya, Tekirdağ ve Samsun gibi limancılıkta önemli tekil bölgelere de yayılmasında yarar olacaktır.

Böylelikle her bir liman başkanlığı içinde römorkör dahil gemi kaynaklı, liman tesisi kaynaklı ve liman-karasal lojistik ağ etkileşim bölgesi kaynaklı emisyon değerleri ortaya çıkacak, bu sonuçlara göre her bir liman bölgesindeki duruma özel çözümler geliştirilebilecektir.

TÜRK LİMANLARININ DURUMU

Genel olarak dünyada ve Avrupa'da ortaya çıkan sonuçlara baktığımızda; liman bölgelerinde ya da bir port otoritesi sınırları içinde yapılan emisyon ölçümlerinde genel olarak liman bölgesindeki toplam emisyonun sadece %10'unun bizzat liman tesislerinden kaynaklı olduğu, %70'inin ise liman tesisleri dışında liman bölgesi içindeki gemilerden ve liman bölgesi içindeki römorkör hareketlerinden kaynaklı olduğu görülmektedir. Yine liman bölgesi içinde daha küçük bir oranı (%20) oluşturan emisyonun da limanın çevresinde limanla bağlantılı lojistik ve taşıma faaliyetlerinden dolayı ortaya çıktığı görülmektedir.

Avrupa'daki limanlardan farklı olarak Türkiye'de özellikle son 25-30 yılda yoğun bir liman yatırımlarının yapıldığını öngördüğümüzde limanlarımızda kullanılan liman ekipmanlarının (vinç, STS, RTG ve diğerlerinin) büyük bir bölümünün son 20 yılda elektrikli ekipmanlarla değiştirildiği görülmektedir. Bu durumda limanların kendi sorumluluklarından ya da kendi operasyonlarından kaynaklı %10 oranındaki emisyonların azaltılmasında Türk limanları önemli bir ilerleme sağlanmıştır.



Liman tesisinden kaynaklı emisyonun yine %70'ine yakınının limana gelen gemiler kaynaklı olduğunu öngördüğümüzde limanlar için bu emisyonun kontrolünde limandan gemilere elektrik hizmeti verilmesiyle ilgili Onshore Power Supply (OPS) veya Cold Ironing yatırımlarının da yapılması zorunluluk haline gelmektedir. Bakıldığında henüz Türk limanlarında sadece bir liman tesisinde bu yatırım yapılmış ama henüz hizmete başlamamıştır. Fakat önemli sayıda liman tesisinin bu konuda çeşitli fizibilite çalışmalarını yaptığı da görülmektedir.

Türk limanları OPS veya Cold Ironing yatırımlarında hala Avrupa'nın ve dünyanın birçok ülkesinin çok gerisinde kalmasında Avrupa'da ve dünyada olduğu gibi ülkelerin verdiği devlet desteği ve teşviklerinin ülkemizde hala hayata geçirilmemiş olmasının önemli bir rolü vardır. Ayrıca Türkiye'de liman kapasitesinin yaklaşık %85'inden fazlasının da özel liman tesislerinde olduğunu öngördüğümüzde limanların süreleri giderek kısalan kullanım sözleşmelerinin de etkisi bulunmaktadır. Mevcut durumda özel limanların kullanım sözleşmelerinin kalan süreleri bu yatırımların geri dönüşünü

sağlayacak uzunlukta olmadığına yatırımcılar açısından yüksek ölçekli bu tip yatırımların hayata geçirilmesi ekonomik olmamaktadır. Bu açıdan liman tesislerinin yeşil dönüşüm çalışmalarının en önemlisi haline gelen OPS veya Cold Ironing yatırımlarının hızlanması için yasal düzenlemelerin yapılması, yapılan düzenlemelerde gemilerin limanlardan elektrik enerjisi almasıyla ilgili zorunlulukların ve şartların ortaya konulması önemli hale gelirken bu yatırımları hayata geçirecek şekilde destek ve teşvik modellerinin oluşturulmasıyla beraber limanların mevcut kullanma sürelerinin de uzatılması gerekli hale gelmektedir.

Diğer taraftan gemi emisyonlarının içinde önemli bir yer tutan römorkörlerin biyodizel yakıt kullanımına geçmesi ve gelecekte hizmete alınacağı beklenen elektrikli römorkör sayılarının artması da kılavuzluk ve römorkör mevzuatının konusu olarak ilgili kamu idaresinin sorumluluğundadır. Her bir limanın coğrafi, ticari, operasyonel farklılıklar barındırdığı göz önüne alındığında. Her uygulamanın her limanda aynı etkiyi yapmasını beklememek gerekir. Hazır kullanılan çözümlerin bire bir kopyalanmasından evvel her limanın

karbon ayak izini net olarak ortaya çıkarması, karasal lojistik ve deniz trafiğinin etkilerini güvenilir verilerle hesaplaması, ardından bulunan şartlara uygun çözümlerin hayata geçirilmesi hem ekonomik rekabet avantajı sağlayacaktır. Hem de net sıfır hedefine ulaşılabilmeyi sürdürülebilir kılacaktır.

¹<https://www.unepfi.org/wordpress/wp-content/uploads/2024/05/Climate-Risks-in-the-Transportation-Sector-1.pdf>

²<https://www.weforum.org/stories/2025/05/decarbonize-maritime-industry-real-time-emissions-tracking/>

³[https://porteeconomicsmanagement.org/pemp/contents/part8/port-authorities/A port authority is a public or a private entity that, whether or not in conjunction with other activities, under national law or regulation is empowered to carry out the \(i\) administration, \(ii\) development, \(iii\) management, and, occasionally, \(iv\) operation of the port land and infrastructure and \(v\) the coordination and control of port operation activities.](https://porteeconomicsmanagement.org/pemp/contents/part8/port-authorities/A%20port%20authority%20is%20a%20public%20or%20a%20private%20entity%20that,%20whether%20or%20not%20in%20conjunction%20with%20other%20activities,%20under%20national%20law%20or%20regulation%20is%20empowered%20to%20carry%20out%20the%20(i)%20administration,%20(ii)%20development,%20(iii)%20management,%20and,%20occasionally,%20(iv)%20operation%20of%20the%20port%20land%20and%20infrastructure%20and%20(v)%20the%20coordination%20and%20control%20of%20port%20operation%20activities.)

* ASSISTANT DIRECTOR, EMEA AT RIGHTSHIP

** TEKFEN HOLDİNG, TOROSPORT CEYHAN&SAMSUN

Küresel deniz ticaret yollarının güvenliğinde yaşanan gelişmeler



Günümüzde dünya deniz ticaret filosu, dünya ticaret hacminin %80'inden fazlasının taşınması sorumluluğunu yerine getirerek uluslararası ticaretin can damarını oluşturmakta, yaklaşık 114.000 ticaret gemisi, 1.7 milyar GT taşıma kapasitesi ile dünya genelinde her türlü yük ve emtiayı taşıyarak küresel ekonominin idamesini sağlamaktadır. Filoda yer alan gemiler 150'den fazla ülkenin bayrağı altında kayıtlı olmakla birlikte, farklı ülkelerden yaklaşık 1,9 milyon deniz insanı tarafından işletilmektedir. Küresel boyutta işletilen bu sistem denizcilik sektörünün ne kadar uluslararası, çok uluslu bir işbirliğine dayalı etkileşime sahip bir yapılanma ve faaliyet içinde olduğunu göstermektedir.

Deniz yolu taşımacılığı olmadan, kıtalararası ticaret, hammaddelerin toplu taşınması ve uygun fiyatlı gıda ve mamul malların karşılıklı ticareti mümkün olamazdı. Karmaşık deniz taşımacılığı rotaları, bu rotaları birbirine bağlayan deniz dar geçitleri ve limanlarla birlikte lojistik ağları küresel ticareti mümkün kılmakla birlikte dünya ekonomisinin

ülkeler üzerinden birbirine olan bağıni güçlendirmektedir. Bununla birlikte sektör, deniz taşımacılığının verimliliğini, güvenilirliğini, dayanıklılığını ve sürdürülebilirliğini tehdit eden birçok zorlukla karşı karşıya kalmaktadır.

Deniz taşımacılığının en önemli ve temel özelliklerinden biri, Süveyş Kanalı ve Panama Kanalı gibi stratejik dar su yolu olan geçitlere bağımlı olmasıdır.

Bu kritik su yolları, uzun okyanus ötesi seyirlerde gemilere kısa yolları sağlar, seyir süresi ve maliyeti azaltır. Ancak, dar geçitlerin bu temel rolü, onları iklimsel, ekonomik, jeopolitik veya operasyonel olsun, özellikle küresel ticaret ve deniz taşımacılığı için ciddi sonuçlar doğuran aksamalara karşı hassas hale getirir.

Örneğin, dünyanın en büyük konteyner gemilerinden birisi olan 24.000 TEU kapasiteli Ever Given Gemisi'nin 23 Mart 2021'de karaya oturarak Süveyş Kanalı'nın kapanmasına neden olması, yaşanan bu olayın Covid-19 pandemisi ile eş zamanlı olarak gerçekleşmesi, bu ve benzeri kriz ve aksamaların ticaret

ve küresel ekonomi üzerindeki ciddi etkilerini göstermek açısından dikkat çekmektedir. Ever Given Gemisi'nin yaşadığı olay nedeniyle Süveyş Kanalı'nın her iki tarafında 160'dan fazla ticaret gemisinin beklemesine bağılı olarak günlük yaklaşık 10 milyar dolarlık zararın oluşması tecrübesinden de görüldüğü gibi, denizcilik sektöründeki operasyonlarda aksamalardan kaynaklanan gecikmeler, lojistik engeller, maliyetler ve finansal kayıplar küresel ticareti güçlü bir biçimde etkileme potansiyeline sahiptir.

Ülkemizde olduğu gibi uluslararası ölçekte ancak 2008 yılından itibaren kamuoyunun gündemine gelen, Aden Körfezi ve Somali açıklarında ticaret gemilerine karşı gerçekleştirilen deniz haydutluğu faaliyetleri, ardından küresel ölçekte yaşanan Covid-19 pandemisinin yarattığı sarsıntının etkileri ve Ukrayna'daki savaşın tetiklediği yeni ticaret modellerine uyum sağlamaya başladıktan sonra, küresel tedarik zincirleri ve ticaret her gün yeni bir kesinti riski ve tehdidi ile karşı karşıya kalmaktadır.

Ukrayna ile Rusya arasında başlayan çatışmayla birlikte Karadeniz'de deniz yolu ile taşımacılığın karşılaştığı zorluklar ve 2023'ün sonlarından itibaren Kızıldeniz ve Süveyş Kanalı'nda deniz taşımacılığına yönelik tehdit ve risklere bağlı olarak yaşanan aksamalar, denizciliğin faaliyet ortamında daha karmaşık bir süreç yaşanmasına neden oluyor.

Kızıldeniz'den geçen deniz ticaret yollarında gemilere yönelik saldırı tehdidi, ticaret filosu içinde farklı tiplerde yer alan çok sayıda geminin Süveyş Kanalı geçişinden sakınarak Ümit Burnu'nu dolaşan rotaları tercih etmesine neden oldu. Bu da ticaret gemileri, limanlar ve küresel ticaret için daha uzun mesafeler, transit süreleri ve daha yüksek operasyonel maliyetler anlamına geliyor. Örneğin Çin'in Sanghay Limanı'ndan Avrupa'da Hollanda'nın Rotterdam Limanı'na intikal etmek üzere seyir planlaması yapan bir geminin Kızıldeniz yoluyla Süveyş Kanalı üzerinden intikali 10.000 deniz mili ve yaklaşık 31 gün iken, Ümit Burnunu dolaşarak Afrika'nın güneyinden yapılan bir rota planlaması ile bu mesafe 13.000 deniz miline ve 41 güne çıkmaktadır. Gemilerin daha uzun intikal rotalarına yönlendirilmesi, taşıma maliyetlerinin artması ile birlikte daha fazla yakıt tüketiminden kaynaklanan ek karbon emisyonları ve hizmet programlarını sürdürmek için gereken seyir hızlarının artması nedeniyle sektör için çevresel düzenlemelere uyumda zorlukları da artırmaktadır.

Diğer yandan, Atlantik ve Pasifik Okyanuslarını birbirine bağlayan önemli bir su yolu olan Panama Kanalı'ndaki su seviyesinin yaşanan kuraklık nedeniyle düşmesi, günde ortalama 36 geminin geçtiği kanalda, 2023 Ekim ayından itibaren günlük gemi geçişlerinin %25 ile %50 arasında azalmasına ve deniz ticaretinin daha uzun rotalara kaymasına neden oldu. Bölgede yağmur mevsiminin başlaması ve Panama Kanalı İdaresi tarafından uygulanan su tasarrufu tedbirleri ile Ocak 2024'ten

itibaren Panama Kanalı'ndan geçişlerde kademeli bir şekilde artış sağlandı.

Deniz ticaret yolları üzerinde yer alan geçitlerde yaşanan aksamalardan kaynaklanan artan maliyetler, kaçınılmaz olarak tüketicilere yansıyan daha yüksek taşıma ücretlerine dönüşüyor. Taşımadaki belirsizlik ve maliyetlerdeki dalgalanmanın yanı sıra, bu durum enflasyonu artırıyor ve ekonomik büyümeyi önemli ölçüde etkiliyor; ada devletleri ve az gelişmiş ülkeler deniz ticaretinde yaşanan bu aksaklıklardan en çok etkilenenler arasında yer alıyor.

Geçiş sağladığı denizler ve ticari önemine göre deniz ticareti ve belirli yüklerin taşınma oranları açısından başlıca deniz dar geçitleri aşağıdaki şekilde özetlenebilir. (The Review of Maritime Transport 2024, UNCTAD)

1. BAB EL-MANDEB BOĞAZI (KIZILDENİZ)

- Kızıldeniz'i Aden Körfezi ve Hint Okyanusu'na bağlar
- Orta Doğu'dan gelen petrol ve doğal gaz için hayati önem taşır
- Toplam küresel deniz ticareti hacmindeki pay (2023): %8,7
- Küresel deniz ticareti hacminin emtia başına payı (2023): otomobiller ve konteynerler (%20'ser); petrol ürünleri (%15); ve ham petrol (%13)

2. ÜMİT BURNU

- Hint Okyanusu'nu Atlantik Okyanusu'na bağlar
- Bu geçitten geçen başlıca emtialar arasında konteynerli kargo, ham petrol ve kuru dökme yük (demir cevheri ve kömür) bulunur
- Tüm deniz yoluyla ticareti yapılan petrolün payı (2023): %8

3. PANAMA KANALI

- Atlantik Okyanusu'nu Pasifik Okyanusu'na bağlar
- Konteynerli ticaret ve otomobil, tahıl ve LPG ticareti için kilit öneme sahiptir
- Küresel deniz yoluyla ticaret hacminin payı (2023): %2,16 (ton)

4. CEBELİTARIK BOĞAZI

- Akdeniz'i Atlantik Okyanusu'na, küresel ölçekte büyük ekonomileri

birbirine bağlar

- Gaz boru hatları ve Avrupa-Afrika elektrik bağlantıları dahil olmak üzere kritik altyapıya ev sahipliği yapar
- Ağırlıklı olarak Avrupa pazarları olmak üzere ham petrol ve LNG akışı için hayati önem taşır.

5. HÜRMÜZ BOĞAZI

- Basra Körfezi'ni Umman Körfezi ve Arap Denizi'ne bağlar
- Dünya petrolünün önemli bir kısmının bu dar geçitten geçmesi nedeniyle küresel enerji güvenliği için hayati önem taşır
- Küresel Denizyolu ticaret hacmi payı (2023): %11,1
- Küresel denizyolu ticaret hacminin emtia başına payı (2023): Ham petrol (%39); propan (%31); petrol ürünleri (%20) ve doğal gaz (%19).

6. MALAKKA BOĞAZI

- Hint Okyanusu'nu Güney Çin Denizi'ne bağlar
- Afrika, Asya, Avrupa ve Orta Doğu arasındaki ticaret ve Asya'nın dünyanın geri kalanına enerji ithalatı ve ihracatı için hayati önem taşır
- Küresel denizyolu ticaret hacminin payı (2023): %23,7
- Küresel denizyolu ticaret hacminin emtia başına payı (2023): ham petrol (%45); propan (%42); otomobil (%26); ve kuru yük (%23)

7. SÜVEYŞ KANALI

- Akdeniz'i Kızıldeniz'e bağlar
- Avrupa ve Asya arasındaki ticaret için hayati önem taşır
- Ümit Burnu çevresinden dolaşma ihtiyacını ortadan kaldırarak gemilerin seyir süresini kısaltır
- Küresel ticaret hacmindeki payı: Yaklaşık %10 (ton)
- Tüm küresel konteyner trafiğindeki payı (TEU): %22
- İlk üç emtia (2023 hacimleri): otomobil ve konteynerler (%20'ser adet); petrol ürünleri (%15); ve ham petrol (%10)

8. İSTANBUL VE ÇANAKKALE BOĞAZLARI

- Karadeniz'i Akdeniz'e bağlar
- Karadeniz bölgesinden petrol ve tahıl taşımacılığı için hayati önem taşır
- Küresel deniz ticareti hacmindeki payı (2023): %3,1

Küresel deniz taşımacılığında güvenlik endişeleri, Aden Körfezi ve Somali açıklarında 2008 yılından

itibaren yaşanan deniz haydutluğu faaliyetlerindeki artış ile kamuoyunun gündemine geldi. Uzak Doğu'dan Avrupa ve ABD'ye küresel ticaretin en önemli su yolları olan Kızıldeniz, Aden Körfezi, Hint Okyanusu ve Basra Körfezi rotaları üzerinden taşınmasında önemli bir görev üstlenen ticaret gemilerinin Aden Körfezi ve Somali açıklarında faaliyet göstermeye başlayan korsanlar tarafından fidye amaçlı kaçırılması tehdidine bağlı olarak başlayan süreç uluslararası bir müdahaleye ihtiyaç gösterdi ve NATO, Avrupa Birliği ve diğer bazı ülkeler tarafından deniz ticaret yollarının güvenliğini sağlamak amacıyla aldıkları kararlarla Aden Körfezi, Hint Okyanusu ve Somali açıklarında hareket faaliyetlerine başladı.

