

İMEAK
Deniz Ticaret
Odası'nın
resmi yayınıdır.

DenizTicareti

DERGİ KURULUŞ: 1984

MAYIS / 2025

19 MAYIS

ATATÜRK'Ü ANMA, GENÇLİK VE SPOR BAYRAMI

Kutlu Olsun



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

BELZONA®

Repair • Protect • Improve

Tamir • Koruma • İyileştirme



En İyi Kalite
ve
En İyi Sonuç
Garantisi

ÜRÜNLERİMİZ



Denizcilik sektörü için
kapsamlı **Belzona®** çözümleri

Tamir, Kavitasyon ve korozyon koruma
kaplama alanları

- Dümen tertibatları, yeke ve yatak bölgeleri
 - Pervane ve şaft sistemleri
 - Bow Thruster gövde ve tünelleri
 - Şaft braket, kovan ve bosa yüzeyleri
 - Hydrojet ve Kort Nozzle sistemleri
 - Pompa gövdesi ve impeller
 - Deniz suyu devreleri ve kinistin filtreleri
 - Cooler ve ısı eşanjörleri
 - Makina soğutma blokları ve ceketleri
 - Deniz suyu alış, egzoz çıkış ve Scrubber devreleri
 - Usturmaca, yüzer hortum ve sızdırmazlık elemanları
- ve bunlar gibi yüzlerce uygulama alanına
sahip **Belzona**, bir çok Klas kuruluşunun
onayı ile olağanüstü çözümler sunar.



Öncesi



Sonrası



Belzona Türkiye Exclusive
(Tam Yetkili) Distribütörü:



İTER-MAR
GEMİ ONARIM

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



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

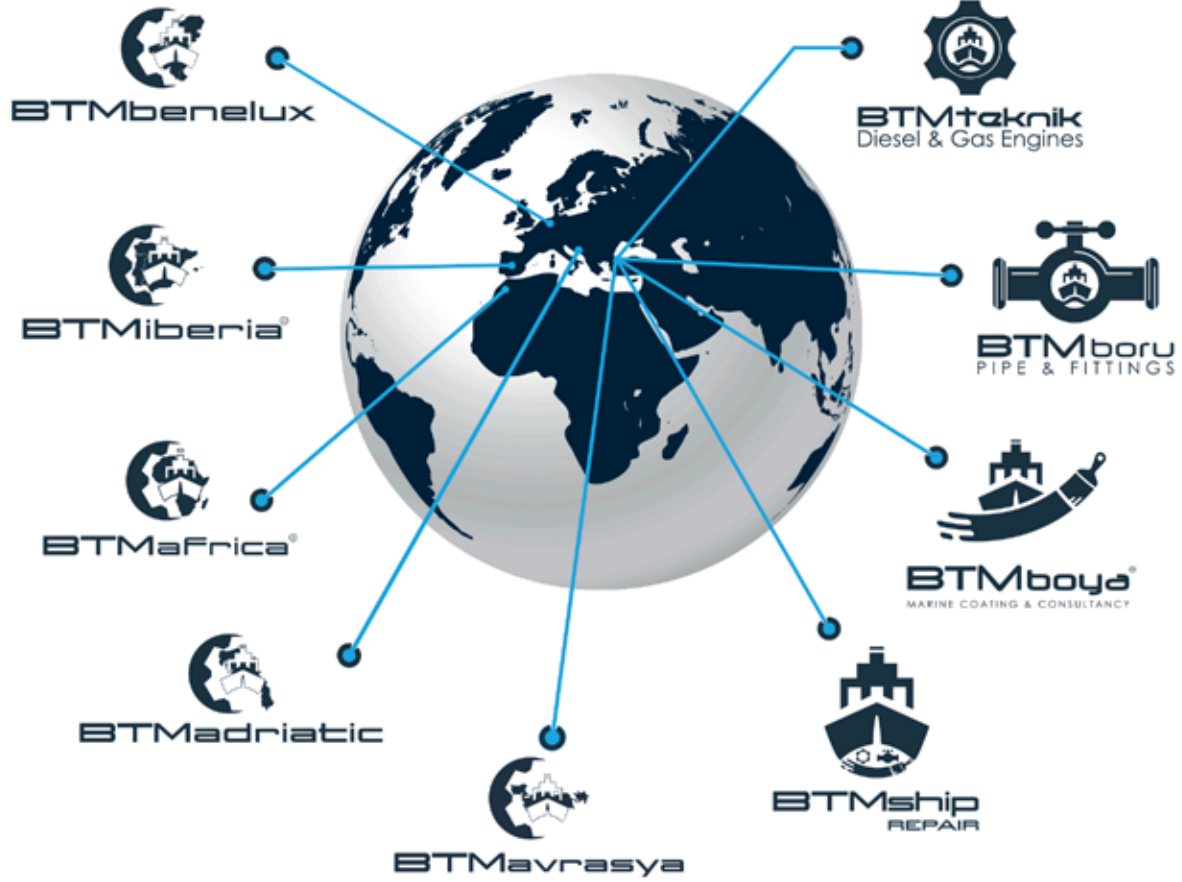
İstanbul Endüstri ve Ticaret Serbest Bölgesi
Kurşun Cad. No:5 Bodrum Kat Bölüm No: 4
Tuzla - İstanbul / Türkiye

İZMİR ATÖLYE

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



BTMGROUP



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

+90 216 447 31 91

www.btmco.com.tr

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



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

M. ZİYA KALKAVAN

BURAK REİS YAVUZ

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



Yıl 41

MAYIS 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.



Deniz Ticareti Dergisi

Üyelerine

%10 İndirim!



Bilgi & Rezervasyon;
0 533 382 2020 - 0 (216) 519 8686

www.focabalik.com
Küçükyalı, Sahil Yolu, Turgut
Özal Bulvarı, No:93 Maltepe/İstanbul

F  **ÇA**
FISH GOURMET

AUTHORIZED
DISTRIBUTOR OF
GULF MARINE
PRODUCTS



MARINE TRADE
Bunker & Marine Lubricants

Global
Excellence
Onboard



AUTHORIZED
DISTRIBUTOR OF
GULF MARINE
PRODUCTS

lubes@geomarinetrade.com
www.geomarinetrade.com

İÇİNDEKİLER



18

MECLİS

NİSAN AYI MECLİS
TOPLANTISINDA
SEKTÖREL GELİŞMELER
GÖRÜŞÜLDÜ

28

ODADAN HABERLER

TÜDEV'İN SEÇİMLİ
GENEL KURULU YAPILDI

14

TAMER KIRAN

23 NİSAN'DA, MARMARA DENİZİ
KAYNAKLI BİR DEPREME
HAZIRLIKLI OLMANIN ÖNEMİNİ BİR
KEZ DAHA HATIRLADIK

48

GÜNDEM

19 MAYIS: GEÇMİŞİN
KIVILCIMI, GELECEĞİN
AYDINLIĞI

50

ÇEVRE

PROF. DR. MUSTAFA İNSEL
KÜRESEL DENİZCİLİKTE
SERA GAZLARININ
FİYATLANDIRILMASINDA İLK
ADIM ATILDI

54

MAKALE

CEM SEVEN – GEMİ YAT VE
HİZMETLERİ İHRACATÇILARI
BİRLİĞİ YÖNETİM KURULU
BAŞKANI

56

SÖYLEŞİ

DİRİM ŞENER – DELTA MARİNE İŞ
GELİŞTİRME DİREKTÖRÜ

62

GÜNCEL

ABD-ÇİN HATTINDA VE
KÜRESEL TİCARETTE
NELER OLUYOR?

86

KÜLTÜR & SANAT

2000 YILLIK PATARA
DENİZ FENERİ YENİDEN
AYAĞA KALDIRILDI

88

LOJİSTİK

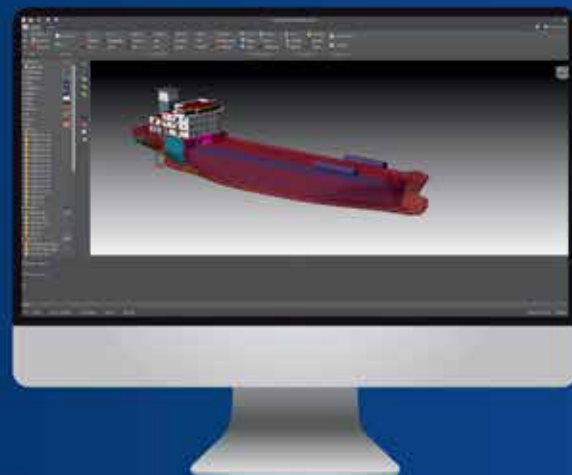
BİLGEHAN ENGİN – UTİKAD
YÖNETİM KURULU BAŞKANI

FAALİYET RAPORU	24
ODADAN HABERLER	28
ŞUBELERİMİZDEN	42
LİMANLAR.....	58
SEKTÖRDEN HABERLER	64
LOJİSTİK.....	88
BUNKER.....	90
DTO IMO BÜLTENİ.....	92
DTO AB BÜLTENİ	96
GEMİ TUTULMALARI.....	100
S&P	102
YÜK İSTATİSTİKLERİ	106
ISTFIX ANALİZ	108
HURDA RAPORU.....	110



Modeler

- Easy 3D Hull and Tank Modeling
- Integrated Geometry Editor
- Visual Modeling of Compartments
- Automatic Mesh Generation
- Support for Complex Geometries



AYDEN MARINE STABILITY 1.0



Calculation

- Ultra-Fast Calculation Engine
- Intact Stability
- Damage Stability
- Probabilistic Damage Stability
- Grain Calculations
- Freeboard Calculations
- Inclining Experiment
- Tank Calibration
- Regulatory Compliance
- Advanced Reporting



Quality breeds trust, trust fosters growth.

ESKO Marine is growing with your trust...

WE SECURE

Armed Guard Services
Risk Assessment
and Consultancy
Security Escort Vessels
Cyber Security
A.I. Collusion Avoidance
Systems

WE REPAIR

Shipyards
(3 Continents & 10+
Countries)
Emergency Repair Kits
Shipbuilding Materials

WE SAVE

Wind Propulsion
Technologies
Scrubber
Fuel Consumption
Monitoring Systems
Propeller Efficiency
Improvement

Trusted by over 150 businesses worldwide.

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

WE MANAGE

Ship Management
Sale & Purchase
Ship Agency

WE INSPECT

Robosurvey
Underwater Drones
Freelance Superintendent
Services

WE SERVE

Services in Turkish Ports
Salvage & Towage

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

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



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

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



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

23 Nisan'da, Marmara Denizi kaynaklı bir depreme hazırlıklı olmanın önemini bir kez daha hatırladık



TAMER KIRAN

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı

İstanbul Silivri açıklarında Marmara Denizi'nde, 23 Nisan'da öğle saatlerinde meydana gelen ve kuvvetli bir şekilde hissedilen deprem, yıllardır zihnimizde yer edinen büyük felaket korkusunu yeniden canlandırdı. Neyse ki, can kaybı yaşanmadı ama yaşanan panik büyük bir depreme hazır olmamızın ne kadar önemli olduğunu bir kez daha ortaya koydu. Türkiye, coğrafi konumu ve jeolojik yapısı nedeniyle dünyanın en aktif deprem kuşaklarından biri üzerinde yer alıyor. Depremlerin, ne zaman olacağı henüz tahmin edilememekle birlikte nerede olabileceği biliniyor. Maalesef İstanbul başta olmak üzere bölgedeki hemen hemen tüm yerleşim birimlerini büyük ölçüde etkileyecek Marmara Denizi kaynaklı bir deprem de en büyük risk olarak karşımızda duruyor.

İstanbul, tek başına Türkiye ekonomisinin yaklaşık üçte birini, ihracatın ise yarısını temsil ediyor. Dolayısıyla olmasını hiç istemediğimiz İstanbul depreminin gerçekleşmesi halinde yaratacağı yıkıcı etkinin büyüklüğü ülkemizin geleceği için de kritik bir önem taşıyor. Bu çerçevede deprem öncesi hazırlıkları çok güçlü bir şekilde yapmamız mutlak gerekiyor. Halihazırda tespiti yapılmış binlerce sorunlu binaların yıkılması, güçlendirilmesi, enerji ve iletişim olmak üzere altyapının güçlendirilmesi, farklı plan ve alternatiflerin

önceden hazır olması son derece önemli görünüyor. Olası deprem senaryolarında deniz tahliye noktalarının iyi belirlenmesi, limanların güçlendirilmesi tahliye açısından büyük bir önem arz ediyor. Sonuç itibarıyla çok şükür bir afeti kazasız belasız atlattığımız görüyoruz ama hiç vakit kaybetmeden devletimiz, yerel yönetimlerimizle birlikte bir İstanbul depremine karşı hazırlıklarımızı süratle tamamlamamızın önemini bir kere daha önemle vurgulamak istiyorum. Küresel ekonomideki sarsıntılar ise devam ediyor. ABD Başkanı Trump'ın ikinci döneminin ilk 100 gününde attığı adımlar küresel düzeni derinden sarstı. Trump vergileri sonrasında dünya hala çalkalanıyor. Bir yandan ABD'yi dışlayan ticaret ortaklıkları ve güvenlik ittifakları inşa edilmeye çalışılırken, yine de dikkatler ABD ile ülkelerin yapacakları ticaret anlaşmalarına çevrilmiş durumda. Denizcilik sektörünü yakından ilgilendiren en önemli konu ise ABD'nin, Çin'in denizcilik, lojistik ve gemi inşa sektörlerindeki nüfuzuna ilişkin almayı öngördüğü tedbirler olmaya devam ediyor.

Amerika Birleşik Devletleri (ABD) Ticaret Temsilciliği (USTR), alınması öngörülen tedbirleri 17 Nisan tarihinde yayımladı. Bu konuda Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS) tarafından Odamıza gönderilen tedbirlerin içeriğine ilişkin bir yazıyı sirküle ederek tüm üyelerimize ve ilgili meslek örgütlerine duyurduk. Yazıda, ABD tarafından uygulanacak tarifeler sıralanırken, eylem planı kapsamında ilk 180 gün içerisinde hiçbir ücret uygulaması yapılmayacağı, 14 Ekim 2025'ten itibaren Çin'e ait ve Çin tarafından işletilen gemilere, Çin yapımı gemilere ve yabancı yapımı araç taşıyan gemilere, ABD'ye düzenlenen sefer başına net tonaj veya boşaltılan konteyner sayısına göre hesaplanacak ücret tarifesine ve ilave tedbirler hakkında 17 Nisan-18 Mayıs arasında görüşlerin toplanacağı ve 19 Mayıs'ta kamuya açık görüşme oturumu ile konunun karara bağlanacağı belirtiliyor. Malumunuz ABD'nin denizcilik alanındaki kararları hakkında endişelerimizi içeren bir mektubu geçtiğimiz ay Uluslararası Deniz Ticaret Odası'na (ICS) göndermiş ve ICS'in ABD hükümeti nezdinde yapacağı girişimleri desteklediğimizi belirtmiştik. Son gelişmeler üzerine ayrıca Odamız Yönetim Kurulu kararıyla, ABD'nin, küresel deniz taşımacılığı

ve dünya ticaretinin yanı sıra Türk denizcilik sektörünü de yakından ilgilendirecek politika ve eylemlerini yakından takip etmek ve değerlendirme çalışmaları yapmak üzere bir Çalışma Grubu'na da kurduk.

Önemli bir konu da Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) 16 Aralık 2022 tarihli kararı uyarınca Akdeniz'in tamamı (Çanakkale Boğazı'na kadar) Kükürt Oksit (SOx) ve Partikül Madde (PM) yönünden Emisyon Kontrol Alanı (Sulphur Emission Control Area-SECA) olarak belirlendi. 1 Mayıs 2025 tarihinde başlayan uygulamada, Akdeniz'de seyreden gemilerin kükürt içeriği %0,1'i geçmeyen yakıt veya Egzoz Gazı Temizleme Sistemi (Scrubber) kullanması zorunlu hale geldi.

Karar uyarınca artık gemilerde daha yoğun denetimler yapılacak ve uygulama çerçevesinde %0,1 kükürt limitine uygun yakıt ile yakıt teslim belgelerinin gemide bulundurulması, yakıt değişim prosedürü ve kayıtları gibi hususlar talep edilecek. Netice itibarıyla 1 Mayıs 2025 tarihinden itibaren Akdeniz'de yapılacak seyirlerde olası gecikme ve tutulma yaşanmaması için kurallara titizlikle uyulması büyük önem arz ederken, bu konudaki uyarıları içeren bir sirküleri de 21 Nisan tarihinde tüm üyelerimize duyurduk.

19 Mayıs'ta Milli Mücadelemizin ilk adımlarının atıldığı Gençlik ve Spor Bayramını kutlayacağız. Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün, 106 yıl önce 19 Mayıs 1919'da Samsun'a çıkışıyla Milli Mücadele'nin ilk tohumları atılmış, yok oldu denilen bir milletin bütün imkânsızlıklara rağmen başlattığı varoluş mücadelesi dünya tarihine geçen eşsiz bir başarıyla sonuçlanarak tam bağımsızlık kazanılmıştı. Gazi Mustafa Kemal Atatürk, Türk Milleti'nin kaderinin yeniden yazıldığı bu anlamlı günü bağımsızlığımızın teminatı, geleceğimizin mimarları ve koruyucuları olarak gördüğü gençlere armağan etmişti. Büyük Önder Gazi Mustafa Kemal Atatürk ve silah arkadaşlarını, bu vatan için canlarını seve seve feda eden aziz şehitlerimizi rahmet, minnet ve saygıyla anıyor, Türk gençliğinin 19 Mayıs Atatürk'ü Anma Gençlik ve Spor Bayramını kutluyorum. Kalın sağlıcakla...

Genç, güçlü ve çevreye duyarlı filosuyla
Römorkörcülük ve Kılavuzluk Hizmetlerinde

50 YILA YAKLAŞAN SANMAR DENEYİMİ

sanmar.com.tr



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



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



NİSAN AYI MECLİS TOPLANTISI'NDA SEKTÖREL GELİŞMELER GÖRÜŞÜLDÜ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Nisan Ayı Meclis Toplantısı, 10 Nisan Perşembe günü Meclis Başkanı Başaran Bayrak'ın başkanlığında Piri Reis Üniversitesi (PRÜ) Hazırlık Kampüsü Konferans Salonu'nda yapıldı.



KAŞIF KALKAVAN - EMİN EMİNOĞLU - BAŞARAN BAYRAK - FARUK MİRAS

İMEAK Deniz Ticaret Odası Nisan Ayı Meclis Toplantısı, aynı gün sabah saatlerinde gerçekleştirilen Türk Deniz Eğitim Vakfı (TÜDEV) Seçimli Genel Kurulu nedeniyle 10 Nisan Perşembe günü Piri Reis Üniversitesi (PRÜ) Hazırlık Kampüsü Konferans Salonu'nda yapıldı.

İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak'ın başkanlık ettiği toplantıda ilk olarak İMEAK DTO Meclis Katip Üyesi Kaşif Kalkavan vefat haberlerini okudu ve merhumlara ve merhumelere Allah'tan rahmet, kederli ailelerine başsağlığı diledi. Vefat edenlerin isimleri şöyle: "Odamız üyesi Setur Servis Turistik A.Ş. Genel Müdürü ve DTO Yönetim

Kurulu Üyesi Saim Emre Doruk'un babası Ahmet Tahsin Doruk; odamız üyesi Şekerciler Denizcilik Sanayi ve Ticaret A.Ş. sahibi Ahmet Hakan Şekerci'nin annesi Muhterem Şekerci, Özata Tersanecilik Sanayi ve Ticaret A.Ş. sahibi ve odamız eski meclis üyesi Özdemir Ataseven'in babası Hacı Hulusi Ataseven; odamız üyesi Gimaş Tedarik ve Dağıtım Pazarlama Ticaret A.Ş. ortaklarından, odamız meclis üyesi Zihni Memişoğlu'nun ağabeyi Süleyman Memişoğlu; CYE Petrol Ticaret A.Ş. kurucularından ve odamız eski yönetim kurulu yedek üyesi Ali Deniz Eraydın'ın babası Cahit Yalçın Eraydın; odamız üyesi As Denizcilik Dalgıçlık ve Liman Hizmetleri Ltd. Şti.'nin ortaklarından

Ayhan Yıldız'ın oğlu Süleyman Onur Yıldız vefat etmişlerdir. Merhumlara ve merhumeye Allah'tan rahmet, kederli ailelerine odamız ve camiamız adına başsağlığı dileriz."

Daha sonra İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ın Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu'nun İstanbul programına eşlik etmesi nedeniyle toplantıya katılamayacağını açıkladı ve gündem maddelerine geçildi.

Gündemin ilk maddesi üyelerin adreslerine gönderilen 6.3.2025 tarih ve 30 sayılı toplantı zabıtlarının görüşülmesi



AYGÜN ÖZGEN

ve onaylanmasıydı. Zabıtlar oy birliğiyle onaylandı. Gündemin ikinci maddesi 2025 Şubat ayı nizamının görüşülmesi ve onaylanmasıydı. Nizamı İMEAK DTO Hesapları İnceleme Komisyonu Başkanı Aygün Özgen okudu. Nizam oybirliğiyle onaylandı. Gündemin üçüncü maddesi ihtiyatlardan harcama yapılması hususunun meclise sunulmasıydı. İMEAK DTO Meclis Katibi Kaşif Kalkavan'ın okuduğu madde oybirliğiyle kabul edildi ve mart ayı faaliyetlerinin videolu sunumu yapıldı.

ADNAN NAİBOĞLU: "KÜRESEL EKONOMİ TARİHİ BİR SÜREÇ İÇERİSİNDE"

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Adnan Naiboğlu, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kırın'ın meclis üyelerine hitaben hazırladığı konuşmayı okudu.

Adnan Naiboğlu herkesi sevgi ve saygıyla selamlayarak başladı konuşmasına, içinde bulunduğumuz günlerde kış aylarının karanlık günlerinin ardından güneşi daha çok hissetmeye başladığımızı, insanı pozitif etkileyen bahar mevsimine de ilk adımları attığımızı belirterek son dönemdeki menfi gelişmeler ve değişken koşullara rağmen umutlarımızı korumaya devam ettiğimizi ama dünyanın da sonu kestirilemeyen bir yolda hızla ilerlediğini müşahade ettiğimizi söyledi. Amerika Birleşik Devletleri'nde

Trump'ın geçtiğimiz yıl kasım ayında göreve başlamasıyla hızla artan küresel belirsizliğin, geçtiğimiz hafta "reciprocal" yani mütekabiliyete dayanan son tarife açıklamalarıyla had safhaya ulaştığını, küresel ekonominin tarihi bir süreç içerisinde olduğunu söylemenin çok yanlış olmayacağını vurguladı.

Naiboğlu sözlerini ABD kaynaklı verileri yorumlayarak sürdürdü: "ABD hisse senedi piyasaları 44 günde 11,1 trilyon dolar değer kaybetti. Bu rakam, ABD gayrisafi yurt içi hasılasının (GSYİH) yaklaşık %38'ine denk geliyor. ABD'nin gümrük vergileri son 100 yılın en yüksek seviyesine ulaştı. Trump, nisan ayı öncesi tüm ülkelere koymuş olduğu %10'luk vergi üzerine mütekabiliyete dayalı ortalama %25 daha yeni vergi getirdi.

Vergilerin ortalaması %25 olmakla birlikte az gelişmiş ve gelişmekte olan birçok ülke için %10'lar civarında belirlenmiş durumda. Buna karşın Avrupa Birliği'ne sabit %20, Çin mallarına %34'lük karşılıklı gümrük vergisine ek olarak %50 gümrük vergisi uygulama tehdidini de yerine getirerek toplam %104 oranında yeni vergi getirildi. Yüksek oranlar genelde Asya ülkelerinde izleniyor. Güney Kore'ye %26, Sri Lanka'ya %44, Tayland'a %37, Malezya'ya %24, Japonya'ya %24 yeni vergi gelmiş durumda. Bundan sonra ne olacağını merakla takip ederken, belirsizlik şüphesiz bugün küresel piyasalardaki en önemli sıkıntıyı ifade ediyor. Zaten son aylarda küresel belirsizlik endeksleri hızla yukarı gitmeye başlamışken, bu endekslerin daha da yukarı gitme olasılığı çok yüksek görünüyor. Böyle bir ortamda öngörü yapabilmek, farklı senaryo oluşturabilmek ve buna göre pozisyon almak ekonomik birimler için son derece zorlaşmış durumda."

"ABD'NİN ÇİN'LE YAPTIĞI TİCARET SAVAŞI ASLINDA BİR HEGEMONYA SAVAŞI"

Mütekabiliyete dayalı vergilerin önümüzdeki günlerde birçok ülke için ABD ile müzakereye açık bir süreç oluşturduğunun da altını çizen Naiboğlu,



ADNAN NAİBOĞLU

ABD'nin 185'ten fazla ülkeyle karşılıklı görüşerek, vergileri indirmesi veya artırmasının mümkün olabileceğini; ABD'nin Çin'le yaptığı ticaret savaşının aslında bir hegemonya savaşı olduğu ve bu müzakerelerde sadece ekonomik değil, ekonomi dışı birçok konunun da gündeme geleceğini düşünmenin yanlış olmayacağını; dolayısıyla bu süreçlerin nasıl şekilleneceğinin, uzun süre belirsizliğini koruyacak bir konu olarak karşımızda durduğunu ifade etti.

Trump'ın bu adımlarına karşı ABD içinde ve dünya genelinde ciddi tepkilerin doğmaya başladığını aktaran Adnan Naiboğlu, tüm bu gelişmelerin Trump'ın ABD'deki gücünü nasıl etkileyeceğinin ayrı bir tartışma konusu olduğunu, gelecek yıl kasım ayında yapılacak ara seçimlerde Cumhuriyetçilerin kayba uğraması ve bugünkü rahatlığı bulamamasının da ciddi bir olasılık haline gelebileceğini kaydetti.

Trump'ın önceki politika adımları da dikkate alınırsa, geri adım atma ihtimalinin çok düşük olmadığını belirten Naiboğlu; "Özellikle mütekabiliyete dayalı vergilerin pazarlığa açık olması geri adımları getirebilir.

Fakat anlaşma olmaması durumunda vergi oranlarının daha da artma ihtimalini de unutmamak gerekiyor. ABD'de de tarife uygulama konusunda başkanların büyük bir gücü varken,

bununla birlikte, bu gücün acil durumlarda kullanabileceğine dair yasal hükümler de bulunuyor. Bu anlamda, önümüzdeki günlerde ABD'de hukuki bir sürecin başlayabileceğini ve Trump'ın ülke genelini ilgilendiren acil bir durum olmamasına rağmen bu kararları almasının doğru olmadığı ve geçerli olmadığına dair mahkeme kararlarının gelme olasılığı da bulunuyor. Ancak her şeye rağmen Trump'ın mevcut eğilimini sürdürmesi ve arkasından bugün olduğu gibi misillemelerin gelmesi durumunda hem ABD hem küresel ekonomi için durgunluk ve enflasyonun beraberce olduğu stagflasyonun gelmesi kaçınılmaz olacağını vurgulamamız gerekiyor" dedi.

"MALİYET YÖNLÜ ENFLASYON BASKISI DÜŞÜK DEĞİL"

Konuşmasının devamında Türkiye ekonomisine değinen Adnan Naiboğlu, mevcut verilerin bu yılın ilk çeyrek büyümesinin % 3,5 civarında olduğuna işaret ettiğini; mart ayı TÜFE enflasyonunun beklentilerin altında kalarak % 2,46 olarak açıklandığını; yıllık enflasyonun % 38'e gerilediğini aktardı.

Naiboğlu; son günlerde görülen iç talepteki yavaşlamanın enflasyon için olumlu bir katkı sağlayabileceğini düşünmekle birlikte döviz kurlarında hareketlenme ve ticaret savaşının etkisiyle maliyet yönlü enflasyon baskılarının artabileceğini söyledi ve "Sepet kurda mart ayında % 4 üzeri, Nisan'ın ilk haftasında % 2 üzeri yaşanan artış düşünecek olursak maliyet yönlü enflasyon baskısının düşük olmadığını da dikkate almamız gerekiyor" şeklinde konuştu.

Adnan Naiboğlu denizcilik piyasalarını değerlendirirken ABD'nin vergi tarifeleri, ABD Ticaret Temsilciliği'nin önerdiği Çin tarafından işletilen, Çin yapımı ve Çin bayraklı gemilerle aynı filoda bulunan gemiler için ek liman ücretleri alınması konuları denizyolu taşımacılığının odak noktası olduğunu belirtti ve şöyle devam etti: "Netice itibarıyla dünya ciddi biçimde değişim sürecinde. Bundan 6 ay önceki tarifelere dönmemiz kısa



ve orta vadede pek kolay görünmüyor. Korumacılığın arttığı bir dünyada hem dünya büyümesi hem de ticaret olumsuz etkileniyor ve etkilenecektir. Denizcilik dahil bu durumdan hiçbir ülkenin ve sektörün kaçınması da çok kolay görünmüyor. Fakat yeni dengeler oluşukça yeni fırsatlar elbette ortaya çıkacak ve hem ülkeler hem de sektörler açısından bunları yakalamaya yönelik politikaların ve stratejilerin devreye girmesi son derece önemli olacaktır."

"TÜRKİYE'NİN GEMİ VE YAT İHRACATI DARALMAYA DEVAM EDİYOR"

ABD limanlarına yanaşan Çin yapımı gemilerden tonaj bazlı ücretler talep edilmesini öngören kararnamenin de çıkması halinde uluslararası kurallar ve düzenlemeler ile gerçekleştirilen küresel deniz taşımacılığı ve dünya ticaretini derinden etkileyecek potansiyel riskler barındırdığını vurgulayan Naiboğlu, bu konuda DTO adına endişeleri içeren bir mektubu Uluslararası Deniz Ticaret Odası'na (ICS) gönderdiklerini ve ABD hükümeti nezdinde yapacakları girişimleri desteklediklerini belirttiklerini aktardı: "Kaldı ki mart ayı başında küresel gemi siparişlerinin DWT bazında % 67'si Çin tersanelerine verilmiş, böylece gemi siparişlerinde Çin zirvede yer almaya devam etmiştir. Çinli olmayan gemi sahipleri Çin tersanelerindeki

siparişlerin yaklaşık % 66'sını oluşturmaktadır.

Çin'deki büyük kapasitenin doğrudan ya da dolaylı yoldan engellenmesi, küresel tedarik zincirinde baskıyı artırarak hem arz yönlü sıkıntıları arttırma hem de ciddi bir enflasyonist etki yaratma potansiyeli barındırdığı aşıkardır. Bir önemli gelişme de Türkiye'nin gemi ve yat ihracatı daralmaya devam etmektedir. Gemi ve yat ihracatı, 2025 yılının ilk çeyreğinde bir önceki yılın ilk çeyreğine kıyasla % 27,5 azalış gerçekleşmiştir. Türkiye'de üretim maliyetlerinin Norveç seviyelerine yaklaşması, finansmana erişimde yaşanan zorluklar ile 24 metreden küçük ve ihraç edilecek tekne ve deniz vasıtalarının inşasında KDV istisnasının kaldırılmasını ihracattaki daralmayı hızlandıran etkenler olarak sıralayabiliriz."

DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDEKİ ÖNEMLİ GELİŞMELER

Türkiye'de denizcilik sektörünü yakından ilgilendiren önemli gelişmeleri de takip ettiklerini vurgulayan Naiboğlu, demiryolu hattı, tramvay, föniküler, monoray, metro ve şehir içi raylı ulaşım sistemleri ile gemi inşaat ve onarım işlerinde ödenen istihkak bedellerinde tevkifat oranı hakkında 9707 Sayılı Cumhurbaşkanı Kararı, 30 Mart tarihli



Resmi Gazete’de yayımlandığını; karar ile söz konusu inşaat ve onarım işlerinde ödenen istihkak bedellerinde tevkifat oranının %1 olarak belirlendiğini; özellikle sipariş üzerine Türk Bayraklı gemi inşa eden ya da kamu ihaleleri ile gemi yapan, aynı şekilde gemi yapımında alt yüklenici kullanan tersaneleri doğrudan ilgilendiren ve uzun yıllardan beri dile getirilen bir sektör talebinin yerine gelmesinden memnuniyet duyduklarını ifade etti. Ayrıca Denizcilik Genel Müdürlüğü’nün yılbaşından beri sektörü yakından ilgilendiren bir dizi yönetmelik için çalışmalarını sürdürdüğünü; bu çerçevede Deniz Acenteleri Yönetmeliği, Gemi Geri Dönüşüm Tesislerinin Yetkilendirilmesi Hakkındaki Yönetmelik, Gemi Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliği, Gemi ve Su Araçlarının İnşa, Tadilat ve Bakım Onarım Yönetmeliğini ilişkin taslakların DTO’ya ulaştığını açıkladı.