2018 yılından itibaren bölgede alınan güvenlik önlemlerine ve durumsal farkındalığın artması ile birlikte emniyetli geçiş uygulamaları neticesinde korsanlık olaylarında azalma süreci yaşanmış olmakla birlikte, 2023 yılının sonlarından itibaren Orta Doğu'da yaşanan jeopolitik gerilim ve çatışmalar, Yemen merkezli Husi güçlerinin Kızıldeniz'deki ticaret gemilerine yönelik saldırıları, küresel deniz ticaretinde ciddi aksamalara neden olmaya başladı. 19 Kasım 2023'te Galaxy Leader Gemisi'nin Yemen'de faaliyet göstermekte olan Husi güçleri tarafından kaçırılması ile başlayan süreçte, 2024 yılının ortalarına gelindiğinde Kızıldeniz ve Süveyş Kanalı geçişleri daha da düştü; Aden Körfezi'ni geçen gemi kapasitesi tonaj olarak %76, Süveyş Kanalı'ndan geçen gemi tonajı ise %70 azaldı; Ümit Burnu'na gelen gemi sayısı %89 arttı. Daha uzun rotalar, küresel gemi ton-mil talebini %3, konteyner gemisi talebini ise %12 artırdı.

6-8 Temmuz 2025 tarihlerinde MAGIC SEAS ve ETERNITY C gemilerine Kızıldeniz'de Husiler tarafından yöneltilen saldırılar, Aralık 2024'ten bu yana ticaret gemilerine yönelik ilk açık deniz saldırıları olmuş, insansız deniz ve hava araçları ile roketatarlarla yapılan saldırılar gemilerde hasar ve batma, mürettebatın da hayatını kaybetmesi ile

sonuçlanmış. Halen Kızıldeniz geçişi ticaret gemilerinin seyri için risk ihtiva ettiğinden küresel ticaret rotalarında değişikliklerle birlikte Kızıldeniz'den geçen günlük ticaret gemisi sayısında yaklaşık %45 oranında azalma meydana gelmiş ve bu durum navlun maliyetlerinde artışlara neden olmuştur.

Kızıldeniz, Bab el-Mandeb ve Aden Körfezinde yaşanan bu gelişmeler üzerine, bölgede deniz ticaret yollarının güvenliğini sağlamak amacıyla, başta ABD olmak üzere Avrupa Birliği ve diğer ülkeler tarafından çok uluslu deniz hareket faaliyetleri başlatılmıştır. ABD'nin "Operation Prosperity Guardian" Harekâtı, ABD ve İngiltere tarafından yürütülen ve Avustralya, Kanada, Hollanda, Danimarka ve Yeni Zelanda gibi ülkelerin de katılım ve destekleriyle "Poseidon Archer Harekâtı", Avrupa Birliği'nin EUNAVFOR "Atalanta Harekâtı", "Aspides" görevi ve İngiltere, Japonya, Hindistan gibi ülkelerin müstakil görev birlikleri ile bölgeden geçmek üzere seyir planlaması yapan gemilerin güvenliğinin sağlanmasına destek olunmaktadır.

Bu bölgeden geçmek üzere intikal rotalarını belirleyen gemilerin seyirlerine başlamadan önce Maritime Security Centre Horn of Africa (MSCHOA) ve UK Maritime Trade Operations (UKMTO) gibi kuruluşlara seyir bilgilerini iletmesi güvenlikleri için tavsiye edilmektedir. Küresel ölçekte denizlerde gelişen tehdit durumu "Maritime Industry Security Threat Overview (MISTO)" ile gemilere yönelik alınması tavsiye edilen tedbirler de "Best Management Practices (BMP5)" rehberi ile güncellenerek sektöre duyurulmakta ve gemilerin farklı coğrafi bölgelerde icra edeceği faaliyetleri sırasında alınması gereken tedbirlere dikkat çekilmektedir. Mart 2025'te yayımlanan yeni BMP rehberleri, gemi işletmecilerine füzeler, insansız hava araçları, denizde yönlendirilen el yapımı patlayıcılar (EYP) ve korsanlık gibi tehditlere karşı uygulanabilir önlemler sunmaktadır. (<https://www.maritimeglobalsecurity.org>)

Küresel tedarik zincirlerinin geleceğe hazır hale getirilmesi, deniz ticaretinin kesintisiz idamesi için hayati önem taşıyan denizdeki dar su yollarının tehdit ve risklere karşı emniyetli ve istikrarlı hale getirilmesine bağlıdır. Daha dayanıklı, emniyetli, güvenli ve sürdürülebilir dar geçitleri kullanabilmek için deniz taşımacılığı ve lojistiğinin yeşil teknolojileri, dijitalleşmeyi ve daha fazla uluslararası iş birliğini benimsemesi ihtiyacı bulunmaktadır. Ticaret rotalarında kesinti ve aksamaların yeni normalin bir parçası haline geldiği bir dönemde, sektörün ani gelişen karmaşık durumların üstesinden gelirken, yeşil dönüşüme geçişe öncelik vermek ve etkin, dayanıklı ulaşım ve lojistiği teşvik etmek, küresel ticaretin ve dünya ekonomisinin gelişmesine yardımcı olmak için önemli bir gayret sarf etmesi gerekmektedir.

Dünya ticaret hacminin %80 üzerinde büyüklükteki bir oranının taşındığı gemilerin yoğun olarak kullandığı önemli dar su yollarında yaşanabilecek aksamaların riskini en aza indirmek, ticaret rotalarını istikrara kavuşturmak, güvenliğini artırmak ve jeopolitik ve iklimle ilgili risklerden kaynaklanan tedarik zinciri kesintilerini en aza indirmek için uluslararası işbirliğinin güçlendirilmesi, dar geçitlerde yaşanabilecek risklerin erken tespiti ve daha hızlı rota değişikliği için geliştirilmiş izleme sistemleri ve limanlar için erken uyarı sistemlerine yatırım, hassas rotalara bağımlılığı azaltmak ve bölge içi tedarik zincirlerini güçlendirmek için deniz taşımacılığı rotalarının çeşitlendirilmesi, bölgesel ticarete destek, ticaret rotalarının serbestçe kullanımını sağlamak için küresel işbirliğinin güçlendirilmesi, iklim risklerinin ve çatışmalarının etkisini en aza indirmek için kilit dar geçitlerde dayanıklı altyapıya yatırım yapılması önem arz etmektedir.

BU MAKALE İMEAK DENİZ TİCARET ODASI GENEL SEKRETER YARDIMCISI ENDER KAHYA TARAFINDAN HAZIRLANMIŞTIR



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

4

CONTINENTS

13

COUNTRIES

34

CITIES

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



Kinayofficial



KINAY



Kinay



Kinay

SAVUNMA SANAYİNİN KÜRESEL VİZYONU İSTANBUL'DA BULUŞTU

22-27 Temmuz'da İstanbul'da düzenlenen Uluslararası Savunma Sanayi Fuarı (IDEF 2025), Türkiye'nin savunma sanayii alanındaki liderliğini pekiştirdi. Fuarın açılışını Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan yaptı.



Uluslararası Savunma Sanayii Fuarı (IDEF 2025), 22-27 Temmuz tarihleri arasında İstanbul Fuar Merkezi'nde başarıyla gerçekleştirildi. Millî Savunma Bakanlığı'nın ev sahipliğinde, Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayii Başkanlığı'nın destekleriyle ve Türk Silahlı Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı'nın yönetiminde düzenlenen fuar, KFA Fuarcılık A.Ş. organizasyonu ile dünya savunma sanayiini bir araya getirdi. IDEF 2025, 99 ülkeden 1400'ü aşkın firmanın katılımıyla gerçekleşti. 219 yabancı heyet ve 33 ülkenin savunma bakanları, genelkurmay başkanları ve üst düzey askeri yetkililer fuarı ziyaret etti. 900 yerli firma ve 400 yabancı katılımcı ile fuar, Türkiye'nin savunma sanayii alanındaki liderliğini pekiştirdi.

Fuar, kara, deniz, hava ve uzay sistemlerinden elektronik harp çözümlerine, yapay zekâ destekli

platformlardan insansız araçlara kadar geniş bir yelpazede yeni nesil teknolojilere ev sahipliği yaptı. Ataköy Marina'da kurulan IDEF Port bölümü, TCG Anadolu başta olmak üzere 14 farklı deniz platformunun sergilendiği etkileyici bir açık deniz etkinliği sundu. Ayrıca, çeşitli silahlı insansız deniz araçları (SİDA), sahil güvenlik botları, SAT botları ve çıkarma gemileri de Ataköy Marina içerisinde sergilenerek, konuk heyetlerin teknik incelemelerine olanak tanındı.

“ASIL MESELE KALICI İŞ BİRLİKLERİ GERÇEKLEŞTİREBİLMEK”

Fuarın açılış törenine Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan da katıldı. Dünyanın en büyük ve en etkili ilk üç fuarından biri olan Uluslararası Savunma Sanayii Fuarı'nın bu yıl 17'ncisini düzenlediklerini kaydeden Cumhurbaşkanı Erdoğan “Bu değerli buluşmayı salt ticari bir faaliyet, savunma sanayii alanındaki



ürünlerin tanıtım ve satışının yapıldığı uluslararası çapta bir pazar olarak görmediğimizi özellikle bilmenizi rica ediyorum” ifadelerini kullandı.

Meselenin alışveriş yapmak olmadığını ve asıl meselenin ticaretle birlikte kalıcı iş birlikleri geliştirebilmek olduğunu ifade eden Cumhurbaşkanı Erdoğan, “Hep söylediğim gibi, mesele alışveriş yapmak değildir.

Asıl mesele, kazan-kazan temelinde uzun vadeli ortaklıklar tesis edebilmektir. Mesele, ticaretle birlikte kalıcı iş birlikleri geliştirebilmektir. Türkiye olarak biz buna hazırız ve çok yönlü iş birliklerine açığız. IDEF 2025'te ürün ve ekipmanlarıyla yer alan firmalarımızın tamamına başarılar diliyor, misafir heyetlerimizin her birine şükranlarımı iletiyorum. Savunma alanı başta olmak üzere IDEF 2025'in sektör ve firmalarımız arasındaki ilişkilere önemli



Donanması için Fleet Tanker dahil 12 farklı projesini sergiledi. STM'nin taktik İHA ailesi, Türkiye'nin ilk milli vurucu İHA'sı "KARGU", Gözetleme amaçlı İHA "TOGAN", mühimmat bırakabilen İHA "BOYGA"; Kargu FPV ile genişledi.

Keşif, gözetleme, hedef tespiti ve hassas mühimmat bırakma görevlerinde kullanılmak üzere geliştirilen BOYGA-B; iki

ve yaklaşma tapalı infilak özelliğiyle dikkat çekiyor.

STM, dikey-iniş kalkış kabiliyetine sahip yeni nesil VTOL İHA'sını da IDEF'te ilk kez tanıttı. STM VTOL uzun havada kalış süresi, farklı tipte mühimmat ve yüksek faydalı yük kapasitesi ile askeri ve sivil görevler için sahada yerini aldı. STM Genel Müdürü Özgür Güleriyüz,

sahaya üstünlük kazandıran STM VTOL çözümümüz, 10 kg'a kadar faydalı yük taşıma kapasitesi ve çok yönlü görev kabiliyetleriyle askeri operasyonların yanı sıra afet, arama-kurtarma ve kritik lojistik görevlerde de kullanılabilir. Deniz araçlarından veya herhangi bir kara noktasından kalkış yapabileceksiniz" dedi.

DRON BARINAĞI

IDEF 2025'te AIROBOS firması tarafından geliştirilen "Dron Barınağı" da tanıtıldı. Tamamen operatör müdahalesinden bağımsız çalışan otonom sistem, görev sırasında elde ettiği görüntüleri yapay zeka destekli algoritmalarla analiz ederek şüpheli durumları tespit edebiliyor.

Uzaktan yönetim kabiliyeti, hızlı batarya değişimi ve dış ortam korumasıyla öne çıkan barınak, uzun süreli ve kesintisiz dron görevleri için stratejik bir çözüm sunuyor.

IDEF 2025, sadece bir fuar değil; savunma sanayiinin geleceğini şekillendiren bir platform. Yeni teknolojilerin tanıtıldığı, stratejik iş



adet 81 mm mühimmat sisteminin yanı sıra akıllı mühimmat taşıyabiliyor.

Bu sistemle birlikte tanıtılan, anti-personel görevlerde kullanılmak üzere geliştirilen TUNGA ise, görüntü işleme veya GNSS tabanlı güdüm kabiliyeti, modüler yapısı

taktik İHA alanında önemli çalışmalara imza attıklarını belirterek, "Döner kanatlı ürünlerimizin yanı sıra sabit kanatlı taktik İHA ürünlerimizde de sahanın gerekliliğine uyum sağlayacak konsept bir çalışmayı hayata geçirdik. Pist ihtiyacını ortadan kaldıran ve uzun süreli görevlerde

birliklerinin kurulduğu ve uluslararası ilişkilerin güçlendirildiği bu etkinlik, Türkiye'nin savunma sanayiindeki vizyonunu ve küresel rolünü gözler önüne serdi.

LÜKS ARAÇLAR ARTIK DENİZLERDE

Muğla'nın Marmaris ilçesinde su üzerinde otomobil gibi hareket eden "jet car"lar hem yerli hem de yabancı turistlerden yoğun talep görüyor.



Marmaris'te tatilin alternatif eğlencelerinden olan su sporlarında eskiden en çok rağbet gören aktivite jet ski iken, şimdi jet carlar ilgi görüyor. Jet car üretimi ve ihracatı yapan su sporları işletmecisi ve Marmaris Su Sporları Kooperatifi Başkan Yardımcısı Mehmet Yıldız, söz konusu araçların motoru hariç tüm parçalarının Türkiye'de üretildiğini ve bugüne kadar 16 ülkeye ihraç edildiğini söyledi. Yıldız, "Jet car tamamen yerli sermaye ile geliştirildi. Maldivler, Tayland, ABD, Bahamalar, Avustralya, İspanya ve Yunanistan gibi ülkelere ihracat yaptık" dedi.

Jet carların kullanımında herhangi bir ehliyet zorunluluğu bulunmadığını belirten Yıldız, araçların güvenli ve kolay kullanılabilir olduğunu ifade etti. Araçların kiralama yöntemiyle hizmet verdiğini kaydeden Yıldız, "İsteyen 15 ya da 30 dakikalık sürelerle jet car kullanabiliyor. Porsche ve Ferrari modelinde araçlarımız var" diye konuştu. Yıldız, Marmaris'te 7 farklı noktada hizmet verdiklerini, araçların genellikle gençler ve çok çocuklu aileler tarafından tercih edildiğini aktardı. Yıldız, jet carların jet ski kadar hızlı ancak daha güvenli olduğunu vurguladı.



Öte yandan jet car kullanım alanlarında cankurtaran eğitimi almış personelin görev yaptığı öğrenildi.



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



TÜRKİYE'NİN MİLLİ HÜCUMBOTU İLK KEZ IDEF'TE SERGİLENDİ

STM, tasarımcısı ve ana yüklenicisi olduğu Türkiye'nin ilk milli hücumbotunun modelini 22-27 Temmuz tarihleri arasında düzenlenen IDEF-2025 Fuarı'nda ilk kez gün yüzüne çıkardı.



Türk savunma sanayiinin önde gelen kuruluşlarından STM, Türk denizcilik tarihinde önemli bir kilometre taşına daha imza attı. T.C. Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayii Başkanlığı ile STM arasında imzalanan, "Türk Tipi Hücumbot Projesi" kapsamında tamamlanan tasarım çalışmalarının ardından, Milli Hücumbot Projesine yönelik SSB ile STM arasında 9 Eylül 2024 tarihinde projenin ilk hücumbotunun inşası için sözleşme imzalandı. STM, Türkiye'nin ilk milli hücumbot modelini, 22-27 Temmuz tarihleri arasında İstanbul Fuar Merkezi'nde düzenlenen Uluslararası Savunma Sanayii Fuarı'nda (IDEF-2025) ilk kez tanıttı.

"TÜRKİYE KENDİ MİLLİ HÜCUMBOTUNU TASARLAMA KABİLİYETİNE KAVUŞTU"

STM Genel Müdürü Özgür Güleriyüz, STM'nin Türkiye'nin askeri denizcilik alanında lider mühendislik firması olduğunu belirterek şunları kaydetti: "Ülkemizin ilk milli korvet projesi MİLGEM'den itibaren üstlendiğimiz görevler ile milli fırkateynimizi geliştirdik ve Donanmamıza teslim ettik. Edindiğimiz tecrübeler ve nitelikli insan kaynağımız ile ülkemizin milli hücumbot tasarımı için de çalışmalara 2020 yılında imzaladığımız sözleşme ile başladık. Deniz Kuvvetlerimiz

ve Savunma Sanayii Başkanlığımız ile yürüttüğümüz yoğun tasarım süreçlerinin ardından, ilk geminin inşası için de tasarımcı olan STM ana yüklenici olarak belirlendi. Milli hücumbotumuzun inşasına başladık ve ilk sac kesimini, 8 Temmuz'da İstanbul'da gerçekleştirdik. Bugün ise IDEF'te ilk kez STM'nin özgün tasarımı olan, ülkemize kazandırdığımız, Milli Hücumbotumuzun modelini IDEF'te sergiliyoruz. Bilindiği üzere donanmamız bugüne kadar, yurt dışından özellikle Almanya'nın tasarladığı hücumbotları kullanıyordu. Bu alanda dışa bağımlılığı bitirmekle kalmadık. Aynı zamanda milli korvet ve milli fırkateynin ardından Türkiye artık kendi milli hücumbotunu da tasarlayabilme ve hayata geçirme kabiliyetine kavuşmuş oldu."

Deniz Kuvvetlerimizin ihtiyaçlarına modern şekilde cevap verecek bir tasarım ortaya koyulduğunu belirten Güleriyüz, "Milli Hücumbot; yüksek sürati, gelişmiş silah sistemleri ve ağır deniz koşullarındaki manevra kabiliyeti ile Mavi Vatan'ın güvenliğinde öncü olacak. Donanmamızın en uzun boy ve en ağır deplasman tonajına sahip hücumbotunu inşa edeceğiz. Yüksek yerlilik oranı ile inşa edeceğimiz hücumbotta azami milli ve yerli silah sistemlerimiz olacak. Hızlı, etkin

ve modern bir suüstü platformunu Türk Donanması'na kazandıracaktır. Bu proje, ülkemizin denizlerdeki caydırıcılığına güç katacak, tam bağımsız savunma sanayi hedefimize bir adım daha yaklaşmamızı sağlayacaktır" ifadelerini kullandı.

UZUN MENZİLLİ GÜDÜMLÜ MERMİLERLE, SIĞ SULARDA GÖREV İCRASI

Millî Hücumbot, suüstü harbi görevlerinde; bekleme ve gizlenme mevkilerinde konuşularak düşmanın tespit ve teşhis imkânlarını zorlaştırabilecek, uzun menzilli güdümlü mermilerle hücum gerçekleştirebilecek, gerekli durumlarda fırkateyn ve helikopterlerle koordineli taarruz icra edebilecek yeteneklere sahip olacak. Gemi, bekasının sağlanabilmesi maksadıyla yeterli hava savunma sistemleriyle donatılacak, yüksek sürat ve manevra kabiliyetine sahip olacak. Geminin dizaynı dâhil olmak üzere inşa faaliyetlerinde ve donatım malzemelerinin temininde mümkün olan en yüksek oranda yerli kaynaklardan yararlanılması hedefleniyor. Sığ sularda harekât yeteneği ile ön plana çıkan Milli Hücumbot, düşük radar kesit alanı, tam yük deplasmanda, zorlu deniz koşullarında harekât icra edebilme ve atış yapabilme kabiliyeti ile donatıldı.

SANMAR, GAIA'YI NEMECA'YA TESLİM ETTİ

Sanmar, Yunanistan merkezli yeni müşterisi Nemeca'ya güçlü Bigaçay serisi römorkör teslim etti.



SANMAR ekibi, Pire, Selanik, Korfu ve Kavala limanlarında hizmet veren Yunan operatör NEMECA'nın filosu için güçlü eskort römorkörün teslimatını gerçekleştirdi. GAIA adı verilen römorkör, Robert Allan Ltd. tarafından tasarlanan ve yalnızca SANMAR'a özel RASAR 2900SX tasarımına dayanıyor.

29,4 metre boyunda, 13,3 metre genişliğinde ve 5,5 metre derinliğindeki römorkör, her biri 1.800 dev/dk'da 2.350 kW güç üreten iki adet CAT 3516E ana makine ile donatıldı ve 80 ton çekme gücüne ulaşabiliyor. GAIA, 10 kişilik mürettebat için yüksek yaşam standartları sunan konaklama alanlarına sahip; aynı zamanda Fi-Fi 1 yangınla mücadele sistemiyle donatılarak teslim edildi.

Sanmar Denizcilik Ticaret Direktörü Rüçhan Çıvgın konuya ilişkin olarak "Bu güçlü römorkör, zorlu koşullara dayanacak ve en güç şartlarda dahi görevini yerine getirecek şekilde tasarlanmıştır. Kompakt boyutlarına rağmen, performans ve dayanıklılık açısından daha büyük rakiplerini geride bırakmaktadır. Yunanistan'daki ilk müşterimiz olarak NEMECA ile çalışmaktan büyük memnuniyet duyuyoruz. Onlara, üstün deniz tutuş kabiliyetine sahip, yüksek performanslı modern bir römorkör sağlayabilmiş olmaktan gurur duyuyoruz. Bu römorkör, şüphesiz filolarına büyük katkı sağlayacaktır" diye açıkladı.

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

İDO İLE EGE ADALARI DAHA YAKIN

Temmuz ayı itibarıyla İDO'nun Rodos, Midilli, Samos ve Leros seferleri günlük olarak yapılmaya başlandı.



İDO'nun 2025 yaz sezonu boyunca düzenlediği Ege Adaları seferleriyle tatilciler, Ege'nin karşı kıyılarına hızlı ve konforlu bir yolculukla ulaşabiliyor. Dikili, Fethiye, Kuşadası, Seferihisar ve Bodrum çıkışlı rotalarla Midilli, Rodos, Samos, Leros Ege Adaları'na her gün karşılıklı seferler düzenleniyor.

İDO Genel Müdürü Dr. Murat Orhan, konuyla ilgili yaptığı açıklamada "Geçtiğimiz yıl Ege Adaları'na düzenlediğimiz seferlerle uluslararası pazarda güçlü bir adım attık, beklentimizin çok üzerinde ilgi gördük, 155 bin yolcu taşıdık. Bu yıl 7 gemilik operasyonla Ege Adaları'nda daha geniş kapsamlı bir hizmet sunmayı ve 300 binin üzerinde yerli-yabancı turistiye erişmeyi hedefliyoruz. Rodos ve Midilli gibi ikonik destinasyonları ulaşılabilir kılmak, hem bölge turizmi hem de kültürel etkileşim açısından büyük bir fırsat sunuyor. İDO konforuyla, bu yaz Rodos, Midilli, Samos ve Leros'a seyahat etmek isteyen herkesi bu eşsiz deneyimi yaşamaya davet ediyoruz" dedi.

EGE'NİN YENİ ROTASI RODOS

UNESCO korumasındaki tarihi sokakları, sur içi eski şehir bölgesi, canlı limanı ve masmavi plajlarıyla Rodos, hem

kültür hem deniz tatili arayanlara hitap ediyor. Fethiye çıkışlı seferler, temmuz ve ağustos boyunca her gün gerçekleştirilecek. Bu keyifli yolculuk, yolcuları Ege'nin tarih ve doğayla buluştuğu eşsiz bir destinasyonuna taşıyor.

Fethiye-Rodos hattında deniz otobüsleri sabah 08.30'da Fethiye'den hareket ediyor ve yolculuk yaklaşık 1.5 saat sürüyor. Akşam dönüş saati 17.30. Bu hatta tek yön bilet fiyatı 45 Euro, aynı gün dönüş bileti 65 Euro, farklı gün dönüş seçeneği ise 85 Euro'dan başlıyor.

DİKİLİ-MİDİLLİ HATTI

Mitolojik ve tarihi zenginliğiyle bilinen Midilli; taş evleri, sakin sahil kasabaları, şifalı suları ve özgün Ege mutfağıyla fark yaratıyor. İDO'nun 2025 yaz sezonunda sefer düzenlemeye başladığı bu yeni rota, İzmir Dikili'den hareket ediyor. Mayıs ortasında başlayan, temmuz itibarıyla düzenli olarak her gün yapılan seferler ağustos sonuna kadar devam edecek.

Kısa sürede bambaşka bir kültüre adım atma imkânı sunan Dikili-Midilli hattında sabah 08.00'de başlayan yolculuk sadece 30 dakikada Midilli'ye ulaşmayı sağlıyor. Aynı gün dönüş seçeneği ise saat 18.30'da. Bu hatta tek yön biletler 25 Euro, aynı gün gidiş-dönüş biletleri ise 45 Euro olarak belirlenmiş durumda.

Midilli Valiliği'nden gelen bildirim sonrasında her gün yapılan seferlere ek salı ve cumartesi günleri saat 10.00'da Midilli'den kalkan deniz otobüsü Dikili'ye gelecek ve Dikili'den 17.00'da tekrar Midilli'ye hareket edecek.

SAMOS ADASI – DOĞA VE TARİHİ

BULUŞTURAN NOKTA

Pisagor'un doğduğu bu yemyeşil ada; üzüm bağları, geleneksel köyleri ve

sakin atmosferiyle ön plana çıkıyor. İDO, hem Kuşadası'ndan hem de Seferihisar (Sığacık) çıkışlı seferleriyle, temmuz ayı itibarıyla her gün Samos'a ulaşım sağlamaya devam edecek. Seferihisar-Samos hattında sabah saatlerinde 08.00'de başlayan yolculuk yaklaşık 1 saat sürüyor ve aynı gün dönüş ise saat 17.00'de. Bilet fiyatları tek yön 20 gidiş-dönüş 40 Euro olarak satışta.

Kuşadası'ndan Samos'a yapılan seferler yaklaşık 30 dakika sürüyor ve 08.45'te Kuşadası'ndan hareket edilip akşam 18.00'de geri dönüş sağlanıyor. Bilet fiyatları tek yön 30 Euro gidiş dönüş 55 Euro aralığında seyrediyor.

LEROS ADASI – SESSİZ VE SAMİMİ BİR EGE KÖŞESİ

Kalabalıklardan uzak, huzurlu bir tatil arayanlar için Bodrum seferi çıkışlı Leros rotası ideal bir seçenek. Balıkçı köyleri, taş sokakları ve berrak deniziyle ziyaretçilerine sakin bir kaçış sunuyor.

Turgut Reis'ten hareket eden Leros seferi sabah 09.00'da başlıyor ve yaklaşık 45 dakikada adaya ulaşılıyor. Dönüş seferi 17.30'da gerçekleşiyor. Bu güzergahta tek yön bilet 40 Euro, aynı gün dönüş 60 Euro, farklı gün dönüş ise 80 Euro. Leros'ta tüm yaz sezonunda sürecektir olan ve sanatseverleri bir araya getiren Paresma sanat galerisinin sponsoru olan İDO, sanatla bir araya gelmek isteyenleri yaz boyu Leros Adası'na taşıyacak. Tüm Ege Adaları seferlerinde kapıda vize, seyahat sağlık sigortası, e-sim ve araç kiralama gibi ihtiyacınız olan tüm hizmetlere İDO aracılığı ile sorunsuz bir şekilde ulaşarak tatilinizin tadını çıkarabilirsiniz.

Tüm detaylar ve rezervasyon işlemleri için www.ido.com.tr adresini ziyaret edebilirsiniz.

“MAVİ ATLAS” İLE DENİZLERDEKİ YAŞAM KAYIT ALTINDA

Anadolu Efes ve Deniz Yaşamını Koruma Derneği'nin (DYKD) birlikte yürüttüğü “Denize +1 Nefes” projesi kapsamındaki Mavi Atlas girişimiyle Türkiye'nin ilk dijital su altı biyoçeşitlilik haritası oluşturulacak.



Anadolu Efes ve Deniz Yaşamını Koruma Derneği (DYKD), denizlerin korunmasını hedefleyen “Denize +1 Nefes” projesini, vatandaş katılımını odağına alan Mavi Atlas uygulamasıyla yeni bir boyuta taşıdı. Mavi Atlas sayesinde herkes, deniz canlılarına dair gözlemlerini konum bilgisiyle birlikte sisteme kaydedebiliyor.

Bu verilerle Türkiye'nin ilk dijital su altı biyoçeşitlilik haritası oluşturulacak. Uygulama, deniz ekosistemlerinin izlenmesi, iklim modellemesi ve yeni deniz koruma alanlarının belirlenmesi gibi bilimsel ve stratejik çalışmalara önemli katkılar sunacak. Vatandaşlar ayrıca bu uygulama üzerinden deniz canlıları hakkında birçok bilgiye erişerek hem farkındalıklarını artıracak hem de ekosistemin korunmasına daha bilinçli şekilde katkı sağlayabilecek. Aldığımız her üç nefesten ikisini

denizlere borçluyuz. Ancak o nefesi sağlayan deniz altı ekosistemleri, iklim krizi ve insan baskısı gibi nedenlerle her geçen gün daha kırılgan hale geliyor. Nitekim WWF'in “2024 Yaşayan Gezegen Raporu”na göre dünyada son 50 yılda, izlenen deniz canlılarının popülasyonlarında ortalama yüzde 56 düşüş yaşandı.

Bu çarpıcı veri tek başına bile, deniz yaşamını korumanın önemine dikkat çekiyor. Ekosistemlerin geleceği için bireylerin de sunabileceği önemli katkılar var.

Anadolu Efes ve Deniz Yaşamını Koruma Derneği (DYKD) iş birliğinde 2022 yılında başlatılan “Denize +1 Nefes” projesinin dördüncü fazı bu anlayışla hayata geçirildi. Bu yeni aşamada, DYKD'nin geliştirdiği ve Anadolu Efes'in desteğiyle

hayata geçirilen Mavi Atlas uygulaması kamuoyuyla paylaşıldı.

VATANDAŞ KATILIMI DA BEKLENİYOR

Türkiye'nin ilk dijital su altı biyoçeşitlilik haritası olacak uygulama, profesyonel dalgıç ve denizcilerin yanı sıra vatandaş katılımı ile de oluşturulacak. Uygulama sayesinde kullanıcılar, deniz canlılarına ilişkin gözlemlerini, konum bilgisi ve görsellerle birlikte sisteme kaydedebilecek. Sahadan toplanan veriler, uzmanlar tarafından incelenerek, sistemdeki yerini alacak. Bu verilerin, iklim modellemesi ve yeni deniz koruma alanlarının belirlenmesi gibi bilimsel ve stratejik çalışmalara katkı sunması da hedefleniyor.

Bununla birlikte, vatandaşlar, uygulama üzerinden deniz canlıları hakkında bilgi edinebiliyor. Bu sayede sadece deniz altı yaşamı belgelenmiyor; aynı zamanda doğa ile kurulan bağ güçleniyor ve toplumsal farkındalık artıyor. Kullanıcılar, uygulama aracılığıyla hem bilgileniyor hem de denizlerin aktif birer koruyucusuna dönüşüyor.

“BİYOÇEŞİTLİLİK KAYBI VE EKOSİSTEM ÇÖKÜŞÜ EN BÜYÜK ÜÇ KÜRESEL RİSKİ ARASINDA”

Anadolu Efes Bira Grubu Başkanı ve CEO'su Onur Altürk, konuyla ilgili yaptığı açıklamada şunları söyledi: “56 yıl önce Anadolu topraklarında doğmuş bir şirket olarak bugün bayrağımızı 70'ten fazla ülkede dalgalandırıyoruz. Toplumu, çevreyi ve tüm paydaşlarımızdan oluşan ekosistemimizi güçlendirme hedefiyle uzun vadeli değer yaratacak projelere odaklanıyoruz. Sorumlu, bilinçli ve sürdürülebilir bir geleceğe

TÜRKİYE’NİN ABD’YE SU ÜRÜNLERİ İHRACATI 3 KAT ARTTI

Türkiye’nin ABD’ye su ürünleri ve hayvansal mamuller ihracatı son 10 yılda 3 kattan fazla artarak 42 milyon dolardan 140 milyon dolara çıktı.

Amerika Birleşik Devletleri’ni hedef pazar olarak belirleyen ve uzun yıllardır ABD pazarında konumunu güçlendirmek için çalışan Ege Su Ürünleri ve Hayvansal Mamuller İhracatçıları Birliği, New York’ta düzenlenen dünyanın en büyük gıda fuarlarından Summer Fancy Food Fuarı’nda yerini aldı.

Türkiye 2024 yılında 3,8 milyar dolarlık su ürünleri ve hayvansal mamuller ihracatı yaparken bu ihracata Ege Su Ürünleri ve Hayvansal Mamuller İhracatçıları Birliği yüzde 45’lik katkı sağladı ve 1,7 milyar dolar ihracat hacmine ulaştı. ESÜHMİB, Türkiye’nin ABD’ye ihracatında daha başarılı bir grafik ortaya koydu. Türkiye’nin ABD’ye yaptığı 140 milyon dolarlık su ürünleri ve hayvansal mamuller ihracatının yüzde 63’ünü temsil eden 88 milyon dolarlık ihracatı ESÜHMİB üyeleri gerçekleştirdi.

“TÜRKİYE SU ÜRÜNLERİ VE HAYVANSAL MAMULLER SEKTÖRÜNDE KÜRESEL LİDER”

Türkiye’nin, su ürünleri ve hayvansal ürünler sektöründe 2025 yılına 4,1 milyar dolarlık ihracat hedefiyle giren küresel bir lider olduğunun altını çizen Ege Su Ürünleri ve Hayvansal Mamuller İhracatçıları Birliği Başkanı Bedri Girit, ABD’nin yıllık 30 milyar dolarlık su ürünleri ve hayvansal mamuller ithalatı yaptığını, su ürünleri ve hayvansal mamuller sektöründe ABD’ye ihracatlarını 10 yıllık vadede 500 milyon dolara çıkarmayı hedeflediklerini dile getirdi. Amerika Birleşik Devletleri’nin son yıllarda en önemli ihraç pazarlarından biri haline geldiğini belirten Girit, “Turkish Cargo ile ABD’ye ihracatta önemli bir aşama kaydettik. Summer Fancy Food Fuarı’nda uzun yıllardır yerimizi



alıyoruz ve ürün yelpazemizi tanıtıyoruz. 2019 yılından bu yana Ege İhracatçı Birlikleri çatısı altında faaliyet gösteren altı gıda birliğimizin yürüttüğü Ticaret Bakanlığımızın desteklediği Turkish Tastes projesiyle de ABD pazarıyla güçlü köprüler kuruyoruz. American Culinary Federation ile iş birliklerimiz, Türk Evi’nde gerçekleştirdiğimiz resepsiyonumuz; yalnızca ürünlerimizi değil, aynı zamanda bu ürünlerin ardındaki insanları, değerleri ve hikâyeleri de paylaşmamız için kıymetli fırsatlar sunuyor” dedi.