DENİZCİLİK ÇALIŞMA SÖZLEŞMESİ’NE (MLC 2006) DAİR GELİŞMELER

Adnan Naiboğlu konuya ilişkin şu değerlendirmelerde bulundu: “Her birinde kapsamlı değişikliklerin yer aldığını gözlemlediğimiz yönetmelik taslaklarına ilişkin meslek komitelerimiz, üyelerimiz ve ilgili meslek örgütleriyle birlikte detaylı bir çalışma yürüttük. Bu özenli çalışma sonunda hazırladığımız

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

Naiboğlu konuşmasını tamamlarken 23 Nisan’da, millet egemenliğinin ve demokrasimizin en önemli sembolü Türkiye Büyük Millet Meclisi’nin açılışının 105’inci yıldönümü ile Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı’nı kutlayacağımızı aktararak bu vesileyle Kurtuluş Savaşı’mızın Başkomutanı, Türkiye Büyük Millet Meclisi’nin ilk Başkanı, Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk ile bu



ORHAN DİNÇ

toprakları vatan yapan tüm şehit ve gazilerimizi rahmet ve minnetle andı ve yarınlarımız olan çocuklarımızın 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı’nı kutladı.

ORHAN DİNÇ: “BODRUM BOAT SHOW’U BAŞARIYLA GERÇEKLEŞTİRMEK İÇİN DİSİPLİNLİ BİR ŞEKİLDE ÇALIŞIYORUZ”

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Adnan Naiboğlu’nun konuşmasını tamamlamasının ardından gündemin beşinci maddesi olan şube başkanları, meslek komite başkanları ve meclis üyelerinin sektörel görüş ve önerileri maddesine geçildi. Toplantının bu bölümünde İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Orhan Dinç söz alarak 15–19 Ekim tarihleri arasında düzenlenecek Bodrum Boat Show hakkında bilgilendirme yaptı.

Orhan Dinç, isminde Bodrum ibaresi bulunmasına ve Bodrum’da düzenlenecek olmasına karşın bu fuarın Fethiye, Marmaris, Bodrum, İzmir, İstanbul, Antalya’dan yerel üreticilerin, tersanecilerin, yat imalatçıların, donatanların, yat işletmecilerinin kendilerini pazarlayabileceği; Bodrum markası ve isminin de avantajlı şekilde kullanılacağı bir organizasyon olacağını vurguladı. Dinç fuarın Muğla Büyükşehir Belediyesi ve İMEAK Deniz Ticaret Odası tarafından ortaklaşa



düzenlendiğinin; alınacak ilk puanın önemini bilincinde olarak başarılı olmak için hazırlık faaliyetlerini disiplinli bir şekilde yürüttüklerinin altını çizdi ve tüm DTO üyelerinin Bodrum Boat Show'a destekleriyle, fikirleriyle ve tecrübeleriyle katkı sağlamasını istedi.

Orhan Dinç sözlerini şöyle sonlandırdı: "Özellikle güneydeki imalatçılar ve donatanlar olarak gerek ulusal, gerekse de uluslararası birçok fuara katıldık. Fakat ürettiğimiz tekneler artık 40-50 metrenin üzerine çıktığı için İstanbul ya da yurt dışında düzenlenen birçok fuarda aslında kendimizi doğru tanıtamadığımızı düşünüyoruz. Çünkü İstanbul'da ve yurt dışında özellikle karada düzenlenen fuarlarda ürettiğimiz tekneleri, Avrupa standartlarındaki kalitemizi bilfiil gösteremiyoruz.

Dolayısıyla Bodrum'da ev sahipliği yapmamızın avantajlarını yaşamak istiyoruz. Tabii ki Deniz Ticaret Odası Başkanımız Tamer Kıran'a ve Muğla Büyükşehir Belediye Başkanımız Ahmet Aras'a da denizcilliğimize verdikleri önem ve bize bu fırsatı tanıdıkları için huzurlarınızda teşekkür ediyoruz. 15-19 Ekim tarihlerinde yapılacak Bodrum

Boat Show'un hemen ardından Bodrum Cup yarışları başlayacak. Böylece ekim ayı bir yat festivali misali dopdolu geçecek ve bu organizasyonlarla 15 gün boyunca denizciliğin konuşulduğu, ekonomik anlamda da hem Bodrum'a hem ülkemize katkı sağlayacak bir süreç işleyecek. Hepinizin görüş ve önerilerine açık olduğumuzu bir kez daha belirtmek isterim."

İMEAK DTO Bodrum Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Orhan Dinç'in konuşmasının ardından İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak, İMEAK DTO Antalya Şubesi'nin geçtiğimiz günlerde faaliyete geçen yeni hizmet binasına değinerek "Gerçekten çok güzel, Antalya'ya yakışan bir bina olmuş" dedi ve İMEAK DTO Antalya Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Çetin'i tebrik etti.

SERDAR AKDEMİR: "YAPAY ZEKA KULLANAN İNSANLAR KULLANMAYANLARIN YERİNİ ALACAK"

Daha sonra kürsüye gelen İMEAK DTO Sürdürülebilirlik Komisyonu Başkanı Serdar Akdemir, Denizcilikte Dijital Dönüşüm Platformu'nun 8 Nisan'da Piri Reis Üniversitesi'nde düzenlediği



SERDAR AKDEMİR

"Veri Analitiği ve Yapay Zeka Oturumu" hakkında DTO üyelerini bilgilendirdi.

Akdemir alanında uzman bürokratlar, akademisyenler ve sektör temsilcilerinin katıldığı oturumda bürokratların yapay zeka destekli programlara ve çalışmalara dair sunumlarıyla yapay zeka alanına ilgilerinin tahmin edilenden çok daha yüksek olduğunu gördüklerini; akademisyenlerin yapay zeka destekli kestirmeci bakım programlarının ne kadar verimli çalıştığını öğrendiklerini; denizcilik firmalarının da yapay zeka destekli çalışmalar üzerinde önemle durduklarına şahit olduklarını söyledi.

"Baştan sona kadar sürekli bir şeyler öğrendiğimiz, ufkumuzun genişlediği bir toplantı oldu" diye açıklayan Akdemir, sözlerine şöyle devam etti: "PRÜ Rektörümüz Prof. Dr. Nafiz Arıca da kendi alanı olduğu için çok iyi bir moderasyon sergiledi.

Bunu mümkün kıldığı için rektörümüze ve PRÜ Rektör Yardımcısı Mehmet Ziya Söğüt hocamıza teşekkürlerimi iletmek istiyorum. Ayrıca bilimle sektör arasında güçlü bir köprü oluşturduğu için üniversitemizi de tebrik ediyorum. Bir hayali ete kemiğe büründürdük. Sektör de çok memnun oldu ve bir sonraki toplantıya artarak katılım sağlayacaklarını müşahade ettiler. Yeşil Dönüşüm Platformu ve Dijital

Dönüşüm Platformu'nun tertip ettiği toplantılara katılımınızı şiddetle tavsiye ediyorum. Katılamayacak olsanız dahi şirket profesyonellerinizi katılmaları için teşvik etmenizi rica ediyorum. Zira artık sektörde de çok başka bir yere geliyoruz. Konuşmamı rektörümüzün de belirttiği gibi, bütün etkinliğin özeti olan bir cümleyle tamamlamak istiyorum: Yapay zeka insanlığın yerini almayacak, ama yapay zeka kullanan insanlar kullanmayanların yerini alacak.”

YUSUF ZİYA ÇAKIR: “KARADENİZ'DE KRUVAZİYER TURİZMİNE DAİR OLUMLU GELİŞMELER MEVCUT”

Karadeniz'deki kruvaziyer turizmindeki gelişmelere dair bilgilendirme yapmak üzere söz alan 41 No'lu Düzenli Sefer Yapan Gemi Acenteleri Komitesi Başkanı Yusuf Ziya Çakır da Rusya-Ukrayna savaşı nedeniyle özellikle Karadeniz kruvaziyer turizminin sekteye uğradığını; ancak dört yıl önce sadece ve sadece Rus vatandaşlarının kruvaziyerlerle Türkiye sahillerine gelmeye başladığını ve bu yıl Karadeniz, İstanbul ve Akdeniz limanlarına dair çalışma programının açıklandığını söyledi. 2 Mayıs'tan itibaren yine sadece Rus turistlere yönelik olarak Türkiye turlarının devam edeceğini



YUSUF ZİYA ÇAKIR

vurguladı. Öte yandan Türkiye'den Rus limanlarına gemi turizmine yönelik olumlu gelişmelerin yaşandığını ve bu konuda çalışmaların başladığını aktardı.

MUSTAFA ASLAN: “IBIA'DAKİ GÖREV SÜREM BOYUNCA ÜYELERİMİZİN EMRİNDE OLACAĞIM”

Toplantının sonunda, yakın zamanda Uluslararası Gemi Yakıt İkmalcileri Birliği'nin (International Bunker Industry Association / IBIA) Yönetim Kurulu'na



MUSTAFA ASLAN

seçilen İMEAK DTO Yönetim Kurulu Yedek Üyesi Mustafa Aslan kürsüye gelerek şunları söyledi: “Ben de hem sektörümüz hem odamız adına güzel bir haber vermek için bugün söz istedim. Şubat ayında gerçekleşen ve DTO'yu temsilen benim de aday olduğum Uluslararası Gemi Yakıt İkmalcileri Birliği'nin yönetim kuruluna kabul edilmiş bulunmaktayım. Resmi görevim nisan ayında başladı. Bunu niye buradan özellikle paylaşıyorum? Denizcilik sektörümüzden bir kardeşimizin, bir meclis üyemizin orada olması hepimiz adına bir artıdır. Görev sürem boyunca hem meclisimizin hem de sektördeki kıymetli üyelerimizin emrinde olacağım.

Görev sürem üç sene. Üçüncü senenin sonunda IBIA üyeleri bir kez daha teveccüh gösterirse tekrardan devam edebiliyoruz. IBIA, dünyanın 60 ülkesinden takriben 500 üyenin olduğu ve gemi yakıt ikmal alanında dünyanın en etkin ve en büyük sivil toplum kuruluşu. Her kıtanın temsilcisinin olduğu birer organı var ve bir de hepsinin üzerinde yönetim kurulu var. Odamıza ve şahsıma gösterilen teveccüh çerçevesinde global yönetim kurulunda üç senelik bir görev aldım. Hepinize ve odamıza güven ve destekleri için teşekkür ediyorum.” Mustafa Aslan'ın teşekkür konuşmasının ardından İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak, Nisan Ayı Meclis Toplantısı'nı kapattı.



FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

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

TEBD II YATIRIM FORUMU TOPLANTISI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, 8 Nisan Salı günü düzenlenen TEBD II Yatırım Forumu: Türkiye Yatırım Platformu toplantısının açılışında konuşma yaptı.

İSTANBUL ODALAR VE BORSA MÜŞTEREK TOPLANTISI

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran 9 Nisan Çarşamba günü, İstanbul Ticaret Odası'nda (İTO) gerçekleşen İstanbul Odalar ve Borsa Müşterek Toplantısı'na katıldı. İTO Yönetim Kurulu Başkanı Şekib Avdagiç ve Meclis Başkanı Dr. Erhan Erken'in ev sahipliğinde düzenlenen toplantıya İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Başaran Bayrak, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu üyeleri Burak Akartaş, Barış Dillioğlu, Ahmet Can Bozkurt ve Serhat Barış Türkmen de katıldı.

TÜDEV SEÇİMLİ GENEL KURULU

Türk Deniz Eğitim Vakfı'nın (TÜDEV) Seçimli Genel Kurulu, 10 Nisan Perşembe günü Tuzla'da Piri Reis Üniversitesi (PRÜ) Hazırlık Kampüsü Konferans Salonu'nda yapıldı. Tek listeyle gerçekleşen seçimli genel kurulda, 2025-2027 Dönemi TÜDEV Yönetimi belirlendi.

TARAMA GEMİSİ HİZMETE ALMA VE İLK BLOK KAYNAK TÖRENİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 10 Nisan Perşembe günü, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu'nun teşrifleriyle Tuzla'da gerçekleştirilen "Tarama Gemisi Hizmete Alma ve İlk Blok Kaynak Töreni"ne katıldı. Kıran bu programın ardından, Bakan Abdulkadir Uraloğlu, beraberindeki Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar ve bakanlık bürokratlarının katılımıyla Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği'nde (GİSBİR) düzenlenen toplantıya da iştirak etti.

OECD GELİŞEN PAZARLAR FORUMU

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı ve Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, 10 Nisan Perşembe akşamı OECD Gelişen Pazarlar Forumu (OECD Emerging Markets Forum) kapsamında düzenlenen yemeğe ev sahipliği yaptı.

LOJİSTİK KOORDİNASYON KURULU TOPLANTISI

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, 15 Nisan Salı günü 4. Lojistik Koordinasyon Kurulu / 5. Lojistik İcra Kurulu Toplantısı'na iştirak etti. UAB Bakan Yardımcısı Enver İskurt başkanlığında gerçekleştirilen toplantıya İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak, yönetiminde yer aldığı

Türkiye İhracatçılar Meclisi'ni (TİM) temsilen katıldı.

TAMER KIRAN, TOBB KARADENİZ BÖLGESİ İSTİŞARE TOPLANTISI'NA KATILDI

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, 16 Nisan Çarşamba günü, Ankara'da düzenlenen TOBB Karadeniz Bölgesi İstişare Toplantısı'na iştirak etti. Toplantıda küresel ekonomide yaşanan ticaret savaşlarının Türkiye ekonomisine etkileri tartışıldı.

TAMER KIRAN, DENİZ TURİZMİ BİRLİĞİ DERNEĞİ YÖNETİMİNİ AĞIRLADI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 14 Nisan Pazartesi günü, Deniz Turizmi Birliği Derneği (DTB) Yönetim Kurulu Başkanı ve Ataköy Marina Genel Müdürü Artun Ertem'i kabul etti.

TAMER KIRAN, YAPTIRIMLARDAN SORUMLU AB ELÇİSİ DAVID O'SULLIVAN İLE TOPLANTI YAPTI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 28 Nisan Pazartesi günü Avrupa Birliği (AB) Mali İstikrar, Finansal Hizmetler ve Sermaye Piyasaları Birliği (FISMA) Yaptırımlardan Sorumlu Elçisi David O'Sullivan ve beraberindeki heyetle Esentepe'deki TOBB İstanbul Hizmet Binası'nda toplantı yaptı.



OZGEN
SHIP SUPPLY

since 1950

www.ozgenshipsupply.com

[in](#) [ig](#) / [ozgenshipsupply](#)

info@ozgenshipsupply.com

+90 850 777 1950

4500 çeşitten fazla teknik ürün stoğuyla hizmetinizdeyiz!

Türkiye lisanslı marin distribütörü olduğumuz markalar, Özgen Ship Supply güvencesiyle sizlerle!



GENMARINE
MARINE PAINTS

AW Adria Winch

AA
Alfons Haar

AM
AM DEFENCE & MARINE

AQUAMETRO

BAGGERØD

BAGLIETTO

Bawat

Bencros

BRUUSGAARD

Danfoss

Dasic
group

DNK
DONG NHAH KOREA

DVZ
GROUP SERVICES

wieland
eucaro

fiberSol®

Filtration Group®

Francis
FRANCIS MARINE

GB
MEC srl

HAWKE

HELIGRID
HELICOPTER LANDING GRID

HELITECNICA
aluminium heliports

HOPPE
MARINE

HUTCHINSON®

ICM
Lift Marine

ILS

IMI Critical
Engineering

KONE

Mare
SAFETY AS

Markleen

MATRE

NORWATER®

OPTONAVAL

orcan
The Efficiency Company

OXYMAT®

PLANITY

pocadel

PMH
NORWAY

PureteQ

RAFT
SUPPRESSION

BR

Sauer Compressors

SAVAL

SORMEC

TOIMIL MARINE

ULMATEC
PYRO

VACDRAIN

VESTDAVIT

winteb

MEDKON
LINES



Medkon APP Download

OUR ROUTE
IS YOURS

TÜDEV'İN SEÇİMLİ GENEL KURULU YAPILDI

Türk Deniz Eğitim Vakfı'nın (TÜDEV) Seçimli Genel Kurulu, 10 Nisan 2025 Perşembe günü Tuzla'da Piri Reis Üniversitesi (PRÜ) Hazırlık Kampüsü Konferans Salonu'nda yapıldı.



Saygı duruşu ve İstiklal Marşı'nın okunmasıyla başlayan Genel Kurul'da, Divan Kurulu oluşturuldu ve Divan Kurulu Başkanlığı'na Emin Eminoğlu seçildi. Daha sonra İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı ve TÜDEV Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, "Yönetim Kurulu 2024 Yılı Faaliyet Raporu"nu sundu.

Konuşmasına herkesi sevgi ve saygıyla selamlayarak başlayan Tamer Kiran, Türk deniz taşımacılığının ileri ülkeler seviyesine erişmesi için gerekli çalışmaları yapmak, yaptırmak ve Türk denizciliğine hizmet etmek amacıyla iş gücünün yetiştirilmesi ve meslek sahibi olmaları doğrultusunda özel öğretim kurumları açmak ve işletmek; mevcut veya açılacak denizcilikle ilgili öğretim kurumlarının gerek eğitim ve gerekse tesis açısından gelişmelerine yardımcı olmak maksadıyla 52 kurucu üye tarafından 7 Ocak 1993 tarihinde kurulan Türk Deniz Eğitim Vakfı'nın o günden beri geçen 32 yıllık süreçte kuruluş amaçlarına bağlı olarak ülkemiz denizciliğine değer katmak için tüm

gücüyü çalışmalarını sürdürdüğünü belirtti.

TAMER KIRAN: "VAKFIN KURULUŞ AMAÇLARINA İLİŞKİN ÇALIŞMALARI AKSATMADAN YÜRÜTÜYORUZ"

TÜDEV'in başarı hikâyesini daha da geliştirip büyüterek yıllar boyu sürdürmek hedefiyle çıktıkları yolda TÜDEV Yönetim Kurulu Üyeleri Z. Pinar Kalkavan Sesel, Ümit Sandıkçı, Ahmet Can Bozkurt, Cihat Yavuz Güler, Adem Kocadağ, Mustafa Aslan, Serdar Akdemir ve Teoman Mustafa Akyol ile yoğun bir mesai harcadıklarının ve harcamaya da devam ettiklerinin altını çizdi. Dünyanın içinde bulunduğu zor zamanlar devam ederken, gençlerin daha kaliteli bir denizcilik eğitimi alabilmelerine katkı sağlamak amacıyla vakfın idari ve mali anlamda yapılanması, toparlanması ve kuruluş amaçlarını gerçekleştirebilmesine ilişkin çalışmaları aksatmadan yürüttüklerini söyledi.

Kiran konuşmasını şöyle sürdürdü: "Hatırlayacağınız üzere vakfın hedeflerinden biri olan 'kendi



eğitim merkezlerini kurmak' hedefi doğrultusunda açılan kurslar, ilerleyen yıllarda kanun ve yönetmeliklerde meydana gelen değişiklikler sonucu faaliyetlerini durdurmak zorunda kalmıştı. Vakfımız, 1995-2011 yılları arasında faaliyette bulunmuş Özel TÜDEV Denizcilik Kursu (Eğitim Merkezi) ve 1997-2003 ve 2007-2015 yılları arasında faaliyet gösteren Özel TÜDEV Çeşme Yat Kaptanlığı Kursu ile denizcilik camiasına nitelikli insan gücü yetiştirilmesi ve Türk gençlerinin meslek sahibi olmaları için maddi manevi katkılar sağlamış ve resmi senedimizde de belirtildiği üzere kuruluş amaçlarının gereğini yerine getirmiştir. Her ne kadar Vakfımızın kurs faaliyetleri sona erse de Vakıf Senedi'nde yazan amaçlar doğrultusunda başta Piri Reis Üniversitesi olmak üzere diğer denizcilik fakülteleri ve mesleki teknik anadolu liselerine yardımlara devam edilmekte olup, bu fakültelerde eğitim gören veya mezun olan yüksek lisans veya doktora öğrencilerine yurt içi ve yurt dışı burs desteğinde bulunmaktadır. Vakfımız 2024 yılında, Piri Reis Üniversitesi'nin ihtiyaç sahibi 11 öğrencisine toplam 800.046,25 TL eğitim bursu, 6 öğrencisine toplam 69.000,00 TL sosyal destek bursu, başarılı ve ihtiyaç sahibi 27 Mesleki Ve Teknik Anadolu

bilimsel görünürlüğünü artırarak başarıya ulaşmasını kolaylaştıracaktır” dedi.

Tamer Kıran, Faaliyet Raporu'ndaki diğer verileri şöyle sıraladı: Piri Reis Üniversitesi akademik kadrolarının desteğiyle Piri Reis Üniversitesi Sürekli Eğitim Merkezi (PÜSEM) tarafından gemi adamları eğitimlerinin yanı sıra çeşitli alanlarda sektör mensuplarına ve öğrencilere 110 eğitimle 1919 katılımcıya ve Simülator Merkezi tarafından toplam 94 eğitimle 300 katılımcıya eğitim verildi. Son üç yılda öğrencilere ve mezunlara eğitim ve staj imkanı sağlamak ve sektörde yeni kanallar yaratmak için çoğunluğu denizcilik sektörü olan 81 paydaş firmayla iş birliği anlaşması mevcut. Aynı zamanda bu iş birlikleri kapsamında firma çalışanlarına lisansüstü programları vasıtasıyla sektörde Piri Reis'li olma imkanı sağlanıyor. Ayrıca sosyal, kültürel, bilimsel, sanatsal ve sportif faaliyetlerle kişilik gelişimlerini desteklemek amacıyla 32 öğrenci kulübü ile 128 etkinlik gerçekleştirildi.

“HİÇBİR BANKA VE FİNANSMAN KURULUŞUNA BORÇ KALMADI”

Üniversitenin vadesi geçmiş ya da yapılandırmaya bağlanmış vergi, SGK primi gibi herhangi bir borcu bulunmadığını belirten Kıran, Deniz Kampüsü kurulum aşamasında bankalardan kullandığı kredilerden en sonuncusu olan Garanti Bankası son taksitinin 15.11.2024 tarihinde ödenerek, o tarih itibarıyla hiçbir banka ve finansman kuruluşuna borcunun kalmadığına dikkat çekti.

Tamer Kıran “Türk Deniz Eğitim Vakfı olarak gençlerimizin cumhuriyetin değerlerine bağlı, vatanını milletini seven, iyi eğitilmiş bireyler olarak yetişmesine katkıda bulunmak amacıyla büyüklerimizin büyük gayret ve çabalarıyla çıktığımız bu yolda bugüne kadar ne çok şey başardığımızı görmenin mutluluğunu yaşıyorum. Aydınlık geleceğimizin teminatı gençlerimizi eğitimde, bilimde daha ileri hedeflere taşıma niyet ve gayretiyle var gücümüzle çalışmaya devam edeceğiz. Türk Deniz



Eğitim Vakfı'nın bundan sonra da Denizcilik Eğitimine her alanda katkı yapmaya devam edeceğini ve 'Denizci Millet, Denizci Ülke' hedefine ulaşmak için gençliğe ve eğitime desteğini sürdüreceğini huzurlarınızda bir kez daha ifade ediyorum. Piri Reis Üniversitemiz de bir yandan çağın yetkinliklerine sahip, değişimi yöneten, yenilikler üreten, bilgili bireyler yetiştirerek, denizcilik sektörümüzün ihtiyaç duyduğu yetişmiş insan kaynağına katkı sağlarken, diğer yandan deniz teknolojilerinin geliştirilmesinde aktif rol oynamaya devam edecektir” şeklinde konuştu.

Tamer Kıran konuşmasını şu sözlerle tamamladı: “2024 yılı Faaliyet Raporuna ilişkin konuşmamı tamamlarken, ebediyete irtihal eden Vakfımızın Mütevelli Heyeti Üyeleri Hıdır Selek, Hüsnü Şişmanyazıcıoğlu, Ömer Yusuf Zaimoğlu, Sait Cerrahoğlu, Semih Sohtorik, Mustafa İnandı, İrfan Cerrahoğlu, Recep Sami Yazıcı, Eser Tümen, Bekir Sıtkı Kalkavan, Yılmaz Karahanoğlu, Şadan Kalkavan, Erol Yılmaz Akçal, İhsan Şehirli, Metin Leblebicioğlu, Suay Umut, Cemal Şekerci, Ferit Biren, Turgut Kaptanoğlu, Faruk Ürkmez, İlhan Karavelioğlu, Aret Hovagimyan, Hilmi Sonay, Faik Şekerci, Zühtü Arkan, Selahattin Beyazıt, Fuat Miras, Halis Kalkavan, Pekin Baran,

Adil Göksu ve Yılmaz Ulusoy ile Vakfa ve Üniversiteye büyük emek vermiş, mesai harcamış Rıdvan Kartal ve Müfit Yıldırım alı'ı rahmetle anıyorum. Faaliyetlerimizi gerçekleştirmemizde emeği geçen Yönetim Kurulu Üyesi arkadaşlarıma, Vakıf çalışanlarımıza, Piri Reis Üniversitesi öğretim üyeleri ve idari çalışanlarımıza ve bu çalışmalarımızı yapmamızda bizlere destek olan siz Mütevelli Heyeti üyelerimize en içten dileklerle teşekkür ediyorum, hepinizi sevgi ve saygıyla selamlıyorum.”

2025-2027 DÖNEMİ TÜDEV YÖNETİMİ BELİRLENDİ

Tamer Kıran'ın konuşmasının ardından TÜDEV Denetim Kurulu Başkanı Aygün Özgen Yönetim ile Denetim Kurulları'nın 2024 Yılı Faaliyetlerini ayrı ayrı ibra etti, yeni faaliyet dönemine ilişkin tahmini bütçe görüşülüp onaylandı. Vakıf Senedi Değişikliği teklifi de müzakere edilerek onaylandı.

Tek listeyle gerçekleşen seçimli genel kurulda, 2025-2027 Dönemi TÜDEV Yönetimi'nde yer alan üyeler şöyle:

Yönetim Kurulu Asil Üyeleri: Tamer Kıran, Ümit Sandıkçı, Ahmet Can Bozkurt, Zeynep Pınar Kalkavan Sesel, Cihat Yavuz Güler, Teoman Mustafa Akyol, Burak Atasoy, Deniz Ergin ve Murat Gün.

Yönetim Kurulu Yedek Üyeleri: Nuri Mert Can, Yunus Daniel Biren, Ahmet Şekerci, Mecit Mert Çetinkaya, Ziyaeddin Bayraktar, Orbay Şimşek, Mehmet Cem Akan, Avni Demiral ve Hayrettin Özkan.

Denetim Kurulu Asil Üyeleri: Ahmet Aygün Özgen, Mehmet Sadi İnce, Şükrü Fazıl Uzun.

Denetim Kurulu Yedek Üyeleri: Korkut Omur, Tolga Tomba ve Hüseyin Mengi.

NAFİZ ARICA: “AKADEMİK KALİTEMİZİ ARTTIRACAK HER TÜRLÜ ÖNLEMİ ALDIK”

Toplantının son gündem maddesi olan dilek ve temenniler bölümünde, Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Nafiz Arica söz alarak bir konuşma yaptı. Sözlerine Türk Deniz Eğitim Vakfı'nın ve üniversitenin kuruluşunda emeği geçen herkese şükranlarını ve minnet duygularını ifade ederek başlayan Arica, TÜDEV'in en önemli nüvesi olan Piri Reis Üniversitesi'ni layık olduğu noktaya taşımak için var güçleriyle çalıştıklarını; 206 akademisyen, 155 idari personel ve 6800'ün üzerindeki öğrenciyle eğitim ve araştırma faaliyetlerini yürüttüklerini belirtti.

İki konuya öncelik verdiklerini vurgulayan Arica, bunlardan ilkinin üniversitenin Türkiye ve dünyadaki üniversiteler arasındaki sıralamalarda yerini yükseltmek olduğunu vurguladı ve şunları söyledi: “Şu anda 90 tıp fakültesi olmayan Türk üniversitesi arasında 36'ncı sıradayız. 206 üniversite arasında da 138'inci sıradayız. Sıralamamızı yükseltmek için çalışmamız gerekiyor. Bunun için de akademik kalitemizi arttıracak her türlü önlemi aldık. Türkiye'nin en iyi araştırma üniversitesi değiliz, ama araştırma imkanları arasında Türkiye'nin en iyi üniversitesi olmalıyız vizyonuyla yola çıktık ve öğrencimizden akademisyenimize kadar herkese araştırma imkanı sağlayacak yollar açıyoruz. Verimliliği arttırmak için akademik performans sistemimizi geliştirdik. Ben de dahil her hocamız ocak ayında geçtiğimiz üç yılın performansına göre 17



kriterin dikkate alındığı bir performans değerlendirme sistemine giriyor. Ve bu performans sistemine göre alanına göre değerlendirilerek, sıfır ile yüz arasında bir not alıyor. Bunu önemsiyoruz çünkü üniversitemizin Akademik Ar-Ge çıktılarının %70'ini sadece 15 hocamız üretiyor. Bu sayıyı yükseltmemiz gerekiyor.”

Piri Reis Üniversitesi'nin denizcilik eğitiminde ve deniz teknolojilerinin gelişiminde uluslararası alanda tanınmış ve ülkede lider bir ihtisas üniversitesi olma hedefinin altını çizen Arica, bu nedenle de akademik performansı her bakımdan arttırmayı amaçladıklarını ve performans değerlendirme çalışmalarının sonuçlarının önümüzdeki yıllarda daha net görüleceğini açıkladı.

Prof. Arica; “Sahaya çıkıyoruz, araştırma yapıyoruz ve bunların sonuçlarını ancak mezunlarımız mezun olduktan, sektöre girdikten sonra anlayabiliyoruz. Şu anda 5661 mezunumuz var. Ve mezunların 1510 tanesine telefon ya da e-posta yöntemiyle ulaşabilir haldeyiz. Yani yüzde 90'ına erişebiliyoruz” dedi.

“PRÜ, YÖK AKREDİTASYONU ALAN 11'İNCİ ÜNİVERSİTE OLDU”

Nafiz Arica'nın değindiği bir diğer husus da YÖK akreditasyonuydu... YÖK'ün üniversitelerin YÖKAK adı altında

kurumsal akreditasyon almasını; daha sonra da mevcut tüm lisans, ön lisans, yüksek lisans programlarının program bazında akredite olmasını hedeflediğini aktaran Arica, Piri Reis Üniversitesi'nin bu sene akreditasyon alan 31 üniversite arasında bulunduğunu; ayrıca İngilizce Hazırlık Okulu'nun geçtiğimiz aylarda İngiltere merkezli EAQUALS akreditasyonunu alan Türkiye'deki 11'inci üniversite olduğunu duyurdu. Arica konuşmasının devamında denizcilik sektörü için hayati önemdeki ve “ikiz dönüşüm” tabiriyle ifade edilen yeşil dönüşüm ve dijital dönüşüm için birer platform oluşturduklarını ve iki ayda sektör, devlet ve üniversitenin bir arada olduğu bir yuvarlak masa toplantısı gerçekleştirdiklerini ifade etti ve şunları söyledi: “Amacımız denizcilik sektörünün yeşil dönüşümünü ve dijital dönüşümünü hızlandırmak. Uzmanlar düzeyinde daha ayrıntılı bilgi ve tecrübe paylaşılan, ortak projelerini bir arada geliştirebileceği bir ortam yarattık. Özellikle de büyük yuvarlak masa şeklinde kurguladık ki daha fazla etkileşim olsun; az konuşan, çok dinleyen değil herkesin çok konuştuğu, paylaşımcı bir ortam olsun. Önümüzdeki ay, yeşil dönüşüm toplantısının ikincisini icra edeceğiz. Sizleri de orada görmekten büyük mutluluk duyarız.”

Arica, PRÜ'nün yapay zeka konusunda da diğer üniversitelere öncülük etmesini arzuladıklarını ve yapay zeka teknolojilerinin geliştirilmesi, entegrasyonu ve öğretilmesi şeklinde kategorize ettikleri üç ana başlık altında yapay zeka teknolojilerini üniversitenin eğitim sistemine dahil ettiklerini açıkladı. Arica tüm personelin katılacağı yapay zeka atölyeleri düzenlemeye başlayacaklarını ve denizcilğe ya da üniversiteye özel sohbet robotları geliştirmeyi amaçladıklarını vurgulayarak sözlerini noktaladı.

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı ve TÜDEV Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran yönetim ve denetim kuruluna yeni seçilen üyeleri tebrik ederek toplantıyı sonlandırdı.

İSTANBUL ODALAR VE BORSA MÜŞTEREK TOPLANTISI YAPILDI

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran 9 Nisan Çarşamba günü, İstanbul Ticaret Odası'nda (İTO) gerçekleşen İstanbul Odalar ve Borsa Müşterek Toplantısı'na katıldı.



İTO Yönetim Kurulu Başkanı Şekib Avdagiç ve Meclis Başkanı Dr. Erhan Erken'in ev sahipliğinde düzenlenen toplantıya, İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Başaran Bayrak,



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu üyeleri Burak Akartaş, Barış Dillioğlu, Ahmet Can Bozkurt ve Serhat Barış Türkmen ile İMEAK DTO Sekreteryası katıldı.