“YUMURTA İHRACATINDA BÜYÜK POTANSİYEL VAR”

Türkiye’nin ABD’ye su ürünleri ve hayvansal mamuller ihracatının 2025 yılının ilk yarısında yüzde 31’lik artışla 63 milyon dolardan 83 milyon dolara ilerlediğini paylaşan Başkan Girit, şöyle devam etti: “Özellikle yumurta ihracatında büyük potansiyel var. İthalatçılar daha fazla yumurta talep ediyorlar. 2025 yılının ilk yarısında ABD’ye yumurta ihracatımız yüzde 704’lük rekor artışla 2,1 milyon dolardan 17,2 milyon dolara çıktı. Yumurta ihracatındaki kilogram başına 1,5 dolarlık fon kaldırılırsa ABD’ye yumurta ihracatında tarihi bir başarıyı yakalayabiliriz. Hükümetin yumurta

ihracatına fon koyduğu dönemdeki gerekçeleri de ortadan kalkmış durumda. Summer Fancy Food Fuarı’nda ABD’ye 2025 yılının ikinci yarısında ihracat artışımızı sürdüreceğ önemli temaslarda bulunduk.” Ege Su Ürünleri ve Hayvansal Mamuller İhracatçıları Birliği’nin Summer Fancy Food Fuarı’ndaki standında fume Türk somonu, peynir tadımı yapılırken, Turkish Tastes Projesi’nin tanıtım elçileri Amerikalı dünyaca ünlü şefler Tom Macrina ve Reimund Pitts tarafından trend alanında levrek, çipura ve Türk somonu ürünleri ile tadım yapıldı.

Ege Su Ürünleri ve Hayvansal Mamuller İhracatçıları Birliği Başkanı Bedri Girit, Yönetim Kurulu Üyeleri Ufuk Atakan Demir ve Cem Sağır ziyaretçilere Türk su ürünleri ve hayvansal mamuller sektörü hakkında bilgi verdi. ABD Turquality Projesi tadım etkinliği New York Türk Evi’nde Türkiye’nin New York Başkonsolosu Muhittin Ahmet Yazal ev sahipliğinde yapıldı. New York Başkonsolosu Muhittin Ahmet Yazal, Türkiye’nin New York Ticaret Ataşeleri Bilgehan Ramazan Caner ve Osman Nuri Gökbulut Summer Fancy Food Fuarı boyunca Türk firmalarının yanında yer aldı.

DEMRE YAT LİMANI HİZMETE AÇILDI

Antalya'nın Demre ilçesinde yapımı tamamlanan Demre Yat Limanı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdülkadir Uraloğlu'nun katılımıyla düzenlenen törenle hizmete açıldı.



Toplam 700 yat bağlama kapasitesine sahip olan modern marina, bölge turizmüne ve Türkiye'nin denizcilik vizyonuna önemli katkılar sağlayacak. Açılışta konuşan Bakan Uraloğlu, Antalya'nın yalnızca Türkiye'nin değil dünyanın en gözde turizm destinasyonlarından biri olduğunu belirterek, "Demre Yat Limanı Antalya'yı uluslararası yat turizminin önemli merkezlerinden biri haline getirecek" dedi.

Uraloğlu, 2002'de 41 olan yat limanı sayısının bugün 64'e, 8.500 olan yat bağlama kapasitesinin ise 26 bine yaklaştığını ifade etti. "Antalya'nın turizm ve sanayi altyapısını güçlendirmek için pek çok yatırım yaptık. Modern ulaşım sistemleriyle vatandaşlarımızın ve turistlerin hayatını kolaylaştırdık. Havalimanımızın yolcu kapasitesini 35 milyondan 83 milyona çıkardık" dedi. Bakan, Türkiye'nin limanlarına uğrak yapan kruvaziyer gemi sayısının yüzde 28, yolcu sayısının ise yüzde 27 arttığını da belirterek, "Bu yıl 2 milyon yolcuya ulaşacağımızı düşünüyorum" açıklamasını yaptı.

MODERN ALTYAPI VE SOSYAL ALANLAR

Demre Marinası'nda 958 metre ana mendirek, 281 metre tali mendirek, 287 metre rıhtım ve 5 adet yüzer iskele bulunuyor. Projenin yalnızca bir bağlama alanı değil, aynı zamanda sosyal ve ekonomik bir merkez olacağı vurgulandı. Marina, kışlama ve bakım hizmetlerinden restoranlara, yat kulübü etkinliklerinden fuarlara kadar çok yönlü hizmetler sunacak. Uzun süreli yabancı tekne konaklamalarıyla ülkeye önemli döviz girdisi sağlanması bekleniyor. Bakanlık ayrıca, Datça Marinası, Tekirdağ Marinası, İstanbul Haliç Marina Kompleksi ve Mersin Aydınçık Marinası projelerinin yapım çalışmalarının da sürdüğünü açıkladı.

Meeting Point of All Routes



TUNA
Ship Supply

Safety & Fire & Bridge

Your Safety Partner in TURKEY

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

TUNA GEMİ İKMAL SAN. TİC. LTD. ŞTİ.

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

Tuzla, 34944 İstanbul / TURKEY

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

supply@tunashipping.com / www.tunashipping.com

KOCAELİ-1 BÖLGESEL KILAVUZLUK HİZMETİ İHALESİNİ HAS KILAVUZLUK KAZANDI

Kocaeli 1 Bölgesel Kılavuzluk Hizmeti ihalesini yüzde 89.5 kamu payıyla 20 yıllığına HAS Kılavuzluk kazandı. Aliğa-1 Bölgesel Hizmet Sahası'nda kılavuzluk hizmeti işletme hakkının 20 yıl süreyle devri için de ihale açıldı.



T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Denizcilik Genel Müdürlüğü tarafından düzenlenen Kocaeli 1 Bölgesel Kılavuzluk Hizmeti İhalesi, açık artırma usulüyle sonuçlandı. Safi Deniz Hizmetleri A.Ş. (HAS), 24 tur sonunda kamu payı oranı olarak sunduğu yüzde 89,5'lik teklif ile ihaleyi 20 yıllığına kazanan firma oldu.

Mevcuttaki Kılavuzluk Hizmeti'nin kamu payı %30 iken işbu ihale ile birlikte kamu payı %89,5'a yükseltildi. Kocaeli 1 Bölgesel Kılavuzluk Hizmeti yaklaşık 30 yıldır Deniz Kılavuzluk A.Ş. (DEKAŞ) tarafından veriliyordu. T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Haziran ayı başında Kocaeli-1 Bölgesel Hizmet Sahası'nda verilecek kılavuzluk hizmetlerinin 20 yıl süreyle işletme hakkını özel sektöre devretmek için ihale sürecini başlatmıştı. Has Kılavuzluk Hizmetleri A.Ş. aynı zamanda Kocaeli'nin Derince ilçesinde

faaliyet gösteren Safiport Limanı'nın da sahibi olan Safi Holding sahibi olan ortakları Mustafa Hakan Safi ve Said Safi.

ALİĞA-1 BÖLGESİ KILAVUZLUK HİZMETİ İÇİN İHALE AÇILDI

Öte yandan Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Aliğa-1 Bölgesel Hizmet Sahası'nda kılavuzluk hizmeti işletme hakkının 20 yıl süreyle devri için ihaleye çıktı. İhale, 618 sayılı Kanun'un ek 1. maddesi doğrultusunda %40 artırmaya esas pay oranı üzerinden, 4046 sayılı Kanun hükümleri çerçevesinde pazarlık usulüyle yapılacak ve açık artırmayla sonuçlandırılacak. İhale, 11 Şubat 2025 tarihli Resmî Gazete'de yayımlanan "Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Hakkında Yönetmelik" kapsamında, Ek-1'de belirtilen Aliğa-1 hizmet sahasında yürütülecek kılavuzluk faaliyetlerini kapsıyor.

BAŞVURU SÜRECİ VE ŞARTLAR

İhaleye katılmak isteyenler, içerisinde şartname, ekleri ve sözleşme taslağının yer aldığı ihale dokümanını satın almak zorunda olacak. İhale dokümanının satış bedeli 45 bin TL olup, bu tutar iade edilmeyecek. Ödeme, Halk Bankası Ankara Kurumsal Şubesi'ndeki T.C. Ulaştırma Bakanlığı Döner Sermaye İşletmesi hesabına yapılacak ve dekont açıklamasına "Aliğa-1 Kılavuzluk İhale Dokümanı Bedeli" ibaresi yazılacak.

Dokümanlar, banka dekontu karşılığında Denizcilik Genel Müdürlüğü'nden elden teslim alınabilecek. Teslim sırasında isteklilerin Kayıtlı Elektronik Posta (KEP) adresi bildirmesi zorunlu olacak. Şartnameye ilişkin sorular da yalnızca bu KEP adresleri üzerinden kabul edilecek. İhaleye gerçek ve tüzel kişiler ile ortak girişim grupları başvurabilecek. Yatırım fonları ise yalnızca ortak girişim içinde yer alabilecek, ancak OGG'nin tamamı yatırım fonlarından oluşamayacak.

İhale için son başvuru tarihi 18 Ağustos 2025 saat 15.00 olarak açıklandı. Başvurular yalnızca elden kabul edilecek, posta yoluyla yapılan başvurular geçerli sayılmayacak. İdare, son başvuru tarihini uzatma hakkını saklı tutuyor ve bu durum resmi internet sitesinden duyurulacak.

Başvurular, 20 Ağustos 2025 saat 10.00'da Denizcilik Genel Müdürlüğü'nde İhale Komisyonu huzurunda açılacak. Geçici teminat bedeli ise 9.816.000 TL olarak belirlendi. Bu ihale, 2886 sayılı Devlet İhale Kanunu'na tabi olmayıp, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ihaleyi yapıp yapmamakta serbesttir.

AUTOPORT LİMANI BÜYÜK BİR YATIRIMLA GENİŞLİYOR

İzmit Körfezi'nde Başiskele'de faaliyet gösteren Türkiye'nin ilk otomobil terminali Autoport Limanı, dev bir projeyle iki kat büyüyecek.



Başiskele'de mevcutta 243 bin 351 metre karelik bir alanda faaliyet gösteren Arkas Holding ile Ayhan Zeytinoğlu'nun sahibi olduğu, Türkiye'nin ilk otomobil terminali olan Autoport Liman İşletmeleri AŞ, 2023 yılında yeni bir yatırım için hazırlıklara başlamıştı. Söz konusu

dev proje kapsamında limanını iki kat büyütecek olan liman ile ilgili 2 yıl sonra nihayet karar çıktı.

Autoport Limanı, Deniz Terminali Modernizasyon ve Tevsi projesi ile birlikte neredeyse yarı yarıya büyümeyi

hedefliyor. Söz konusu ile birlikte mevcut dolgu ve iskele alanını büyüterek modernizasyon ve kapasite artışına gidecek olan Autoport Limanı'nın proje sonrası toplam faaliyet alanı 403 bin 12 metrekareye yükselecek.

MODERNİZASYON VE KAPASİTE ARTIŞI

Söz konusu modernizasyon ve kapasite artışına ilişkin ÇED raporu hazırlayan firmanın ÇED süreci başladı. Firmanın sunduğu ÇED Raporuna göre, proje kapsamında mevcut dolgu ve iskele alanına ilave olarak 153 bin metrekare doldu, 4 bin 75 metrekare rıhtım, 50 metrekare kedi yolu, 100 metrekare dolfen, 1.859 metrekare Ro-Ro rampası ve 110 bin metrekarelik bir alanda yaklaşık olarak 487 bin metreküp dip taraması yapılacak.

Söz konusu proje ile birlikte toplamda 159 bin 661 metrekare genişleyecek olan Autoport Limanı, 243 bin 351 metrekarelik mevcut faaliyet alanını 403 bin 12 metrekareye çıkaracak.

Öte yandan, mevcut durumda 80 çalışanın bulunduğu işletmede projenin hayata geçmesiyle birlikte 25 istihdam sağlanacak. Ekonomik ömrü 50 yıl olarak hesaplanan projenin inşaat aşamasında ise 90 kişi çalışacak. Autoport Limanı, söz konusu projeyi 1 milyar 743 milyon 723 bin liraya mal edecek.

Geçtiğimiz nisan ayında ÇED toplantısı yapılan devasa proje için yaklaşık 2.000 sayfalık ÇED Raporu hazırlanırken ÇED başvurusuna dair Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı "ÇED olumlu" kararı verdi.



ENERJİ FİLOSUNA 2 YENİ GEMİ

Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Alparslan Bayraktar, denizlerdeki arama ve sondaj faaliyetlerini güçlendirmek için filoya iki yeni derin deniz sondaj gemisi eklendiğini açıkladı.



Türkiye Petrolleri, birbiriyle aynı özelliklere sahip ikiz gemileri satın aldı. Filoya katılan 7'nci nesil derin deniz sondaj gemileri, enerjide tam bağımsızlık yolunda önemli bir görev üstlenecek. Gemilerden ilkinin yaklaşık iki ay sonra Türkiye'de olacağını belirten Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Alparslan Bayraktar "Bu yeni takviyelerle, Türkiye olarak dünyanın en modern ilk 4 enerji filosu arasındaki yerimizi alıyoruz" dedi.

Gemiler, 228 metre uzunluğu ve 42 metre genişliği ile dikkat çekiyor. Derin denizde 12 bin metreye kadar sondaj yapabilen gemilerde helikopter pisti bulunuyor ve 200 personele yaşam alanı sunuyor. İnşası 2024 yılında Güney Kore'de tamamlanan ikiz kardeşler, yüksek kapasiteli 7'nci nesil gemi olarak adlandırılıyor. Ağır bakımları tamamlanan gemilerin 2029 yılına kadar kesintisiz operasyon yürütme kabiliyeti bulunuyor.

Bakan Bayraktar, gemilerden ilkinin yaklaşık iki ay sonra Türkiye'de olacağını belirterek akreditasyon ve sertifikasyon süreçlerinin ardından bir geminin Ocak, diğerinin de Şubat'ta göreve hazır olacağını açıkladı.

Yeni gemilerin alımı öncesi Türkiye, en büyük 5'inci enerji filosuna sahip ülke konumundaydı. Enerji filusunda bulunan Fatih, Yavuz, Kanuni ve Abdülhamid Han derin deniz sondaj gemileri, aktif olarak Karadeniz'de Sakarya Gaz Sahası'nda kullanılıyor. Somali'deki ilk kıtalararası görevinden Mavi Vatan'a dönen Oruç Reis Sismik Araştırma Gemisi yeni görevine Filyos'ta hazırlanırken Barbaros Hayrettin Paşa Sismik Araştırma Gemisi de Karadeniz'de görev yapıyor. Türkiye'nin enerji filusunda derin deniz sondaj ve sismik araştırma gemilerine ek olarak 11 destek gemisi, bir inşaat gemisi ve bir de yüzer üretim platformu bulunuyor.



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



"Authorized Service Agent for MacGregor VDR - SVDR, BlueTracker SSAS - LRIT"

Address: Guzelyali Mh. Egemen Sk. No:38/1, 34903, Pendik, İstanbul, Türkiye

Phone: +90 216 507 23 33 Gsm: +90 535 477 44 69 (7 / 24 hrs)

Mail: info@seatechnic.com Web: www.seatechnic.com



DENİZLERİN HÂKİMLERİ RAHMI M. KOÇ MÜZESİ'NDE BULUŞTU

Geniş koleksiyonuyla denizcilik tarihinin en özel teknelerini ziyaretçilerle buluşturan Rahmi M. Koç Müzesi, koleksiyonuna çok sayıda solo Atlantik geçişine sahip ender küçük teknelerden biri olan Rondetto'yu ekledi.



Türkiye'nin ulaşım, endüstri ve iletişim tarihindeki gelişmeleri yansıtan ilk ve tek sanayi müzesi olan Rahmi M. Koç Müzesi denizcilik objeleri

ve modellerinden oluşan geniş koleksiyonuyla ziyaretçilerini açık denizlerde keyifli bir yolculuğa çıkarıyor.

Müzede Sadun Boro'nun 1965 yılında başladıkları ve üç yılda tamamladıkları Dünya turundaki tekneleri Kısmet Gemisi, 1990 yılında başladığı turu dört yılda tamamlayan ve halen dünya turu yapan en küçük Türk teknesi olma unvanını taşıyan Uzaklar Teknesi, Şehir Hatları'nın en güzel vapurlarından biri olan Fenerbahçe yer alıyor.

Rahmi M. Koç'un çocukluktan başlayan deniz tutkusunun eseri olan koleksiyonunda Boğaziçi Gezinti Kayığından, küçük teknelere, çok sayıda kayak ve kano da bulunuyor.

DENİZ TUTKUNLARINA İLHAM VEREN TEKNE RONDETTO

Okyanusları aştıktan sonra müzede ziyaretçileriyle buluşan çok özel

teknelerden biri de Rondetto. Sadece 7,40 metrelik bir tekne olan Rondetto, 1968 yılında Erik Pascoli'nin Atlantik Okyanusu'nu tek başına geçen ilk İtalyan unvanını elde etmesiyle manşetlere çıktı.

Hampshire, Portsmouth'dan yola çıkan ve 47 gün sonra Dominika, Portsmouth'a varan Pascoli, bu yolculuğunu "Portsmouth'tan Portsmouth'a, Rondetto ile Atlantik Geçışı" adlı denizciler arasında kült haline gelen kitabında anlattı.

Açık deniz yarışlarının babası olarak adlandırılan John Illingworth tarafından tasarlanan Nordic Folkboat, yani halk teknesi sınıfındaki Rondetto 1965 yılında suya indi. Adını ilk sahibi deniz binbaşı David Gay'in yüklü bir para kazandığı yarış atı Rondetto'dan alan tekne 1968 yılında Erik Pascoli tarafından satın alınarak Atlantik geçişi için güçlendirildi. 2,20 metre eninde, 7,60 metre boyunda olan, 4 ton deplasmana sahip Rondetto, Yanmar dizel motora sahip.

Rondetto 1981 yılında Pascoli'nin arkadaşı Bruno Pietrangeli'ye satıldı. 1983 yılında Tenerife'den Martinique'e 30 günde ve 1986 yılında Cebelitarık'tan Fortaleza'ya (Brezilya) 41 günde iki Atlantik geçişi daha tamamladı.

Çok sayıda solo Atlantik geçişine sahip ender küçük teknelerden biri olan ve bu özelliğiyle İtalyan okyanus yelkenciliği tarihi açısından önemli bir yere sahip olan Rondetto Rahmi M. Koç müzesinde deniz tutkunlarını bekliyor.



DENİZLERİN ORMANI MERCANLAR KORUMA ALTINDA

İş Bankası ve TÜDAV, ekosistemin binlerce yıllık sessiz tanıkları olan mercanları korumak amacıyla yeni bir proje başlattı. Proje Marmara Denizi ve Kuzey Ege’de bulunan endemik siyah mercan ve taş mercan türlerinin korunmasını hedefliyor.



2023 yılında denizleri ve deniz kaynaklarını korumak, ekolojik dengeye ve sürdürülebilirliğe destek olmak amacıyla “Denizlerin Geleceği: Deniz Çayırıları” projesini başlatan Türkiye İş Bankası ve TÜDAV, bu projenin devamı niteliğinde, siyah ve taş mercan türlerinin habitat ve popülasyonlarını korumaya yönelik “Denizlerin Ormanları: Mercanlar” adlı yeni bir proje daha hayata geçirdi.

“Dünya bizim, gelecek bizim” yaklaşımıyla yürütülen proje, Marmara Denizi ve Kuzey Ege’de, Marmara Adası, Gökçeada ve Bozcaada çevresinde bulunan endemik siyah mercan (*Savalia savaglia*) ve taş mercan (*Cladocora caespitosa*) türlerinin korunmasını hedefliyor.

Üç yıl sürecek projeye;

- Siyah mercan ve taş mercan popülasyonlarının bulunduğu alanların



uzaktan kumandalı (ROV) ve taramalı sonar desteğiyle haritalandırılmasıyla bu türlerin yayılım alanları belirlenerek bilimsel bir altyapı oluşturulacak.

- İklim değişikliğinin bu türler üzerindeki etkileri yıllar içinde karşılaştırmalı olarak izlenecek.
- Ölü mercan örnekleri üzerinden yapılacak analizlerle iklimsel değişimlerin mercanlar üzerindeki etkileri bilimsel olarak kayıt altına alınacak.
- Mercanların doğal yaşam alanlarının korunmasına yönelik çalışmalar yürütülecek.
- Taş mercanlar gibi hayalet ağlar nedeniyle tehdit altında olan siyah mercanların yoğunlukla bulunduğu bölgelerde de temizlik çalışmaları yapılacaktır.

- Trol avcılığının korallijen (mercan ekosistemleri) tür topluluklara verdiği zararların tespiti için bir envanter çalışması yürütülecek.

- Proje ile ayrıca yasa dışı yollarla avlanan mercanların akvaryumlara satışının önüne geçilmesi için balıkçılarla görüşülecek, balıkçılarla iş birliği yapılarak farkındalık oluşturulacak.

Proje ile ayrıca İstanbul, Tekirdağ, Çanakkale, Bursa ve Balıkesir’deki okullarda öğrencilere yönelik seminerler düzenlenmesi planlanıyor. Tüm bu adımlarla mercanların doğal ortamlarında korunması ve gelecek nesillere aktarılması hedefleniyor.

İş Bankası Genel Müdür Yardımcısı ve Sürdürülebilirlik Lideri İzlem Erdem, “Denizlerin Ormanları; Mercanlar” projesinin Gökçeada’daki tanıtımında yaptığı konuşmada, yaşadığımız çevrenin,

IBIA Heyetinin DTO ziyareti üzerine...

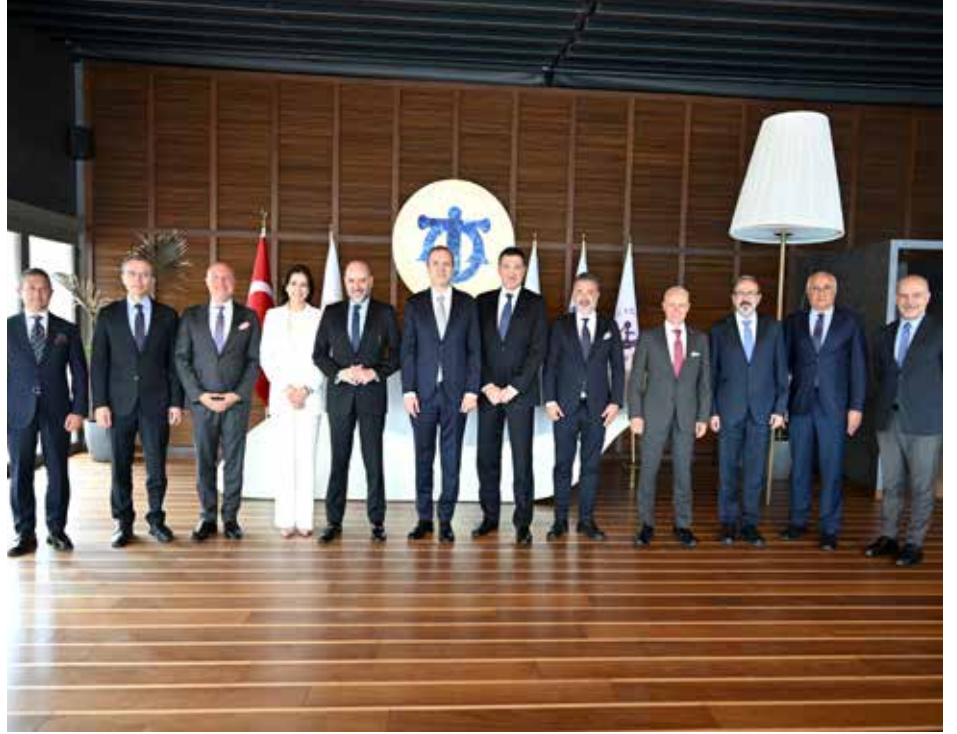


* **UFUK ERİNÇ**

Mayıs ayının sonunda İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın kıymetli Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ın daveti üzerine Uluslararası Yakıt İkmalcileri Derneği-IBIA'nın Yönetim Kurulu Başkanı Constantinos Capetenakis, IBIA Genel Sekreteri Alexander Prokopakis ve değerli yönetim kurulu üyeleriyle İstanbul'da DTO Genel Merkezi'nde bir araya geldik.

İstanbul gibi çok önemli bir yakıt ikmal noktası, Türk Deniz Ticaret Filosu ve Yunanistan Deniz Ticaret filosu gibi iki büyük filonun dünyanın bu önemli bölgesinde neler yapabileceği konusunda konuşma şansını yakaladık.

IBIA bugün, denizcilik ve yakıt ikmal sektörünün her alanından 500'den fazla üyesiyle sektörün değişime ayak uydurmasına yardımcı olurken kardeş derneklerle birlikte tüm üyelerinin değişen düzenlemelere uyum sağlamasına destek olmak için çaba sarf ediyor. Son dönemde de



IMO gibi düzenleyici ve denizciliğin kurallarını koyan kurumlara günlük işlerin gerçeklerini yansıtan değerli geri bildirimler sağlıyor.

DEĞİŞEN YAKITLAR VE GELECEK TEKNOLOJİLERİN GETİRDİĞİ BELİRSİZLİK SORU İŞARETLERİNİ ARTIRIYOR

IBIA'nın rolü giderek daha önemli hale gelmiş ve geleneksel bir dernek ile politika belirleyici bir kurum arasındaki boşluğu dolduran bir konuma doğru ilerlemeye başlamıştır.

Akdeniz'in SECA bölgesi olması, Avrupa'nın EU ETS ve FEUL EU vergi ve ceza sisteminin etkilerinin yansımalarını iki Akdeniz ülkesi olarak daha fazla hissedeceğimiz aşikardır.

Bununla birlikte değişen yakıtlar ve gelecek teknolojilerin getirdiği belirsizlik, normal günlük operasyonlardaki soru işaretlerini arttırdığı kadar, yatırımcıların da ne yönde yatırım yapacağı konusunda belirsizlik yaratmaktadır. İşte tüm bunlar artık önemli ölçüde tarafları beraber çözüm üretmeye itmektedir. Bugün denizciliğin tüm taraflarının

beraber hareket etmeye çalıştığı, farklı ülkelerdeki deniz ticaret odalarının beraber çalışmaya başladığı önemli bir değişimi hissetmeye başladık.

Küresel ticarete etki eden ve kontrol edilemeyen olaylara anında çözüm üretmek ve insanlığı mağdur etmemek için atılan bu adımları çok vizyoner ve anlamlı bulduğumu eklemek istiyorum. Mayısın son haftası, İMEAK DTO'nun imkanlarını kullanarak IBIA'nın eğitim komitesi tarafından organize edilen Alternatif Yakıtlar Eğitimine Türk armatörlerimizin temsilcileri, denizcilik üniversitelerimizin değerli öğretim üyeleri ve T.C. Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu ve T.C. Ticaret Bakanlığı Gümrükler Genel Müdürlüğü'nün değerli uzmanları katılım sağladı. Bu sayede endüstri ve denetleyici, düzenleyici kurumlar bir araya gelerek, sektörümüzü ve paydaşlarımızı geleceğe hazırlamak için önemli bir adım atmışlardır.

* **IBIA YÖNETİM KURULU ÜYESİ / UNERCO / GENEL MÜDÜR**



Gözetim Hizmetleri



Lashing & Unlashing
Hizmetleri



Liman Hizmetleri



Küresel belirsizliklere rağmen denizcilik sektörü gelişimini sürdürüyor



* BİLGEHAN ENGİN

Üç tarafı denizlerle çevrili Türkiye’de denizcilik sektörü tüm bileşenleri ile birlikte ülkemizin önde gelen sektörlerinden birisi. Dış ticaretimizin gelişmesi ve ekonomimizin dışa açılarak dünya ekonomisiyle bütünleşmesi açısından önemli rol üstlenen denizcilik sektörü büyümeye devam ederken, ekonomik hedeflerimizin geliştirilmesi açısından da etkin rol oynuyor. Türkiye’de dış ticaret taşımacılığının %86’sı denizyoluyla gerçekleştiriliyor. 2024 yılında denizyolunu 233.787.092 ton yükü ithalatında, 134.910.214 ton yükün ihracatında kullanırken değer bazında denizyolu ile yapılan ithalat 187.719 milyon \$, ihracat ise 146.224 milyon \$ tutarında gerçekleşti. Türkiye’nin limanlarında elleçlenen toplam yük 2024’te 531,7 milyon ton oldu; bunun 399,4 milyon tonu ise yurtdışı taşımacılık olarak gerçekleşti. Bu da bir önceki yıla göre %2 oranında artış anlamına geliyor. Bir önceki yıla göre %7,8’lik bir artışla, 2024’te elleçlenen konteyner miktarı 13 milyon 529 bin 729 TEU’ya çıktı.

Jeopolitik gerilimler sebebiyle Kızıldeniz güzergahındaki zorluklar Türkiye’yi bir transit hub olarak konumlandırma fırsatı sunarken, bu fırsatın değerlendirilmesi stratejik yatırımlar, altyapı modernizasyonu ve sürdürülebilir taşımacılık projelerinin uygulanması ile kalıcı olabilecektir. Türkiye’nin bölgesindeki gelişmeleri dikkatle takip ederek hem bölgesel hem de uluslararası düzeyde rekabet gücünü artırma potansiyelini iyi değerlendirmesi gerekiyor.

YAŞANAN TÜM ÇALIŞMALAR VE GELİŞMELERİ YAKINDAN TAKİP EDİYORUZ

Bu fırsatları değerlendirebilmek için UTİKAD olarak denizcilik sektöründe yaşanan tüm çalışmalar ve gelişmeleri yakından takip ediyoruz. Son birkaç ayda katıldığımız etkinliklerden bahsederek sektörde yürütülen çalışmalarını kısaca özetlemek ve gelişmeleri aktarmayı amaçlıyorum. Mayıs ayında UTİKAD Yönetim Kurulu Üyeleri ile birlikte T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdür Yardımcısı Dr. Murat Korçak’ı ziyaret ederek Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği ve yetki belgesi denetimlerine dair değerlendirmelerde bulunduk. Ziyaretin ardından Taşıma İşleri Organizatörü tanımında, yetki belgesi alma şartlarında, genel sorumluluk ve yükümlülükler başlıklarındaki maddeler başta olmak üzere, “Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik” UTİKAD’ın katkıları ve görüşleri çerçevesince yayınlandı.

Yine mayıs ayında İstanbul Barosu Deniz Hukuku Komisyonu tarafından düzenlenen “Deniz Yoluyla Konteyner Taşımacılığında Uygulamadaki Güncel Sorunlar” başlıklı etkinlikte oturum başkanı olarak yer aldım. Geçtiğimiz aylarda Dünya Bankası tarafından çeşitli başlıklarda düzenlenen

denizcilik sektöründe karbonsuzlaşma, yeşil denizcilikteki riskler, teknolojik geçişlerde kadınlar için yeni fırsatlar, kadınların liderlik rolleri ve sürdürülebilir uygulamalara katkıları gibi konuların ele alındığı çalıştaylara katılım sağladık. Temmuz ayında denizciliğin gelecek vizyonu, karbonsuzlaştırma için yenilikçi gemiler, denizcilikte finansman ve küresel gelişmelerin denizcilik etkileri konularının ele alındığı 4. Türkiye Denizcilik Zirvesi’ne katılım sağladık. Yine lojistik sektöründe önemli bir etkinlik olan 10. Ekonomi ve Lojistik Zirvesi’nde, “Dünyada Ekonomik ve Siyasal Krizlerin Lojistik Sektörüne Etkileri ve Türkiye’nin Lojistik Geleceği” başlıklı oturumda gündeme ilişkin değerlendirmelerde bulunduk.

UTİKAD Denizyolu Çalışma Grubu’nun aylık toplantılarında da sektörde yaşanan sorunlar gündeme getirilerek çözüm yolları aranıyor. Mersin Bölgesi’nde yaşanan sorunların ele alındığı Akdeniz Bölgesi Çalışma Grubu Toplantısı’nı düzenledik. Bu toplantıda Akdeniz Bölgesi’nde lojistik sektörünün durumu, Mersin Limanı’ndaki uygulamalar değerlendirildi ve sektörün gündeminde olan mevzuat düzenlemeleri ele alındı. Geçtiğimiz günlerde İsrail ve İran arasında yaşanan kısa süreli çatışmada lojistik sektörünün gündeminin sıcak başlıkları arasında yer aldı.

Bu süreçte çeşitli ulusal kanallarda yayınlara katılarak gündeme ilişkin değerlendirmelerimi ve sektöre yönelik beklentilerimi paylaştım. UTİKAD olarak ülkemizin ekonomisine ve geleceğine katkı sağlamak amacıyla değerlendirilen tüm konu başlıklarını gerek ilgili Bakanlıklarla gerek kamuoyuyla paylaşarak sorunların çözümü noktasında her zaman olduğu gibi örnek çalışmalarımızı sürdüreceğiz.

* UTİKAD YÖNETİM KURULU BAŞKANI

ISO 9001 CERTIFICATION
(NQA CERTIFICATION LIMITED)

NQA
ISO 9001
REGISTERED COMPANY

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

IEP
ATEX

RECOGNITION FOR BV MODE II SCHEME
(BUREAU VERITAS CERTIFICATION)

BUREAU
VERITAS

MARINE WANTS *Love* MARITIME RESPECT

SAYGI
Shipping & Electric Co.

saygielectric.com

REFERENCES



BOGAZICI

GURDESAN

Gestaş

İLTEKNO

ULUSOY

REFERENCES

ido

ARKAS

KIRAN

TK Tuzla shipyard

FATİH OFFSHORE

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 Column
- Bearing Heating Tools
- MSB & ESB
- Electrical Project - Design Service



REPAIR AND MAINTENANCE

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



COLLABORATIONS



GESAN
ELEKTRİK



AY-SA

HEAD OFFICE

Aydintepe Mahallesi Sahil Bulvarı No:130/1 34947 Tuzla / ISTANBUL

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



SAYGI



SAYGI

2026-2027 DÜNYA DENİZCİLİK GÜNÜ TEMASI POLİTİKAYI PRATİĞE TAŞIYOR

IMO, 2026-2027 yılları için Dünya Denizcilik Günü temasını “Politikadan Uygulamaya: Denizcilik Mükemmelliğini Güçlendirmek” olarak belirledi.



Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization-IMO), 2026 ve 2027 yıllarında Dünya Denizcilik Günü teması olarak “Politikadan Uygulamaya: Denizcilik Mükemmelliğini Güçlendirmek” başlığını benimsedi.

Bu tema, IMO’nun denizcilik sektöründe kabul edilen uluslararası düzenlemelerin üye ülkeler tarafından ulusal mevzuata aktarılması, etkin şekilde uygulanması ve günlük operasyonlara entegre edilmesi sürecine yönelik kararlılığını yansıtıyor.

IMO Genel Sekreteri Arsenio Dominguez’in önerisiyle iki yıllık süre için belirlenen tema, IMO’nun kapasite geliştirme, teknik yardım ve bilgi paylaşımı yoluyla üye devletlere sağladığı desteği vurguluyor. Aynı zamanda, IMO’nun geliştirdiği uluslararası düzenleyici çerçevenin sahada somut sonuçlara dönüştürülmesinin önemine dikkat çekiyor.

Belirlenen yeni tema, IMO’nun 70 yılı aşkın süredir yürüttüğü düzenleyici faaliyetlerin uygulanabilirliğini güçlendirmeyi ve sürdürülebilir, güvenli, emniyetli ve çevre dostu bir küresel denizcilik sistemi oluşturmayı amaçlanıyor. Ayrıca, Birleşmiş Milletlerin 2030 Sürdürülebilir Kalkınma Gündemini ve Sürdürülebilir Kalkınma Hedeflerini destekliyor.

Kaynak: (IMO Web Sitesi)

IMO’DAN “YAPICI DİYALOG” ÇAĞRISI

Kızıldeniz’de ticari gemilere yönelik saldırıların yeniden başlamasının ardından, IMO Genel Sekreteri Sayın Arsenio Dominguez diplomatik çabaların yoğunlaştırılması çağrısında bulundu.