Toplantıya, İstanbul Sanayi Odası (İSO) Başkanı Erdal Bahçıvan, İstanbul Ticaret Borsası (İSTİB) Başkanı Ali Kopuz, İstanbul'daki Odalar ve Borsa'nın meclis başkanları ve yönetim kurulu üyeleri de iştirak etti.

TAMER KIRAN, OECD GELİŞEN PAZARLAR FORUMU İÇİN DÜZENLENEN YEMEĞE EV SAHİPLİĞİ YAPTI

OECD Gelişen Pazarlar Forumu kapsamında İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Tamer Kıran'ın ev sahipliğinde bir akşam yemeği düzenlendi.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı ve Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, 10 Nisan Perşembe akşamı OECD Gelişen Pazarlar Forumu (OECD Emerging Markets Forum) kapsamında düzenlenen yemeğe ev sahipliği yaptı.

Açılış konuşmasını Tamer Kıran'ın yaptığı yemeğe, foruma katılan bakan yardımcılar, büyükelçiler ve uluslararası kuruluşların üst düzey temsilcileri iştirak etti. Katılımcılar arasında Kazakistan Ticaret ve Entegrasyon Bakan Yardımcısı

Zhanel Kushukova, Tayland'ın Ankara Büyükelçisi Apirat Sugondhabhirom ve Türkiye'nin OECD nezdindeki eski Daimi Temsilcisi Büyükelçi Kerem Alkin de yer aldı.

Gecede ayrıca OECD Küresel İlişkiler Sekreteryası Kıdemli Danışmanı (Senior Counsellor of the OECD Global Relations Secretariat) ve OECD İstanbul Merkezi Başkanı Achraf Bouali ile OECD Daimi Temsilciliği Eski Büyükelçisi Prof. Dr. Kerem Alkin de birer konuşma gerçekleştirdi.





TAMER KIRAN, TEBD II YATIRIM FORUMU TOPLANTISINA KATILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, 8 Nisan Salı günü düzenlenen TEBD II Yatırım Forumu: Türkiye Yatırım Platformu toplantısının açılışında konuşma yaptı.



Avrupa Birliği'nin finanse ettiği ve Eurochambres ile TOBB tarafından uygulanan Türkiye-AB İş Diyalogu II (TEBD II) Projesi kapsamında gerçekleştirilen etkinlikte, AB destekli



finansal mekanizmaların kullanılması, Uluslararası Finans Kuruluşları (IFIs) ile iş birliğinin güçlendirilmesi ve kamu ile özel sektör paydaşları arasında etkileşimin artırılması suretiyle Türkiye'deki yatırım ortamının geliştirilmesi hedeflendi.

Toplantının açılışında konuşan İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, Avrupa Birliği ile Türkiye arasındaki ekonomik ortaklığın güçlendirilmesinin önemine vurgu yaparak hem AB'de hem Türkiye'de rekabetin ve inovasyonun geliştirilmesinde doğal bir ortak olduğumuzu; Türkiye Yatırımcı Forumu kapsamında hayata geçirilecek finansman mekanizmalarının Türkiye'nin daha girişimci bir ekosisteme sahip olmasını sağlayacağını ve bu durumun Türkiye ve AB açısından kazan-kazan modeli oluşturacağını söyledi: "Bu bağlamda Türk makamları ile Avrupa Komisyonu arasındaki devam eden iş birliğini büyük bir değerle değerlendiriyoruz. Bugünün yeniden şekillenen küresel ticaret ortamında ekonomik bağlarımızı güçlendirmek için büyük bir fırsatımız var. Onu ele



geçirmek için birlikte, daha hızlı ve daha sıkı bir şekilde çalışmaya devam edelim."

Forumun açılışında Eurochambres CEO'su Ben Butters, AB Türkiye Delegasyonu Başkanı Büyükelçi Thomas Ossowski, T.C. Hazine ve Maliye Bakanlığı Dış Ekonomik İlişkiler Genel Müdürü Kerem Dönmez ile Avrupa Komisyonu Genişleme ve Doğu Komşuluk Genel Müdürü (DG ENEST) Gert-Jan Koopman da birer konuşma yaptı. Etkinlikte üç ana panel oturumu düzenlendi. Panel tartışmalarında Türkiye'yle ilgili bağlantısallık projeleri, Türkiye'deki kamu yatırım öncelikleri ve özel sektörle iş birliği modelleri ele alındı. Program kapsamında ayrıca, Gert-Jan Koopman ve IFC Türkiye-Orta Asya Direktörü Wiebke Schlömer tarafından 20 milyon Avro'luk "Better Futures Programme" tahsisatına ilişkin bir imza töreni gerçekleştirildi.

PASSENGER SAFETY IS OUR TOP PRIORITY

NON-COMBUSTIBLE DRAINAGE SYSTEMS

Stainless Steel Push-Fit
Drainage System

Easy and Fast Installation

Light Weight

Fire Safety

Production in Denmark

Short Delivery Time



DOP DANISMA ORGANIZASYON PAZARLAMA

Aydintepe Mh. Harmandali Sk. No:26/D Tuzla 34947 ISTANBUL-TURKEY
Tel : +90 216 494 0920 Fax : +90 216 494 0924D

BLÜCHER®

A **WATTS** Brand

www.blucher-marine.com

TARAMA GEMİSİ HİZMETE ALMA VE İLK BLOK KAYNAK TÖRENİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Bakan Abdulkadir Uraloğlu'nun teşrifleriyle 10 Nisan'da düzenlenen Tarama Gemisi Hizmete Alma Ve İlk Blok Kaynak Töreni'ne katıldı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 10 Nisan Perşembe günü, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu'nun teşrifleriyle Tuzla'da gerçekleştirilen



Tarama Gemisi Hizmete Alma ve İlk Blok Kaynak Töreni'ne katıldı. Deniz dibi temizliğinde görev alacak modern tarama gemileri, deniz tabanındaki organik birikimleri temizleyerek müsilaj

gibi çevresel tehditlerin önlenmesinde de aktif görev üstlenecek.

Tamer Kıran bu programın ardından, Bakan Abdulkadir Uraloğlu, beraberindeki Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar ve Bakanlık bürokratlarının katılımıyla Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği'nde (GİSBİR) düzenlenen toplantıya da iştirak etti. Toplantıda, gemi inşa sektörünün mevcut durumu, ihtiyaçları ve gelecek hedefleri üzerine kapsamlı bir değerlendirme gerçekleştirildi.

TAMER KIRAN, LOJİSTİK KOORDİNASYON KURULU TOPLANTISI'NA KATILDI

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, 15 Nisan'da 4. Lojistik Koordinasyon Kurulu / 5. Lojistik İcra Kurulu Toplantısı'na iştirak etti.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı ve Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, 15

Nisan Salı günü ziyaret ve toplantılara katılmak üzere Ankara'ya gitti.

Kıran, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından düzenlenen 4. Lojistik Koordinasyon Kurulu / 5. Lojistik İcra Kurulu Toplantısı'na iştirak etti. UAB Bakan Yardımcısı Enver İskurt başkanlığında gerçekleştirilen toplantıya İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak yönetiminde yer aldığı Türkiye İhracatçılar Meclisi'ni (TİM) temsilen katıldı.

Kıran, Ankara programı kapsamında Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı'na (AFAD) atanan Vali Ali Hamza Pehlivan'a hayırlı olsun ziyaretinde bulundu. Ayrıca



üyyesi olduğu Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi'nin (DEHUKAM) Yönetim Kurulu toplantısına katıldı.



BASARAN IS THE CORPORATE SOLUTION PARTNER OF POLLUTED SEAS !



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.



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.



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.



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

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

DENİZ TURİZM BİRLİĞİ DERNEĞİ'NDEN DTO ZİYARETİ

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 14 Nisan Pazartesi günü Deniz Turizmi Birliği Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Artun Ertem ve beraberindeki heyeti ağırladı.



Deniz turizmi sektöründe faaliyet gösteren kuruluşlar ve temsilcileri arasında dayanışmayı güçlendirmek, sektörün gelişimine rehberlik etmek ve Türkiye'nin deniz turizmini uluslararası alanda daha rekabetçi hale getirmek amacıyla çalışmalarını sürdüren Deniz Turizm Birliği Derneği, İMEAK Deniz Ticaret Odası'na bir ziyaret gerçekleştirdi.



Deniz Turizmi Birliği Derneği Yönetim Kurulu Başkanı ve Ataköy Marina Genel Müdürü Artun Ertem ile Deniz Turizmi Birliği Derneği Yönetim Kurulu Üyeleri, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ı makamında ziyaret etti. İMEAK Deniz Ticaret Odası Genel Merkezi'nde gerçekleşen ziyarette, Türkiye'nin farklı bölgelerinde görev yapan marina genel

müdürlerinden oluşan Deniz Turizmi Birliği Derneği yönetim kurulu üyeleri ve dernek genel sekreteri de hazır bulundu.

Ziyarette, deniz turizmi alanındaki güncel gelişmeler, sektörünün mevcut durumu ve geleceği ile marinacılığın gelişimi hakkında fikir alışverişinde bulunuldu. Ayrıca, deniz turizmi sektöründeki iş birliklerinin ve projelerin güçlendirilmesi için ortak çalışma olanakları ele alındı.

Deniz Turizmi Birliği Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Artun Ertem, ev sahipliği ve sektöre olan destekleri için İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kıran'a teşekkür ederek kendisine sembolik bir hediye takdim etti.

AB'NİN RUSYA'YA YÖNELİK YAPTIRIMLARI MASADAYDI

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Avrupa Birliği FISMA Yaptırımlardan Sorumlu Elçisi David O'Sullivan ve beraberindeki heyetle bir araya geldi.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 28 Nisan Pazartesi günü Avrupa Birliği (AB) Mali



İstikrar, Finansal Hizmetler ve Sermaye Piyasaları Birliği (FISMA) Yaptırımlardan Sorumlu Elçisi David O'Sullivan ve

beraberindeki heyetle Esentepe'deki TOBB İstanbul Hizmet Binası'nda toplantı yaptı.

Toplantıya İMEAK DTO Yönetim Kurulu üyesi Ahmet Can Bozkurt; İMEAK DTO Meclis üyeleri Cihan Ergenç, Metin Düzgüt, İMEAK DTO Genel Sekreter Yardımcısı Ender Kahya ve Türkiye Liman İşletmecileri Derneği (TÜRKLİM) Genel Sekreteri Faruk Doğan iştirak etti.

Toplantıda AB'nin Rusya'ya denizcilik sektöründe uyguladığı yaptırımlar konusunda bilgi paylaşımında bulunuldu.

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

Excellent Service Needs Excellent Team of Optima Power...



ON SITE / ON BOARD SERVICES

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

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

WORKSHOP SERVICES

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

WORKSHOP RECONDITIONING SERVICES

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

SHIPYARD REPRESENTATION

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

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

DTO ALIAĞA ŞUBESİ'NİN DÜZENLEDİĞİ YARIŞMA SONUÇLANDI

DTO Aliğa Şubesi'nin çocuklara deniz sevgisi aşlamak amacıyla Aliğa İlçe Milli Eğitim Müdürlüğü ile ortaklaşa düzenlediği resim, şiir ve kompozisyon yarışmasında dereceye giren öğrencilere ödülleri verildi.



İMEAK DTO Aliğa Şubesi'nin 2019 yılında çocuklarda deniz sevgisi ve bilinci oluşturmak amacıyla Aliğa İlçe Milli Eğitim Müdürlüğü ile birlikte başlattığı resim, şiir ve kompozisyon yarışmasının bu yıl beşincisi yapıldı. 30 Nisan'da Aliğa Belediyesi Güzelhisar Sosyal Tesisleri'nde

düzenlenen törenle dereceye giren öğrencilere ödülleri verildi. "Denizci Millet, Denizci Ülke" ilkesiyle çocuklara deniz sevgisi aşılamayı ve denizcilik üzerine düşüncelerini sağlamayı amaçlayan yarışma resim, şiir ve kompozisyon olmak üzere üç ana dalda düzenlendi.

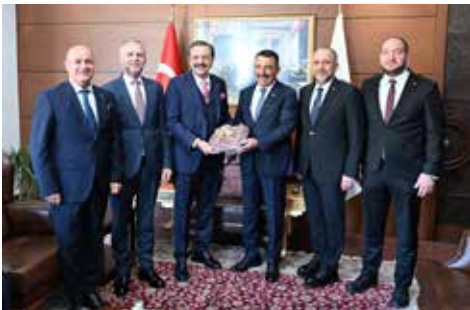
Yarışmada ilkokul öğrencileri "Maviye Yolculuk, Doğaya Saygı" temalı resimler; ortaokul öğrencileri aynı konu içerikli şiirler; lise öğrencileri ise "Denizlerimizi Koruyalım, Karbon Ayak İzimizi Azaltalım" konu başlıklı kompozisyonlarla yarışmaya katıldı. 83 resim, 71 şiir ve 12 kompozisyon ile toplam 166 öğrenci yarışmada yer aldı.

Ödül törenine Aliğa Belediye Başkan Yardımcısı Mesut Öztürk, Aliğa İlçe Milli Eğitim Müdürü Dr. Erdoğan Akyüz, İMEAK DTO Aliğa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek, İlçe Jandarma Komutanı Yüzbaşı Yusuf Can Gökğöz, Aliğa Sahil Güvenlik Komutanı Yüzbaşı Çağrı Gültekin, Aliğa İlçe Emniyet Müdür Yardımcısı Ergül Çetin, Aliğa Deniz Liman Şube Müdürü Kadir Sonocak, İMEAK DTO Aliğa Şubesi Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Ufuk Yıldırım, İMEAK DTO Aliğa Şubesi meclis ve yönetim kurulu üyeleri, okul müdürleri, öğrenciler ve veliler katıldı.

(DTO Aliğa Şubesi)

DTO KARADENİZ EREĞLİ ŞUBE BAŞKANI ZONGULDAK EKONOMİ ZİRVESİ'NDE SUNUM YAPTI

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) ve Dünya Odalar Federasyonu Başkanı M. Rifat Hisarcıklıoğlu'nun da katılım sağladığı Zonguldak Ekonomi Zirvesi 14-15 Nisan 2025 tarihlerinde gerçekleştirildi.



Zonguldak Ekonomi Zirvesi'nde İMEAK Deniz Ticaret Odası Karadeniz Ereğli Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Oğuz Ünlüer, "Batı Karadeniz'in Deniz Ticareti, Mevcut Durum ve Gelecek Vizyonu"

konulu bir sunum gerçekleştirdi. İki gün süren programda, bölge yatırımları, kalkınma projeleri, sanayi hamleleri ve bölgesel iş birlikleri ele alındı.

Zonguldak Ekonomi Zirvesi'ne Karadeniz Ereğli Şubesi'ni temsilen Karadeniz Ereğli Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Oğuz Ünlüer, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Cemil Burak Gürdal, Yönetim Kurulu Sayman Üyesi Kağan Boy ve Şube Müdürü Bülent Şanal katıldı.

Zonguldak Ekonomi Zirvesi kapsamında Zonguldak'a giden TOBB ve Dünya

Odalar Federasyonu Başkanı M. Rifat Hisarcıklıoğlu, Zonguldak Valisi Osman Hacibektaşoğlu'nu makamında ziyaret etti. Ardından Zonguldak Bülent Ecevit Üniversitesi tarafından Fahri Doktora Unvanı takdim edilen Rifat Hisarcıklıoğlu son olarak zirve kapsamında gerçekleştirilen ödül törenine katıldı. Düzenlenen programlarda sayın Hisarcıklıoğlu'na, İMEAK DTO Karadeniz Ereğli Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Oğuz Ünlüer eşlik etti.

(DTO Karadeniz Ereğli Şubesi)

30 Yıllık Tecrübemiz ile, Size Özel Çözümler Sunuyoruz



DENİZCİLİK SEKTÖRÜ YACHT LIFE BOAT SHOW'DA BULUŞTU

Antalya denizcilik sektörünün en büyük yat fuarlarından biri olan Yacht Life Boat Show 2025'e ev sahipliği yaptı. İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi'nin destekleriyle bu yıl ikincisi düzenlenen fuarda denizcilik dünyasındaki son yenilikler sergilendi.



5-13 Nisan tarihleri arasında düzenlenen fuarın açılış töreni birçok önemli ismi bir araya getirdi.

ANFAŞ Fuar ve Kongre Merkezi'nde gerçekleştirilen açılışa Antalya Valisi Hulusi Şahin'in yanı sıra Antalya Büyükşehir Belediyesi Başkan Vekili Hasan Akkoyun, Aksu Kaymakamı Ahmet Hikmet Şahin, Antalya Sahil Güvenlik Eğitim ve Öğretim Komutanı Tuğamiral Gürkan Erken, Sahil Güvenlik Antalya Grup Komutanı Yarbay Tolga Coşkun, İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Başaran Bayrak, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu üyesi Orhan Gülcek, İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi Başkanı Ahmet Çetin, Antalya Esnaf ve Sanatkarlar Odası

Başkanı Adlihan Dere, ATSO Başkanı Yusuf Hacısüleyman ve ANFAŞ Yönetim Kurulu Başkanı Ali Bıdı ile denizcilik sektörü temsilcileri katıldı.

Açılış töreninde konuşan Antalya Valisi Hulusi Şahin, Antalya'nın yat sektörü alanında büyük potansiyele sahip olduğunu belirterek "Antalya, gerek yat limanları ve marinalarıyla, gerekse Serbest Bölge'deki üretimleriyle Türk yatçılık sektöründe önemli bir yere sahip.

Özellikle Serbest Bölge'de bu potansiyeli değerlendiren çok önemli firmalarımız kurulmuş durumda. Bugün bu firmalar yaklaşık bir milyar Euro'nun üzerinde ihracat imkânı sağlamaktadır. Yatçılık sektörü sadece üretim değil, bakım,



onarım ve servis ihtiyacını da bünyesinde barındırmaktadır. Bu sebeple Serbest Bölge'de yeni alanlar üretmek için gerekli çalışmaları yapıyoruz. Böylece Antalya'ya çok önemli düzeyde istihdam ve katma değer katkısı sağlamış olacağız" dedi.

AHMET ÇETİN: "FUARIN GELENEKSEL HALE GELMESİ BÖLGEMİZ İÇİN GÜZEL BİR GELİŞME"

İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Başaran Bayrak da fuarın sektöre çok önemli katkılar yapacağına inandığı ifade ederek, emeği geçenlere teşekkür etti. Açılış töreninin ardından açıklamalarda bulunan İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Çetin ise şu ifadeleri kullandı: "Özellikle yat üretim ve onarım alanlarında Antalya'nın son yıllardaki yükselişi göz önüne alındığında bu tür organizasyonların artması ilgiyi daha da artıracaktır.

Bu nedenle Yacht Life Boat Show'un geleneksel hale gelmesi bölgemiz için güzel bir gelişme. Umarım sektörümüze yönelik bu tür etkinlikler artarak devam eder."

(DTO Antalya Şubesi)



İLKAY TUGAY: “BÜTÜN KOYLARDA İSTİLA VAR”

TOBB bünyesinde faaliyet gösteren Muğla Odaları ve Borsası 40'ıncı Müşterek Toplantısı, 11 Nisan Cuma günü gerçekleştirildi. Toplantıda mapa, şamandıra, tonoz projesinin Göcek-Dalaman koylarında yapılaşmaya yol açacağına dikkat çekildi.



Muğla Odaları ve Borsası 40. Müşterek Toplantısı, Fethiye Ticaret ve Sanayi Odası (FTSO) ev sahipliğinde 11 Nisan Cuma günü Fethiye'de yapıldı. Muğla ekonomisine yön veren turizm sektörü başta olmak üzere sektörlerin ve oda üyelerinin ortak sorunlarının, çözüm öneriyle birlikte ele alındığı müşterek toplantıda, mapa, şamandıra, tonoz projesi Göcek-Dalaman koylarında ve kıyılarında dev marinaya dönüşerek yapılaşmaya neden olacağı gerekçesiyle eleştirildi.

Fethiye Ticaret ve Sanayi Odası (FTSO) Meclis Başkanı Kemal Hıra ve Yönetim Kurulu Başkanı Osman Çıralı'nın ev sahipliği yaptığı toplantıya Muğla Milletvekilleri Metin Ergün ve Yakup Otgöz ile Fethiye Kaymakamı İsmail Hakkı Ertaş, Fethiye Belediye Başkan Yardımcısı Oğuz Bolelli, Seydikemer Belediye Başkan Yardımcısı Mustafa Karakuş, Muğla Ticaret ve Sanayi Odası (MUTSO) Meclis Başkanı Hüseyin Özcan Koray'ın yanı sıra İMEAK DTO Fethiye Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı İlkay Tugay, İMEAK DTO Fethiye Şubesi Meclis Başkanı Onur Ugan, İMEAK DTO

Bodrum Şubesi Meclis Başkanı Uğur Soyken, İMEAK DTO Marmaris Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Halil Bağlı da katıldı.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Fethiye Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı İlkay Tugay, Göcek koylarındaki mapa şamandıra projesine ilişkin eleştirilerini dile getirerek “Mapa şamandıra projesi yerel dinamiklerin görüşü alınmadan yapılan çalıştayın bilimsel sonuçları dikkate alınmadan yapılmak istenmektedir. Bütün koylara proje var. Koylara istila var. Denize girilecek koy, kıyı kalmayacak. Acilen Muğla turizm master planını hazırlamamız gerekiyor. Kıyılarımızdaki ve karadaki kapasitenin ve ihtiyaçların belirlenmesi önemli” dedi. Fethiye'de denizcilik meslek lisesi ihtiyaç olduğunu kaydeden Tugay, konuyla ilgili yapılan girişimler hakkında bilgi verdi.

ONUR UGAN: “ACİLEN KIYI VE KIRSAL MASTER PLANI YAPILMALI”

İMEAK Deniz Ticaret Odası Fethiye Şubesi Meclis Başkanı Onur Ugan da konuşmasında, kıyı ve koylardaki yapılaşmaya dikkat çekerek “Mapa



şamandıra adı altında koylara marina yapılmaya başlandı. Yerel halk olarak denize girecek yer bulamıyoruz. Kendi köyümüzde el olduk. Acilen kıyı ve kırsal master planı yapılmalı” diye konuştu.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi Meclis Başkanı Uğur Soyken, 15-19 Ekim 2025 tarihlerinde yapılacak Bodrum Boat Show hakkında sunum yaparak katılımcıları bilgilendirdi.

Soyken, Bodrum Boat Show ile Bodrum'un dünya çapında bir yatçılık merkezi olarak konumunu daha da güçlendirmeyi hedeflediklerini kaydetti ve Göcek koylarındaki mapa şamandıra projesinin ciddi sonuçlar doğuracağını vurgulayarak “Göcek'ten sonra sırada Gökova körfezimiz var” değerlendirmesinde bulundu.

Marmaris Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Halil Bağlı ise Marmaris deniz turizminde ciddi düşüş olduğunu söyleyerek son gelişmelerden sonra rezervasyon iptallerinin olduğunu ifade etti.

(DTO Fethiye Şubesi)

REGULATORY

Trends and Impact

**SECOND
EDITION**



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



DOWNLOAD
your copy today



www.eagle.org/regulatorytrends

19 MAYIS: GEÇMİŞİN KIVILCIMI, GELECEĞİN AYDINLIĞI

Mustafa Kemal Atatürk'ün Samsun'da bağımsızlık meşalesini yaktığı 19 Mayıs tarihi, gençliğin omuzlarında geleceği aydınlatıyor.



19 Mayıs 1919, Türk milletinin tarihindeki en önemli dönüm noktalarından biridir. Mustafa Kemal Atatürk'ün Samsun'a ayak bastığı bu önemli gün, bağımsızlık ve özgürlük mücadelesinin ilk kıvılcımlarını ateşledi. Milletın kaderini değiştiren bu adım, aynı zamanda birlik ve beraberliğin simgesi olarak esarete boyun eğmeyen bir halkın dirilişinin başlangıcını imledi. Bugün, her 19 Mayıs'ta yalnızca geğmişi anmakla kalmıyor, geleceğe umutla bakma fırsatı da buluyoruz.

Gençlere emanet edilen bu özel bayram, Cumhuriyet'in değerlerini koruma ve geliştirme sorumluluğunu hatırlatırken, gençliğin enerjisi ve dinamizmiyle bir ulusun geleceğini şekillendirme gücüne işaret ediyor.

Mustafa Kemal Atatürk, 19 Mayıs 1919'da Samsun'a ayak baştığında Birinci Dünya Savaşının ardından işgal kuvvetlerince dört koldan sarılmış

Anadolu'ya umutsuzluk hâkimdi. İşgal kuvvetleri stratejik açıdan büyük bir öneme sahip olan Samsun'u Karadeniz'den Orta Anadolu'ya açılan rahat ve güvenilir bir kapı olarak görüyordu. İngilizler 9 Mart'ta Samsun'a askeri birlik gönderdi. Ancak Türk



Makinalı Tüfek Birliği'nden Hamdi adındaki bir teğmen buna tepki olarak askerleriyle birlikte dağa çıkınca, İngilizler durumdan rahatsız oldu. İngiliz Yüksek Komiserliği'nin Türk halkının silahlandığı konusundaki şikâyetleri de eklenince



bölgeye güvenilir bir kumandanın olağanüstü yetkilerle gönderilmesine karar verildi. İşte o kumandan uzun süredir ülkenin düştüğü umutsuz durum için kaygılanan ve bir şeyler yapmak, harekete geğmek gerektiğine inanan Mustafa Kemal Atatürk'tü.

BANDIRMA VAPURU UMUDA YELKEN AÇTI

Mustafa Kemal, Osmanlı Ordusu'nun dağıtılma sürecini denetleme ve asayişi sağlama göreviyle 9. Ordu Müfettişi olarak atandığıında harekete geğmek için sabırsızlanıyordu. Bu zorlu yolculuk için 41 yıllık eski ve köhne bir vapur olan Bandırma Vapuru seçildi.

Mustafa Kemal Paşa, İsmail Hakkı Durusu'nun kaptanlık ettiği Bandırma Vapuru'yla 16 Mayıs 1919 Cuma günü İstanbul'dan ayrılırken yanında III. Kolordu Komutanı Kurmay Albay Refet Bey (General Bele), Müfettişlik Kurmay Başkanı Kurmay Albay Manastırılı Kâzım Bey (General Dırık), Müfettişlik Sağlık Bakanı Doktor Albay İbrahim Talî Bey (Öngören), Kurmay Başkan



Yardımcısı Kurmay Yarbay Mehmet Arif Bey (Ayıcı) dâhil 18 kişi vardı. Daha sonra bu subaylar Milli Mücadele'nin Anadolu içlerine yayılmasında önemli sorumluluklar üstlenecekti.

Düşman gemilerinin muhtemel saldırılarından korunmak için yol boyunca mümkün olduğunca kıyıya yakın bir rota izleyen Bandırma Vapuru

geziyor, halka eziyet ediyordu. Bugün müze haline getirilen Hintka Palas'ta kaldığı süre boyunca Atatürk bunlara kafa yordu ve 22 Mayıs'ta İstanbul'a gönderdiği telgrafta Rumlar hırslarından vazgeçmedikçe yatışma olamayacağını, Türklerin yabancı mandasına katlanamayacağını, milli hareketlere hak vermek gerektiğini bildirdi. Bu telgrafla İstanbul'a başkaldırdığını açıkça ilan



Mutasarrıflığı'na (sancak mülki amirliği) atadı.

Atatürk Samsun'da yaklaşık bir hafta kaldıktan sonra da Havza'ya geçti. Bir ihtilal bildirisi niteliğindeki Amasya Genelgesi'ni kaleme alacak, sonrasında düzenlenen Erzurum ve Sivas Kongreleriyle milli irade, milli devlet ve milli egemenlik kavramlarının altı çizilecek ve İstanbul Hükümeti'nin sorumluluklarını yerine getiremediği ortaya konulacaktı.

KURTULUŞ SAVAŞI'NIN BAŞLANGICI

Gençlere duyduğu güveni her fırsatta Atatürk milli mücadelemizdeki önemi nedeniyle 19 Mayıs 1919'u Kurtuluş Savaşı'nın başlangıcı kabul ederek Nutuk'u o tarihle başlattı, hem de doğum gününü soranlara 19 Mayıs'ı işaret etti. Atatürk'ü Anma, Gençlik ve Spor Bayramı ilk kez 1926 yılında Gazi Günü adıyla Samsun'da kutlandı ve 24 Mayıs 1935'te Atatürk Günü adı altında resmîyet kazandı ve bu 19 Mayıs, Beşiktaş'ın girişimleriyle Fenerbahçe Stadı'nda yüzlerce sporcunun katılımıyla bir spor günü haline geldi. Spor Kongresi'nde Beşiktaş kurucu üyesi Ahmet Fetgeri Aşeni'nin Atatürk Günü'nün "19 Mayıs Gençlik ve Spor Bayramı" adıyla her yıl tekrarlanması teklifi Atatürk'ün de onayıyla yasalaştı. 1981'de ise adı 19 Mayıs Atatürk'ü Anma, Gençlik ve Spor Bayramı olarak değiştirildi.



17 Mayıs'ta İnebolu'ya vardı. Zorlu bir seyahatin ardından nihayet 19 Mayıs'ta Samsun'a ulaştığında ise Mustafa Kemal'in karşılaştığı manzara hiç parlak değildi. İngiliz işgal kuvvetleriyle birlikte Pontusçular şehirde kol

etti. Ayrıca yetkisi altındaki birliklere herkesin yerinde kalması emrini verdi ve direnişi canlı tutmak için Büyük Cami'de miting düzenledi, Anadolu ve Trakya'daki birliklerle ve Müdafaa-i Hukuk gruplarıyla iletişim kurdu, Rafet Bey'i Samsun

Atatürk'ün gençlere armağan ettiği 19 Mayıs Atatürk'ü Anma, Gençlik ve Spor Bayramı'nı coşkuyla kutlarken Mustafa Kemal Atatürk ve milli mücadele kahramanlarımızı saygı, minnet ve rahmetle anıyoruz.

KÜRESEL DENİZCİLİKTE SERA GAZLARININ FİYATLANDIRILMASINDA İLK ADIM ATILDI



* PROF. DR. MUSTAFA İNŞEL

Küresel ısınmanın azaltılması için sera gazları emisyonlarının azaltılması tüm sektörlerde yayılarak devam etmektedir. Denizcilik sektörü ise Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından kısa dönem tedbirleri olarak çıkarılan enerji verimliliği kuralları (EEDI ve EEXI) ve karbon yoğunluk göstergesi (CII) sonrasında son 3 yıldır etmek sera gazları emisyonlarının fiyatlandırılması çalışmalarında son aşamaya 7-11 Nisan arasında düzenlenen Deniz Çevre Koruma Komitesi (MEPC 83) ile son aşamaya geldi.

Avrupa Birliği denizcilikte sera gazları emisyonları konusunda öncü olarak davranmış AB ETS sistemine denizciliğin 1 Ocak 2023'te dahil edilmesi ile emisyon bedeli (emission allowance) ve 1 Ocak'a başlayan FuelEUMaritime ile denizcilikte kullanılan yakıtların sera gazı yoğunluğu ceza bedeli (GHG intensity penalty) uygulamasına konmuştur.

IMO'da ise MEPC 83 öncesinde iki seçenek tartışılmış, yakıt vergisi (fuel levy) ve denizcilik yakıt sera gazı yoğunluğu (GHG fuel intensity) seçeneklerinden

sadece GFI (GHG Fuel Intensity) kullanılması ve kullanılan yakıtların birim enerji için sera gazı emisyon değerleri üzerinden emisyon fiyatlandırılması seçeneği kabul edilmiştir. MEPC 83'te değişik ülke gruplarından eleştiriler gelmiştir:

- AB fosil yakıt tonunda 2030 yılı ile 600 ABD Doları,
- Japonya, Güney Kore fosil yakıt tonunda 2030 yılı ile 200 ABD Doları,
- Küçük ada devletleri (SIDS) ve az gelişmiş ülkeler (LDCs) emisyon bedellerinin yüksek olmasını, fosil yakıt tonunda 2030 yılı ile 1000 ABD Doları,
- Çin, Brezilya ve Arjantin gibi güney yarım küre ülkeleri, Suudi Arabistan gibi petrol ihraç eden ülkeler fosil yakıt tonunda 2030 yılı ile 100 ABD Doları

seviyesinde fiyatlandırma önerileri getirmişler önerilerde uzlaşma sağlamamışlar fosil yakıt 2030 yılı ile 600 ABD Doları seviyesinde öneri oylanmıştır. ABD sera gazları fiyatlandırılmasına temelden karşı çıkarak görüşmelerden çekilmiş, fiyatlandırmayı kabul etmeyeceğini ilan etmiştir.