Londra’da toplanan IMO Konseyi sırasında konuya ilişkin açıklamalarda bulunan Dominguez, 6 ve 7 Temmuz’da hedef alınan Magic Seas ve Eternity C adlı iki gemiye yapılan son saldırılardan ötürü duyduğu üzüntüyü dile getirdi. Eternity C’de en az üç ölüm ve birden fazla yaralanma bildirilirken, Magic Seas’in 22

mürettebatı güvenli bir şekilde kurtarılmıştı. Dominguez: “Kızıldeniz’de birkaç ay süren sakinliğin ardından, bu hain saldırıların yeniden başlaması, uluslararası hukukun ve denizlerde seyrüsefer özgürlüğünün yeniden ihlali anlamına geliyor. Bu saldırıların ve yol açtığı kirliliğin asıl kurbanları masum denizciler ve yerel halktır.” ifadelerini kullandı. IMO’nun bu tür tehditleri önlemeye yardımcı olabilecek tüm taraflarla iş birliği yapma taahhüdünü yineleyen Dominguez konuşmasına: “Hepinize, daha fazla çaba göstermeniz için çağrıda bulunuyorum, çünkü denizcilik sektörünü etkileyen bu jeopolitik çatışmalara çözüm bulmanın tek yolu

yapıcı diyalogdan geçiyor.” ifadeleriyle devam etti. Genel Sekreter’in konuşması sonrasında, IMO Konsey Başkanı Sayın Victor Jiménez de dahil olmak üzere birçok Üye Ülke, saldırıların mağdurlarına dayanışma mesajı vererek saldırıları kınadı ve Dominguez’in diyalog çağrısını yineledi. Bayrak devletleri tarafından doğrulanan IMO verilerine göre, Kasım 2023 ile Ekim 2024 arasında, bölgede, jeopolitik gerilimlerle bağlantılı olarak en az 69 saldırı kaydedildi. Yaşanan son hadiseler, Ekim 2024’ten bu yana gerçekleştirilen ilk saldırı olma niteliği taşıyor.

Kaynak: (IMO Web Sitesi)

IMO KONSEYİ'NİN 134'ÜNCÜ OTURUMU LONDRA'DA YAPILDI

Uluslararası Denizcilik Örgütü Konseyi'nin (International Maritime Organization- IMO Council) 134. Oturumu (134th Session of the Council- C 134), 7-11 Temmuz tarihleri arasında Londra'daki IMO Genel Merkezi'nde gerçekleştirildi.



Toplantıda bazı önemli kararlar alındı. Konsey ve Genel Kurulun çalışma usul ve esaslarına yönelik değişiklikler kabul edildi. IMO organlarının misyon, vizyon ve stratejik yönergelerini de içeren Stratejik Plan kabul edildi.

Organizasyonun 2026 ve 2027 yılı bütçeleri kabul edildi. Üye ülkelere verilen kapasite geliştirme desteğinin, IMO Üye Devlet Denetim Programının Denetim Sonuçları da (IMO Member State Audit Scheme-IMSAS) göz önünde bulundurularak şekillendirilmesi kararlaştırıldı.

Çok dilliliği geliştirme kapsamında yeni hizmetler onaylandı. Çok dillilik politikası kapsamında Arapçanın çalışma dili olması yönünde bütçe ve süreç analizleri yapılmasına karar verildi. Gemiler ve şirketler için IMO Numarası düzenlenmesine yönelik mevcut IMO

Kararlarının birleştirilerek güncellenmesine karar verildi. IMSAS'ın ikinci döneminde yürürlüğe girmek üzere denetim prosedürlerinde yapılan değişiklikler onaylandı.

Sera Gazı Azaltımına Yönelik Oturumlar Arası Çalışma Grubu'nun, Deniz Çevresini Koruma Komitesi'ne (Marine Environment Protection Committee- MEPC) bağlı bir alt komite olarak yeniden yapılandırılması konusu değerlendirildi, Sekreteryaya tarafından finansal etki analizi yapılarak sonucun Ekim ayında düzenlenecek MEPC Toplantısında sunulmasına karar verildi.

IMO elektronik bilgi platformu GISIS'in modernize edilmesine yönelik çalışmalar değerlendirildi. IMO'nun diğer uluslararası örgütler ile ilişkileri kapsamında yaptığı çalışmalar ve üyelikler değerlendirildi. Dünya Denizcilik Üniversitesi ve

Uluslararası Denizcilik Hukuku Enstitüsü çalışmalarına ilişkin raporlar değerlendirildi.

2026-2027 Dünya Denizcilik Günü teması "From Policy to Practice: Powering Maritime Excellence" olarak belirlendi. Ayrıca, temaların bir yerine iki yıllık periyotlarla belirlenmesine yönelik yeni bir uygulamaya geçildi.

Konsey, özellikle Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasına İlişkin Zararların Sorumluluğu ve Tazminine İlişkin Uluslararası Sözleşme (2010 HNS Protocol) ve Balıkçı Teknelerinin Güvenliğine İlişkin Uluslararası Anlaşmanın (2012 Cape Town Agreement) yürürlüğe girmesi için devletleri harekete geçmeye çağırdı.

Kaynak: (IMO Web Sitesi)

KIZILDENİZ'DE SALDIRILAR YENİDEN BAŞLADI

Husiler altı aylık uzun bir aradan sonra, Kızıldeniz'deki ticari gemileri hedef alan saldırılarını yeniden başlatarak bölgedeki deniz güvenliği konusundaki endişeleri artırdı.



6 Temmuz'da, dökme yük gemisi "Magic Seas", silahlı kişiler tarafından saldırıya uğradı ve geminin kontrolü ele geçirildi.

Saldırganlar tarafından gemiye patlayıcılar yerleştirilerek gemi batırıldı. Neyse ki, tüm mürettebatın güvenli bir şekilde kurtarıldığı bildirildi.

Bu saldırının ertesi günü ise, "Eternity C" isimli bir başka yük gemisi daha saldırıya uğradı. Deniz dronları ve roketlerle vurulan gemi 9 Temmuz'da battı ve gemideki 25 mürettebattan 9'u hayatını kaybetti. Çok sayıda denizcinin ise kayıp olduğu bildirildi.

(Kaynak: BIMCO)

YENİ NATO RAPORU LİMANLARA YÖNELİK SİBER TEHDİTLERİN ARTIŞINA DİKKAT ÇEKİYOR

NATO Müşterek Siber Savunma Mükemmeliyet Merkezi (NATO Cooperative Cyber Defense Center of Excellence- CCDCOE), kritik liman altyapılarına yönelik siber tehdit risklerini ele alan bir rapor yayımladı.

"Kritik Deniz Limanı Altyapılarına Yönelik Devlet Bağlantılı Siber Tehditlerin Ele Alınması" isimli rapora göre, son istihbaratlar, Avrupa ve Akdeniz genelindeki liman tesislerini etkileyen siber saldırıların sıklığının arttığını ve bu saldırıların önemli bir kısmının Rusya, İran ve Çin kaynaklı tehdit aktörlerinden kaynaklandığını gösteriyor. Bu artan eğilim, eşgüdümlü politikalara ve güvenlik müdahalelerine duyulan acil ihtiyacı vurguluyor. Analiz, ankete katılan ülkelerin neredeyse tamamının son beş yıl içerisinde siber saldırıya maruz kaldığını ve erişim kontrol sistemleri ile gemi trafik yönetim sistemlerinin bildirilen başlıca riskler olarak belirlendiğini ortaya koyuyor.

TEHDİTLERİN PORTRESİ

Liman tesisleri, ileri düzey kalıcı tehdit saldırıları (Advanced Persistent Threats- APTs), finansal motivasyonlu siber suçlular ve siyasi amaçlı hacktivistler gibi çeşitli tehditlerle karşı karşıyadır. Üstelik bu tehditler coğrafi konumdan bağımsız olarak önemli ölçüde tutarlılık

göstermekte ve taktik- teknik ve prosedürleri (Tactics, Techniques, and Procedures- TTPs) Avrupa, Amerika ve Asya-Pasifik bölgelerinde tam olarak aynı olmasa bile benzerlik taşımaktadır. Üyeler ve ortak ülkelerle yapılan CCDCOE anketi, denizcilik tesislerine yönelik en yaygın saldırıların; hizmet reddi saldırıları ve önemli veri ihlalleri olduğunu ve bunu kimlik avı ile zararlı yazılım ve fidye yazılımlarının izlediğini göstermektedir.

MEVCUT SİBER GÜVENLİK ÇERÇEVESİ SINIRLAMALARI

Liman işletmecileri, sınırlı uzmanlık, organizasyonel yapı ve kaynak yetersizlikleri nedeniyle önemli siber güvenlik tehditleriyle karşı karşıya kalmaktadır. NATO CCDCOE tarafından yapılan ankete katılanların çoğu, siber güvenlik risklerini orta düzeyde olarak değerlendirirken farkındalıklarının artırmalarına rağmen küresel boyutta ortak zorluklar yaşadıklarını belirtmektedirler. Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenlik Kodu

(International Ship and Port Facility Security Code- ISPS) gibi mevcut sistemler, esas olarak fiziksel güvenliğe odaklanmakta ve kapsamlı siber güvenlik önlemleri bakımından yetersiz durumda bulunmaktadır. Uluslararası Limanlar Birliği (International Association of Ports and Harbors- IAPH) siber güvenlik yönergeleri sunmakta, ancak uygulama, yetki alanları ve limanlar arasında büyük farklılıklar göstermektedir.

TAVSİYELER

- NATO'nun denizcilik stratejisinin güncellenmesi
- Yapılandırılmış tehditlere yönelik istihbarat paylaşım ağlarının oluşturulması ve bunlara aktif katılım sağlanması
- Özel irtibat rolleri tanımlanması ve koordinasyon mekanizmaları oluşturulması
- Sektörel siber-güvenlik çalışma gruplarının kurulması

(Kaynak: Info Marine-CCDCOE Web Sitesi)

RÜZGAR DESTEKLİ TAHRİK SİSTEMİNE SAHİP İLK TANKER DENİZE AÇILDI

Dünyanın rüzgar destekli tahrik sistemine sahip ilk tankeri Brands Hatch, Çin'de inşa edildi.



Çin'in Shanghai Waigaoqiao Tersanesi'nde inşa edilen 250 metre uzunluğundaki dev tanker, üzerinde yer

alan her biri 37,5 metre yüksekliğinde üç adet fiberglas kanat yelken sayesinde rüzgar enerjisinden otomatik olarak faydalanarak fosil yakıtlara olan bağımlılığı azaltıyor.

Brands Hatch'in, yılda yaklaşık 1.200 ila 1.300 ton yakıt tasarrufu sağlaması ve bu sayede yılda 3.800 ton karbondioksit eş değerinde emisyon azaltımı sağlaması bekleniyor. 800 bin varil ham petrol taşıyabilen

tanker İngiltere merkezli bir deniz yolu taşımacılığı şirketi tarafından işletilecek ve Avrupa'daki limanlar arasında sefer yapacak.

Brands Hatch, küresel denizcilik sektörünün düşük karbonlu teknolojilere geçişindeki somut örneklerden biri olup daha temiz ve daha verimli bir deniz yolu taşımacılığı için örnek teşkil ediyor.

(Kaynak: Lloyd's Register)

KIZILDENİZ'DEKİ SALDIRILAR İÇİN ORTAK BİLDİRİ

ICS, BIMCO, ECSA, INTERCARGO ve INTERTANKO Kızıldeniz'deki son gelişmelere ilişkin ortak bildiri yayımladı.



Uluslararası Deniz Ticaret Odası (International Chamber of Shipping-ICS), Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi (Baltic and International Maritime Council- BIMCO), Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği (European Shipowners-ECSA), Uluslararası Kuru Yük Taşımacıları Birliği (International Association of Dry Cargo Shipowners-

INTERCARGO) ve Uluslararası Bağımsız Tanker İşletmecileri Birliği (International Association of Independent Tanker Owners- INTERTANKO) tarafından Kızıldeniz'de son günlerde yaşanan gemi saldırılarına yönelik ortak bir bildiri yayımlandı. Uluslararası denizcilik kuruluşları tarafından yayımlanan bildiride "Geçtiğimiz günlerde iki adet

ticari gemi Kızıldeniz'de saldırıya uğradı. Biri battı, diğeri ise büyük hasar gördü. Saldırıların sonucunda masum sivil denizciler ise hayatlarını kaybetti.

Saldırıları kınayan Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization-IMO) Genel Sekreteri'ne katılıyor ve tüm paydaşları, dünya ekonomisinin bel bağladığı gıda, mal ve enerjinin taşınmasını sağlayan sivil denizcilerin güvenlik ve emniyetini sağlamaya çağırıyoruz.

Yaşanan bu trajedi, deniz taşımacılığının ve hayatı öneme sahip deniz yollarının korunmasına yönelik daha güçlü önlemler alınması gerektiğini ortaya koymaktadır. Uluslararası seyrüsefer özgürlüğü ve insan hayatının kutsallığı ilkelerinin tanınmasını, gözetilmesini ve savunulmasını talep ediyoruz" ifadeleri kaydedildi.

(Kaynak: European Shipowners-ECSA)

BM GENEL SEKRETERİ GUTERRES: “FOSİL YAKIT ÇAĞI SONA ERDİ”

Birleşmiş Milletler (United Nations-UN) Genel Sekreteri António Guterres, BM Genel Merkezi'nde yaptığı “Fırsat Anı: Temiz Enerji Çağını Hızlandırmak” başlıklı konuşmada yenilenebilir enerjiden geri dönüş olmadığını vurguladı.



New York'taki BM Genel Merkezinde yaptığı konuşmasında yenilenebilir enerjiye geçişte dünyanın “dönüşü olmayan noktayı geçtiğini” ifade ederek hükümetlere, Brezilya'da Kasım ayında yapılacak COP30 İklim Zirvesi öncesinde kapsamlı yeni iklim planları sunmaları çağrısında bulundu.

“Fırsat Anı: Temiz Enerji Çağını Hızlandırmak” başlıklı konuşma, küresel enerji ve finans kuruluşlarının ortaklığında hazırlanan bir BM Teknik Raporu eşliğinde gerçekleştirildi. Artan temiz enerji yatırımlarından ve fosil yakıtları geride bırakan güneş ve rüzgâr enerjisi maliyetlerindeki düşüşten söz eden Guterres “Sadece parayı takip edin” diyerek, geçen yıl temiz enerjiye 2 trilyon dolar harcadığını, bunun fosil yakıtlara yapılan yatırımdan 800 milyar dolar daha fazla olduğunu ve temiz enerji yatırımlarının son on yılda neredeyse yüzde 70 artış gösterdiğini dile getirdi.

Uluslararası Yenilenebilir Enerji Ajansı'nın (International Renewable Energy Agency-IRENA) yeni verilerine göre, bir zamanlar dört kat daha pahalı olan güneş enerjisi, artık fosil yakıtlardan yüzde 41 daha ucuz.

Benzer şekilde, açık deniz rüzgâr enerjisi de yüzde 53 daha ucuz ve dünya çapında yeni yenilenebilir enerji kaynaklarının yüzde 90'ından fazlası en ucuz yeni fosil yakıt alternatiflerinden daha ucuz. “Bu sadece bir güç değişimi değil. Bu bir olasılık değişimi” ifadelerini kullanan Guterres, yenilenebilir enerji kaynaklarının küresel kurulu güç kapasitesinde fosil yakıtlarla neredeyse aynı seviyeye geldiğini ve geçen yıl “neredeyse tüm yeni güç kapasitesinin” yenilenebilir kaynaklardan elde edildiğini belirtti.

“TEMİZ ENERJİ DURDURULAMAZ”

Guterres, temiz enerji geleceğinin “artık bir vaat değil, bir gerçek” olduğunu vurgulayarak hiçbir hükümet, endüstri veya özel çıkarın bunu durduramayacağını ifade etti. Ülkelere ulusal iklim planlarına odaklanma çağrısında bulunan Guterres, emisyonların yüzde 80'inden sorumlu olan G20 ülkelerini 1,5 ° C sınırına uygun yeni planlar hazırlamaya ve bunları Eylül ayında gerçekleştirilecek BM Genel Kurulu sırasında düzenlenecek üst düzey bir zirvede sunmaya davet etti. Hedeflerin, “2030 yılına kadar enerji verimliliğini iki katına ve yenilenebilir enerji kapasitesini üç katına çıkarmak” ve “fosil yakıtlardan uzaklaşmayı hızlandırmak” olması gerektiğini de sözlerine ekledi.

Genel Sekreter ayrıca fosil yakıtlara bağımlılığın jeopolitik risklerine de dikkat çekti. Günümüzde enerji güvenliğine yönelik en büyük tehdidin fosil yakıtlar olduğunu ifade ederek Rusya'nın Ukrayna'yı işgalinin ardından yaşanan fiyat dalgalanmalarına değindi ve “Güneş ışığı için fiyat artışı yok, rüzgâr için ambargo

yok. Yenilenebilir enerji gerçek enerji güvenliği, gerçek enerji bağımsızlığı ve fosil yakıtların değişkenliği noktasında gerçek özgürlük demek” ifadelerini kaydetti.

ALTI FIRSAT ALANI

Guterres, geçişi hızlandırmak için altı “fırsat alanı” belirledi: iklim planı tutkusu, modern şebekeler, sürdürülebilir talep, adil geçiş, ticaret reformu ve gelişmekte olan piyasalar için finansman.

Bu alanlardan “finansmanın” tıkanma noktası olduğunu belirten Guterres, açıklamalarına şu ifadelerle devam etti: “Dünyanın en iyi güneş enerjisi kaynaklarının yüzde 60'ına sahip olan Afrika, geçen yıl küresel temiz enerji yatırımının sadece yüzde 2'sini gerçekleştirdi. Geçtiğimiz on yılda temiz enerji için harcanan her beş doların sadece biri Çin dışındaki gelişmekte olan ve az gelişmiş ekonomilere gitti. 1,5 derecelik sınırın aşılmaması ve küresel erişimin sağlanması için 2030 yılına kadar akışın beş kat artması gerekiyor.”

Küresel finansın reformdan geçirilmesi, daha güçlü kalkınma bankalarına duyulan ihtiyaç ve -iklim takası da dahil olmak üzere-borç indirimi konularında çağrıda bulunan Guterres: “Tarih boyunca enerji insanlığın kaderini belirledi. Şimdi yeni bir enerji çağının şafağındayız. Fosil yakıtlar artık yolun sonuna yaklaşıyor. Temiz bir enerji çağı başlıyor” ifadeleriyle konuşmasını tamamladı.

(Kaynak: UN News Web Sitesi)



PROMAR
PAINTS & COATINGS

PROMAR BOYA SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ



**DENİZ TİPİ BOYALARDA
DÜNYANIN
LİDER MARKASI**



+90 216 514 8688

www.promarboya.com



MEMORANDUMLAR KAPSAMINDA TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI İSTATİSTİKLERİ

1 Ocak – 24 Temmuz 2025 itibarıyla Türk Bayraklı gemilerin Memorandumlar kapsamında güncel denetim ve tutulma istatistikleri aşağıdaki tablolarda yer alıyor.

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	OCAK 2025	ŞUBAT 2025	MART 2025	NİSAN 2025	MAYIS 2025	HAZİRAN 2025	TEMMUZ 2025
PARİS LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (PARIS MOU)	TUTULMA YOK	FRANSA (BREST)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	AMSTERDAM (ROTTERDAM) YUNANİSTAN (RHODES)	TUTULMA YOK
TOKYO LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (TOKYO MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TİANJİN (ÇİN) TİANJİN (ÇİN)
KARADENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (BLACK SEA MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AKDENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (MEDITERRANEAN MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ SAHİL GÜVENLİK (USCG)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK

YILLARA GÖRE TUTULMA TABLOSU (2017-24.07.2025)*

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025 (Ocak-Temmuz)
PARIS MOU	14	7	4	3	1	7	7	11	3 Tutulma (130 Denetleme)
TOKYO MOU	3	0	2	0	0	0	0	0	2 Tutulma (16 Denetleme)
BS MOU	11	2	0	1	0	2	1	1	0 Tutulma (75 Denetleme)
MED MOU	0	5	0	0	0	0	0	1	0 Tutulma (32 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)**

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

ALWAYS



KUZEYSİGORTA

www.kuzeybrokers.com

Küresel gemi inşa faaliyetlerinde çarpıcı bir değişim yaşanıyor



* ULUÇ KEDME

Bu ayki yazımızda, 2024 ve 2025 yıllarına ait kuru yük ve tanker yeni inşa siparişlerindeki dikkat çekici değişimleri ele alarak, küresel gemi inşa piyasasında yaşanan dönüşümün nedenlerine ve olası yansımalarına değinmek istiyorum.

2024 ve 2025 yıllarındaki kuru yük ve tanker yeni inşa siparişlerine dair veriler, küresel gemi inşa faaliyetlerinde çarpıcı bir değişime işaret ediyor. Yoğun siparişlerle geçen bir dönemin ardından, 2025'te sektörde dikkat çekici bir yavaşlama yaşandı. Bu gerileme en çok Çin tersanelerinde hissedilse de, etkilerinin tüm önde gelen gemi inşa ülkelerine yayılmış durumda olduğunu gözlemliyoruz. Ortaya çıkan tablo, yalnızca armatörlerin yatırım iştahındaki değişimi değil; aynı zamanda küresel

ekonomideki belirsizliklerin ve jeopolitik gelişmelerin sektöre nasıl yön verdiğini de açıkça ortaya koyuyor. Kuru yük segmentinde, 2024'ün ilk yarısında dünya genelinde toplamda 420-430 arası yeni inşa sözleşmesi imzalandığı raporlarda bildiriliyor. Bu siparişlerin %75'lik bölümünün Çin'de ve %24'lük bölümünün ise Japonya'da olduğu bildiriliyor. Ancak 2025'in ilk yarısına baktığımızda ise siparişlerin dramatik biçimde düşerek sadece 75-80 arası adet kaldığını görüyoruz. Çin'in bu dönemde %55 civarı, Japonya'nın ise %40 civarı sipariş aldığı bildiriliyor. Çin'in yıllık bazda kuru yük siparişlerindeki kaybı %85'leri, Japonya'nın ise %65'leri bulduğu görülüyor. Karşılaştırmak gerekirse, sadece Haziran 2024'te Çin'in almış olduğu siparişlerin, 2025'in ilk altı ayında ulaşılan toplamın çok üzerinde olduğunu görüyoruz. Yaşanan daralma sadece rakamlarda değil, sektördeki hissiyatta da net bir şekilde hissedilmektedir.

Tanker piyasasında da tablo benzer. 2024'ün ilk altı ayında küresel tanker siparişleri 500 adete yakındı ve bunun %70'i Çin tersanelerine verilmişti. Güney Kore bu dönemde %15 ile ikinci sırada yer alırken, kalan siparişler diğer ülkelere dağılmıştı. Ancak 2025'in aynı döneminde toplam sipariş sayısı 100 adete kadar geriledi. Çin'in aldığı tanker siparişi %45'lere denk gelirken, bu da yıllık bazda %85 civarı bir düşüş anlamına geliyor. Bu sadece Çin'e özgü bir durum değil; tüm ülkelerde tanker siparişlerinde yaklaşık %80

oranında bir daralmanın yaşandığını gözlemlemekteyiz. Daha detaylı aylık verilerin de bu gerilemeyi desteklediğini görüyoruz. Çinli tersaneler, 2025'in ilk çeyreğinde yalnızca 10 civarı kuru yük gemisi sözleşmesi yaparken, ikinci çeyrekte bu sayının 30'a çıktığını görüyoruz ancak halen önceki yılın güçlü temposunun oldukça gerisinde olduğunu söyleyebiliriz. Tanker siparişlerindeki düşüş daha da belirginleşti ki Çin, 2025'in ilk çeyreğinde 40'a yakın sözleşme imzalarken, ikinci çeyrekte sadece 10 civarı sipariş alabildi. Bu dalgalanmanın yatırım iştahında ciddi bir geri çekilmeyi temsil ettiğini söylemek yanlış olmayacaktır. Özetlemek gerekirse küresel ölçekte bakıldığında, kuru yük siparişleri 420-430 arasından 75-80 aralığına tanker siparişleri ise 500 adete yakın seviyeden 100 adete kadar düştü.

2025'in Mart ayı sonrası yaşanan sert düşüşün, ABD'nin yeni ticaret önlemleriyle aynı döneme denk gelmesinin dikkat çekici olduğunu da söyleyebiliriz. Bu politikaların sektördeki karar alma süreçlerini zorlaştırdığı veya belirsizlik yarattığı düşünülse de, veriler bize bunun sadece Çin'e özgü bir durum olmadığını net biçimde gösteriyor. Dünya ticaretine dair belirsizlikler, düşük navlun seviyeleri, yüksek yeni inşa maliyetleri ve yaklaşan regülasyonlara dair beklentiler, armatörleri temkinli bir bekleyişe itmiş görünüyor.

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

TEMMUZ 2025 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

GEMİ İSMİ	DWT	İNŞA YILI	İNŞA ÜLKESİ	GEMİ TİPİ	ALICI ÜLKESİ	FİYAT US\$ M
PACIFIC NORTH	180.337	2011	CHINA	BULK	GREEK	25,20
ULTRA PUMA	81.855	2016	JAPAN	BULK	FAR EASTERN	25,30
SHANDONG FU REN	81.783	2018	CHINA	BULK	NA	24,00
SHANDONG FU ZE	81.781	2017	CHINA	BULK	NA	23,50



SHANDONG FU YUAN	81.781	2018	CHINA	BULK	NA	24,00
SEA PEGASUS	81.728	2014	CHINA	BULK	*NA	17,50
SEA GEMINI	81.716	2014	CHINA	BULK	*	17,50
WHITE WHALE	76.039	2012	CHINA	BULK	NA	12,80
IVS OKUDOGO	61.331	2019	JAPAN	BULK	*GREEK	* 53,00
IVS PRESTWICK	61.305	2019	JAPAN	BULK	*	*
HAKATA QUEEN	60.481	2016	JAPAN	BULK	NA	23,00
MINDANAO	55.696	2010	JAPAN	BULK	CHINESE	15,50
PAULINE	53.464	2007	JAPAN	BULK	CHINESE	11,00
GUO DIAN 36	51.215	2002	CHINA	BULK	NA	5,90
HAMBURG WAY	39.376	2016	CHINA	BULK	NA	17,10
HAMBURG PEARL	39.359	2016	CHINA	BULK	NA	17,10
WOODYANG QUEEN	37.218	2011	JAPAN	BULK	VIETNAMESE	13,80
SEA DOLPHIN C	33.802	2011	CHINA	BULK	VIETNAMESE	11,70
AFRICAN SWAN	32.776	2005	JAPAN	BULK	CHINESE	6,50
PACIFIC SOUTH	176.000	2012	CHINA	BULK	NA	27,10
AVICL ATERMIS	81.782	2019	CHINA	BULK	NA	24,30
LUCKY HARMONY	76.629	2003	JAPAN	BULK	NA	6,40
MONA LISA	63.453	2019	JAPAN	BULK	GREEK	28,50
IVS SWINLEY FOREST	60.492	2017	JAPAN	BULK	GREEK	23,30
TENRO MARU	57.593	2016	PHILIPPINES	BULK	GREEK	22,00
JIN GANG	56.928	2009	CHINA	BULK	SINGAPORE BASED	10,80
PAN RAPIDO	56.915	2011	CHINA	BULK	NA	11,40
RIVA WIND	53.533	2005	CHINA	BULK	CHINESE	7,75
JIANGSU DAIJIN DJHC6118	40.400	2025	CHINA	BULK	ITALIAN	30,00
DENEB HARMONY	36.888	2020	JAPAN	BULK	FAR EASTERN	24,80
RIJN CONFIDENCE	33.328	2013	JAPAN	BULK	NA	14,30
ASIAN BLOSSOM	181.494	2010	JAPAN	BULK	GREEK	28,30
MOUNT K2	176.820	2011	JAPAN	BULK	CHINESE	26,50
PACIFIC EAST	176.357	2012	CHINA	BULK	GREEK	27,50
GOLDEN ZHOUSHAN	175.834	2011	CHINA	BULK	NA	22,00
AZALEA WAVE	95.584	2013	JAPAN	BULK	NA	17,30
SDTR DORA	81.780	2019	CHINA	BULK	GREEK	24,50
CHLOE VIRTUE	76.610	2003	JAPAN	BULK	NA	6,30
UTOPIA	64.499	2020	JAPAN	BULK	NA	34,00
PYTHIAS	58.018	2010	CHINA	BULK	CHINESE	11,20
MEDI MANILA	57.903	2014	CHINA	BULK	NA	17,70
JUNIPER	57.185	2011	CHINA	BULK	NA	12,50
LUMINOUS SKY	54.514	2005	JAPAN	BULK	CHINESE	6,25
OCEAN PRINCESS	52.382	2002	JAPAN	BULK	NA	7,40
FOUR RIGOLETTO	34.438	2011	KOREA	BULK	* EUROPEAN	* 39,00
FOUR TURANDOT	34.428	2012	KOREA	BULK	*	*

FOUR BUTTERFLY	34.423	2011	KOREA	BULK	*	*
YUKA D	34.268	2011	CHINA	BULK	NA	9,00
STRATEGIC ENDEAVOR	33.078	2010	CHINA	BULK	NA	7,50
MINERAL HIROSHIGE	208.572	2019	JAPAN	BULK	CHINESE	65,00
BULK GINZA	182.868	2020	JAPAN	BULK	NA	64,00
SANTA GRACIELA	82.149	2013	JAPAN	BULK	SINGAPOREAN	18,80
ATALANTA	82.094	2010	CHINA	BULK	GREEK	15,30
EXPLORER ASIA	81.093	2016	CHINA	BULK	*CHINESE	* 41,00
EXPLORER OCEANIA	81.073	2015	CHINA	BULK	*	*
STAR RUNNER	57.809	2011	CHINA	BULK	NA	12,80
SFL HUMBER	56.970	2012	CHINA	BULK	*NA	* NA
SFL KATE	56.798	2011	CHINA	BULK	*	*
CASTLEGATE	53.503	2008	JAPAN	BULK	NA	11,00
ARIES SAKURA	39.870	2020	JAPAN	BULK	GREEK	25,50
CANNY CAROLINE	32.070	2012	JAPAN	BULK	NA	12,50
CS CRYSTAL	30.478	2010	CHINA	BULK	KOREAN	10,00
BU SIDRA	54.534	2008	KOREA	GAS	*INDIAN	63,50
LUBARA	54.526	2009	KOREA	GAS	*	63,50
SAKURA SPIRIT	28.104	2017	KOREA	GAS	TURKISH	NA
ATLANTIC LOYALTY	307.284	2007	CHINA	TANKER	NA	44,10
CITY OF TOKYO	303.994	2004	JAPAN	TANKER	NA	41,50
IJEMO	151.736	2003	KOREA	TANKER	*NA	* 40,10
ADEBOMI	150.611	2004	JAPAN	TANKER	*	*
HESPERIA TIDE	115.000	2025	CHINA	TANKER	GREEK	71,00
HARRIS	40.960	2009	KOREA	TANKER	NIGERIAN	17,20
FAIRCHEM CONQUEST	21.176	2017	JAPAN	TANKER	NA	30,10
KOI	74.635	2010	KOREA	TANKER	GREEK	23,30
VALROSSA	50.344	2008	KOREA	TANKER	NA	17,00
SAN FERNANDO	48.315	2005	JAPAN	TANKER	NA	12,20
GWEN	19.702	2008	JAPAN	TANKER	UAE BASED	16,20
CONCORD	159.155	2005	KOREA	TANKER	CHINESE	23,50
ISE PRINCESS	105.361	2009	JAPAN	TANKER	NA	32,50
PGC COMPANION	72.825	2005	CHINA	TANKER	* NA	10,00
PGC MARINA	72.807	2005	CHINA	TANKER	*	10,00
PS VANCOUVER	50.922	2007	KOREA	TANKER	NA	13,00
PTI HUANG HE	49.999	2016	KOREA	TANKER	GREEK	32,00
CL FUGOU	49.709	2017	KOREA	TANKER	*NA	32,50
CL HUAIYANG	49.688	2017	KOREA	TANKER	*	32,50
GRAND ACE7	46.140	2007	KOREA	TANKER	UAE	15,00
PRELUDE	39.988	2007	JAPAN	TANKER	INDIAN	14,00
C. SPIRIT	313.998	2013	KOREA	TANKER	TURKISH	67,20



NEW TINOS	300.257	2003	JAPAN	TANKER	NA	37,00
MONTREAL SPIRIT	149.997	2006	JAPAN	TANKER	EUROPEAN	30,00
LIMERICK SPIRIT	105.583	2007	KOREA	TANKER	GREEK	27,80
NORD OCEANIA	49.996	2018	JAPAN	TANKER	NA	37,00
PACIFIC QUARTZ	47.941	2011	JAPAN	TANKER	GREEK	18,70
ADELINE	13.190	1999	GERMANY	TANKER	NA	5,50
ASP SUNRISE	13.008	2014	JAPAN	TANKER	NA	16,00
SINAR MINAHASA	12.693	2007	JAPAN	TANKER	NA	13,00
HAKATA SEOUL	8.540	2010	JAPAN	CONTAINER	NA	75,00
RUI QING PING AN	2.504	2024	CHINA	CONTAINER	NA	51,50
KAWA NINGBO	2.496	2002	JAPAN	CONTAINER	NA	20,50
VEGA ALPHA	917	2005	UKRAINE	CONTAINER	MIDDLE EASTERN	8,00
SHIRIN M	2.546	2007	CHINA	CONTAINER	GREEK	22,50
VEGA COLIGNY	1.868	2023	CHINA	CONTAINER	SAUDI ARABIAN	31,00
HANSA HORNERBURG	1.732	2007	CHINA	CONTAINER	UAE	19,50
XH DOLPHIN	1.740	2013	CHINA	CONTAINER	NA	23,00
ESCAPE	1.436	2011	CHINA	CONTAINER	*SWISS BASED	20,00
ESPOIR	1.436	2011	CHINA	CONTAINER	*	20,00
GALEN	1.819	2007	KOREA	CONTAINER	*SWISS BASED	18,50

*Enbloc satışı ifade eder

Anakk Yok			
HURDA FİYATLARI			
TEMMUZ 2025			
Dökme			
ÜLKE	Kuruyük	Tanker	Konteyner
	(per T/LTD)	(per T/LTD)	(per T/LTD)
BANGLADEŞ	US\$ 400-410	US\$ 420-430	US\$ 430-440
HİNDİSTAN	US\$ 410-415	US\$ 430-440	US\$ 440-450
PAKİSTAN	US\$ 420-430	US\$ 440-450	US\$ 450-460
TÜRKİYE	US\$ 245-255	US\$ 255-265	US\$ 265-275

HAZİRAN 2025 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

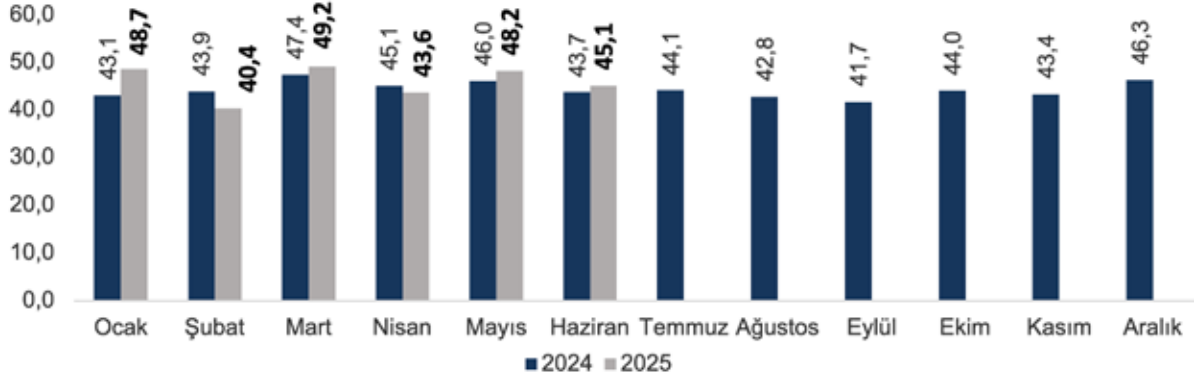
Gemi İsmi	DWT	LWT	İnşa Yılı	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	USD PER T/LWT
HYUNDAI COSMOPIA	77.591	34.040	2000	GAS	NA	580
HARBOUR WELL	72.497	10.161	1998	BULKER	BANGLADESH	420
BONKTRUP PEARL	43.952	11.334	1984	BULKER	INDIA	440
DK 03	46.637	7.809	1994	BULKER	BANGLADESH	390
BITUMEN PRINCESS	5.416	2.680	1995	TANKER	INDIA	333
MAHARSHI PARASHURAM	93.322	18.264	2002	TANKER	NA	395
FP FUTURE	49.957	9.799	2002	BULKER	INDIA	457

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

2024-2025 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2025 yılı haziran ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %3,1 artış göstererek 45 milyon 66 bin 518 ton olmuştur.