IMO'da oylama ile kural çıkarılması pek sık görülmeyen bir uygulama olmasına rağmen, uzlaşma sağlanamaması nedeniyle yapılan oylamada 63 kabul oyuna karşı 16 ret oyu verilmiş, SIDS ağırlıklı 25'i aşkın ülke oylamaya katılmamıştır. Alınan kararın uygulanabilmesi için Ekim 2025 içinde yapılacak olağandışı MEPC toplantısında bu kararların 2/3 oranında oy ile onaylanması gerekmektedir.

IMO NET SIFIR ÇERÇEVE UYGULAMASI

IMO'nun 1 Ocak 2028 tarihinden uygulamaya koymayı hedeflediği "net sıfır çerçeve uygulaması" 5000 GT üstü

gemilerin küresel seferlerini kapsayacak olup GFI adı verilen kullanılan yakıtların yıllık ortalama sera gazları emisyon yoğunluğu değerinin hesaplanarak yıllar içinde azalan kriterden az olması istenmekte, fazla olduğu takdirde fazla olan kısım için iyileştirici ünite (remedial unit) satın alma veya kriter altı bir gemide oluşturulacak fazla ünite (surplus unit) dengelenmesi istenmektedir.

Gemilerin yıllık GFI değerinin aşağıdaki formül ile hesaplanması için aşağıdaki formül kullanılmaktadır.

$$\text{Erişilen GFI} = \frac{\sum EI_j \text{Energy}_j}{\text{Toplam Energy}} \quad [\text{gr CO}_2\text{e/MJ}]$$

Burada;

EI: kullanılan yakıtın birim enerji başına kaynaktan-gemi izine (wtw yakıtın gemiye gelmeden önceki sera gazları emisyonu dahil) karbondioksit eşdeğer sera gazları emisyonunu (gr CO₂e/MJ),

Energy: Yakıttan kullanılan yıllık enerji miktarını temsil etmektedir.

Yakıtların emisyon değerleri yakıtın elde edildiği kaynaktan gemide kullanılmasına kadar tüm yaşam döngüsünü kapsamaktadır. IMO bu konuda çalışmaları devam eden yakıt yaşam döngüsü kurallarını (Fuel Lifecycle Label FLL) yenilecek ve yakıtların sertifikasyonu için yeni bir sertifikasyon sistemi (Sustainable Fuels Certification Scheme SFCS) geliştirilecektir. Sera gazları içerisinde karbondioksit (CO₂), metan (CH₄) ve nitrozoksit (N₂O) dikkate alınmaktadır.

Erişilen GFI değeri için 2 değişik kriter konmuştur.

* Doğrudan uyum hedefi" gemilerin erişmesi hedeflenen kriterdir,

* "Temel uyum hedefi" ise doğrudan

uyum hedefinden daha yüksek bir değere sahip olacaktır.

Bir gemi;

* Yıllık erişilen GFI değeri doğrudan uyum hedefi altında kalan gemiler IMO kuralına uyum göstermiş kabul edilecek aradaki değer Fazla ünite (surplus unit SU) olarak gemilere kredi şeklinde yansıtacaktır.

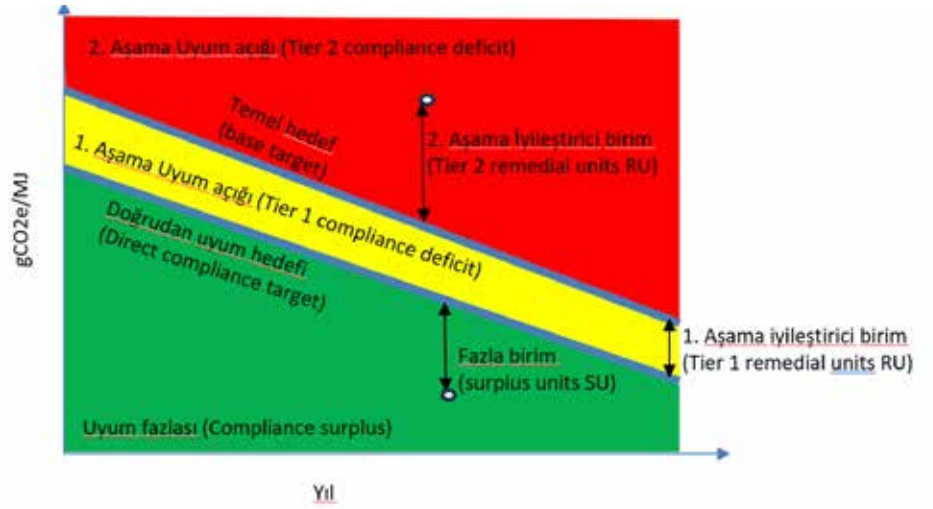
* Yıllık erişilen GFI değeri doğrudan uyum hedefi ile temel uyum hedefi arasında ise erişilen GFI ile doğrudan uyum hedefi arasındaki fark (1. Aşama iyileştirici birim RU) karbondioksitinin bir tonuna karşı 100 ABD doları karşılığında satın alınacaktır.

* Yıllık erişilen GFI değeri temel değerinin üstündeyse erişilen GFI ile temel uyum hedefi arasındaki fark (2. Aşama iyileştirici birim RU) karbondioksitinin bir tonuna karşı 380 ABD doları karşılığında satın alınacak veya SU karşılığı dengelenecektir. Ayrıca 1. aşama iyileştirici birim 100 ABD doları/CO₂ 'e bedeli ile satın alınmak zorundadır.

Temel uyum hedefi ve doğrudan uyum hedefi değerleri için 2008 yılı değeri olan 93.3 grCO₂/MJ değeri baz alınmıştır. 2028 ile 2035 yılları arasında bu baz değerden azaltım aşağıda verilen tabloya göre hesaplanacaktır.

$$GFI_T = (1 - Z_T/100) GFI_{2008}$$

Gemilerin eriştiği yıllık GFI değerleri kullandıkları yakıtlar bazında belirlenecek ve 31 Mart tarihine kadar İdare/ tanınmış kuruluş onayına sunulacaktır. İdare/tanınmış kuruluşlar tarafından doğrulama işlevine yerine getirip GFI değerlerini 31 Haziran'a kadar IMO tarafından kurulacak GFI siciline İdare/ tanınmış kuruluş tarafından yükleyecektir. Geminin 2. Aşama iyileştirme birimi edinme gereksinimi varsa bunu SU ile mi dengeleyeceği, yoksa 380 ABD doları/ CO₂'e ton ile mi dengeleyeceği 31 Temmuz tarihine kadar belirlenecektir. 1. aşama iyileştirme birimi edinme ihtiyacı var ise, 100 ABD Doları/CO₂'e ton bedeli ile satın alınmalıdır. Gemide fazla iyileştirme birimi



2. Aşama RU başka gemilerden veya son 2 yıldan SU ile dengelenebilir

Yıl	Temel Uyum hedefi Z _T	Doğrudan Uyum hedefi Z _T
2028	4.0 %	17.0 %
2029	6.0 %	19.0 %
2030	8.0 %	21.0 %
2031	12.4 %	25.4 %
2032	16.8 %	29.8 %
2033	21.2 %	34.2 %
2034	25.6 %	38.6 %
2035	30.0 %	43.0 %

(SU) var ise bu değeri başka geminin RU karşılığı mı kullanılacağı, yoksa bir sonraki yıl mı devredileceği bu aşamada belirlenecektir. Gemilerin GFI durumları 31 Ağustos'a kadar IMO GFI sicili tarafından idarelere ve tanınmış kuruluşlara bildirilecek, İdareler veya yetkilendirdiği tanınmış kuruluşlar 30 Eylül tarihine kadar sertifikaları düzenleyeceklerdir.

emisyona yakıt (ZNZ) kullanan gemilere ödül olarak

- Gelişmekte olan ülkelerin
- ZNZ, sıfıra yakın GHG emisyon teknolojileri, yakıt ve enerji kaynakları, Denizcilik enerji dönüşümü, gerekli deniz/sahil ve liman altyapı ve ekipmanları için araştırma, geliştirme ve küresel bulunabilirlik çalışmaları



1. ve 2. Aşama iyileştirme birimi satın alma yolu ile elde diledik gelirler IMO tarafından kurulacak IMO Net Sıfır Fonu (IMO Net Zero Fund) hesabında toplanacak gelirler:

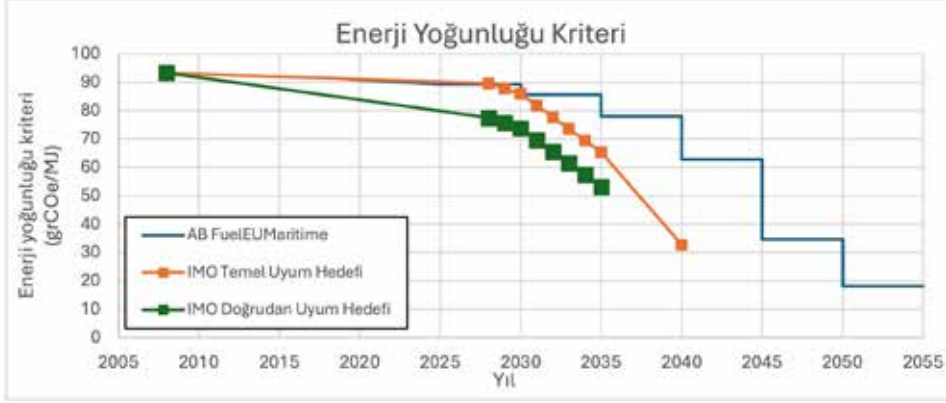
- Sıfır veya sıfıra yakın sera gazı

- Denizcilerin ve ilgili işgücünün dönüşümü
- Teknoloji transferi, bilgi paylaşımı, kapasite geliştirme
- Filo yenileme ve modernizasyon dahil Ulusal eylem planlarının geliştirilmesi ve uygulanmasının desteklenmesi

- Bu mevzuatın uygulamaya konmasından gıda güvenliği dahil orantısız etkilenen ülkelerin ihtiyaçları

yıllarda kriter üstü kalan gemilerin ceza değerleri yıllara göre 1.1, 1.2, 1.3 gibi artan %10'luk ek ceza oranı ile çarpılmaktadır. Bu artış dikkate alındığı

edici şekilde tasarlanmıştır. Mevcut gemi için gaz yakıt kullanabilen gemilerde LNG, kullanamayan gemiler için biyoyakıt alternatifleri öne çıkmakta olup, 2031-2032 yıllarına kadar GFI kriteri her iki yakıt ile de karşılanabilmekte, o tarihe kadar SU ünitelerin satılması/ başka gemide kullanılması 2031-2032 sonrasında fosil yakıtlara oranla daha düşük maliyetler dolayısı ile 2035 yılına kadar mevcut gemilerin LNG veya biyoyakıt ile idame ettirilmesi mümkün görülmektedir.



• Fonun işletim masrafları için kullanılacaktır.

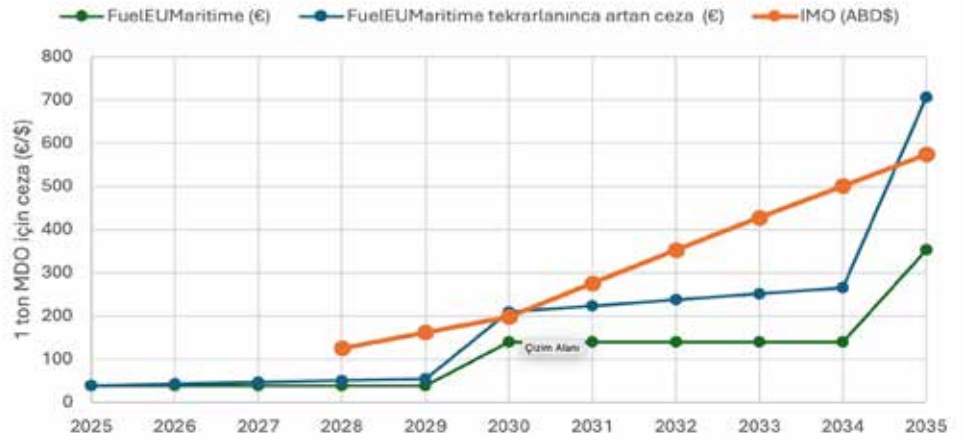
ZNZ yakıt tanımı 2035 yılına kadar 19 gr CO₂'e/MJ, 2035 yılından itibaren 14 gr CO₂'e/MJ emisyonlu yakıtlar olarak belirlenmiştir. Bu değer altında yakıt kullanan gemilere ödül olarak ZNZ yakıtlar ile fosil yakıtlar arasındaki fiyat farkını azaltacak finansal katkı yapılması hedeflenmektedir.

IMO "Net sıfır çerçeve uygulaması" içeriğinde esneklik mekanizması olarak bir gemiden elde edilen fazla üniteleri (SU) başka geminin 2. aşama iyileştirme üniteleri (RU) için kullanımı veya SU ünitelerin 2 yıl geçerli olabilecek şekilde ileriye aktarımı mümkün olabilecektir. Yeni yakıtlara mevcut gemilerde geçiş zorlukları nedeniyle mevcut filonun fosil yakıtları kullanmaya bir süre devam etmesi durumu ortaya çıkmaktadır. Bu durumda karşılaşılabilecek tablo AB FuelEU Maritime benzeri finansal ödemelerin karşılaştırmalı olarak incelenmesi kuralın anlaşılmasında yararlı olabilir. IMO GFI mevzuatı sera gazları yoğunluğu kriteri ile AB FuelEU Maritime karşılaştırması yukarıda sunulmuştur. IMO GFI Ab mevzuatına göre 2035 yılı itibarı ile %15 oranında daha sıkı olduğu ortaya çıkmaktadır. Devamlı fosil yakıt kullanmak zorunda kalan bir gemi için ise ödeme karşılaştırması aşağıda sunulmuştur. 1 ton MDO için AB FuelEU Maritime ceza ödemeleri 2025-2030 ve 230-2035 yılları arasında 39 euro ve 140 euro olarak ortaya çıkarsa da birbirini izleyen

takdirde bile IMO GFI kriter üstü sera gazı yoğunluğu RU satın alma bedelleri AB FuelEU Maritime bedellerinden yüksek bulunmaktadır. 2030 yılı ile 1 ton MDO karşılığı 200 ABD doları, 2035

IMO Net sıfır çerçeve uygulaması için uygulama programı SFCS sisteminin kurulması, IMO GFI sicilinin oluşturulması, IMO net sıfır fonunun kurulması, GFI hesaplama uygulama yönetmelikleri gibi IMO çerçevesinde gerçekleştirilmesi gereken bir çok ikincil mevzuatı da içermekte olup, bu mevzuat tamamlandıkça uygulamanın detayları ortaya çıkacaktır.

Devamlı MDO Kullanılması durumunda ceza/emisyon hakkı satın alma



yılı ile 574 ABD doları satın alma bedeli tahmin edilmektedir. Günümüzdeki MDO maliyetlerini 2 katına çıkaracak bu uygulama 2030-2035 yılları arasında fosil yakıtlar dışında yakıtlara geçişi teşvik

Denizcilik sektörünün sera gazları emisyonlarından arındırılması için, her paydaşın mümkün olan düşük sera gazı emisyonlu yakıtların üretimi ve kullanımı konusunda faaliyetini zorunlu kılmaktadır.





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

Gemi, yat ve hizmetleri sektörünün 2024 ilk çeyrek ihracat performansı üzerine değerlendirme



* CEM SEVEN

Gemi Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği olarak sektörümüzün uluslararası bilinirliğini artırmak, ihracat kapasitemizi yükseltmek, üyelerimizin ihracat ile ilgili karşılaştığı sorunlara çözüm üretebilmek adına çalışmalarımıza devam ediyoruz. 2024 yılında ihracatımız 1,912 milyar dolara ulaşarak tarihimizdeki en yüksek ikinci rakam olarak kayıtlara geçti. 354 milyon dolarlık balıkçı gemisi ihracatıyla bu alanda dünya liderliğimizi sürdürdük, 323 milyon USD römorkör ihracatı ile dünya ikinciliğine yükseldik, yat ihracatımızı %8,5 artırarak 442 milyon dolara ulaştık. Mega yat siparişlerinde dünyada en çok tercih edilen ilk üç ülkeden biri olduk. Bu minvalde, konuya 2024 yılı ihracat rakamları tarafından baktığımız zaman iyi sayılabilecek bir yılı ardımızda bıraktığımızı söyleyebiliriz.

Gerek IMO'nun 2050 yılına kadar sıfır emisyon hedefi gerekse Avrupa Birliği ETS uygulaması çerçevesinde alternatif yakıtlı çalışan çevreci gemilere olan talep artışa geçmişken rekabetçiliğimizi etkileyen sorunlarımız nedeni ile ihracatımızda düşüşlerin başladığını görmekteyiz. Özel maksatlı özel yapım gemilerin işçilik tutarı toplam maliyetin

%20-%30'nu oluşturmakta, mega yatlarda ise işçilik tutarı %50 civarında gerçekleşmektedir. Yüksek enflasyon ve enflasyon kadar artmayan kurlar nedeni ile ihracatçılarımızın maliyetleri 2022 yılından bu yana Euro bazında yaklaşık %100 artış göstermiştir. İhracatımız ile ilgili bir diğer sorun ise 1 Mart 2025 tarihinde resmi gazetede TCMB tarafından yayınlanan zorunlu karşılıklar tebliği ile yabancı para kredi artış hızının aylık maksimum binde 5 ile sınırlandırılmış olmasıdır. Bu tebliğ döviz kredi arzında düşüşlere ve de kredi faiz oranlarının artmasına sebebiyet vermiştir.

Özellikle yat ihracatçılarımızı derinden etkileyen bir diğer problem ise 31 Ekim 2024 tarihinde Resmi Gazete'de yayınlanan 52 seri No'lu tebliğ ile boyu 24 m'den küçük teknelerin inşası esnasındaki mal ve hizmet alımlarının KDV muafiyeti kapsamından çıkarılmış olmasıdır. GYHİB olarak finasmana erişimde yaşanan zorlukların, mevzuat düzenlemelerinin yarattığı sıkıntıların, artan işçilik maliyetlerinin rekabetçiliğimize zarar vermesinin, yurtdışına iş avansı karşılığı verilen teminat mektubu maliyetlerinin çok artmasının rakip ülkelere kıyasla yüksek kaliteyi uygun fiyata üretebilme gücümüzü düşürdüğünü Ticaret Bakanlığımız ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımıza iletmış bulunmaktayız.

THE ART ON WATER PROJEMİZİN İKİNCİ AYAĞINI BAŞLATTIK

Öte yandan, ihracatçılarımızla birlikte sektörümüzü uluslararası organizasyonlarda temsil ediyor, ülkemizin gemi ve yat ihracatında bilinirliğini artırmak adına birçok faaliyet gerçekleştiriyoruz. Geçtiğimiz yıl Posidonia Fuarı'nda, SMM Fuarı'nda Türkiye milli katılım organizasyonlarını gerçekleştirerek birçok ihracatçı firmamızın bu fuarlara uygun şartlarda katılım göstermesini ve sektörümüzün etkin şekilde uluslararası temsilini sağladık. Cannes Yachting Festival'e, Monaco Yacht Show'a, Norveç'te gerçekleşen Norfishing Fuarı'na, Ticaret

Bakanlığımızın talimatıyla Türkmenistan'da gerçekleştirilen Türk İhraç Ürünleri Fuarı'na katılarak yurtdışı organizasyonlarımıza devam ettik. Milli katılım çatısı altında bu fuarlara iştirak eden firmalarımızdan aldığımız olumlu geri bildirimler, öneriler bizi sonraki fuarlar için motive etmektedir.

Sektörümüzün uluslararası bilinirliğine katkıda bulunmak adına yürütmekte olduğumuz The Art On Water projemizin ikinci ayağını başlattık. Etkinliklerimizin hem sayısını hem etki alanını genişletmeye devam ediyoruz. Her yıl olduğu gibi farklı konu ve kategorilerle sektörümüzün geleceği konumundaki öğrencilerimizin sektöre kazandırılması için gerçekleştirdiğimiz Ulusal Gemi ve Yat Tasarım Yarışmamız bu yıl da devam ediyor. Bu yıl uzun zamandır ara verdiğimiz Başarılı İhracatçılar Ödül Töreni organizasyonumuzu da yeniden başlatıyoruz. Haziran ayında ihracat şampiyonlarımızı kategoriler halinde açıklayacağımız bir ödül töreni organizasyonu gerçekleştirmeyi de planlıyoruz. İhracatçı firmalarımızın devlet desteklerinden etkin şekilde faydalanmasını teminen bu yıl Ocak ayında Ticaret Bakanlığı yetkililerimizin de katıldığı bir Devlet Destekleri Çalıştayı gerçekleştirdik. Gemi yat tasarım desteği, pazar araştırması desteği, pazara giriş belgesi desteği, fuar destekleri, turquality gibi birçok destek kaleminin daha fazla üye firmamız tarafından bilinmesi ve yararlanılmasını teminen çalışmalarımıza devam ettik.

Türk gemi, yat ve hizmetleri ihracat sektörü yüksek teknolojiye dayalı üretim altyapısı, yetişmiş insan gücü ve yıllara dayanan deneyimi ile küresel ölçekte rekabet edebilecek potansiyele sahiptir. Bu potansiyelin korunması ve daha ileri taşınması adına tüm paydaşlarımızla birlikte çalışmaya devam edeceğiz.

* GEMİ YAT VE HİZMETLERİ İHRACATÇILARI BİRLİĞİ YÖNETİM KURULU BAŞKANI

PO/Marine'den Yeni İkmal Noktası: Bozcaada!

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



“DÜNYANIN İLK YELKENLİ KONTEYNER GEMİSİ BİR MİHENK TAŞI OLACAK”



DİRİM ŞENER

DELTA MARİNE İŞ GELİŞTİRME DİREKTÖRÜ

Delta Marine olarak çok önemli, heyecan verici bir projeye imza atıyorsunuz. Bu projenin yol hikayesini anlatır mısınız? Nasıl başladınız?

Bu projeye Delta Marine olarak dünyanın ilk yelkenli konteyner gemisini tasarlayacağız ve bu gemi Türkiye’de inşa edilecek. Yelkenli konteyner gemisi denilince bazen yanlış anlaşılabilir, önce onu vurgulamakta fayda var. Bu geminin hem dizel yakıtla çalışan sevk sistemi, hem de yelkenli sevk sistemi, yani iki tane sevk sistemi olacak. Literatürde şu anda “wind assisted propulsion system” yani “rüzgar destekli sevk sistemi” olarak adlandırılıyor. Gemilerin çok iyi rüzgarda, çok iyi koşullarda ana makinesini hiç çalıştırmadan, pervanesini döndürmeden, sadece yelkenle seyretmesini mümkün kılıyor. Bu şekilde tasarlandı... Biz bu haberi dünyaya yayıncaya kadar aşağı yukarı sekiz aylık bir süre geçti. Sekiz aylık bir çalışmanın sonucunda da bu noktaya

geldik. Fransız müşterimiz Fransız Zéphyr & Borée armatörlük firmasının dahil olduğu 1600’den fazla tüzel ve gerçek kişinin pay sahibi olarak katıldığı yenilikçi bir gemi işletme kooperatifi olan Windcoop oluşumunun dört senedir üzerinde çalıştığı fikri hayata geçiriyoruz. Geçmişte de Ariane 6 roketinin parçalarını taşımak için inşa edilen Canopée isimli yelkenli bir yük gemisinin projesini hayata geçirmişlerdi. Dört sene önce başlayan yelkenli konteyner gemisi geliştirme düşüncesi bugün itibariyle vücut bulmuş durumda.

Zéphyr & Borée, Delta Marine ile nasıl bağlantı kurdu?

Öncesinde Avrupa’dan bir tasarımcıyla çalışmışlar. O tasarımcı yelkenli formunda bir konteyner gemisi tasarımı hazırlamış. Taşıma kapasitesi, güç gereksinimi gibi performans konularında bir arayış içine girdiklerinde, aynı zamanda bir fiyat alma niyetiyle de Türkiye’ye geldiler ve

Türkiye’nin köklü denizcilik firmalarından Delta Marine, tasarlayıp geliştirdiği yelkenli konteyner gemisi projesiyle dünyada bir ilke imza atıyor. Türkiye’de RMK Marine Tersanesi’nde inşa edilecek yelkenli konteyner gemisinin Mayıs 2027’de tamamlanması planlanıyor. Delta Marine İş Geliştirme Direktörü Dirim Şener, bu heyecan verici projenin ayrıntılarını Deniz Ticareti Dergisi’yle paylaştı.

bizimle tanıştılar. Biz mevcut projenin devam ettirilebileceğini, ama istiyorlarsa performans açısından yani yük taşıma, hız, güç gereksinimi bağlamında daha optimum, daha verimli bir gemi sunabileceğimizi söyledik. Ve onu da şöyle tanımladık: “Size konteyner taşıyan yelkenli değil, yelkenle sevk edilen bir konteyner gemisi tasarlayalım” dedik. Onlar da “olur” dediler. Gerçekten de 150 TEU kapasiteyi 1600 kW güç ile taşıyacak bir gemiden 210 TEU taşıyacak ve 1200 kW güce gereksinim duyan bir gemiye doğru bir geçiş oldu. Dolayısıyla çok ciddi bir maddi avantaj sağladılar. Yaklaşık üç ay boyunca konsept tasarım süreci devam etti.

Aslında bu avantajı sizler sağladınız...

Tabii, biz sağladık. Delta Marine olarak ellerindekinden daha iyi bir tasarımı onlara sunduk ve kabul ettirdik. Ortaya çıkan sonucu çok beğendikleri için bizimle bir konsept tasarım çalışmaya karar

verdiler. Bu konsept tasarım çalışmasının sonucunda da hem yurt içi hem yurt dışındaki bir takım tersanelerden teklif aldılar. Sonucunda Türkiye’de RMK Marine Tersanesi ile çalışmaya karar verdiler. RMK Marine Tersanesi ile çalışırken de belli bir teklif ve sözleşme görüşmeleri süreci oldu. Biz bu sırada çok kapsamlı, yaklaşık 200 sayfaya yakın bir teknik şartname hazırladık. En ince detayına kadar genel yerleşim planını da geliştirdik. Hız güç hesaplarını, verimlilik hesaplarını yaptık.

Ne kadar sürdü bu süreç?

Üç ay civarında çalıştık. Sonra da inşa sözleşmesi imzalandı. Ardından sözleşmenin efektif olma süreci yaşandı. O da geçtiğimiz günlerde tamamlandı. Dolayısıyla biz de RMK Marine ile olan sözleşmemizi imzalayıp efektif hale getirdik ve Nisan ayı itibarıyla projeye başladık.

Proje ne zaman tamamlanacak?

Geminin teslimi Mayıs 2027 gibi öngörülüyor şu anda. Ama tabii tedarik ve tasarım süreçlerine göre ufak tefek sapmalar olabilir. Şimdilik Mayıs 2027 olarak açıklandı.

Bu ilk gemi olacak. Ama sonrasında tasarım ortada olduğu için devamı da gelebilecek gibi görünüyor, değil mi?

Armatörün ilgisine ve projenin başarısına bağlı elbette. Şu anda dünyada rüzgar destekli sevk sistemleriyle ve özellikle rijit yelkenle donatılan gemileri yeni inşa olarak inşa eden çok az sayıda armatör var. Farklı rüzgar sistemlerine bakıldığında özellikle de rotor sail diye adlandırılan ve Magnus etkisiyle ile çalışan sistemlerin gemilere retrofit projesiyle entegrasyonu şu anda daha yaygın. Mevcut gemilere böyle bir şey eklendiği zaman EEXI, CII, Fuel-EU gibi gereksinimler açısından avantajlar kazanıyorsunuz. Ama şu anda yeni inşada oldukça az sayıda proje yürütülüyor. O yüzden dünyanın ilk yelken destekli konteyner gemisi diyebiliyoruz. Bu geminin devamı gelir mi, çok emin değilim ama benzer projeler olacak ve biz de bunlardan bazılarının içerisinde olacağız.

Bu gemi Fransa’da mı çalışacak?

Gemi Fransız bayrağı taşıyacak ve Fransa ile Madagaskar arasında çalışacak. Fransa’dan perakende mallar, cam eşya, paramedikal ürünler ve tekstil ürünleri

taşıyacak, Madagaskar’dan ise kakao, vanilya, baharatlar, uçucu yağlar ve tekstil ürünlerini Fransa’ya götürecektir.

Ana makine neyle çalışacak?

Normalde ana makine MGO ile çalışacak ve konvansiyonel pervane sistemine sahip olacak. Yelkenli etkisi varken diğer sevk sistemi için maliyet optimizasyonuna gidilebiliyor. Ayrıca Hollanda’nın dünyaca ünlü MARIN ((Maritime Research Institute Netherlands) firmasıyla ilk etapta tekne formunun ve takıntılarının optimize edilmesi için dört aylık bir optimizasyon sürecine, ardından da çok hummalı yaklaşık üç aylık bir model deneyi sürecine giriyoruz. Dolayısıyla yılın sonlarına doğru geminin hem motorlu, hem yelkenli seyirdeki gerçek performansı hakkında verilere sahip olacağız. Armatör yelkenleri CWS isimli bir Fransız firmasının geliştirmesini tercih etti. CWS firması da ilk defa bir ürününü bir gemiye takacak. Dolayısıyla onlar için de bir ilk olacak. Yüksek beklentiler var, ama yüzdelerden konuşmak şu anda yanıltıcı olur. Yani o yelkenle sağlayacağınız güç tasarrufunun ne olacağına dair MARIN ile yürüttüğümüz çalışmanın sonucunda elde ettiğimiz verileri muhtemelen sene sonuna doğru paylaşacağız. Ve bu verilerle makaleler de yazılacak.

Makaleleri yayınlayacaksınız, değil mi?

Armatör ve MARIN ile anlaşmamıza bağlı olarak yayınlatabiliriz. Belki MARIN ile birlikte yayınlarız, belki ayrı ayrı olur. Henüz karar vermedik, ama mutlaka bir bilimsel çüktüsü olacak.

Dünyada böyle bir ilke imza atıyor olmak nasıl bir heyecan?

Çok güzel bir heyecan. Delta Marine gelecek sene 30’uncu senesini kutlayacak. Türkiye’de hep enleri, ilkleri yapmaya çalışan bir firmayız. Dolayısıyla Delta Marine açısından gurur verici. Bizim sektörümüz dünya çapında da Türkiye’de de küçük bir sektör. Herkes aşağı yukarı birbirini tanıy veya ismini bilir. O yüzden rekabet de yüksektir. Yabancı bir tasarım ya da mühendislik şirketinin bu işleri yapmasına alışkınız:

İlk LNG yakıtlı gemi, ilk metanol yakıtlı gemi, ilk karbon yakalama sistemi kullanan gemi... Bunu çok çeşitlendirebilirsiniz. Biz de bu sınıftayız. Dünyada bir ilki

gerçekleştiren sınıf. O yüzden tabii ki çok mutluyum.

Belki de bununla birlikte başka türlü projeler de dünyadan sizi gelip bulacak...

Evet... Rüzgar destekli gemilerle ilgili görüşmeler yapıyoruz. Onu rahatlıkla söyleyebilirim. İnsanların bu yönde teveccühü oluyor. Bizi bir şekilde tanıyan veya literatürden tarayıp bulan ya da ortak tanıdıklar vasıtasıyla bulup geniş portföyümüzden faydalanmak isteyen müşteriler ile görüşüyoruz. Maalesef Türkiye’nin şu anki ekonomik koşulları rekabetçi olmayı çok desteklemiyor. Bundan dolayı üzgünüz ve yeni inşa piyasasında eski rekabet gücümüzü kaybetmiş vaziyetteyiz. Ama Delta Marine olarak askeri gemi, ticari gemi ve yüzer havuz projelerimizle bu kötü durumu biraz daha pozitif çevirmeye çalışıyoruz. Amacımız kalite çitasını her zaman yukarıda tutabilmek. Onu yukarıda tuttuğunuzda müşteri de size teveccüh gösteriyor. Bu sayede de siz gerçekten önemli projelerin altına imza atabiliyorsunuz.

Sizin liderliğinizde yürütülen bir proje bu. Kaç kişilik bir ekip çalışıyor?

Şu anda 45 kişiyiz. Sayımız artmaya devam ediyor. Önümüzdeki sene içerisinde 50’yi göreceğiz diye tahmin ediyorum. Dünyanın dört bir yanında görüştüğümüz yeni projeler var. Avrupa’yla görüşüyoruz, Okyanusya’yla görüşüyoruz, Türkiye’de projelerimiz var. Dolayısıyla onların gelişimine göre ekibimizi büyütebiliriz.

Ekleme istediğiniz herhangi bir şey var mı ya da bir mesaj?

Bu proje Türkiye’nin ikinci yelkenli gemi projesi. İlkini RMK Marine yabancı bir tasarım firmasıyla yabancı bir armatör için yapıyor. Bizimkisi ilk yerli tasarım yelkenli gemi olacak. Devamının geleceğine inanıyorum. Bu proje gerek teknik altyapısı gerekse işletme modeliyle şeffaf, temiz ve enerji-akıllı bir denizcilik çözümü için büyük bir adımdır.

Bunu da bir nevi bir çentik, bir mihenk taşı yani bizim gemi inşaatı tarihimize yazılacak yeni bir sayfa olarak adlandırabiliriz. Ve tabii ki ekonomik şartların düzelmesini ve bütün sektörümüzün bundan faydalanarak gelişmesini temenni ediyorum.

Küresel ve ulusal limancılık sektörü: 2025'e bakış



* **HAMDİ ERÇELİK**

1. GİRİŞ

Dünya ekonomisinin temel dinamiğini oluşturan denizcilik sektörü, küresel ticaretin yaklaşık %80'ini limanlar ve denizyolu taşımacılığı aracılığıyla elleçlemekte ve taşımaktadır. COVID-19 pandemisi döneminde yaşanan dikkat çekici yavaşlama ve daralmanın ardından gelen toparlanmaya rağmen, jeopolitik gerilimler, iklim krizi, enerji kaynaklarına erişim zorlukları ve dijitalleşme gibi riskler hem liman operasyonlarının hem de deniz taşımacılığının yapısını köklü biçimde dönüştürmüştür. Bu gelişmelerin etkisi, küresel ticaretin ana limanlarında olduğu gibi Türk limanlarında da hissedilmiştir.

Asya, Avrupa ve Afrika'nın kesişim noktasında yer alan Türkiye, stratejik konumunun avantajını kullanarak olumsuz etkilerin bir kısmını fırsata çevirmeyi başarmış; transit taşımacılık ve lojistik merkez olma potansiyelini güçlendirerek geleceğe taşımıştır.

Öte yandan, küresel ticaretin yeni dinamikleri olan tarifeler, yaptırımlar ve ekonomik önlemler de denizyolu taşımacılığı ve liman sektörünü doğrudan etkilemiş, tedarik zincirlerinde yeni risk alanlarının ortaya çıkmasına yol açmıştır. Özellikle ABD-Çin ticaret savaşı, Rusya ve İran'a yönelik yaptırımlar ve Avrupa Birliği'nin karbon vergisi uygulamaları gibi gelişmeler, küresel ticaret rotalarını değiştirmiş; bazı limanların ön plana çıkmasına, bazılarının ise gerilemesine neden olmuştur. Önümüzdeki dönemde ekonomik yaptırımların artarak devam etmesi, limanlar arasındaki rekabetçiliği daha da derinleştirecektir.

Bu çerçevede, 2024 yılı ve 2025 yılının ilk üç ayı itibarıyla küresel ve ulusal limancılık sektörünün performansı, stratejik bir bakış açısıyla aşağıda değerlendirilmiştir.

2. KÜRESEL LİMANCILIK DEĞERLENDİRMESİ

2023 ve 2024 yılları, küresel denizyolu taşımacılığı için önemli bir toparlanma dönemi olmuştur.¹ UNCTAD Deniz Ulaştırması Raporu 2024 verilerine göre, konteyner gemilerinin liman operasyonları 2023 yılının ikinci yarısında %12 artış göstererek rekor seviyelere ulaşmıştır.

Denizcilik sektöründe ülkelerin ve limanların küresel konteyner ağına bağlanma kapasitesini ölçen "Liner Shipping Connectivity Index (LSCI)²" sonuçları da aynı dönemde genel bir iyileşmeyi işaret etmektedir. 2024 itibarıyla Çin, Güney Kore, Singapur, Malezya, Japonya ve Vietnam gibi Asya ülkeleri, değişen LSCI metodolojisine göre en yüksek bağlantı seviyelerine sahip ülkeler arasında yer almıştır. Bu durum, Asya-Pasifik bölgesinin

küresel ticaretteki lider rolünü daha da pekiştirmiş ve diğer bölgelerde liman rekabeti ile yatırım stratejilerini etkileyen önemli bir faktör haline gelmiştir.

2024 yılında, Kızıldeniz'de yaşanan güvenlik krizi ve Panama Kanalı'ndaki kuraklık, denizyolu taşımacılığında önemli güzergâh değişikliklerine ve yoğunluk kaymalarına neden olmuştur.

Kızıldeniz krizinin etkisiyle birçok gemi Süveyş Kanalı yerine Ümit Burnu üzerinden daha uzun rotaları tercih etmiş; Panama Kanalı'ndaki düşük su seviyeleri ise geçiş kapasitelerinde kısıtlamalara ve gecikmelere yol açmıştır. Bu gelişmeler, sefer sürelerinin uzamasının yanı sıra, küresel liman performansını, tedarik zincirlerinin güvenilirliğini ve taşıma maliyetlerini de olumsuz yönde etkilemiştir. Ayrıca Karadeniz'de devam eden Rusya-Ukrayna savaşı ve Doğu Akdeniz'deki jeopolitik gerilimler, bölgesel limanların operasyonel güvenliğini zayıflatmaktadır.

Bütün bu olumsuzluklara rağmen³;

- Küresel konteyner trafiği %4,6 artışla 9,3 milyon TEU'ya ulaşmıştır.

- Ortalama navlun maliyetleri %8,5 azalarak 1.467 USD/TEU seviyesine gerilemiştir.

- Küresel liman altyapı yatırımları 320 milyar ABD dolarına çıkmış; bu yatırımların %40'ı Çin tarafından gerçekleştirilmiştir.

Bölgelere göre limanlardaki önemli gelişmelere bakıldığında ise 2024'te;

- Asya-Pasifik'te Şanghay ve Singapur limanları liderliğini korumuştur⁴.



- Avrupa'da Rotterdam ve Anvers limanlarında kapasite artırımı yatırımları yapılmıştır.

- Amerika kıtasında, özellikle ABD Batı Yakası'nda otomasyon yatırımları sayesinde operasyonel verimlilik artmış, iş gücü maliyetleri azalmıştır.

2025 yılının ilk çeyreği itibarıyla küresel ekonomi, artan ticaret gerilimleri, finansal piyasalardaki dalgalanmalar ve politika belirsizlikleri nedeniyle ciddi bir baskı altına girmiştir. UNCTAD'ın 2025 yılına ilişkin öngörülerine göre, küresel ekonomik büyümenin %2,3'e gerilemesi ve resesyon sınırına yaklaşması beklenmektedir⁵. Bu yavaşlamanın temel nedenleri arasında ABD'nin uygulamaya koyduğu yüksek tarifeler, artan ticaret politikası belirsizlikleri ve finansal piyasalardaki yoğun volatilité yer almaktadır.

Benzer şekilde, Uluslararası Para Fonu (IMF) da 2025 yılı küresel büyüme tahminini %3,3 olarak açıklamış ve özellikle gelişmiş ekonomilerde yavaşlama riskinin yükseldiğine dikkat çekmiştir⁶. ABD'nin 2025 başında Çin ve Avrupa Birliği'nden ithal edilen ürünlere %20 ila %34 arasında değişen ek gümrük vergileri getirmesi, ayrıca Çin'e uyguladığı tarifeleri %104'e kadar çıkarma tehdidinde bulunması, küresel ticaret hacmini ciddi

şekilde baskılamıştır⁷. Bu gelişmeler, tedarik zincirlerinde aksamalara, taşıma sürelerinde artışa ve tüketici fiyatlarında yukarı yönlü baskıya yol açmıştır. 2024'ten 2025'e taşınan jeopolitik krizlerin yanı sıra, ABD-Çin ticaret savaşlarının yeniden alevlenmesi, yeni uluslararası yaptırımların devreye alınması ve enerji lojistiği risklerinin artması da denizyolu taşımacılığı ve küresel tedarik zincirleri üzerinde ilave belirsizlikler yaratmaktadır. Bu koşullar, küresel konteyner trafiğinde sapmalara, navlun maliyetlerinde yükseliş riskine ve liman yatırım stratejilerinde değişimlere yol açabilecektir.

Önümüzdeki dönemde, ticaret gerilimlerinin tırmanmaya devam etmesi ve uluslararası işbirliği mekanizmalarının etkin şekilde devreye sokulamaması halinde, küresel ekonomide daha derin bir yavaşlama ve potansiyel bir resesyon riskinin artması beklenmektedir. Bununla birlikte, uluslararası ticaret politikalarında yapılacak olumlu düzenlemeler, mevcut olumsuz senaryoları hafifletebilir ve küresel ekonominin toparlanmasına katkı sağlayabilir.

3. TÜRKİYE LİMANCILIK DEĞERLENDİRMESİ

2024 ve 2025 yıllarına ilişkin küresel ve bölgesel gelişmeler, Türk limancılık sektörünü de doğrudan etkilemiştir. Özellikle 2023 yılı sonlarına doğru

başlayan ve 2024 yılı boyunca devam eden Kızıldeniz'deki güvenlik krizi nedeniyle, Süveyş Kanalı üzerinden yapılan geçişlerde azalma yaşanmış ve denizyolu taşımacılığında güzergâh değişimleri ortaya çıkmıştır.

Bu değişimlerin etkisi, dolaylı yoldan Türk limanlarına da yansımıştır. Bu çerçevede, özellikle Doğu Akdeniz hattında yer alan İskenderun Bölgesi limanları transit yüklerde kısa vadeli artış fırsatları yakalamış; ancak bölgedeki genel jeopolitik belirsizlikler, bu potansiyelin kalıcı bir avantaja dönüşmesini sınırlamıştır.

Öte yandan, 2022 yılından bu yana devam eden Rusya-Ukrayna savaşı nedeniyle Karadeniz'e yayılan riskler, Karadeniz kıyısındaki Türk limanlarını da olumsuz etkilemiştir. Samsun, Zonguldak ve Trabzon gibi limanlarda tahıl, kömür ve genel yük trafiğinde dalgalanmalar görülmüş; özellikle tahıl koridoru anlaşmasının askıya alınması, bölgesel ticaret akışlarında belirgin daralmalara yol açmıştır.

2025 yılı başından itibaren ABD ile Çin arasında yeniden alevlenen ticaret savaşları, dünya genelinde artan gümrük tarifeleri ve finansal piyasalardaki dalgalanmalar, Türkiye'nin dış ticaret hacmi üzerinde dolaylı bir baskı oluşturmuştur. Bu süreçte,

Çin'den yapılan ithalatta kısmi bir yavaşlama yaşanırken, Avrupa Birliği ile olan ticarete ise belirsizlik kaynaklı dalgalanmalar gözlemlenmiştir.

2024 yılında küresel ölçekte navlun maliyetlerinin %8,5 oranında düşmesi, Türk limanlarından gerçekleştirilen ihracat operasyonlarında taşıma maliyetleri açısından geçici bir avantaj sağlamıştır. Ancak 2025 yılının ilk çeyreği itibarıyla süregelen jeopolitik riskler nedeniyle, navlun maliyetlerinde yeniden artış eğilimi ortaya çıkmıştır.

Küresel denizyolu taşımacılığında gözlemlenen toparlanma ve yük hacimlerindeki artış, Türk limanlarındaki genel yük hareketlerine de kısmi ölçüde olumlu yansımıştır⁸. Türkiye limanları, 2024 yılında yaklaşık 543 milyon ton yük elleçleyerek yıllık bazda yaklaşık %5 oranında artış kaydetmiştir. Aynı yıl konteyner işlem hacmi ise 13 milyon TEU seviyesine ulaşmıştır⁹.

2024 yılı içerisinde özellikle konteyner trafiğinde Tekirdağ, Kocaeli, İzmir/Aliağa, Bursa/Gemlik ve İskenderun limanlarında; kuru dökme yükte İskenderun, Kocaeli, İstanbul, Bandırma, Karadeniz Ereğli, Çanakkale ve Mersin limanlarında; sıvı dökme yük elleçlemesinde ise Kocaeli, Mersin ve İzmir/Aliağa limanlarında belirgin artışlar kaydedilmiştir.

2025 yılının ilk üç ayında (Ocak-Mart) Türkiye limanlarında toplam 135,9 milyon ton yük elleçlenmiştir. Bu rakam, 2024'ün aynı dönemine göre %2,8 oranında artışa işaret etmektedir¹⁰.

Genel olarak değerlendirildiğinde, Türk limancılık sektörü küresel toparlanmadan kısmi ölçüde faydalanmış olmakla birlikte; Kızıldeniz ve Karadeniz krizleri, artan ticaret gerilimleri ve küresel ekonomik yavaşlama riskleri nedeniyle, 2025 yılı boyunca dışsal şoklara karşı kırılgan bir yapı sergilemeye devam etmektedir. Öte yandan, Türk limanlarında elleçlenen yük miktarında yıllar boyunca istikrarlı bir artış gözlemlenmektedir. 1990–2023

dönemine ait verilere bakıldığında, Türkiye limanlarında toplam yük hacminde yaklaşık %249, konteyner elleçlemesinde ise %3461 oranında büyüme kaydedilmiştir. Bu güçlü büyüme eğilimi, ülkenin sanayileşme stratejileri, ihracat odaklı kalkınma politikaları ve küresel ticarete artan rolüyle doğrudan bağlantılıdır.

TÜRK LİM'in "Vizyon 2050"¹¹ çalışmasına göre, Türkiye limanlarında elleçlenen toplam yük miktarının 2050 yılına kadar 1,3 milyar tona, konteyner trafiğinin ise 41,5 milyon TEU'ya ulaşması beklenmektedir.

Bu öngörülen büyümeyi karşılayabilmek için mevcut liman kapasitelerinin hızla artırılması ve yeni yatırımların devreye alınması zorunludur. Kapasite artırımı ihtiyacı yalnızca yük hacmindeki artıştan değil; büyüyen gemi boyutlarının liman altyapısında gerektirdiği derinlik, rıhtım uzunluğu ve ileri terminal ekipmanları gibi fiziksel gereksinimlerden de kaynaklanmaktadır. Liman kapasitesinin talep artışının önünde tutulması, dış ticarete aksamaların önlenmesi ve küresel rekabet gücünün korunması açısından kritik önemdedir.

Küresel ölçekte liman altyapı yatırımları, 2024 yılı itibarıyla 320 milyar ABD dolarına ulaşmış olup, bu yatırımların %40'ı Çin kaynaklıdır¹². Türkiye'de ise Mersin, Filyos ve Tekirdağ gibi limanlarda sınırlı kapasite artırımı ve modernizasyon yatırımları gerçekleştirilmiştir. Ancak, küresel ekonomik belirsizlikler nedeniyle büyük ölçekli yeni yatırım projeleri konusunda temkinli bir yaklaşım benimsenmiştir. Bununla birlikte, Türk limanlarındaki yatırım seviyesinin arzu edilen düzeye ulaşamamasının tek nedeni küresel ekonomik belirsizlikler değildir.

4. TÜRKİYE LİMANCILIĞINDA GÜNDEMDEKİ ÖNEMLİ KONULAR VE YAPILMASI GEREKENLER

Türkiye limancılık sektörü, küresel ticaretteki dönüşüm ve ulusal kalkınma hedefleri doğrultusunda çok boyutlu bir gelişim süreci içerisinde. Bu

çerçevede, sektörün 2025–2026 döneminde öncelikli gündem maddeleri ile Türk limancılık sektörünün 2050 vizyon hedeflerine ulaşması ve küresel rekabette etkinliğini artırabilmesi için aşağıdaki temel politika adımlarının atılması önerilmektedir:

Kapasite Artırımı: Artan dış ticaret hacmi ve yük elleçleme verileri doğrultusunda, mevcut limanların kapasite artırımı kritik bir öncelik haline gelmiştir. Limanların büyüyen gemi boyutları ve artan yük akımlarına uyum sağlayabilmesi için yeni rıhtım alanları oluşturulmalı, derinleştirme, genişleme ve modernizasyon yatırımları hızlandırılmalıdır.

Demiryolu Bağlantıları ve Geri Saha Düzenlemeleri: Limanların hinterland bağlantılarını güçlendirmek amacıyla, özellikle demiryolu entegrasyonu yaygınlaştırılmalıdır. Karayolu ve iç su yolu bağlantıları optimize edilmeli; lojistik köyler ve geri saha altyapıları stratejik planlamalarla desteklenerek, verimlilik ve rekabetçilik artırılmalıdır.

İşletme Hakkı Sürelerinin Uzatılması: Kamu kurumlarından kiralanarak veya işletme hakkı devralınarak işletilen limanlarda, kalan sınırlı sürelerin yatırımlara elverişli şekilde uzatılması gerekmektedir. İşletme sürelerinin uzun vadeli hale getirilmesi, özel sektörün finansmana erişimini kolaylaştıracak ve uzun vadeli yatırım kararlarını teşvik edecektir.

Teşvik ve Destek Mekanizmalarının Güçlendirilmesi: Liman altyapı ve üstyapı projelerinin hızlanabilmesi için devlet destekli kredi imkanları, vergi indirimleri ve hibeler etkinleştirilmelidir. Özellikle yeşil liman uygulamaları, Cold Ironing (kıyıda elektrik temini) sistemleri ve dijitalleşme yatırımları gibi çevreci projelerde bu desteklerin artırılması büyük önem taşımaktadır.

Liman Yönetim Modeli ve Yasal

Çerçevenin Güncellenmesi: Limanların daha etkin, rekabetçi ve sürdürülebilir yönetimi için çağdaş bir liman yönetimi

modeli oluşturulmalı ve mevcut limancılık mevzuatı sadeleştirilerek güncellenmelidir. Bu adım, sektörde özerklik ve operasyonel esnekliğin artırılması, aynı zamanda uluslararası rekabet gücünün güçlendirilmesi açısından stratejik bir önem taşımaktadır.

Yeşil Dönüşüm: Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) çevresel önlem düzenlemeleri (MEPC.1/Circ.794¹³) ve Avrupa Birliği'nin "Fit-for-55"¹⁴ hedefleri doğrultusunda, Türkiye limanlarında çevreci uygulamaların hızla yaygınlaştırılması zorunlu hale gelmiştir. Cold Ironing (Onshore Power Supply-OPS) sistemlerinin kurulumu, yenilenebilir enerji entegrasyonu, karbon emisyonlarının azaltılması ve limanların dijitalleşmesi öncelikli yatırım alanları arasında yer almalıdır.

Türkiye, denizcilik sektörünü 2053 yılına kadar IMO ve AB regülasyonlarına uyumlu hale getirme taahhüdü çerçevesinde, limanlarının yatırım planlamalarında Yeşil Dönüşümü önceliklendirmek zorundadır.

5. SONUÇ

Denizyolu taşımacılığı ve limancılık sektörü, dünya ticaretinin omurgasını oluşturan, ekonomik kalkınmanın sürekliliğini sağlayan stratejik bir altyapı unsuru olarak öne çıkmaktadır. 2020'li yılların başında yaşanan küresel şoklar ve çok boyutlu krizler, sektörün dayanıklılığını test etmiş; pandemiden iklim değişikliğine, bölgesel çatışmalardan ticaret politikası gerilimlerine kadar uzanan geniş bir yelpazede yeni kırılma alanlarını görünür kılmıştır.

2023 ve 2024 yıllarında gözlemlenen küresel toparlanma, denizyolu ticaretinin yeniden ivme kazandığını göstermiştir. Ancak buna rağmen, uluslararası deniz ticaret yollarında yaşanan kesintiler, tedarik zincirlerinde süregelen kısımlar ve artan jeopolitik riskler, sektörün hâlâ ciddi tehditlerle karşı karşıya olduğunu teyit etmektedir. Global ölçekte yaşanan her türlü bölgesel istikrarsızlık ve politika belirsizliği, doğrudan deniz taşımacılığı

ağlarına ve liman performansına yansımaktadır. Bu çerçevede, Türkiye limancılık sektörü de hem coğrafi avantajlarını fırsata dönüştürme çabasında hem de küresel şoklara karşı esnekliğini artırma gayreti içindedir. 2024 yılında ulaşılan 543 milyon ton yük elleçlemesi ve 13 milyon TEU konteyner hacmi, ülkemizin bölgesel lojistik üs olma hedefi doğrultusunda kararlılıkla ilerlediğini göstermektedir. Ancak dış ticaret koridorlarında yaşanan sapmalar, artan taşıma maliyetleri ve küresel ticaretteki volatilité, sektörün uzun vadeli sürdürülebilir büyüme stratejileri geliştirmesini zorunlu kılmaktadır.

Gelecek perspektifinden bakıldığında, Türk limancılığı için büyümenin sürdürülebilirliği yalnızca fiziki kapasite artırımı ile sınırlı kalmamalıdır. Yüksek katma değerli, çevreye duyarlı ve dijital teknolojilerle desteklenen bir limancılık ekosisteminin kurulması, ülkemizin küresel ticaretteki rekabet gücünü kalıcı şekilde artıracaktır. Aynı zamanda, uluslararası çevre regülasyonları ve yeşil dönüşüm hedeflerine uyum sağlanması, limanlarımızın geleceğe dirençli ve çevreci yapılar haline gelmesini zorunlu kılmaktadır. Bu bağlamda, Türkiye'nin limancılık sektörüne yönelik stratejilerinin; **sürdürülebilir büyüme, stratejik dirençlilik ve yeşil/dijital dönüşüm** eksenlerinde şekillendirilmesi; sadece bölgesel bir lojistik merkez olmayı değil, aynı zamanda küresel ölçekte öncü ve entegre bir denizcilik aktörü olmayı mümkün kılacaktır.

KAYNAKLAR:

¹United Nations Conference on Trade and Development. (2024). Review of maritime transport 2024. United Nations. https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2024_en.pdf

²Liner shipping connectivity index: <https://stats.unctad.org/lsci>

³UNCTAD. (2024). Review of Maritime Transport 2024 (UNCTAD/RMT/2024). United Nations Conference on Trade and Development. Erişim: <https://unctad.org/webflyer/review-maritime-transport-2024>

⁴Şanghay Limanı 2024'te 51,5 milyon TEU ile dünya lideri konumundadır. Singapur da 41 milyon TEU elleçleme ile ikinci sıradadır.

⁵UNCTAD. (2025). Trade and Development Foresights 2025. United Nations. <https://unctad.org/publication/trade-and-development-foresights-2025>

⁶IMF. (2025). World Economic Outlook Update, January 2025. International Monetary Fund. <https://www.imf.org/en/Publications/WEO/Issues/2025/01/17/world-economic-outlook-update-january-2025>

⁷Reuters. (2025). US starts collecting new tariffs on Chinese and European imports. <https://www.reuters.com/>

⁸UNCTAD. (2024). Review of Maritime Transport 2024. United Nations. https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2024_en.pdf

⁹Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2024). Yük İstatistikleri 2024. Denizcilik İstatistikleri Portalı. <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/yuk-istatistikleri-2024>

¹⁰T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü. (2025). Yük İstatistikleri 2025. <https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/yuk-istatistikleri-2025>

¹¹TÜRKLİM (Türk Liman İşletmecileri Derneği). (2022). TÜRKLİM Sektör Raporu – Haziran 2022. <https://www.turklim.org/pdf/turklim-sektor-raporu-Haziran-2022.pdf>

¹²Türkiye Liman İşletmecileri Derneği (TÜRKLİM). (2024). TÜRKLİM Sektör Raporu 2024. <https://www.turklim.org/turklim-sektor-raporu-2024/>

¹³International Maritime Organization. (2009). MEPC.1/Circ.794: Onshore power supply: Guidance on technical specification and requirements for shore connection. <https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Environment/Documents/Circ.794.pdf>

¹⁴European Parliamentary Research Service. (2022). Fit for 55 package: Legislative train schedule – Overview of files. European Parliament. [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2022/733513/EPRS_BRI\(2022\)733513_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2022/733513/EPRS_BRI(2022)733513_EN.pdf)

* TÜRKLİM YÖNETİM KURULU BAŞKANI

ABD-ÇİN HATTINDA VE KÜRESEL TİCARETTE NELER OLUYOR?

Her gün ABD Başkanı Trump'ın aldığı yeni kararlara uyanan dünya ticaretinde ve ABD Çin hattında en son yaşanan gelişmeleri haber yayına hazırlandığı 29 Nisan 2025 tarihinde sizler için derledik.



20 Ocak'ta göreve başlayan Amerika Birleşik Devletleri Başkanı Donald Trump'ın ele aldığı ilk meselelerden biri gemi inşa sanayini "ait olduğu yere" yani ABD'ye geri getirme sözü vermek oldu. Mart başında ABD Kongresi'nde yaptığı konuşmada Beyaz Saray'da bir gemi inşa ofisi kurmayı ve sektöre yönelik bir dizi yeni vergi teşviki sunmayı planladığını açıklayarak "Savunma sanayi tabanımızı güçlendirmek için, ticari gemi ve askeri gemi inşası da dahil Amerikan gemi inşa sektörünü dirilteceğiz" dedi.

Aynı konuşmada Çinli deniz taşıma operatörleri, Çin üretimi gemilerden oluşan filoları olan denizcilik şirketleri ve ileriye dönük Çin gemisi siparişleri olan denizcilik operatörlerine yönelik ücretlendirme ve vergi uygulamalarının da yolda olduğunu ifade etti ve "herhangi bir Çinli gemi operatörünün" geminin inşa edildiği yer neresi olursa olsun,

ABD limanına uğradığında bir ücret ödemesinin tartışıldığını belirtti.

"AMERİKAN DENİZCİLİK ÜSTÜNLÜĞÜNÜ GERİ KAZANMAK" İÇİN ADIMLAR

9 Nisan'da Trump "Amerikan Denizcilik Üstünlüğünü Geri Kazanma" başlıklı bir kararname imzaladı. ABD'nin ticari gemi üretiminde küresel pazarın yüzde 1'inden daha azını karşıladığını, gemilerin neredeyse yarısının Çin'de üretildiğini vurgulayan kararname, federal fonlamanın artırılması, Amerikan bayraklı ve yerli üretim gemilerin uluslararası ticarete rekabetçi hale getirilmesi ve denizcilik sanayisinin yeniden inşa edilmesi gibi hedefler içeriyordu. Kararnameye göre "Denizcilik Eylem Planı" hazırlanarak 210 gün içinde Kongre'ye sunulacak. Ayrıca savunma, ticaret, ulaştırma ve iç güvenlik bakanlığı gibi çeşitli devlet kurumları, yeni gemi inşasına yönelik ihtiyaçları değerlendirecek.

Trump 10 Nisan'da yaptığı açıklamada ise ülkedeki gemi inşa kapasitesinin Çin'e kıyasla yetersiz olmasından hareketle yabancı ülkelere savaş gemisi ve ticari gemi satın alabileceğini gündeme getirdi. Bu ülkeler nezdinde Güney Kore ve Japonya adları öne çıktı.

ÇİN YAPIMI GEMİLER İÇİN YENİ ÜCRETLER

16 Nisan'da Trump yönetimi, Çin yapımı gemiler için yeni ücretler açıkladı ve bu hamlenin amacının "Çin hakimiyetini tersine çevirmeye başlamak, ABD tedarik zincirine yönelik tehditleri ele almak ve ABD yapımı gemiler için bir talep sinyali göndermek" olduğunu söyledi. Bu kapsamda, Çin'de inşa edilen ve Çin sahipli ABD'ye gerçekleştirdikleri sefer başına net tonaj üzerinden hesaplanan ücretler ödeyecek. İlk aşama 180 gün içinde yürürlüğe girecek. Yabancı yapımı sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG)



gemilerini hedefleyen ikinci aşamanın üç yıl içinde hayata geçirilmesi planlanıyor. Plan kapsamında, 17 Nisan-18 Mayıs 2025 tarihleri arasında kamuoyundan görüş toplanacak ve 9 Mayıs 2025'te nihai kararın alınacağı kamuya açık bir görüşme gerçekleştirilecek. Eylem planına göre ilk ücretlendirme 14 Ekim 2025 itibarıyla başlayacak.

İLK AŞAMA: 2025-2028

2025-2028 arasındaki ilk aşamada Çin'e ait ve Çin tarafından işletilen gemilere sefer başına net ton başına 50 dolar ücret uygulanacak. Bu ücret, 17 Nisan 2028'e kadar kademeli olarak net ton başına 140 dolara kadar çıkarılacak. ABD limanlarına gelen Çin gemilerinden ise net ton başına 18 dolar veya boşaltılan konteyner başına 120 dolar alınacak. 2028'e kadar bu ücretler sırasıyla 33 dolar ve 250 dolara kadar artabilecek.

Ücretler aynı gemiye takvim yılı başına en fazla 5 kez uygulanacak. Her sefer için yalnızca bir kez ücret alınacak. Ücretler filo yapısına göre farklılaştırılmayacak ve kümülatif olmayacak. Çin tersanelerinden verilen siparişlere göre otomatik olarak ücret uygulanmayacak. ABD yapımı bir gemi siparişinin kanıtlanması

durumunda, eşdeğer yabancı gemilere uygulanan ücretler 3 yıl süreyle askıya alınabilecek.

ÜCRET ALINMAYACAK DURUMLAR

- Kısa mesafeli taşımacılık yapan (örneğin Büyük Göller veya Karayipler bölgesinde faaliyet gösteren) Çin yapımı gemiler,
- ABD'ye boş gelen veya balastlı olarak giriş yapan gemiler,
- Kapasitesi 4.000 TEU veya altı olan konteyner gemileri,
- 55.000 DWT altı genel taşıma gemileri,
- 80.000 DWT altı bireysel dökme yük taşıyan gemilere muafiyet uygulanacak.

İKİNCİ AŞAMA: 2028 SONRASI

Sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG) taşıyan yabancı gemilere yönelik kısıtlamalar getirilecek. Bu kısıtlamalar 22 yıl boyunca kademeli olarak artırılacak. Çin'de üretilen vinçler ve kargo elleçleme ekipmanları için de ek tarifeler gündemde. Bu kapsamda da 17 Nisan - 18 Mayıs tarihleri arasında kamu görüşü alınacak ve 19 Mayıs'ta bir oturumla sonuçlar değerlendirilecek.

“ANLAMSIZ BİR SAYI OYUNU”

Öte yandan Trump yönetiminin Çin'den ithal edilen tüm ürünlere yüzde 145 gümrük vergisi uygulama hamlesine karşılık Çin de misilleme olarak ABD mallarına yüzde 125 oranında gümrük vergisi uygulamaya başlamıştı. Çin geçenlerde yaptığı açıklamada, Trump'ın gümrük vergilerini “anlamsız bir sayı oyunu” olarak nitelendirip “görmezden geleceğini”; misilleme önlemlerini hukuki danışmanlık, turizm ve eğitim gibi ABD hizmet sektörüne kaydırabileceğini açıkladı. Trump ise 16 Nisan'daki açıklamasında iki ülke arasındaki ticaretin durabileceği endişeleri nedeniyle Çin mallarına uygulanan gümrük vergilerini daha fazla arttırmak istemediğini söyledi.

“ABD GEMİLERİ KANALLARDAN ÜCRETSİZ GEÇSİN”

Trump 28 Nisan'da yaptığı bir diğer kritik açıklamada da “Panama ve Süveyş kanalları ABD olmasaydı var olmazdı” ibaresiyle ABD gemilerinin bu kanallardan ücretsiz geçmesi gerektiğini öne sürdü. Trump, Aralık 2024'te Çin'in Panama Kanalı üzerinde etkisinin arttığını vurgulayıp geçiş ücretlerini “aşırı yüksek” diye nitelendirmişti.

PREMIER ALLIANCE UZAK DOĞU SERVİSİ DÜZENLİ SEFERLERE BAŞLIYOR

Marport, uluslararası deniz ticaretindeki önemli iş birlikleriyle ticaret hacmini büyötmeye devam ediyor. ONE, Yang Ming ve HMM hatlarının oluşturduğu Premier Alliance iş birliğine ait Uzak Doğu servisi, Marport'a düzenli seferlerine başlıyor.



Global deniz taşımacılığının öncülerinden olan ONE (Ocean Network Express), Yang Ming ve HMM'in (Hyundai Merchant Marine) güçlerini birleştirerek kurduğu Premier Alliance iş birliğine ait

bir üst seviyeye çıkarılmış olacak. Arkas Holding Liman ve Terminal İşletmeleri Grubu Başkanı Özgür Kalelioğlu konuyla ilgili yaptığı açıklamada Premier Alliance hattının Uzak Doğu servisi ile Marport'a

uzanma kabiliyetine sahip yeni SSG vinçlerimizle, mega gemilere maksimum verimlilikte hizmet sunuyor, yeni stratejik adımlarımızla sadece Marport'un değil Türkiye'nin de lojistik gücünü



Uzak Doğu servisinin ilk gemisi Yang Ming'e ait YM WINNER, Marport'a ilk seferini gerçekleştirdi. Asya ile Akdeniz, Karadeniz ve Orta Doğu ticaretini canlandıracak olan bu stratejik servis ile birlikte Marport'un hem global bağlantı ağı daha da güçlenecek hem rekabet gücü artacak hem de hizmet çeşitliliği

düzenli sefer başlatmasının, uluslararası konteyner taşımacılığında kendilerine duyulan güvenin bir göstergesi olduğunu belirterek "Limanımıza kazandırdığımız yeni hat ile birlikte hem Uzak Doğu'ya erişim kolaylaşacak hem de ülkemizin dış ticaretine katkı sağlayacak yeni bir köprü kurulmuş olacak. 25+1 yan

büyötmeye devam ediyoruz. Premier Alliance iş birliği ile Türkiye'nin en yüksek konteyner elleçleme kapasitesine sahip limanlarından biri olarak uluslararası ticaretin daha sürdürülebilir ve erişilebilir bir geleceğe taşınmasında önemli bir rol oynamayı sürdüreceğiz" dedi.