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



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

Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2025 yılı haziran ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %3,9 arttı.

- Limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı 2025 yılı haziran ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %10,1 artarak 12.408.626 ton olurken, Ocak-Haziran 2025 döneminde bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla %0,7 artarak 72.968.590 ton olmuştur.
- Limanlarımızda gerçekleştirilen ithalat amaçlı boşaltma miktarı 2025 yılı haziran ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %0,5 artarak 21.025.001 ton olurken, Ocak-Haziran 2025 döneminde bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla %2,7 artarak 135.179.933 ton olmuştur.
- Dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı 2025 yılı haziran ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %3,9 artarak 33.433.627 ton olurken, 2025 yılı Ocak-Haziran döneminde ise bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla dış ticaret taşımacılığındaki toplam yük %2 artarak 208.148.523 ton olmuştur.

Tablo 1. Denizyolu ile Dış Ticaret, Haziran 2025

Aylar	Yıllar	İhracat		İthalat		Dış Ticaret	
		Miktar (Ton)	Değişim	Miktar (Ton)	Değişim	Miktar(Ton)	Değişim
Haziran	2024	11.266.049	10,1%	20.921.640	0,5%	32.187.689	3,9%
	2025	12.408.626		21.025.001		33.433.627	
Ocak- Haziran	2024	72.431.117	0,7%	131.654.828	2,7%	204.085.945	2,0%
	2025	72.968.590		135.179.933		208.148.523	

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

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



PRU
PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ

PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ *Lisansüstü Programları ile* **Kariyerini Yönetmeye Başla!**

YÜKSEK LİSANS PROGRAMLARI

- İşletme (MBA) (Türkçe-İngilizce)
- Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi (Türkçe)
- Makine Mühendisliği (İngilizce)
- Elektrik-Elektronik Mühendisliği (İngilizce)
- Deniz İşletmeciliği ve Ekonomisi (İngilizce)
- Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği (İngilizce)
- Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği (İngilizce)
- GİGMM / Yüksek Performanslı Deniz Platformları (İngilizce)
- Deniz Hukuku (Türkçe)
- Hesaplamalı Bilim ve Mühendislik (İngilizce)

DOKTORA PROGRAMLARI

- İşletme (İngilizce)
- Deniz Hukuku (Türkçe)
- Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği (İngilizce)
- GİGMM / Yüksek Performanslı Deniz Platformları (İngilizce)
- Hesaplamalı Bilim ve Mühendislik (İngilizce)



İLETİŞİM

lisansustu-enstitu@pirireis.edu.tr

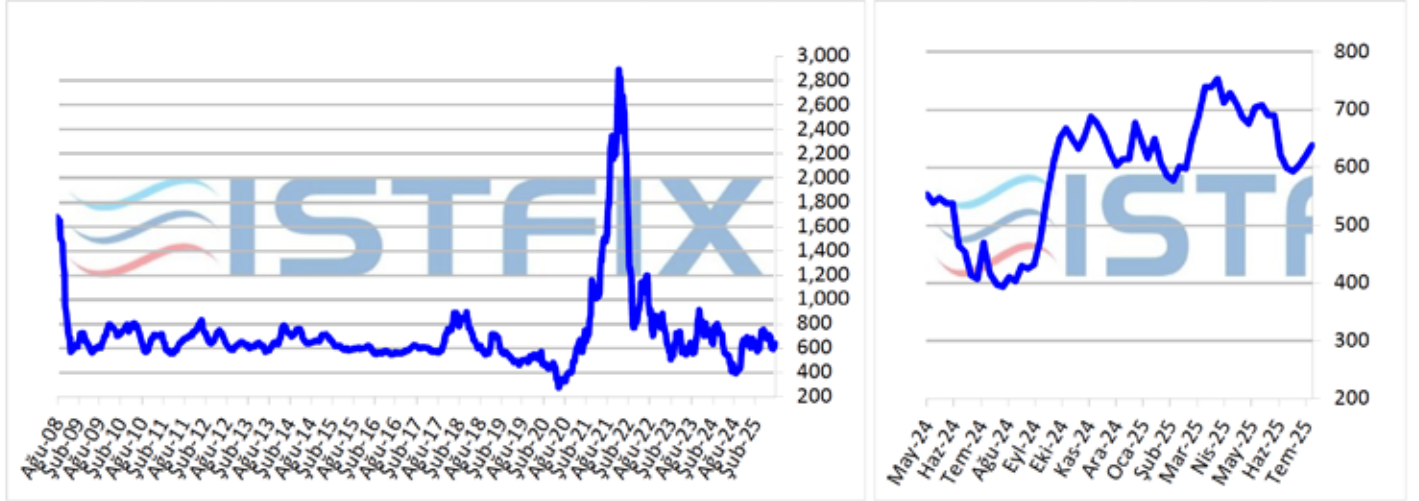
0216 581 00 50

www.pirireis.edu.tr

28.07.2025

31. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

ISTFIX Bileşik Endeksi yine yükseldi 619 puandan 638 puana geldi. Ukrayna işlerinde gözle görülür bir artış olsa da Rusya işleri aynı hızda artmıyor. Baltık ve Kuzeybatı Avrupa'da yaz rehaveti devreye girmeye başladı.

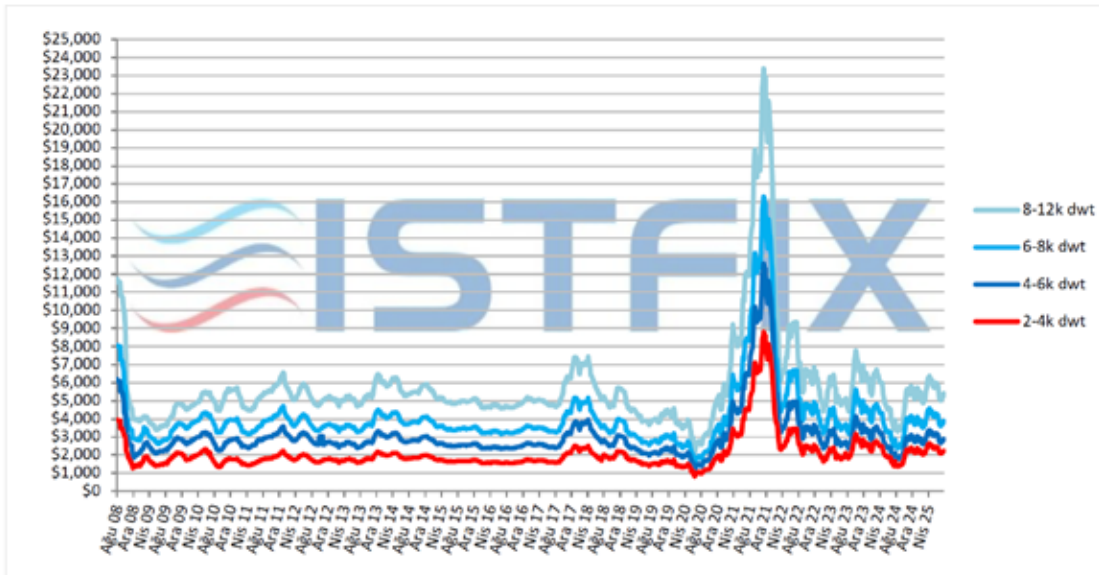


ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2025

ISTFIX – Son 1 yıl

NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	2,225	2,870	3,871	5,390
Geçen Hafta	2,159	2,785	3,756	5,229
Geçen Ay	2,089	2,695	3,635	5,060
Geçen Yıl	1,628	2,100	2,832	3,943



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2025

TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonaj	Yük Cinsi	Yükl./Tahl. Limanı	Yükl./Tahl. Hızı (ton/gün)	Navlun (\$/ton)
1100	STEEL	BARTIN -CONSTANTA	1100/1100	29.50
2400	STEEL	NOVOROSSIYSK-DILISKELESİ	1200/1200	19.50
2930	FERROSILICO MANGANESE	BATUMI-ISKENDERUN	1500/1500	32.50
3000	NITRATE	CONSTANTA-TOROS	1000/1250	22.00
3300	CORN (49')	GIURGIULESTI-FAMAGUSTA	1000/1000	23.50
3300	MAIZE (50')	VARNA-KALAMAKI	1500/1500	18.50
3850	SOYBEAN CAKE (56')	IZMAIL-RAVENNA	1500/1300	35.00
4700	STEEL	NOVOROSSIYSK-HAIFA (L/O 10.5 USD PMT)	1500/1500	40.00
5000	CORN (49')	CHORNOMORSK-EC GREECE	1000/1000	22.00
5500	SOYA	CHORNOMORSK-ISKENDERUN	2000/2000	20.00
6000	WHEAT (46')	BOURGAS-BARLETTA	1500/2000	20.00
6050	BARLEY (55')	GALATI-ASHDOD	1500/1500	26.50
6600	BARLEY (53')	GALATZ-LIBYA	1500/1500	26.00
6600	SOYA (52')	CHORNOMORSK-EGYPT MED.	1500/1250	24.00
7100	SOYABEANS MEAL (55')	CHORNOMORSK-MARMARA	1500/1500	18.00

Yukarıdaki tüm seferler ortalama 15 yaş profiline haiz gemilerin hız ve sarfiyat verilerine dayanılarak oluşturulmaktadır. Gemilerin ana yakıtı IFO 180, ikincil yakıtı ise MDO'dur. Tüm seferler yükleme limanının asgari 300 mil uzağından başlar, tahliye limanında biter. Varsa ortalamanın üzerindeki örneklerle, 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 geçerlidir. ISTFIX, alıcı tarafından bu raporun herhangi bir şekilde kullanımından doğabilecek olası bir sorumluluğu kabul etmemektedir.

S&P VE HURDA

Bu hafta herhangi bir koster satışı raporlanmadı.

YAKIT

Petrol fiyatları güç kaybına devam etti. Batı Teksas tipi ham petrol 67,3 dolar/varilden 65 dolar/varile gerilerken Brent de 69,25 dolar/varilden 68,3 dolar/varile düştü.

Gemi yakıt fiyatları da genel olarak düşüş eğilimindeydi.

USD / mt	Rotterdam MGO	Gibraltar MGO	Malta MGO	İstanbul MGO
Bu Hafta	721.00	763.50	819.65	811.00
Geçen Hafta	727.50	780.00	737.00	833.50
Değişim	-0.89%	-2.12%	11.21%	-2.70%



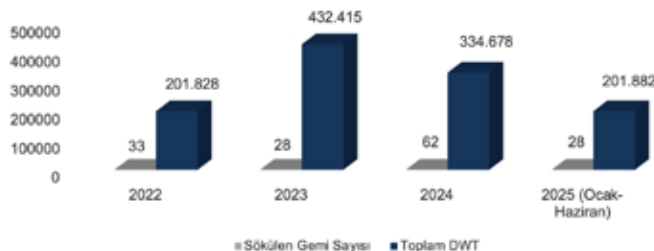
TÜRKİYE'DE GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Bayrak Ülkelerine Göre Listelenmiştir) OCAK-HAZİRAN 2025

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	Stella di Lipari	7128899	Kimyasal Tankeri	İtalya	1.520	2.137	1972	24.04.2025
5	Ocean Star	8004129	Kuruyük Gemisi	Komorlar	3.145	5.207	1980	1.01.2025
6	Eladia Isabel	8869581	Ro-Ro/Yolcu Gemisi	Komorlar	7.799	383	1986	28.04.2025
7	CSL Elbe	8001024	Dökme Yük Gemisi	Komorlar	6.944	10.110	1982	19.05.2025
8	Sormovskiy-119	8035154	Kuruyük Gemisi	Komorlar	2.466	3.134	1982	19.05.2025
9	SMS Cayenne	9118238	Dökme Yük Gemisi	Komorlar	10.421	17.386	1996	6.05.2025
10	Ocean Atlantic	8325432	Yolcu Gemisi	Madeira	12.798	2.059	1986	9.05.2025
11	Grande Brasile	9198123	Ro-Ro/Konteyner Gemisi	Malta	56.660	26.169	2000	24.04.2025
12	Moby Dada	7911533	Ro-Ro/Yolcu Gemisi	Malta	34.093	3.898	1981	9.06.2025
13	GMA Nadia	8631491	Kuruyük Gemisi	Palau	1.880	3.194	1988	3.04.2025
14	Jaguar	7726990	Kuruyük Gemisi	Palau	1.925	2.360	1978	8.05.2025
15	Irkutsk	7636767	Kuruyük Gemisi	Panama	2.827	3.761	1979	11.04.2025
16	Altair	7700001	Genel Kargo Gemisi	Panama	3.086	3.960	1978	8.01.2025
17	Cenk T	7528635	Ro-Ro/Yolcu Gemisi	Panama	21.162	8.408	1978	29.05.2025
18	Athina D	7703015	Kuruyük Gemisi	Tanzanya	1.952	3.265	1978	13.03.2025
19	Christ	8203529	Kuruyük Gemisi	Tanzanya	1.988	2.857	1982	30.06.2025
20	Diamond Arrow	8221911	Kuruyük Gemisi	Togo	4.113	6.654	1982	1.01.2025
21	Las	9162681	Konteyner Gemisi	Togo	6.378	7.147	1998	10.04.2025
22	Kriti I	7814046	Ro-Ro/Yolcu Gemisi	Togo	27.239	5.398	1979	21.05.2025
23	Arel 2	8205216	Kuruyük Gemisi	Türkiye	1.908	3.170	1983	6.02.2025
24	Zekai Onel	8132603	Kuruyük Gemisi	Türkiye	2.547	4.147	1980	2.04.2025
25	Vista 2	8850657	Kuruyük Gemisi	Türkiye	499	813	1968	27.05.2025
26	Limba	8947618	Kuruyük Gemisi	Ukrayna	1.866	2.132	1964	19.03.2025
27	Kriti II	7814058	Ro-Ro/Yolcu Gemisi	Yunanistan	27.239	5.339	1979	7.03.2025
28	Taxiarchis	6714536	Römorkör	Yunanistan	281	90	1967	20.05.2025

*Renklendirilen gemiler Haziran 2025 tarihinde geri dönüşüme giren gemilerdir.

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

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



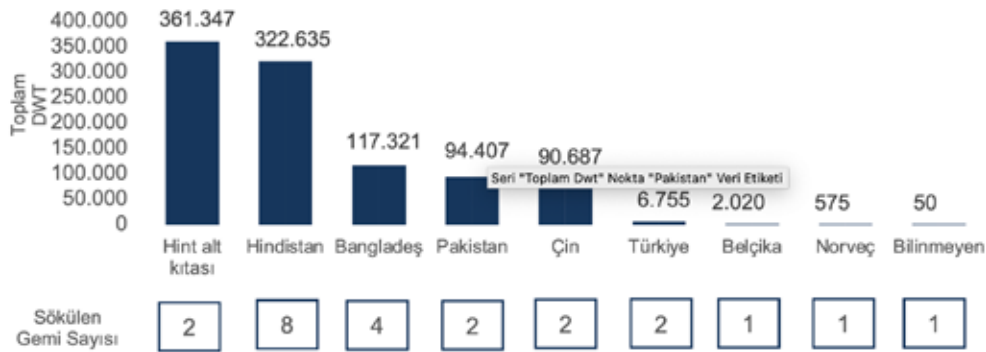
Kaynak: Clarksons Research Services Limited ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

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

HAZİRAN			
Gemi Tipi	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT
Asfalt/Bitüm Tanker	1	30	5.416
Dökme Yük Gemisi	8	28,63	338.758
Kimyasal/Petrol Tankeri	2	24,50	99.272
Kruvaziyer	1	77,00	2.020
Kuruyük Gemisi	3	43,67	271.457
LPG Tankeri	1	30,00	4.200
Petrol Tankeri	3	25,00	266.292
Ro-Ro/Yolcu Gemisi	1	44,00	3.898
Römorkör	2	36,00	1.325
Tarama Gemisi	1	32,00	3.159
Genel Toplam	23	33,43	995.797

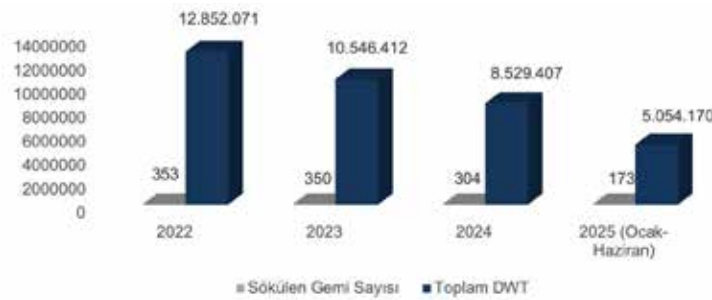
Kaynak: Clarksons Research Services Limitet ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

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



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

DÜNYADA YILLAR İTİBARIYLA 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: Ayca KULAKSIZ HACİBEKOĞLU (Sektörel Araştırmalar Uzmanı) - Meryem ÇELİK (Deniz Ticareti Uzmanı)



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

Zirveler için tasarlandık.



AlMESSI

MARINE ENGINE SPARES SERVICE INT. INC.



SPARE PARTS / SCOPE OF SUPPLY

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



REPAIR / TECHNICAL SERVICE

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



NETWORK / OPERATION

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

SPARE PARTS SUPPLIER

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

SPARE PARTS

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



www.messiservice.com



@messiserviceinc



@messiservice



info@messiservice.com



+90 216 599 06 39

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