SAFETY4SEA İSTANBUL FORUMU ÖNEMLİ TARTIŞMALARA SAHNE OLACAK

22 Mayıs Perşembe günü Türkiye’de ilk kez düzenlenecek olan SAFETY4SEA İstanbul Forumu, IMO karbonsuzlaşma yol haritası ve yeşil dönüşüm dahil denizcilik sektöründeki birçok önemli başlığı masaya yatıracak.



noktası oldu ve bu da ülkeyi, küresel denizcilikte diyalog için ideal bir merkez haline getiriyor. Dünyanın en yoğun deniz geçitlerinden biri olan Boğaz'ın kıyısında yer alan İstanbul, Karadeniz ve Akdeniz arasında bir geçit görevi görerek, önemli miktarda küresel deniz trafiğini idare ediyor. Önemli bir liman kenti olan İstanbul, uluslararası deniz taşımacılığı, gemi yönetimi, lojistik ve ticarete merkezi bir rol oynuyor.

Tuzla, Yalova ve İzmit gibi bölgelerdeki 80'den fazla tersaneyle desteklenen Türkiye'nin büyüyen denizcilik sektörü, son yirmi yılda tersane kapasitesinde katlanarak artan büyümeyle etkileyici bir gelişme kaydetti. Ülke, İstanbul'un merkezinde yer aldığı bu faaliyetlerle, gemi inşa ve onarımında bir güç merkezi haline geldi. Şehrin ticari ve diplomatik merkez olarak tarihi önemi, gelişmiş altyapısı ve güçlü devlet desteği, Türkiye'yi denizcilik endüstrisi etkinlikleri için önde gelen bir konum haline getiriyor.

SAFETY4SEA Forumu'nun İstanbul'da düzenlenmesi, küresel denizcilik sektörünü şekillendirmeye devam eden bir bölgede, deniz güvenliği ve sürdürülebilirlikle ilgili acil sorunları ele almak için mükemmel bir fırsat. Bu nedenle SAFETY4SEA, etkinliği ilk kez İstanbul'a getirerek sektör liderleri ve uzmanlara en son gelişmeleri, trendleri ve en iyi uygulamaları tartışmak için bir platform sunmaktan büyük heyecan duymaktadır. Forum, Türkiye'nin denizcilik sektörünün büyümesini ve sürdürülebilirliğini desteklerken uluslararası işbirliğini de teşvik edecektir.

SAFETY4SEA Genel Yayın Yönetmeni Apo Belokas, SAFETY4SEA İstanbul

İlk kez düzenlenecek SAFETY4SEA İstanbul Forumu, 22 Mayıs 2025 Perşembe günü, İstanbul Asya yakasındaki Radisson Blu Hotel'de tam gün sürecek bir etkinlik ile gerçekleştirilecek. Kâr amacı gütmeyen bir etkinlik olan forumun, denizcilik işletmecilerinin güvenlik, teknik ve denizcilik bölümlerinden gelen uzmanların

yanı sıra, diğer önemli denizcilik sektörü paydaşları dahil olmak üzere, 100 kuruluştan yaklaşık 200 katılımcıyı ağırlaması bekleniyor.

Avrupa ve Asya'nın kesişme noktasında stratejik bir konuma sahip olan Türkiye'nin eşsiz coğrafi konumu, uzun süredir kıtalar arasında hayati bir bağlantı

MALEZYA KORVET PROJESİ'NDE BLOK KIZAĞA KOYMA TÖRENİ YAPILDI

Türkiye'nin denizlerdeki mühendislik gücü STM tarafından, Malezya Kraliyet Donanması için inşa edilen üç adet korvetin blok kızağa koyma töreni İstanbul'da gerçekleştirildi.



Türk savunma sanayinin öncü şirketi STM Savunma Teknolojileri Mühendislik ve Ticaret A.Ş., uluslararası arenada Türkiye'yi başarıyla temsil etmeye devam ediyor. STM, Malezya Kraliyet Donanması için LMS Batch-2 programı kapsamında inşa edeceği üç korvetin çalışmalarına 2024 yılında başladı. STM ana yükleniciliğinde başlayan projede, aralık ayında gerçekleştirilen sac kesim töreninin ardından, korvetlerin bloklarının kızağa alınma töreni de, İstanbul Denizcilik A.Ş. Tersanesi'nde 8 Nisan'da yapıldı.

Törene, Malezya Savunma Bakanlığı Genel Sekreteri Datuk Lokman Hakim bin Ali, Malezya Kraliyet Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral (ADM) Datuk Zulhelmy bin Ithnain ve STM Deniz Sistemleri Genel Müdür Yardımcısı Bülent Soydal katıldı.

TÜRKİYE'NİN ASYA PASİFİK'E İLK KORVET İHRACATI

Törende konuşan Soydal, STM'nin askeri denizcilik alanında Türkiye'nin lider mühendislik şirketi olduğunu belirterek şunları söyledi: "Dost ve kardeş ülkelerle savunma alanındaki iş birliğimizi güçlendirmekten büyük bir memnuniyet duyuyoruz. Malezya Kraliyet Donanması için LMS Batch-II Projesi kapsamında inşasına başladığımız üç korvet için düzenlediğimiz kızağa koyma

töreni, Türkiye ve Malezya arasındaki derin dostluğun ve iş birliğinin somut bir göstergesidir. Türkiye'nin Asya Pasifik bölgesine ilk korvet ihracatı özelliği de taşıyan bu korvetler, Malezya Kraliyet Donanması'nın deniz savunmasında çeşitli görevleri etkin şekilde yerine getirmesini sağlayacak. Uluslararası sularda etkinliğini başarıyla kanıtlamış olan ADA Sınıfı tasarımına dayalı olarak üç korveti 2027 yılının sonuna kadar teslim edeceğiz."

STM LMS BATCH-II GEMİ ÖZELLİKLERİ

Türk Deniz Kuvvetleri ve T.C. Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayii Başkanlığı (SSB) öncülüğünde geliştirilen MİLGEM projesi ile dünyada kendi savaş gemisini tasarlayıp üretebilen 10 ülke konumuna gelen Türkiye, bugün SSB'nin ihracat vizyonu ile Türkiye ekonomisine katkı sunarken, dost-kardeş ülkelerin savunma kapasitelerini de geliştiriyor.

Bu çerçevede, Türkiye ve Malezya arasında 'Savunma Ürünleri Tedarikine İlişkin G2G Mutabakat Muhtırası İmza Töreni ve Malezya Kraliyet Donanması için tedarik edilecek Kıyı Görev Gemisi (LMS) Batch 2 Projesi Kabul Mektubu (LoA) Teslim Töreni 10 Haziran'da Ankara'da gerçekleştirildi. Gemilerin sac kesim töreni ise 4 Aralık 2024 tarihinde İstanbul'da yapıldı. STM tarafından Malezya



Kraliyet Donanması'nın gereksinimlerini karşılayacak şekilde tasarlanmış ve özelleştirilmiş üç korvet, Kıyı Görev Gemisi İkinci Seri (LMSB2) Projesi kapsamında Türkiye'de inşa ediliyor. STM, tasarımdan performansa, inşadan gemilerin teslimine kadar projenin tüm aşamalarından sorumlu ana yüklenici oldu. STM, gemi tasarımı, proje yönetimi, inşaat yönetimi, malzeme/sistem tedariki, entegrasyon tasarımı ve montajı, testler ve Entegre Lojistik Destek (ELD) faaliyetleri ile projeye ilişkin tasarım ve ELD dokümanlarının hazırlanmasını üstlenecek.

Proje kapsamında, gemilerin inşası ve donatımı Türkiye'de, Türk savunma sanayii şirketlerinin yoğun katılımı ile gerçekleştirilecek. STM ana yükleniciliğinde inşa edilecek gemilerde, ASELSAN tarafından geliştirilen, 30 mm MUHAFAZ (Smash) Uzaktan Komutalı Stabilize Top Sistemi, CENK 3D Arama Radarı, ARES 2D Su Üstü Radar ED sistemi, Akrep Atış Kontrol Radarı, Chaff Aldatma Sistemi, Dost-Düşman Tanıma Sistemi IFF ve diğer elektronik sensörler; ROKETSAN tarafından geliştirilen ATMACA Gemisavar Füzesi, HAVELSAN tarafından geliştirilen Savaş Yönetim Sistemi (SYS) ve 76 mm top atış kontrol sistemi yer alacak. 99,56 metre boya, 2500 ton deplasmana sahip olacak gemiler, 26 knot maksimum hıza, helikopter iniş platformuna ve 111 kişilik personel kapasitesine sahip olacak.



YALOVA
SHIPYARD

ABOUT US

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

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



YalovaShipyard

www.yalovashipyard.net

SHIP REPAIR & MAINTANACE

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

NEW BUILDING

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

CONVERSION - RETROFIT WORKS

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

DMP HARİTASI TÜRKİYE DENİZ MEKÂNSAL PLANLAMASI PLATFORMU'NDA YAYINLANDI

Türkiye DMP Haritası çalışması, Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi (DEHUKAM) tarafından Türkiye Deniz Mekânsal Planlaması (DMP) Platformu inisiyatifi ile kamuoyuna açıklandı.

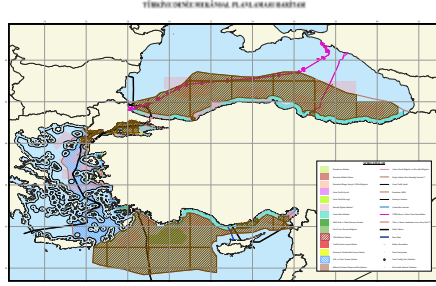
Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi (DEHUKAM) tarafından Türkiye Deniz Mekânsal Planlaması (DMP) Platformu inisiyatifi ile kamuoyuna açıklanan Türkiye DMP Haritası çalışması Karadeniz'de Türkiye'nin münhasır ekonomik bölge sınırlarını, Akdeniz'de Birleşmiş Milletlere bildirilen koordinatları, Ege Denizi'nde ise Yunanistan ile anakaralar arası ortay hattı esas alan sınırlar dahilinde farklı sektörlerin ekosistem temelli yaklaşımla faaliyetleri planlanıyor.

Türkiye'nin deniz alanlarında sürdürülebilirlik ilkesi çerçevesinde sektörel faaliyetlerin uzun vadeli ekosistem temelli yaklaşım perspektifi ile ele alınmasını önceleyen Türkiye DMP haritası <https://www.dmpturkiye.dehukam.org> adresinden erişilebilir hale getirildi.

Türkiye DMP haritasında demirleme sahalarından deniz altı kültürel miras alanlarına, gemi trafik kavşağından hareket eğitim sahalarına, liman idari sahalarından özel çevre koruma bölgelerine birçok faaliyet birbiri ile eşgüdüm içerisinde ele alıyor. TÜRKAKım ve Mavi Akım boru hatlarının yer aldığı haritada, deniz alanlarındaki kablo ve boru hatlarının ve kritik altyapıları da dikkate alındı.

DEPREMSELLİK SAHALARI DA DAHİL EDİLDİ

Doğu Akdeniz kıta sahanlığı ve Karadeniz münhasır ekonomik bölge sınırları dahilinde Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı (TPAO) ruhsat sahalarının geniş bir şekilde yer aldığı Türkiye DMP haritasında özel çevre koruma bölgeleri ve bilimsel araştırma alanlarının da geniş bir şekilde yer aldığı görülüyor. Deniz trafiğinin yoğun olduğu Ege Denizi'nde



Türkiye ve Yunanistan anakaraları arası ortay hat ile çizilen DMP alanı dahilinde geniş yük ve yolcu taşıma alanlarına yer verildi. Özellikle 2020 İzmir Depremi'nde de gözlemlenen Ege Denizi'nin kırılgan jeolojik yapısı dikkate alınarak, depremsellik sahaları da çalışmaya dâhil edildi.

Denizlerden yenilenebilir enerji elde edilmesine yönelik gelişmeler ve artan ihtiyaçlar doğrultusunda, Türkiye DMP haritasında yenilenebilir enerji üretimine uygun bölgeler belirlendi. Ayrıca deniz trafiğinin etkin ve güvenli bir şekilde düzenlenebilmesi amacıyla deniz istasyonları, gemi trafiği akış noktaları, kılavuzluk hizmet bölgeleri ve gemi trafik şeritleri de haritada gösterilmiştir. Türkiye'nin deniz harekât ve eğitim sahaları da, DMP uygulama alanı dışında kalanlar dâhil olmak üzere haritada yer aldı. Konuya ilişkin açıklamalarda bulunan DEHUKAM Müdürü Dr. Mustafa Başkara, söz konusu alanlara Türkiye DMP haritasının deniz yetki alanlarına esas teşkil eden bir belge olmaması nedeniyle yer verildiğini ifade etti.

Ege Denizi'nde Türkiye ve Yunanistan anakaraları arasında ortay hat çalışmasına ilişkin yöneltilen soruya yanıt veren DEHUKAM Müdürü Dr. Mustafa Başkara, söz konusu çalışmanın, uluslararası hukuk normları ve yargı kararlarına uygun şekilde DEHUKAM'ın 10 yıllık kurumsal

deniz hukuku tecrübesine dayalı olarak ve alanında uzman akademisyenler tarafından belirlendiğini söyledi.

TEKNOLOJİK GELİŞMELER VE SEKTÖREL İHTİYAÇLAR DOĞRULTUSUNDA GELİŞEN BİR HARİTA

Yıllara sâri bir çalışmanın ürünü olan Türkiye DMP haritasının teknolojik gelişmeler ve sektörel ihtiyaçlar doğrultusunda dinamik, yaşayan ve gelişen bir harita olduğunu vurgulayan Dr. Başkara, bu haritanın ekosistemlerin korunması ve iklim değişikliği ile mücadele öncelikleriyle mavi ekonomi sektörlerinin entegrasyonunu esas alan bütüncül bir yaklaşımı yansıttığını belirtti.

Bu kapsamda, DEHUKAM tarafından ilgili bakanlıklarla yürütülen ortak projeler ve açık kaynaklardan elde edilen veriler, haritanın oluşturulmasında önemli katkılar sağladı.

DEHUKAM'ın DMP çalışmalarının Türkiye DMP Platformu çerçevesinde sürekli bir şekilde devam edeceğini vurgulayan Dr. Mustafa Başkara, ayrıca Merkez olarak Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nin (KKTC) de DMP çalışmalarına destek olacağını ifade etti.

Tüm bu çalışmalar, Türkiye'nin üç tarafını çevreleyen denizlerin ekonomik potansiyelinin, çevresel değerlerinin ve jeopolitik öneminin farkında olarak, Mavi Vatan vizyonunu bilimsel ve ekonomik bir zeminde inşa etme çabasının somut bir göstergesidir. Türkiye, deniz alanlarında bütüncül ve sürdürülebilir bir yönetim modeli geliştirerek, Mavi Vatan'ın hem bugünkü hem de gelecekteki kuşaklar için korunmasını, kalkınmasını ve Mavi Vatan'daki çalışmaların derinleştirilmesini hedefliyor.

YUNANİSTAN'DA İLK KEZ DENİZ BİYOYAKIT KARIŞIMIYLA YAKIT İKMALİ YAPILDI

Ödüllü kruvaziyer hattı Celestyal'a ait Celestyal Discovery gemisi Yunan karasularında deniz biyoyakıt karışımıyla yakıt ikmali yaparak bir ilke imza attı.



Celestyal Discovery, Yunan karasularında deniz biyoyakıt karışımıyla yakıt ikmali yapılan ilk gemi oldu. Bu önemli teslimat, Lavrion Limanı'nda Celestyal ile Motor Oil Group'a bağlı Coral Marine Products SA ortaklığında gerçekleştirildi. Yerel olarak üretilen bu yakıt karışımı, geleneksel deniz yakıtı ile geri dönüştürülmüş kullanılmış kızartma yağlarından elde edilen ikinci nesil bir biyoyakıtın birleşiminden oluşuyor. Motor Oil'in yan kuruluşu Verd tarafından geliştirilen bu yenilik, yeni ISO 8217:2024 standartlarına tamamen uygun ve yaklaşık yüzde 21 oranında CO₂ emisyonu azaltımı sağlıyor.

Celestyal COO'su Kaptan George Koumpenas konuya ilişkin şunları söyledi: "Bu girişim, sürdürülebilir kruvaziyer turizmine yönelik anlamlı bir adımı temsil ediyor. Celestyal Discovery'nin, Yunanistan'da ve bölgemizde kruvaziyer sektörünün çevresel etkilerini azaltma konusunda öncü olmasından gurur duyuyoruz" diye konuştu. Celestyal CEO'su Chris Theophilides ise "Filo yenilememizden, güzergahlarımızı genişletmeye kadar sürdürülebilirlik uzun vadeli vizyonumuzun merkezinde yer alıyor. Biyoyakıt kullanımı bizim için gurur verici bir an ve yerel uzmanlıkla küresel vizyonun birleştiğinde nelerin mümkün olduğunu gösteriyor. Gezeganimizi destekleyen ve gelecek nesiller için kruvaziyer deneyimini zenginleştiren daha fazla çözüm keşfetmeye kararlıyız" diye konuştu. 1360 yolcu kapasiteli Celestyal Discovery, Kasım 2023'te Celestyal filosuna katılarak yenileme süreçlerinden geçti. Nisan'dan Kasım'a kadar Atina çıkışlı üç ve dört gecelik "Iconic Aegean" turlarında Mikonos, Kuşadası, Patmos, Rodos ve Santorini'ye uğrayacak. Ardından, Arap Körfezi'ne geçerek Abu Dabi çıkışlı 3 ve 4 gecelik "Iconic Arabia" turları düzenleyecek. Bu turlar Dubai, Sir Bani Yas Adası, Doha, Khasab ve Ras el Khaimah'i kapsıyor.

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

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

ALWAYS



KUZEYSİGORTA

www.kuzeybrokers.com



Dünyaya iyi bak!

145 ülkede, 370'in üzerinde temsilcilikle hem sektörümüzde fark yaratıyor hem de dünyanın geleceğini korumak için çalışıyoruz. Dünyaya iyi bakmak için üzerimize düşeni yapıyoruz.



TURKP&I

Türk P ve I Sigorta A.Ş.

Genel Müdürlük

Mehmet Akfan Sokak No:7/9 34718 Koşuyolu-Kadıköy/İstanbul

Bölge Müdürlüğü

Finanskent Mah. Finans Cad. No:46/3 K3 Blok 12. Kat Ofis No: 74

Ümraniye/İstanbul

T. 0850 420 8136 F. 0216 545 0301



ABS TÜRKİYE’NİN DÜZENLEDİĞİ SEMİNERDE MEPC 83 KARARLARI DETAYLANDIRILDI

ABS Türkiye’nin 22 Nisan’da gerçekleştirdiği “MEPC 83 – Outcomes and Impact on International Shipping” adlı seminerde, MEPC 83’te alınan kararların deniz taşımacılığına etkileri detaylı olarak ele alındı.



ABS Türkiye, 22 Nisan’da “MEPC 83 – Outcomes and Impact on International Shipping” başlıklı bir seminer düzenledi. Seminerde 7-11 Nisan tarihleri arasında gerçekleştirilen Uluslararası Denizcilik

burada amacın küresel sıcak artışını bir buçuk dereceyle sınırlandırılması için 2030 yılına kadar yüzde 45 azaltılmasını sağlamak, 2053’e kadar da net sıfır emisyonu ulaşmak olduğunu açıkladı. Tatlı



devreye girmesi, ardından dizel motorların ve benzin tahrikinin ortaya çıkmasıyla hem ulaşım hem sanayide süreç hızlandı. Tekerlekle ateş buluştuğu zaman siz bir şekilde yakıt yakıyorsunuz. Önce temiz yakıtla başladık sonra petrol yakmaya başladık vs. ama hala bir şeyleri yakarak enerji üretiliyoruz. Milyonlarca yıl yaşındaki



Örgütü (International Maritime Organization / IMO) Deniz Çevresini Koruma Komitesi’nin (Marine Environment Protection Committee / MEPC) 83’üncü oturumunda alınan kararlar değerlendirildi.

Seminerin açılış konuşmasını ABS Türkiye İş Geliştirme Direktörü Seyfettin Tatlı yaptı. Tatlı tüm katılımcıları selamlayarak başladığı konuşmasında, seminerin programını paylaşarak Paris Antlaşması çerçevesinde 2023 yılında Türkiye dahil 130 ülkenin imza attığı kararlarla, 2050 yılına kadar sıfır emisyon hedeflendiğini;



konuşmasına “Net sıfır emisyon insan faaliyetleri ile atmosfere saldıığımız sera gazının, insan faaliyetleri ile tuttuğumuz ya da yakaladığımız sera gazı miktarına denk gelmesi. Başka bir deyişle üretilen sera gazı miktarının yeryüzü tarafından doğal olarak emilen sera gazı miktarıyla eşitlemek demek. Sanayileşme arttıkça, özellikle Avrupa ve Uzak Doğu ülkeleri gibi bölgelerde atmosfere zararlı gaz salınımı yapılıyor. Bu da doğal olarak sıcaklık artışını hızlandırıyor. Dünya milyarlarca yıl yaşındaki. Ama son 150 yıla kadar bir şey yoktu. Son 150 yılda buharlı makinelerin



dünyayı böyle mahvettik, şimdi düzeltmeye çalışıyoruz. Biraz da zor görünüyor. Ama bir şekilde toparlanmamız lazım. Yoksa çocuklarımızda hakikaten çok kötü bir dünyada bırakacağız” sözleriyle devam etti.

“ÖZEL GÜNLERDE TEBRİK KARTLARI GÖNDERMEK YERİNE FİDE EKİYORUZ”

Tatlı, Dünya Ekonomik Forumu’nda açıklanan verilere göre halihazırda Butan, Komorlar, Gabon, Guyana, Madagaskar, Niue, Panama ve Surinam dahil 8 ülkenin net sıfır hedefine ulaştığını;

BORUSAN TEDARİK İÇİN CEVA LOGISTICS İLE HİSSE DEVİR SÖZLEŞMESİ İMZALANDI

Borusan Grup şirketlerinden Borusan Tedarik Zinciri Çözümleri ve Teknoloji Anonim Şirketi'nin CMA CGM Grup iştiraki CEVA Logistics'e satışı için taraflar arasında hisse devir sözleşmesi yapıldı.



Mathieu Friedberg

Borusan Yatırım tarafından Kamuyu Aydınlatma Platformu'na (KAP) yapılan açıklamada, Borusan Yatırım'ın yüzde 30,53 ve Borusan Holding'in yüzde 69,47 oranında pay sahibi olduğu Borusan Tedarik'in CEVA Logistics'e yüzde 100 hissesinin satışı için hisse devir sözleşmesi imzalandı. Hisse devir sözleşmesinde toplam devir bedeli, olağan net nakit ve işletme sermayesi düzeltmelerine tabi olarak kapanışta ilgili hissedara hissesi oranında nakden ödenmek üzere 440 milyon dolar olarak belirlendi. Rekabet Kurulu onayının ardından hisse devir sürecinin tamamlanması bekleniyor.

Dünyanın önde gelen üçüncü parti lojistik (3PL) hizmet sağlayıcılarından biri olan CEVA Logistics, 170'ten fazla ülkede, yaklaşık 110.000 çalışanıyla 1.500'den fazla tesiste hizmet veriyor. 2024 yılı cirosu 18,3 milyar ABD doları olan CEVA

Logistics, deniz, kara, hava ve lojistik çözümleri alanlarında faaliyet gösteren CMA CGM Grubu'nun bir iştirakidir.

“EKONOMİK VE TOPLUMSAL KALKINMAYA KATKIMIZI YENİ YATIRIMLARLA SÜRDÜRECEĞİZ”

Lojistik sektörünün lider şirketleri arasında yer alan Borusan Tedarik'in köklü bir geçmişe sahip olduğunu vurgulayan Borusan Grup CEO'su Erkan Kafadar şunları ifade etti: “Ülkemize ve sektöre değer katan yatırımlarımızdan Borusan Tedarik'in küresel ve entegre lojistik hizmetleri sunan bir grup olan CEVA Logistics'e devir sürecini başlattık. Grubumuzun lojistik ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla 52 yıl önce kurduğumuz şirketimizin, yakında küresel arenada yer alacak bir oyuncuya dönüşmesi bizim için büyük bir gurur. Bu süreci bir şirket devrinin ötesinde Türkiye'ye duyulan güvenin

güçlü bir göstergesi olarak görüyoruz. Faaliyetlerini dinamik portföy stratejisiyle yürüten Borusan Grubu olarak ülkemizin ekonomik ve toplumsal kalkınmasına olan katkımızı yeni yatırımlarla sürdüreceğiz.”

CEVA Logistics CEO'su Mathieu Friedberg ise “Dünyanın en büyük 5 lojistik oyuncusundan biri olarak, Türkiye'yi önemli ölçüde büyüme hedeflediğimiz stratejik pazarlarımızdan biri olarak belirledik.

Türkiye'deki mevcut varlığımızı Borusan Tedarik'in saygın uzman kadrosu ve operasyonlarıyla tamamlamak, birleşik müşteri portföyümüze daha yüksek değer sunmamıza ve bunun sonucunda organik olarak pazarda daha hızlı büyümemize olanak sağlayacaktır. CEVA olarak daha büyük, daha akıllı ve daha güçlü hale gelerek daha hızlı büyüme kapasitesine ulaşmayı hedefliyoruz” dedi.

Borusan Grubu'nun lojistik sektöründe faaliyet gösteren bir diğer şirketi olan Borusan Limanı ise Borusan Grubu bünyesinde faaliyetlerine devam edecek.



PROMAR
PAINTS & COATINGS

PROMAR BOYA SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ



**DENİZ TİPİ BOYALARDA
DÜNYANIN
LİDER MARKASI**



+90 216 514 8688

www.promarboya.com



YÜZDE 70'İ YERLİ 350 TEKNE İZMİR'DE GÖRÜCÜYE ÇIKTI

23-27 Nisan tarihleri arasında düzenlenen MAST İzmir Boat Show Tekne, Tekne Ekipmanları ve Deniz Aksesuarları Fuarı'nda 350'den fazla yerli ve yabancı tekne tanıtıldı.



İzmir'de düzenlenen MAST İzmir Boat Show Tekne, Tekne Ekipmanları ve Deniz Aksesuarları Fuarı, Türk denizcilik sektörünün gücünü bir kez daha gözler önüne serdi. 23 Nisan'da kapılarını açan fuara, 350'den fazla yerli ve yabancı tekne katıldı. Fuarda sergilenen teknelerin yüzde 70'ini yerli tekneler oluşturdu. İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin ev sahipliğinde İZFAŞ ve ED Fuarcılık tarafından bu yıl üçüncü kez düzenlenen MAST İzmir Boat Show Tekne, Tekne Ekipmanları ve Deniz Aksesuarları Fuarı'nda fiyatları 150 bin TL'den başlayan 20 milyon TL'ye kadar çıkan 350'den fazla tekne ve deniz aracı sergilendi. Fuarda bu yıl, 110 katılımcı yer alırken, sergilenen tekne sayısı bir önceki yıla göre yüzde 20 artış gösterdi.

“TÜRK DENİZCİLİK SEKTÖRÜ GÜÇLENİYOR”

Bu yılki fuarda sergilenen yerli tekne oranının yüzde 70 seviyelerine yaklaştığını ifade eden ED Fuarcılık Kurucu Ortağı Dilek Soydan, “Geçtiğimiz yıllarda fuarda sergilenen yerli tekne oranı yüzde 30 seviyelerinde kalmıştı. Bu durum, Türk denizcilik sektörünün

uluslararası pazarda giderek güçlendiğini gösteriyor. Yerli üreticilerin İzmir fuarına katılımının bu denli artması sektörümüz için büyük bir başarı. Denizcilik fuarları için büyük bir merkez haline gelen İzmir, denizcilik sektörü açısından çok büyük bir potansiyele sahip ve gelecekte Türkiye'nin en büyük bot şovunu burada yapacağımıza inanıyoruz. Bu yılki fuar, hem büyüklüğüyle hem de katılımcı firmaların çeşitliliği ve getirdiği yeniliklerle çok özel bir organizasyon oluyor. İzmir'in, Türkiye'nin denizcilik sektöründeki marka değerine katkı sağladığını görmek bizi çok motive ediyor” ifadelerini kullandı.

Yerli üreticilerin giderek daha fazla uluslararası ilgi gördüğünü belirten İzmir Tekne İmalatçıları ve Tedarikçileri Dayanışma Derneği (TEKİMDER) Yönetim Kurulu Başkanı Hüseyin Akduman, “Türkiye, megayot üretiminde dünyada ilk üçte yer alıyor ve bu konuda çok güçlü bir üretici. Bugün, Türkiye'den yola çıkan tekneler, Avrupa, Avustralya ve Amerika gibi farklı coğrafyalara ihracat yapıyor. Özellikle Avustralya'dan gelen bir firma, yüksek nakliye maliyetlerini düşürmek için ürünlerini Türkiye'de

ürettiriyor” dedi.

Türkiye'nin ticaret savaşlarında stratejik bir köprü ülke konumunda olduğunu kaydeden Akduman, Türkiye'nin Avrupa ve Asya arasında önemli bir geçiş noktası olduğunu; bu avantajı doğru kullanarak daha güçlü bir şekilde dünya pazarlarına açılabileceğini belirterek devletin yurt dışı fuarlara sağladığı desteklerin son yıllarda azaldığına dikkat çekti: “Daha önce fuar destek oranı yüzde 75 civarındayken, şimdi çok düşük rakamlarla sınırlı. Bu durum, gelişmiş ülkelerle rekabeti zorlaştırıyor. Ama doğru adımlar atarsak, Türk üreticileri dünya pazarında daha güçlü bir şekilde tanıtılabilir.”

“10 METRE ÜSTÜ TEKNELERE TALEP ARTTI”

Sektör hakkında da bilgiler paylaşan Hüseyin Akduman, lüks teknelere olan ilginin arttığına vurgu yaparak, sözlerini şöyle sürdürdü: “Ülkemizde, 5-10 metrelik teknelere olan talep azalsa da 10 metre üzeri teknelere olan ilgi devam ediyor.

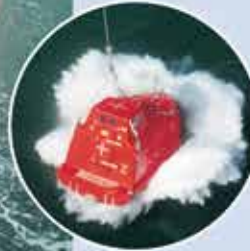
Özellikle lüks teknelerde, fiyatlar artmasına rağmen satışlar devam ediyor. Ayrıca, Türkiye'de 25 metre üzeri teknelere olan talep globalde de artmış durumda. Fakat, yüksek faiz oranları ve ekonomik zorluklar, daha küçük teknelere olan talebi olumsuz etkiliyor. Yatırımcılar artık daha büyük teknelere yöneliyor ve bu trendin önümüzdeki yıllarda da devam etmesi bekleniyor. Bu segmentte, fiyatlar artmasına rağmen satışlar devam ediyor.”

Türkiye'de yeterli sayıda marina, bağlama alanı ve kara park sahası olmadığı için, 5-10 metre arası tekne alan kullanıcıların teknelerini bağlayacak yer bulma noktasında zorluk yaşadığının altını çizen

FREEFALL LIFEBOATS



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

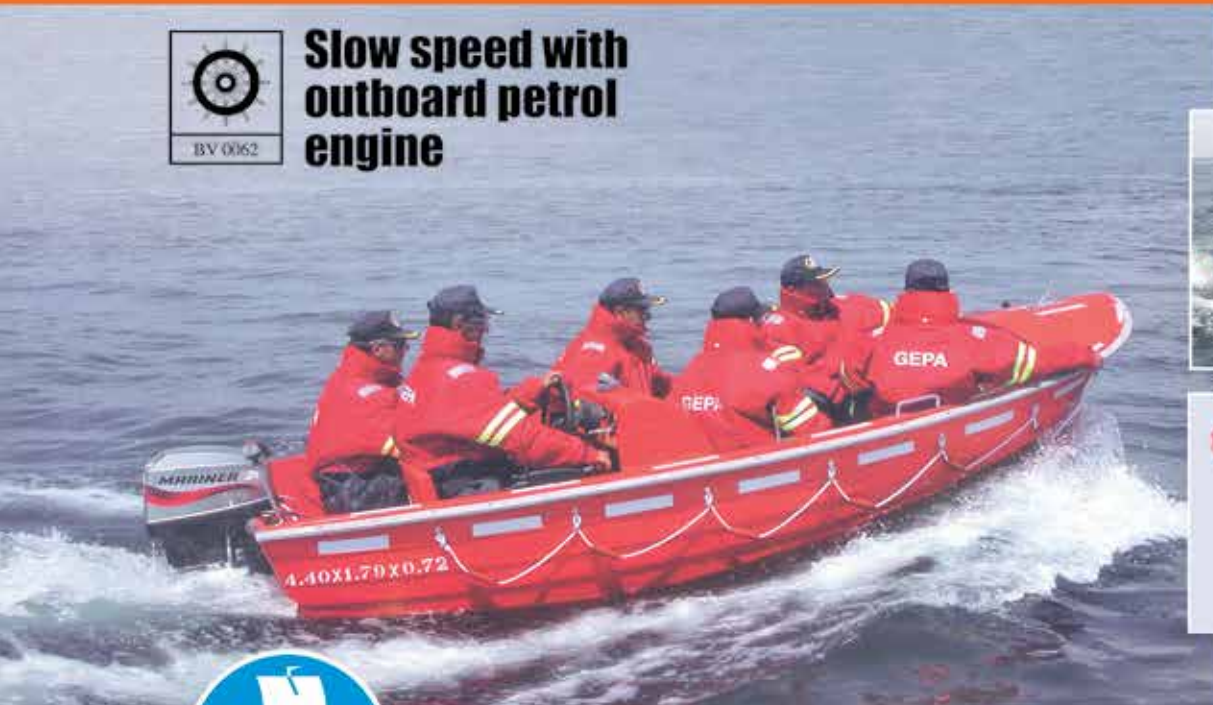


RESCUE BOATS

**SAFE
AND
SOUND**



**Slow speed with
outboard petrol
engine**



GEPA - FIBERGLASS INDUSTRY & TRADE CO. INC.

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

UNIFIED STRENGTH EXPERT TEAMS GLOBAL SOLUTIONS

BREKBUK EUROPE 2025

20 YEARS
BREKBUK
EUROPE 13-15 MAY 2025

13-15 May 2025

Hall 5, Stand: 2H74

Rotterdam, Netherlands



İDO YENİ ROTALARLA SEFER ÇEŞİTLİLİĞİNİ ARTTIRDI

Geçtiğimiz yıl Ege Adaları'na başlattığı seferlerle deniz ulaşımında önemli bir rol üstlenen İDO, 2025 sezonunda yeni rotalarla sefer sayılarını artırdı. İDO, 16 Mayıs'ta Dikili-Midilli ve 30 Mayıs'ta Fethiye-Rodos arasında ilk seferlerini düzenleyecek.



Deniz ulaşımının önemli oyuncularından olan İDO (İstanbul Deniz Otobüsleri) 2024 yılının nisan ayında başlayan Ege Adaları seferlerine gelen yoğun istek üzerine yenilerini kattı. Geçtiğimiz nisan ayında Samos, Patmos, Leros, Kalimnos Adaları'na yolculuk düzenleyen İDO'nun bu yıl start vereceği rotalar Midilli ve Rodos. Yeni seferlerin tanıtımını İzmir'de yapan İDO, adalardan gelen talepler doğrultusunda Kuşadası-Samos, Seferihisar Samos, Turgutreis-Leros-Kalimnos seferlerinin yanı sıra Dikili-Midilli ve Fethiye-Rodos'u da ekliyor. Turizm sektörü ve basın büyük ilgi gösterdiği etkinlikte konuşan İDO Genel Müdürü Dr. Murat Orhan, 2024 yılı Nisan ayında başlattıkları ve Eylül sonuna kadar süren Ege Adaları tatil turizmi seferlerine gösterilen ilgiden çok memnun olduklarını söyledi. Orhan, bu yıl hem sefer hem de gidilen ada sayısını artırarak yerli ve yabancı tatilcilerin ihtiyaçlarına daha iyi cevap vermeyi hedeflediklerini vurguladı.

HEDEF TÜM DENİZLERDE FAALİYET GÖSTERMEK

İDO'nun sadece bir deniz ulaşım şirketi olmanın ötesinde, Ege bölgesine ekonomik

ve turistik değer kazandıracak bir turizm potansiyeli yaratmayı hedeflediklerini belirten Orhan, sürpriz rotaların yakında açıklanacağını da sözlerine ekledi. Ege adalarına 450 yolcu kapasiteli konforlu gemilerin hizmet verdiğinin altını çizen Orhan, İDO'nun bugün 50 gemilik geniş bir filo ile taşıma faaliyetlerine devam ettiğini de belirtti. Orhan, ayrıca yakın zamanda 4 yeni arabalı vapur alarak önemli bir yatırım yaptıklarını da söyleyerek bu yatırım miktarının 15 milyon dolar olduğunu ifade etti.

Ege Adaları'ndan gelen sefer talepleri ve ilginin de kendilerini memnun ettiğini belirten Orhan, geçen yıl Ege'de 4 adaya gerçekleştirdikleri seferlerle 155 bin yolcu taşıyarak pazara hızlı bir giriş yaptıklarını söyledi. Bu yıl eklenen yeni seferlerle birlikte hedeflerinin 300 binin üzerinde yolcu taşımak olduğunu ifade eden Orhan, konuşmasına şöyle devam etti: "Kapıda vize uygulamalarının esnekliğini artırmak ve gümrük geçişlerini hızlandırmak için ek personel görevlendiren valilik, bölgede turizmin gelişmesine ve ekonomik hareketliliğe katkı sağladığı için



İDO'dan seferi olmayan limanlara da sefer düzenlemesi talebinde bulundu. Hemen çalışmalara başladık. Hazırlıklarımızı tamamladık 16 Mayıs'ta Dikili'den Midilli'ye ilk seferimizi gerçekleştiriyoruz.

Bugün ise burada Fethiye-Rodos hattını da faaliyete aldığımızı ilk kez duyuruyoruz. Bu yıl tüm denizlerde olmayı hedefliyoruz. Ayrıca Karadeniz'e yönelik de sürpriz hamleler yakında."

Lansmanda basın mensuplarının sorularını yanıtlayan Orhan, her geçen gün yolcu ve araç sayısını artırarak, Ege Adaları seferleriyle pazardaki ürün çeşitliliğini geliştirmeye devam ettiklerini söyledi. Bu bölgelerde istihdama ve ekonomiye katkıda bulunduklarını da söyleyen Orhan, 2025 Ramazan Bayramı'nda başlattıkları Samos seferleriyle, Eylül sonuna kadar devam edecek seferlerle yılın 6 ayı Ege Adaları'na ulaşım sağladıklarını açıkladı.

İDO, tatil turizminin yüksek sezonu temmuz ve ağustos ayları boyunca haftanın her günü Ege Adaları'na seferler devam edecek.

AYSU TÜRKOĞLU, KAIWI KANALI'NI GEÇEN EN GENÇ TÜRK OLDU

Ultra maraton yüzücüsü Aysu Türkoğlu, Ocean's Seven'in beşinci parkuru olan, dünyanın en zorlu açık su rotalarından Kaiwi Kanalı'nı 27 Nisan Pazar günü başarıyla geçerek bu kanalı geçen en genç Türk yüzücü unvanını aldı.



Ultra maraton yüzücüsü Aysu Türkoğlu, Vestel sponsorluğunda Ocean's Seven serisine tüm hızıyla devam ediyor. Genç sporcu, 27 Nisan'da serinin beşinci parkuru olan Hawaii'de Moloka'i ve O'ahu adaları arasındaki 42 kilometrelik

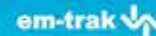
sert akıntıları ve büyük dalgalarıyla tanınan Kaiwi Kanalı'nı başarıyla geçti. Türkoğlu, TSİ 17.30'da başladığı geçişi 21 saatte tamamladı. 23 yaşındaki yüzücünün denizdeki mücadelesi, takip botundan görüntülendi, sosyal medya hesabından canlı yayınlandı. Sıcak ve dalgalı denizde, denizanalarının arasında yüzen Türkoğlu, 21 saatin sonunda sahile Türk bayrağı ile çıktı ve bu rotayı tamamlayan en genç Türk yüzücü unvanını aldı.

Aysu Türkoğlu yaptığı açıklamada "Oceans Seven'in beşinci parkuru olan Kaiwi Kanalı sayesinde yeni deneyimler elde ettim. Güçlü okyanus akıntıları, boyu 3 metreyi bulan dalgalar ve ani hava değişimleri bana unutulmaz bir mücadele yaşattı. Şimdi sırada bir sonraki parkur var. Bu süreçte bana destek olan herkese bir kez daha teşekkürlerimi sunuyorum" dedi.

Oceans Seven kapsamındaki yedi açık su geçişini beş yıl içinde tamamlayarak Guinness Rekorlar Kitabı'na girmeyi hedefleyen Türkoğlu'nun şimdiki hedefleri Cebelitarık Boğazı ve Tsugaru Boğazı parkurlarını tamamlamak. Bugüne kadar Manş Denizi, Kuzey Kanalı, Cook Boğazı ve Catalina Kanalı geçişlerini başarıyla tamamlayan Türkoğlu, 2024 yılında tamamladığı Catalina Kanalı geçişiyle, "Triple Crown of Open Water Swimming" unvanını kazanan en genç Türk yüzücü olmuştu.



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



"Authorized Service Agent for MacGregor VDR - SVDR, BlueTraker 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



TÜRK LOYDU VAKFI OLAĞAN GENEL KURULU GERÇEKLEŞTİRİLDİ

Türk Loydu Vakfı Olağan Genel Kurulu, sektörün önde gelen temsilcilerinin katılımıyla gerçekleştirildi. Genel kurulda, vakfın IACS üyeliği sonrası hedefleri, küresel rekabet gücünün artırılması ve sürdürülebilir büyüme stratejileri masaya yatırıldı.



Gemi Mühendisleri Odası Başkanı Bülent Hüseyinoğlu, Türkiye Sigorta Birliği Başkanı Uğur Gülen ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ın yaptığı açılış konuşmalarında, Türk Loydu'nun sadece ulusal değil uluslararası arenada da daha güçlü bir aktör haline gelmesi gerektiği vurgulandı.

Piri Reis Üniversitesi (PRÜ) Hazırlık Kampüsü'nde düzenlenen Genel Kurula, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Yönetim Kurulu Üyeleri Orhan Gülcek, Ahmet Can Bozkurt ve Meclis Üyesi Ziyaeddin Bayraktar katılım sağladı. Saygı duruşu ve İstiklal Marşı'nın okunmasıyla başlayan Genel Kurul'da açılış konuşmaları gerçekleştirildi.

ORAL ERDOĞAN: "TÜRK LOYDU ARTIK DEMİRYOLLARINDA DA ÖNCÜ OLACAK"

Türk Loydu Vakfı'nın 70. Genel Kurulu'nda konuşan Türk Loydu Vakfı Yönetim Kurulu Başkanı Prof. Dr. Oral Erdoğan, vakfın son iki yılda yürüttüğü çalışmaları ve gelecek hedeflerini katılımcılarla paylaştı. Erdoğan, vakfın sadece denizcilik alanında değil, sanayi ve demiryolu sertifikasyonu gibi farklı sektörlerde de etkisini artırdığını belirtti.

Konuşmasına, tüm delegeleri, konukları ve basın mensuplarını selamlayarak

başlayan Erdoğan, yönetim kurulu adına katılımcılara teşekkür etti. Göreve geldikleri 2023 Nisan ayından bu yana yoğun bir mesai harcadıklarını söyleyen Erdoğan, "İlk yılımızda daha çok tanışma, beklentileri anlama ve geçmiş dönem eleştirilerini değerlendirme süreci yaşadık. Ancak ikinci yılımızda sinerji yaratarak önemli adımlar attık" dedi.

Türk Loydu'nun 2017 yılında İktisadi İşletme statüsünde bir anonim şirkete dönüştürüldüğünü hatırlatan Erdoğan, bu yapının daha da geliştirilmesi adına senet değişikliği ve sözleşme revizyonları üzerinde yoğun şekilde çalıştıklarını ifade etti.

Bu sürecin 2024 yılı itibarıyla tamamlanmasını hedeflediklerini vurguladı. Türk Loydu'nun IACS (Uluslararası Klaslama Kuruluşları Birliği) üyeliğine kabulüyle birlikte büyük bir atılım gerçekleştirdiğini belirten Erdoğan, "Son beş yılda, IACS üyesi olan klas kuruluşlarından yaklaşık 70 gemi Türk Loydu'na geçti. Bu, sayı, ciro ve tonaj açısından büyük bir kazanımdır" diye konuştu.

Vakıf faaliyetlerinin yalnızca teknik alanlarla sınırlı olmadığını, eğitime verilen desteğin de büyük önem taşıdığını belirten Erdoğan, geçmişte yalnızca birkaç üniversiteyle sınırlı olan burs sisteminin artık tüm Türkiye'yi kapsayacak şekilde otomasyona taşındığını ve 2025 yılında en etkin dönemine ulaşacağını söyledi. Son olarak Türk Loydu'nun denizcilik dışında da büyüme hedefleri olduğunu belirten Erdoğan, "Demiryolları alanında ciddi çalışmalar yürütüyoruz. Umuyoruz ki 2025 yılında Türkiye'nin demiryolu sertifikasyonunda da tek yetkili kurum Türk Loydu olacaktır" ifadelerini kullandı.



Türk Loydu'nun 70. Genel Kurulu'na katılan Türkiye Sigorta Birliği Yönetim Kurulu Başkanı Uğur Gülen, Türk Loydu'nun ülkemiz için taşıdığı stratejik öneme dikkat çekerek, sigorta sektörüyle kurulabilecek güçlü iş birliklerine işaret etti. Genel Kurul'da yaptığı konuşmaya Türk Loydu'na nazik davetleri için teşekkür ederek başlayan Gülen, "Türk Loydu Genel Kurulu'nun Türkiye Cumhuriyeti'ne hayırlı olmasını, başarılar getirmesini temenni ediyorum" ifadelerini kullandı. Türk Sigorta Birliği'nin, Türk Loydu'nun önemli kurucularından biri olduğunu hatırlatan Gülen, geçmişteki ilginin yetersiz kalmış olabileceğini kabul ederek, bundan sonraki dönemde daha aktif ve ısrarcı olacaklarını belirtti.

Türk Loydu'nun genel kurul toplantısında konuşan Gemi Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Başkanı Bülent Hüseyinoğlu, Türk Loydu'nun IACS üyeliğiyle birlikte uluslararası alanda çok daha güçlü bir konuma geldiğini belirterek, bundan sonra atılacak adımların sürdürülebilir büyümeyi desteklemesi gerektiğini vurguladı. Hüseyinoğlu, Sigorta Birliği'nin genel kurulda başkanlar seviyesinde temsil edilmesinden duydukları memnuniyeti dile getirerek, "Türk Loydu'nun marka değerinin



artması için tüm kurumlar olarak elimizden gelenin fazlasını yapacağız. Çünkü Türk Loydu, ülkemizin değeridir, markasıdır. Var olanla yetinmeyeceğiz,” dedi.

TAMER KIRAN: “SEKTÖRÜN BÜYÜMESİ İÇİN BİRLİK ŞART”

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, Türk Loydu Vakfı’nın genel kurulunda yaptığı konuşmada, vakfın artık iç çekişmelerle değil, uluslararası başarılarıyla gündeme gelmesi gerektiğini vurguladı. Kiran, Türk Loydu’nun bilgi ve itibar üreten bir kurum olduğunu belirterek, “Bu kurum buğday satmıyor; bilgi ve itibar satıyor. Dolayısıyla tek gündemimiz, bu kurumu nasıl daha ileriye taşıyacağımız olmalı” dedi.

Tamer Kiran, Türk Loydu’nun prestijli klas kuruluşları arasında yer alması gerektiğini belirterek, “Dünyadaki klas kuruluşlarının büyük çoğunluğu birleşerek dev yapılar oluşturdu. Bizim de bu yapılar arasında yerimizi almamız, pastadan daha büyük pay alabilmemiz gerekiyor,” ifadelerini kullandı. Konuşmasında denizcilik sektörünün ülke ekonomisindeki payına da değinen Kiran, resmi verilere göre denizciliğin GSYH içerisindeki payının %2 ila %2,5 civarında olduğunu belirterek, “Bu oranı artırmak için kavga ederek değil, güç birliği yaparak hareket etmeliyiz. Daha büyük işler başarmak istiyorsak, bu sektörün tüm paydaşları bir araya gelmeli” dedi.

Türk Loydu’nun 1962 yılında kurulduğuna dikkat çeken Kiran, o dönemde kurucular arasında sanayicilerin ve sigortacıların da bulunduğunu hatırlatarak, “Bu kurum kimsenin değil, hepimizin ortak değeridir. Kurucularını saygıyla anıyoruz ama artık bu yapıyı geleceğe nasıl taşıyacağımızı konuşmalıyız” ifadelerini kullandı. Son yıllarda Türk Loydu genel kurullarının çeşitli krizlerle gündeme geldiğini belirten Tamer Kiran, “2018’den bu yana neredeyse her genel kurulda bir problem yaşandı. Umarım bugün bu süreci geride bırakırız ve artık sadece gelişim konuşuruz” dedi.

Son olarak senet çalışmaları için vakıf yönetim kuruluna teşekkür eden Kiran, “Önümüzdeki yıllarda bu salona daha güler yüzle, daha umutla gelmeyi diliyorum” diyerek konuşmasını tamamladı. Ardından genel kurul basına kapalı bir şekilde devam etti.

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

2000 YILLIK PATARA DENİZ FENERİ YENİDEN AYAĞA KALDIRILDI

Antalya'nın Kaş ilçesinde 1481 yılındaki Rodos depreminde yıkılan 26 metre uzunluğundaki 2 bin yıllık Patara Deniz Feneri yeniden ayağa kaldırıldı.



Patara Deniz Feneri

Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın 2020'yi Patara Yılı ilan etmesinin ardından Patara Antik Kenti'ndeki deniz fenerinin ışığının yüzyıllar sonra yeniden yanması için başlatılan çalışmalar sonlandı. Piri Reis Üniversitesi Denizcilik Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Müdürü Prof. Dr. Havva Işkan sosyal medya hesabından yaptığı açıklamada, Roma İmparatoru Claudius tarafından MS. 43 yılında oluşturulan Provincia Lycia, yani Lykia Eyaleti'nin başkenti Patara'da kendisinden sonra gelen İmparator Nero tarafından yaptırılan deniz fenerinde kule restorasyonunun tamamlandığını, son kontrollerden sonra iskelenin sökülerek, kule vinçin kaldırılacağını açıkladı. Roma'nın ünlü imparatoru Neron tarafından 64 yılında inşa ettirilen Patara Deniz Feneri'nin 1481 yılında Rodos depreminde sarsıntının etkisi ve oluşan tsunamiyle yıkıldığı tahmin ediliyor.

İskelesi de Prof. Dr. Havva Işkan'ın açıklamasından sonra kaldırılan Patara



Patara Deniz Feneri Kazı Başlangıcı

Deniz Feneri'nin yeniden ayağa kalkma hikayesini Piri Reis Üniversitesi Denizcilik Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Müdürü Prof. Dr. Havva Işkan Deniz Ticareti Dergisi'ne anlattı.

Patara Feneri'nin kazı çalışmalarının, Kültür ve Turizm Bakanlığı ile Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü'nün izinleriyle 2004-2005 yıllarında yürütüldüğünü söyleyen Havva Işkan, kazı esnasında ve sonrasında hem göçük katmanlarının hem de blokların kaldırılmasından sonraki durumunun, mimarlık ekipleriyle birlikte belgelenmelerinin de tamamlandığını vurguladı. Havva Işkan; "Takip eden süreçte kulenin restitüsyonuna yönelik ilk öneriler, yine mimarlarımızla birlikte şekillenmeye başladı. Ancak kuleye yönelik çalışmalar, daha sonra sürdürülemedi. Fakat uğradığı şiddetli deprem tahribatı nedeniyle fenerin podyumu kapsamlı bir güçlendirme projesi ile ele alındı. Bu aşamada podyum içindeki doğal kayalarda sağlamlaştırma yapıldı ve yerinden oynamış podyum blokları orijinal yataklarına yerleştirildi" dedi. 2017 yılında Antalya Valiliği tarafından çıkılan ihalede



Patara Deniz Feneri, kazıdan sonra

elde edilen restorasyon projesinin, 2019'da Antalya Koruma Kurulu tarafından onaylandığını ifade eden Işkan Işık, Cumhurbaşkanlığı'nın 2020'yi "Patara Yılı" ilan etmesiyle birlikte, Antalya Valiliği tarafından çıkılan ihale ile fenerin restorasyon çalışmalarının da başladığına dikkat çekti ve "Bu süreçte hem beş yıl süren bu çalışmada hem de önceki aşamalarda farklı disiplinlerden bilim insanları ile birlikte çalışıldı" dedi.

"Bütün çalışmalar sırasında sizi en çok zorlayan faktörler hangileriydi ve nasıl bir ekiple çalıştınız?" sorumuza ise Prof. Dr. Havva Işkan şöyle cevap verdi: "Sanırım zorlayıcı faktörlerin en başına, fenerin bulunduğu kumul coğrafyasının uzun yaz aylarındaki inanılmaz sıcaklığını koyacağım. Yakıcı güneşin altında, gölgesi bile olmayan koşullarda ağır bir işte çalışmanın ne demek olduğunu, sözcükler bile anlatmaya yetmiyor aslında. Tek bir taşın bile doğru yerini bulması için saatler değil, günlerce süren fikrî irdelemeler, arkasından gelen provalar, taşların tek tek yeniden sağlıklanmasındaki aşamalar da genel bir bakış açısı sunabilir bu bağlamda. Sorunuzun ikinci



*Tuzla Antik Limanı Mendereği
Prof. Havva İşkan*

bölümündeki 'ekip' kavramı ise, bu başarının anahtarıdır özde. Kazısında, podyum güçlendirmesinde ve kule restorasyonunda büyük ekiplerle çalışıldı hep. Ve her ekibin bir ruhu vardır bildiğiniz gibi; bizleri de bir arada tutan, fiziki ve düşünsel her zorluğu aşmamızı sağlayan bu 'ekip ruhu' oldu işte. Patara Deniz Feneri'nde ortaya konan başarı; onu bu güne getiren üç çalışma



*Patara Deniz Feneri Bloklar Kaldırıldıktan
Sonra*

aşamasındaki tüm bilim insanları, arkeologlar, mimarlar, restoratörler, teknik elemanlar, öğrenciler ve işçilerimizin ortak eseridir". "Deniz feneri özelinde; buradan elde ettiğimiz bilgi ve bulgularla, antik dönemlerin hakkında en az veri bulunan çok prestijli bir yapı tipi hakkında, bilimde yeni bir sayfa açıyoruz.



Patara Deniz Feneri Podyum Onarımı

Bir Türk bilim insanı olarak, diğer bilim dallarından akademisyenlerle birlikte hazırladığımız yayın tamamlandığında, dünyanın bir antik deniz fenerini her yönüyle bizden öğrenecek olmasının gururunu yaşıyorum. Yine, restorasyonda izlediğimiz yol ve yöntemler de, inanıyorum ki bir model niteliği ile kalıcı olacak" diyen Prof. İşkan şunları söyledi: "Patara özelinde ise, kazımızın hem bulguları ile hem de bünyesinde yetiştirdiği çok sayıdaki bilim insanının başka kazı alanlarındaki deneyimlerini çok doğru bir biçimde yorumlamaları



Patara Deniz Feneri İmparator Nero Yazıtı

sayesinde Lykia Bölgesi'nin tarihini yeniden yazdığını gönül rahatlığıyla söyleyebilirim. Lykia, artık tarihi MÖ 8. YÜZYILDA Helenlerce başlatılan bir coğrafya olmaktan çıkmış ve bugün itibarıyla MÖ 12. BİNYILDA var olan Anadolu kültürleri ile iç içe bir kültürel merkez haline gelmiştir. 1988'de başlayan Patara kazılarında ele geçen çok sayıda ünik eser ki, başat örneği 'yüzyılın epigrafi anıtı' olarak değerlendirilen Monumentum Patarense adıyla tanınmış Patara Yol Anıtı olmak



*Patara Deniz Feneri Restorasyon
aşaması*

üzere, arkeoloji biliminde saygın yerini bulmuştur".

Prof. Dr. Havva İşkan'a bu uzun süreçteki önemli anılarını da sorduk, işte yanıtı: "Örneğin fener kazısında üstünde İmparator Nero'nun adı yazan bloğun ya da yunus kabartmasının ilk görüldüğü anlar gibi... Bir de yine kazı aşamasında, deprem anında kaçmaya çalışırken, kapıya tek bir adım kala üstten düşen blokların altında can veren biri çocuk üç insanın iskeletlerini gördüğümdeki duygularımı unutamıyorum hiç.

Aslında arkeolojik kazı, bize her an bir yeniliği, bir ilki, bir 'yok artık' duygusunu yaşatan bir meslektir. Bir arkeolog olarak ben, bu bağlamda topraktan çıkan her eserde aynı heyecanı mesleğe daha dün başlamış gibi yaşıyorum".

"Fenere kazmayı vurduğum ilk andan bu yana her gün ve her gün, " bizi bu yolda mahcup etme Allah'ım" diye dua edendim ben; çok şükür diyenim şimdi de" diyen Prof. Dr. Havva İşkan sözlerini şöyle noktaladı: "Yirmi yıllık bir çabanın ve mücadelenin sonucunda şahsımın ve birlikte çalıştığım herkesin ilk hissettiği, ülkemize böyle bir anıt mimariyi ve böyle bir restorasyonu kazandırmış olmanın mutluluğudur. Bu çalışmayı mümkün kılan Cumhurbaşkanlığımıza, Kültür ve Turizm Bakanlığımıza, Antalya Valiliği ve yüklenici firmaya teşekkürüm büyüktür. Umarım bu fener kendi aslı görevine döndürülerek çakar ve 'Türkiye'min Feneri' olur."

ABD'nin Çin menşeli gemilere vergi planının deniz ticaretine etkileri



* BİLGEHAN ENGİN

ABD Başkanı Donald Trump'ın ikinci başkanlık dönemindeki tasarladığı ve hayata geçirdiği ekonomik hamleler dünya ticaretini derinden etkiliyor. "Trade wars" olarak ifade edilen ticaret savaşlarında yeni bir döneme tanıklık ediyoruz. Başkan Trump, ilk önce yayımladığı kararname ile tüm ülkeleri kapsayacak şekilde yeni gümrük tarifelerini yürürlüğe koydu ardından da Çin'de inşa edilen ya da Çin'le organik bağını sürdüren tüm ticaret gemilerine, ABD limanlarına her uğrakta 1 ila 3,5 milyon dolar arasında değişen sabit bir "liman harcı" getirme hazırlığına girişti.

ÇİN'İN GEMİ İNŞA PAZARINDAKİ PAYI YÜZDE 50'NİN ÜZERİNDE

Lojistiğin en büyük bileşenlerinden denizyolu konteyner taşımacılığında, 2024 yılının küresel konteyner taşımacılık tarihinde en karlı 3'üncü yıl olması dikkat çekici bir veri olarak kaydedildi. Hem de bunca yüksek maliyete, riske ve belirsiz jeopolitiğe

rağmen... Süveyş Kanalı krizi ve bu krizin sonucunda devam eden uzun sefer maliyetleri, artan sigorta primleri ve personel maliyetleri navlunları yükseltirken, bu maliyet farkları küresel iş dünyasına dağılmış durumda. Konteyner hatları rekor karlar açıklarken, lojistik maliyetlerin yüksek seyretmesi küresel enflasyonun temel nedenlerinden birisi olmaya da devam ediyor.

Trump'ın kararın ardındaki nedenleri ve sonuçlarını kısaca özetlemek gerekirse denizyolu taşımacılığında Çin yapımı gemiler önemli bir pazar payına sahip. Çin'in gemi inşa pazarındaki payı 1999'da %5'in altında iken, 2023'te bu rakamın %50'sinin üzerine çıktığı kaydediliyor. Küresel üretimin en büyük ve tartışmasız lideri Çin, 2024'te taşımacılığı doğrudan ilgilendiren bir alanda daha liderliği ele geçirdi.

Artık konteyner gemisi üretiminde en büyük üretim kapasitesi, geleneksel lider Güney Kore'nin tahtına kurulan ve bundan sonra da bu tahtı terk etmesi beklenmeyen Çin'in eline geçti. Alphaliner verilerine göre, dünya "boxship" siparişlerinin %68.5'i Çin tersanelerinin üretiminde inanılmaz bir pazar payı demek. Bölgemizde Doğu Akdeniz kıyılarında yer alan limanlar incelendiğinde ise 2023 yılında 7.8MTeu yük elleçleyen Mısır limanları dikkat çekiyor.

Devam eden yatırım faaliyetlerine eğildiğimizde, Trans Mısır Terminal (TMT) projesinin bitişinden bile önce Mısır, yeni projeler ve devam eden genişleme inşaatlarıyla bu kapasitenin üzerine birkaç yıl sonra 10MTeu daha ekleyecek. Bölgemiz için dikkat çekici bir gelişme olması nedeniyle Türkiye olarak yakından takip etmemiz gerekiyor. Türkiye'nin dünya transit ticaretinden

daha çok pay alabileceğini ve alması gerektiğini savunurken, rakiplerimizin de durumlarını gözlemlememiz elzem.

Bu önemli veriler ışığında, ABD'nin üretimi ülkesine çekmesini hedefleyen vergi adımı değerlendirildiğinde ticaret yollarının ve deniz trafiğinin yeniden yapılandırılmasına neden olması bekleniyor.

İTHALATÇI, NİHAİ TÜKETİCİ ETKİLENECEK VE SATIN ALMA GÜCÜ AZALACAK

Trump yönetimi düzenleme ile ABD'nin gemi inşa ve denizcilik sektörünü yeniden canlandırmayı hedefliyor. Çin'e karşı atılan bu sert hamleler deniz ticaretinin rotasını değiştirecek. Bu durum deniz ticaretinde maliyetleri artırma riskini de içinde taşıyor. Nakliyeciler, ithalatçılar ve ihracatçılar için daha yüksek maliyetlere yol açabilecek.

Diğer yandan firmalar yüksek ücretlerden kaçınmak için daha az limana uğrama gibi önlemler alabilir. Bu durumda ticarete tıkanıklıklara ve gecikmelere neden olabilir. Aynı zamanda nakliye ücretlerinin deniz navlununun kısa vadede artmasını sağlayabilir.

Ek vergi kararı deniz ticaretinin rotasını da değiştirebilir yeni yollar ve alternatif güzergâhlar belirlenebilir. Türkiye özellikle Avrupa'nın yeni rota arayışında öne çıkabilir. Bu durum Türkiye'ye önemli avantajlar sağlayabilir. İlk aşamada Avrupa Birliği ile ticari ilişkilerimizin yükselmesine ve Türkiye'nin daha büyük bir partner olmasına olanak sunabilir. Bu belirsizlik sürecinin bir an önce nihayete erdirilmesi önemli zira iş dünyasında bu durum ciddi endişelere neden oluyor.

* UTİKAD YÖNETİM KURULU BAŞKANI



MCE KARGO

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

www.MCEKARGO.com

DTO'DA IBIA ALTERNATİF YAKITLAR EĞİTİM SEMİNERİ



Uluslararası Bunker Endüstrisi Birliği (International Bunker Industry Association - IBIA), 28 Mayıs 2025 Çarşamba günü İMEAK Deniz Ticaret Odası ev sahipliğinde IBIA Alternatif Yakıtlar Eğitim Semineri düzenleyecek.

Türkiye'den Ufuk Erinç ve Mustafa Aslan'ın da yönetiminde yer aldığı Uluslararası Bunker Endüstrisi Birliği'nin (International Bunker Industry Association-IBIA) 28 Mayıs 2025 Çarşamba günü düzenleyeceği IBIA Alternatif Yakıtlar Eğitim Semineri'ne İMEAK Deniz Ticaret Odası ev sahipliği yapıyor.

İstanbul'da DTO Genel Merkezi'nde yapılacak ve alternatif yakıtlara yeni başlayanlar ile hızla gelişen bu alanda bilgilerini derinleştirmek isteyenlere katkı sağlayacak eğitim semineri sabah 9'da başlayacak ve gün boyu devam edecek.

IBIA Alternatif Yakıtlar Eğitim Semineri biyoyakıtlar, LNG ve metanole odaklanarak alternatif yakıtların kullanımı ve operasyonel gereklilikleri hakkında kapsamlı bir genel bakış sağlamak

üzere tasarlandı. Eğitimde, Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization - IMO) ve Avrupa Birliği (AB) düzenlemeleri de dahil olmak üzere teknik detaylar ve düzenleyici yönler ayrıntılı biçimde aktarılacak.

Bunker Endüstrisi Danışmanı ve IBIA Yönetim Kurulu Üyesi Nigel Draffin tarafından yönetilecek olan eğitim semineri, denizcilik sektöründeki düzenleyici, operasyonel ve teknik paydaşlar açısından son derece faydalı, pratik bilgiler sunacak.

Seminerde biyoyakıtların özellikleri, metanol ve LNG prosedürleri, IMO ve AB'nin getirdiği yeni düzenlemelerin kapsamı, LCA (well to wake) uygulamaları, MEPC 83 kararları gibi birçok başlık irdelenecek.

Eğitim seminerine IBIA Üyesi olanlar 250 Euro, üye olmayanlar ise 350 Euro ödeyerek katılabilecekler. 28 Mayıs 2025 Çarşamba günü İMEAK DTO ev sahipliğinde DTO'nun genel merkezi olan Fındıklı'daki binasında gerçekleştirilecek etkinlik programı yanda yer almaktadır:

09.00	5	Introduction
09.05	20	Why alternative fuels
09.25	20	Reality
09.45	35	The Fuels
10.20	15	Uptake
10.35	15	Coffee
10.50	40	Production/distribution/delivery bio
11.30	25	A closer look at Biofuels
12.10	15	Regulation overview
12.30	60	Lunch
13.30	25	IMO regulations
13.55	15	EU regulations
14.10	20	Understanding LCA(Well to Wake)
14.30	45	Methanol in detail
15.15	15	Coffee
15.30	35	LNG/ bio LNG Procedures
16.05	20	LNG Quantity and quality
16.25	35	Economics
17.00	25	MEPC 83 Summary
17.25		End of course



IBIA
INTERNATIONAL BUNKER INDUSTRY ASSOCIATION

ALTERNATIVE FUELS TRAINING



Wednesday, 28 May 2025
Istanbul, Turkey

IMO'NUN NET SIFIR EMİSYON HEDEFLERİ MEPC 83'TE ONAYLANDI

7-11 Nisan'da yapılan IMO Deniz Çevresini Koruma Komitesi 83'üncü Dönem Toplantısı'nda (MEPC 83) önemli kararlar alındı.



Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization-IMO), 7-11 Nisan 2025 tarihleri arasında gerçekleştirilen Deniz Çevresini Koruma Komitesi 83'üncü Dönem Toplantısı'nda (Marine Environment

Protection Committee- MEPC 83), 2050 yılına kadar net sıfır emisyon hedefi doğrultusunda hazırlanan, denizyolu taşımacılığı kaynaklı sera gazı emisyonlarını azaltmaya yönelik taslak değişiklikleri onayladı.

Sera gazı fiyatlandırma mekanizması ve küresel yakıt standardına yönelik bu değişikliklerin, Ekim 2025 ayında düzenlenecek olağanüstü oturumda resmen kabul edilerek 2027 yılı itibarıyla yürürlüğe girmesi bekleniyor.

Uygulama, 5.000 GT üzerindeki gemiler için zorunlu olacak. Bu gemiler,

uluslararası deniz taşımacılığından kaynaklanan toplam karbondioksit emisyonlarının yaklaşık yüzde seksen beşini oluşturuyor.

IMO Genel Sekreteri Arsenio Dominguez konuya ilişkin yaptığı açıklamasında, IMO net sıfır çerçevesini içeren revize MARPOL Ek VI'daki taslak değişikliklerin onaylanmasının iklim değişikliğiyle mücadelede önemli bir adım olduğunu ve örgütün bu süreçteki taahhütlerinin yerine getirilmesindeki kolektif çabaları yansıttığını ifade etti.

(Kaynak: IMO Web Sitesi)

BİRLEŞMİŞ MİLLETLER KURULUŞLARI UYDU NAVİGASYON SİSTEMLERİNİN KORUNMASINA YÖNELİK ÇAĞRIDA BULUNDU

Uluslararası Telekomünikasyon Birliği, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü ve IMO ortak bir açıklama yaparak devletlerin frekans bandı koruma önlemlerini geliştirmelerini talep etti.

Uluslararası Telekomünikasyon Birliği (International Telecommunication Union-ITU), Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (International Civil Aviation Organization-ICAO) ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization-IMO) tarafından gerçekleştirilen ortak bir açıklamada; hava, deniz ve diğer uydu telekomünikasyon hizmetlerinin işleyişine yönelik artan müdahale girişimleri nedeniyle, devletlerin acilen radyo frekans bandı koruma önlemlerini geliştirmeleri gerektiği bildirildi.

Bu zararlı girişimler, Radyo Navigasyon Uydu Servisi (Radio Navigation Satellite Service- RNSS) için konumlandırılan frekans bantlarında çalışan Küresel

Navigasyon Uydu Sistemlerini (Global Navigation Satellite Systems- GNSS) bozan parazit saldırıları veya kimlik avı şeklinde gerçekleştiriliyor.

Üç BM uzmanlık kuruluşunun Genel Sekreterleri tarafından imzalanan ortak bildiri, üye devletlerden istenen beş temel eylemi içeriyor:

- RNSS'nin sivil ve insani yardım operasyonlarını etkileyen zararlı müdahalelerden korunması.
- RNSS'ye bağlı navigasyon, konumlandırma ve zamanlama sistemlerinin esnekliğinin güçlendirilmesi.
- Acil durum desteği için geleneksel navigasyon altyapısının bakımı.
- Düzenleyici makamlar, havacılık,

denizcilik ve savunma makamları ile icra makamları arasındaki iş birliğini geliştirmek.

-Kapsamlı müdahale raporlama mekanizmalarının uygulanması. IMO Genel Sekreteri Arsenio Dominguez konuya ilişkin açıklamasında "Denizcilerin ve deniz taşımacılığının güvenliği, güvenli navigasyon ve iletişimi destekleyen sistemlerin esnekliğine dayanır. Küresel Navigasyon Uydu Sistemlerine müdahale, deniz taşımacılığı faaliyetleri için ciddi bir risk oluşturur ve bu da çarpışmalara ve karaya oturmaya neden olabilir. Tüm Üye Devletleri bu kritik sistemleri korumak için harekete geçmeye çağırıyorum" ifadelerini kaydetti.

(Kaynak: IMO Web Sitesi)

IMO NET SIFIR ÇERÇEVESİNİ DESTEKLEME ÇAĞRISI

MEPC 83'te oylama yoluyla kabul edilen Sera Gazı Yakıt Yoğunluğu (Greenhouse Gas Fuel Intensity- GFI) düzenlemeleri, küresel ve bölgesel düzenlemeler bakımından önemli bir adım.



Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization- IMO) Üye Devletleri, Deniz Çevresini Koruma Komitesi 83'üncü Dönem Toplantısında (Marine Environment Protection Committee- MEPC 83) denizyolu taşımacılığı kaynaklı sera gazı emisyonlarına ilişkin çerçeve anlaşmayı

kabul etmiş olsa da konuya ilişkin tartışmalar hala devam ediyor.

Küresel yakıt standardı ve yakıtın tüm yaşam döngüsünü kapsayan “kaynaktan bacaya” (well-to-wake) ölçüm yöntemleri gibi birçok önemli detay hala netlik kazanmış durumda değil. Ayrıca kabul

edilen çerçeve düzenlemenin resmen yürürlüğe girmesi için MEPC 84'te imzalanması gerekiyor.

Yeşil yakıtları desteklemesiyle tanınan Avusturalya merkezli bir madencilik şirketi yetkilisi Dr. Andrew Forrest, yeşil dönüşüme daha çok sayıda ülkenin destek vermesi için çağrıda bulundu. Forrest, özellikle Suudi Arabistan'ı işaret ederek ülkenin petrol gelirlerine dayalı ekonomisiyle bu dönüşüm sürecinden kayıptan ziyade kazançlı çıkabileceğini ifade etti.

MEPC 83'te Suudi Arabistan ve bazı büyük petrol ihracatçısı ülkelerin karbon emisyonu salımını sınırlamaya yönelik planlanan hedeflere karşı çıkması dikkat çekmişti. Ancak Forrest bunun aksine, Suudi Arabistan'ın süreci yavaşlatmak yerine karbon nötr hedefine liderlik edebilecek güçte bir potansiyele sahip olduğunu savundu.

Forrest açıklamalarında “Bu, cesurca liderlik edilmesini gerektiren bir süreç. Suudi Arabistan'ı, nüfuzunu, anlaşmayı engellemek yerine uzlaşa sağlamak için kullanmaya ve halkının refahını garanti altına alacak bir yol izlemeye davet ediyoruz” ifadelerine yer verirken MEPC 83 Toplantısında alınan kararları ise büyük bir zafer olarak değerlendirdi. Anlaşmanın ağır sanayi sektörlerinin bugüne kadar iklim krizi konusunda attığı en önemli adımlardan biri olduğunu sözlerine ekleyen Forrest, eğer Suudi Arabistan gibi petrol ihracatçısı devletler bu çok taraflı iklim çözümlerini baltalamaya çalışırsa, bunun sorumluluğunu kabul etmeleri gerektiğini ifade etti.

(Kaynak: Industrial Marine Power Web Sitesi)



Birlikte *göt alalım...*

- ✓ **Organizasyon,**
 - ✓ **Sosyal Medya Yönetimi,**
 - ✓ **Tasarım ve baskı**
- bizim işimiz*



Teknolojik Çözümlerle

Gemileriniz için
Yeni Nesil Dönüşümler Sağlıyoruz.

Güvenlik ve Verimlilik için
Teknolojik Çözümler Sunuyoruz.

Denizlerde Güçlenin!

sales@naveetechnology.com
www.naveetechnology.com

KONTRATLI IT ÇÖZÜMLERİ



UYDU HABERLEŞME SİSTEMLERİ



DENİZCİLİK YAZILIMLARI



IMO'NUN NET SIFIR ÇERÇEVESİ ŞEKİLLENİYOR

Antalya'nın Kaş ilçesinde 1481 yılındaki Rodos depreminde yıkılan 26 metre uzunluğundaki 2 bin yıllık Patara Deniz Feneri yeniden ayağa kaldırıldı.



Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (International Maritime Organization-IMO) 07-11 Nisan 2025 tarihleri arasında gerçekleştirilen Deniz Çevresini Koruma Komitesi 83'üncü Dönem Toplantısında (Marine Environment Protection Committee- MEPC 83) küresel net sıfır emisyon çerçevesinin geliştirilmesinde bir adım ileri atıldı, ancak görüşmelerde; IMO'nun fikir birliğiyle ilerleme yaklaşımından uzaklaşılarak, ilk kez üye devletler arasında yapılan oylamayla karar alındı. Diğer taraftan, bölgesel engeller ve ABD'nin yokluğu da müzakereleri etkiledi.

MEPC 83'teki önemli gelişmelerden biri Sera Gazı Yakıt Yoğunluğu (Greenhouse Gas Fuel Intensity- GFI) düzenlemeleri hakkındaki oylamaydı. Oylama yoluyla

kabul edilen bu değişiklik, küresel ve bölgesel düzenlemeler arasında uyum sağlamak için somut bir adım niteliği taşıyor.

INTERTANKO, MEPC 83 Komitesine, tankercilik sektörünün IMO'nun net sıfır taslak çerçevesinin şekillenmesi öncesinde karbon azaltım hazırlıklarına başladığını ve üyelerinin, FuelEU Maritime Yönetmeliği'ndeki yakıt ve emisyon gerekliliklerine uyum sağlamak için; yatırım kararları, ticari anlaşmalar ve planlama faaliyetleri dahil olmak üzere önemli hazırlıklar yürütmekte olduklarını ifade etti. Ancak gerçeklikten uzak hedeflerin getirilmesi durumunda, tüm bu çabaların sektöre uğrayacağı uyarısında bulundu. Müzakerelerde uzlaşma sağlayabilmek için izlenen süreç hakkında yorum yapan INTERTANKO

Genel Müdürü Tim Wilkins, net sıfır emisyon için küresel çerçeve belirlemeye yönelik yürütülen görüşmelerin çoğunun kapalı kapılar ardında yapılmasını eleştirerek, sivil toplum örgütlerinin sürecin dışında bırakılmasıyla sektörün bilgi ve deneyimleriyle sunulacak hayati katkılarının göz ardı edildiğini ifade etti.

IMO Net Sıfır Çerçevesini içeren revize edilmiş MARPOL Ek-VI' daki taslak değişikliklerin Ekim 2025'te yapılacak MEPC Olağanüstü Oturumunda (MEPC/ES.2) resmen kabul edilmesi bekleniyor.

Değişikliklerin kabul edilmesinden 16 ay sonra MARPOL maddelerine göre yürürlüğe girmesi öngörülüyor.

(Kaynak: INTERTANKO)

MIT DENİZCİLİK KONSORSİYUMU'NDAN TEKNOLOJİK DESTEK

MIT (Massachusetts Teknoloji Enstitüsü) liderliğinde oluşturulan MIT Denizcilik Konsorsiyumu, karbon azaltım sürecini hızlandırmak için “jet yakıtı” görevi görecek.



Denizcilik endüstrisinin önde gelen kuruluşları, verimliliği artırırken karbon emisyonlarını azaltacak teknolojiler geliştirmek ve sektörün karbon azaltım hedeflerine ulaşmasına yardımcı olmak için MIT Denizcilik Konsorsiyumu (MIT Maritime Consortium) çatısı altında toplandı.

Konsorsiyumun kurucu üyeleri arasında Amerikan Denizcilik Bürosu (American Bureau of Shipping- ABS), Yunanistan merkezli bir armatörlük şirketi, Güney Kore merkezli bir gemi inşa ve açık deniz operasyonları şirketi yer alırken, “inovasyon” üyeleri arasında tanker, konteyner ve kuru yük gemi işletmeciliği yapan firmalar ile Singapur Denizcilik Enstitüsü bulunuyor.

Akademik tarafta ise, MIT’in Okyanus Mühendisliği Merkezi, Veri, Sistem ve Toplum Enstitüsü (Institute for Data, Systems and Society- IDSS), Nükleer Bilim ve Mühendislik, İnşaat Mühendisliği ve Çevre Mühendisliği Bölümleri de dahil olmak üzere çok sayıda birimini bir araya getiriyor.

ABS CEO’su Christopher Wiernicki, konsorsiyumun, uluslararası deniz taşımacılığına yön verme potansiyeline sahip, önemli şirketlerin yer aldığı güçlü bir ekipten oluşan bir girişim olduğunu ifade ederek üyelerinin deneyim ve bilgi birikiminden yararlanma yeteneği ve MIT’nin teknolojiye erişim imkanlarıyla çarpıcı bir ilerleme kaydedeceklerini dile getirdi.

Wiernicki, bu girişimleriyle, “emisyon probleminin önündeki kilit engelleri, darboğazları ve bilgi eksiklerini” ele almayı amaçladıklarını, diğer taraftan “yeni teknoloji ve politika inovasyonu”nun geliştirilmesine de yardımcı olmayı hedeflediklerini sözlerine ekledi.

Konsorsiyuma IDSS Direktörü Fotini Christia ile birlikte liderlik edecek olan MIT Okyanus Mühendisliği Merkezi Direktörü Themis Sapsis, denizcilik endüstrisinin kilit paydaşlarıyla yeni teknolojiler ve standartlar oluşturacak cesur ve disiplinler arası bir işbirliği olarak tanımladığı ortaklıkla; MIT’nin, ticari deniz taşımacılığı için nükleer teknoloji, otonom sistemler, yapay zeka yöntemleri, geliştirilmiş hidrodinamik ve gemi tasarımı gibi kilit alanlardaki en önemli deneyimlerini bir araya getirmeyi amaçladıklarını ifade etti.

Konsorsiyum, ticari taşımacılık için nükleer enerji üzerine çalışan araştırmacıların, hem gemi geri dönüşümü hem de yeni gemi inşası için reaktör teknolojilerini, deniz tahrik reaktörleri için radyasyon korumasını, güvenlik analizlerini, düzenlemeleri ve iş modellerini içeren projelerini değerlendireceklerini belirtiyor.

Diğer önemli alanlar arasında alternatif yakıtların ekonomik ve çevresel etkiler bakımından uygulanabilirliği, yeni veri odaklı algoritmalar ve otonom platformlar için değerlendirme kriterleri ile gemilerde yedek parça üretimi için 3D baskı teknolojileri yer alıyor.

(Kaynak: Lloyd’s List)

ALMANYA'DA ATIK SUDAN YEŞİL GEMİ YAKITI ÜRETEN TESİS HİZMETE GİRDİ

Almanya'nın Mannheim şehrinde atık sudan çevreci gemi yakıtı üreten bir tesis faaliyete geçirildi.



Karlsruhe Teknoloji Enstitüsü (Karlsruhe Institute of Technology- KIT) tarafından kurulan bir iklim teknolojileri start-up'ı ve Mannheim Belediyesi'nin Atık Su Departmanı ortaklığında kurulan bu tesiste, dünya genelinde ilk kez atık su ve elektrikten sürdürülebilir gemi yakıtı üretiliyor.

Almanya Federal Dijitalleşme ve Ulaştırma Bakanı Dr. Volker Wissing, tesis açılışı sırasında gerçekleştirdiği konuşmasında, iklim hedeflerine ulaşmak için tüm teknolojik girişimlerin değerlendirilmesi gerektiğini, deniz yolu taşımacılığında elektrifikasyon ve hidrojen bazlı tahrik sistemlerinin yanı sıra çevre dostu yeşil yakıtlara da ihtiyaç bulunduğunu dile getirdi. Wissing, Almanya'nın bu alanda lider bir rol üstlenmesi gerektiğini belirterek, projenin Almanya ve Avrupa'daki pek çok tesis için örnek teşkil edebileceğini ifade etti. Proje kapsamında, atık su arıtma sırasında ortaya çıkan biyogaz kullanılarak, biyogazdan çözünen karbondioksit

hidrojenle reaksiyona sokularak karbon nötr metanol üretilmektedir. Karbondioksiti sistemden uzaklaştırmak ve böylelikle sera gazlarının azaltımına katkıda bulunmak için tasarlanan süreçle üretilen e-metanol, sürdürülebilir bir gemi yakıtı olarak kullanılabilir.

Bu şekilde tüm proses zincirinin atık suyundan çevre dostu bir enerji kaynağı eldesi ile mevcut kaynakların iklim dostu bir şekilde nasıl kullanılabileceğini gösteren yenilikçi bir yaklaşım olarak değerlendirilmektedir.

(Kaynak: ChemEurope Web Sitesi)

AVRUPALI ARMATÖRLERDEN MEPC 83 KARARLARINA DESTEK

ECSA, çok taraflı iş birliğinin net sıfır hedefine ulaşmak için somut adımlar atılmasında kritik önemde olduğunu vurguladı.



ECSA-Avrupalı Armatörler (ECSA European Shipowners), Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (International Maritime Organization- IMO) Deniz Çevresini Koruma Komitesi 83'üncü Dönem Toplantısında (Marine Environment Protection Committee-

MEPC 83) kabul edilen değişiklikleri memnuniyetle karşıladı.

ECSA, uluslararası düzeyde adil bir rekabet alanı sağlamak ve uluslararası deniz taşımacılığının yeşil enerji dönüşümü için küresel bir düzenleme şart olduğu görüşünden hareketle kritik öneme sahip sera gazı (GHG) azaltım tedbirleri paketinin -"IMO net-sıfır çerçevesi"- uluslararası deniz taşımacılığının net sıfır geçişini garanti altına almaya yardımcı olacağına inanıyor.

ECSA Genel Sekreteri Sotiris Raptis konuya ilişkin yaptığı açıklamada "Denizcilik sektörü, küresel olarak kabul

edilmiş bir karbon fiyatlandırmasına sahip olan ilk sektör olacak. Yaşanılan belirsizlik ortamında BM düzeyindeki bu çok taraflı iş birliğinin, 2050 net sıfır emisyon hedefine ulaşmak için somut eylemler sunması kilit önem taşımaktadır. Anlaşma şu aşamada kusursuz olmasa da önümüzdeki dönemde yürütülecek çalışmalar iyi bir başlangıç noktasıdır ve temiz yakıtların üretimine yönelik gerekli yatırımın sağlanması için bir temel niteliğindedir" ifadelerini kullandı.

Anlaşmanın 2025 Ekim ayında resmi olarak kabul edilmesi planlanıyor.

(Kaynak: ECSA)



Gözetim Hizmetleri



Lashing & Unlashing
Hizmetleri



Liman Hizmetleri



MEMORANDUMLAR KAPSAMINDA TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI İSTATİSTİKLERİ

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

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

YILLARA GÖRE TUTULMA TABLOSU (2017-24.03.2025)*

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025 (Ocak-Mart)
PARIS MOU	14	7	4	3	1	7	7	11	1 Tutulma (68 Denetleme)
TOKYO MOU	3	0	2	0	0	0	0	0	0 Tutulma (8 Denetleme)
BS MOU	11	2	0	1	0	2	1	1	0 Tutulma (25 Denetleme)
MED MOU	0	5	0	0	0	0	0	1	0 Tutulma (20 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 YAVUZYLMAZ (Deniz Ulaştırma Müdürü)**

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 / İSTANBUL

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



SAYGI



SAYGI

ABD-Çin arasındaki gerilim küresel ticaret ve deniz taşımacılığı üzerindeki etkilerini derinleştiriyor



* ULUÇ KEDME

Amerika Birleşik Devletleri'nin yeni açıkladığı liman ücretlerinin, Amerika ile Çin arasındaki ekonomik gerilimi tırmandıran önemli bir adım olduğunu görüyoruz. Bu uygulamanın Çin yapımı olan ve Çin işletmesi altında olan gemilere yönelik ücretlerle sınırlı kalmayıp, aynı zamanda yabancı yapım otomobil taşıyan gemiler ile LNG gemilerine yönelik kısıtlamalar için de zemin hazırladığı bildirilmektedir.

Bu yeni kararlar ile ABD'nin asıl amacının Amerika'daki gemi inşa sektörünü canlandırmak ve denizcilik lojistiğinde stratejik üstünlük sağlamak olduğunu söylememiz yanlış olmayacaktır. Ancak, bu politikaların etkisi hala belirsizliğini korumaktadır, çünkü Çin gemilerine uygulanacak ücretlerin, ABD dışındaki gemilere rekabet avantajı sağlayabileceği öngörülmektedir. Bununla birlikte, düzenlemelerdeki belirsizlikler ve

netleşmeyen detaylar, bu ücretlerin etkilerini daha da karmaşık hale getirmektedir.

Biraz daha detaylandırmak gerekir ise politikanın temelinde, Çin bağlantılı deniz taşımacılığına liman ücretleri uygulanması yer almaktadır. Çin'e ait ve Çin tarafından işletilen gemilerin, Ekim 2025'ten itibaren net ton başına 50 dolar ödeyeceği ve bu ücretin 2028'e kadar 140 dolara kadar yükselebileceği konuşuluyor.

Çin yapımı gemilere ise, armatörlüğünden bağımsız olarak, daha düşük bir ücret uygulanacağı ve bu ücretin ise 18 dolardan başlayıp 33 dolara kadar çıkabileceği bildiriliyor. Alternatif olarak, konteyner başına da ücretlerin uygulanabileceği ve bu ücretlerin ise 120 dolardan başlayıp 250 dolara kadar çıkabileceği bildiriliyor. Düzenleme de tüm Çin yapımı gemileri cezalandırmak yerine her bir gemiye ayrı ücret uygulamayı tercih ederek, sektörün geri bildirimlerine yanıt vermekte olduğunu da görmekteyiz.

Bu uygulamalar, Çin'in özellikle gemi yapımındaki hakimiyetine karşı bir düzeltme olarak görülse de, işletmecilerin ABD yapımı gemi sipariş ederek üç yıl boyunca ücretlerden kaçınabilmesi gibi teşviklerle, aslında ABD'nin sanayi kapasitesini ve ulusal güvenliğini güçlendirmeyi amaçlayan stratejik bir ticaret politika hamlesi olarak görülmektedir.

Bahse konu uygulamalar ile Çin gemilerinin ABD rotalarındaki artan maliyetlerle karşılaşması, Çin dışındaki gemilere rekabet avantajı sağlayacağından, özellikle Çinli şirketlerin farklı sahiplik düzenlemeleri geliştirmelerine yol açabileceğinden de bahsedilmektedir.

Bu esnada Nisan son haftası kuruyük ve tanker navlun getirilerine de bakacak olursak, Capesize beş farklı ticaret rotasındaki ortalama günlük navlunlar 13.900 USD seviyesine kadar geriledi. Kamsarmax beş farklı ticaret rotasındaki ortalama günlük navlunların da 11.400 USD seviyesine gerilediği gözlemlendi.

Ultramax 11 farklı ticaret rotasındaki ortalama günlük navlunlar da düşüşten nasibini alarak 12.000 USD seviyesine geldi ve son olarak Handysize yedi farklı ticaret rotasındaki ortalama günlük navlunlar 10.000 USD tutunarak özellikle son üç aydır çok büyük bir farklılık göstermedi.

Tanker tarafında ise VLCC segmentinde ortalama zaman charteri eşdeğeri günlük 46.000 USD ile son üç aylık seviyesini korurken, Suezmax segmentinin ise ortalama 60.000 USD seviyesine kadar yükseldiği gözlemlendi. Aframax segmentinde yükseliş ile birlikte 50.000 USD seviyesine ulaşan rakamlar, LR2 rotası olan Orta Doğu - Japonya hattında ise günlük 23-24.000 USD seviyelerine kadar düşüş gösterdi.

Gemi geri dönüşüm piyasalarında ise, ABD-Çin arası vergi savaşları ile Bangladeş'teki yasal engeller nedeniyle zayıf kalırken, özellikle Türkiye'de ton başı fiyatlar keskin bir düşüş yaşadı. Özetle, Çin ve ABD arasındaki gerilim, küresel ticaret ve deniz taşımacılığı üzerindeki etkilerini derinleştirirken, finansal belirsizlikler ve ticaret engelleri de önümüzdeki dönemde daha büyük zorluklar yaratacak gibi görünüyor.

* KERTE DENİZCİLİK GEMİ ALIM-SATIM BROKERLİĞİ



NİSAN 2025 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

GEMİ İSMİ	DWT	İNŞA YILI	İNŞA ÜLKESİ	GEMİ TİPİ	ALICI ÜLKESİ	FİYAT US\$ M
CAPE ACACIA	206.237	2005	JAPAN	BULK	CHINESE	22,00
CHINA PROGRESS	174.322	2006	CHINA	BULK	CHINESE	17,00
SHUN FU DA	82.846	2006	JAPAN	BULK	NA	11,40
AMIS WISDOM III	61.527	2011	JAPAN	BULK	CHINESE	17,50
EQUINOX SEAS	52.009	2003	CROATIA	BULK	NA	8,45
MAJESTIC MARINA	32.115	2009	JAPAN	BULK	VIETNAMESE	10,50
TRISTAR DUGON	79.200	2011	CHINA	BULK	NA	13,30
SANTA MARIA	75.825	2008	CHINA	BULK	NA	10,50
MIYAMA	75.777	2005	JAPAN	BULK	GREEK	9,50
EMMANUEL C	58.837	2008	CHINA	BULK	CHINESE	12,00
SEAVENUS	50.913	2000	JAPAN	BULK	NA	6,30
CL SEVEN	50.630	2011	JAPAN	BULK	NA	14,00
BUNUN HERO	37.811	2015	JAPAN	BULK	TURKISH	18,50
LAGO DI CANCANO	37.666	2014	CHINA	BULK	NA	14,00
STRADION	36.863	2011	KOREA	BULK	NA	13,50
ANSAC GREEN RIVER	33.358	2018	JAPAN	BULK	GREEK	20,00
AFRICAN HALCYON	32.245	2007	JAPAN	BULK	CHINESE	10,20
ITALIDA	28.509	2009	JAPAN	BULK	NA	9,40
IVS MAGPIE	28.240	2011	JAPAN	BULK	NA	10,20
HL SAIJO	206.291	2010	JAPAN	BULK	HK BASED	37,95
ARABELLA	177.549	2005	JAPAN	BULK	NA	18,00
JUBILANT DEVOTION	117.549	2016	JAPAN	BULK	GREEK	26,50
CLEMENS OLDENDORFF	92.759	2012	CHINA	BULK	NA	13,30
SEA MARATHON	81.945	2015	CHINA	BULK	GREEK	18,40
GOLDEN IONARI	81.827	2011	KOREA	BULK	GREEK	16,30
GOLDEN KEEN	81.586	2012	KOREA	BULK	CHINESE	17,30
SEA CHARM	75.932	2003	JAPAN	BULK	CHINESE	7,70
MAGIC CALLISTO	74.930	2012	JAPAN	BULK	NA	14,50
SERVETTE	63.668	2020	CHINA	BULK	GREEK	31,80
NANTONG XIANGYU XY 134	63.550	2025	CHINA	BULK	GREEK	35,80
VOLISSOS	57.022	2010	CHINA	BULK	CHINESE	10,70
SFL YUKON	56.836	2010	CHINA	BULK	CHINESE	10,20
TELERI M.	55.851	2013	JAPAN	BULK	VIETNAMESE	16,80
ARIETTA	55.818	2009	JAPAN	BULK	CHINESE	13,30

MERCURIUS	50.296	2001	JAPAN	BULK	NA	5,80
VANTAGE REEF	29.263	2010	CHINA	BULK	FAR EASTERN	8,50
QUEEN HARMONY	28.425	2011	JAPAN	BULK	NA	10,30
GLOBAL COMMANDER	207.953	2010	JAPAN	BULK	CHINESE	32,00
CAPE UNITY	180.181	2007	JAPAN	BULK	CHINESE	22,20
WANGARATTA	82.206	2011	JAPAN	BULK	CHINESE	17,20
SEAJOY	73.454	2000	JAPAN	BULK	UAE	6,00
NAUTILUS	73.389	2001	JAPAN	BULK	NA	6,50
IVS GLENEAGLES	58.071	2016	JAPAN	BULK	GREEK	23,00
FORTUNE WING	55.650	2011	JAPAN	BULK	INDONESIAN	16,00
LOWLANDS OPAL	55.381	2007	JAPAN	BULK	NA	11,20
JIN SHUN	53.350	2007	CHINA	BULK	HK BASED	8,26
IZANAGI HARMONY	37.105	2021	JAPAN	BULK	NA	24,80
ATLANTIC OCEAN	36.009	2010	CHINA	BULK	NA	9,50
ATLANTIC BRAVE	33.407	2016	JAPAN	BULK	NA	17,60
P. SOPHIA	105.071	2009	KOREA	TANKER	NA	36,00
PS ATENE	49.999	2018	KOREA	TANKER	GREEK	17,50
NIERUS	317.972	2003	KOREA	TANKER	CHINESE	30,20
EUROHOPE	306.506	2007	KOREA	TANKER	CHINESE	46,25
HANSIKA	298.495	2006	JAPAN	TANKER	CHINESE	46,00
SYMPHONY	297.572	2009	CHINA	TANKER	CHINESE	49,00
SIMOON	151.174	2004	KOREA	TANKER	CHINESE	26,00
DAI AN	50.530	2007	KOREA	TANKER	NA	14,75
PS MILANO	49.999	2018	KOREA	TANKER	NA	37,20
SONGA KARI	13.148	2008	KOREA	TANKER	NA	10,90
DH HONESTY	13.148	2021	CHINA	TANKER	NA	20,50
DH GLORY	13.121	2020	CHINA	TANKER	NA	20,54
OMERA LEGACY	207.091	2005	KOREA	TANKER	NA	25,00
SW CAP FERRAT I	36.031	2002	KOREA	TANKER	CHINESE	7,80
STRINDA	19.959	2006	JAPAN	TANKER	NA	15,80
DHT PEONY	320.014	2011	CHINA	TANKER	CHINESE	55,00
MACEO	319.254	2005	KOREA	TANKER	CHINESE	40,00
P. YANBU	105.391	2011	JAPAN	TANKER	NA	39,00
OWL 3	13.153	2008	KOREA	TANKER	NA	11,00
TASMAN STRAIT	1.713	2008	TAIWAN	CONTAINER	NA	17,00
TORRES STRAIT	1.713	2008	TAIWAN	CONTAINER	NA	17,00



PROTOSTAR N	2.742	2007	GERMANY	CONTAINER	NA	19,00
A SUWA	1.096	2024	JAPAN	CONTAINER	NA	25,00
NORDIC HAMBURG	1.036	2010	CHINA	CONTAINER	NA	13,00
DIANA J	974	2006	GERMANY	CONTAINER	NA	9,70
DEBUSSY	4.255	2009	KOREA	CONTAINER	NA	31,00
IRENES RYTHM	2.824	2007	KOREA	CONTAINER	THAI	24,00
ATLANTIC IBIS	2.015	2008	CHINA	CONTAINER	NA	17,00
HARIS	2.190	2015	CHINA	CONTAINER	NA	31,00
AS FRANZISKA	1.345	2005	CHINA	CONTAINER	*EUROPEAN	10,03*
AS FABIANA	1.296	2007	CHINA	CONTAINER	*	10,97*
HANSA SALZBURG	1.740	2011	CHINA	CONTAINER	CHINESE	18,50
MARGARET RIVER BRIDGE	1.708	2009	JAPAN	CONTAINER	INDONESIAN	18,60
A GORYU	1.096	2023	JAPAN	CONTAINER	GREEK	32,00

*Enbloc satışı ifade eder

		HURDA FİYATLARI NİSAN 2025			
ÜLKE	Dökme Kuruyük (per T/LTD)	Tanker (per T/LTD)	Konteyner (PER T/LTD)		
BANGLADEŞ	US\$ 455-465	US\$ 475-485	US\$ 485-495		
HİNDİSTAN	US\$ 455-460	US\$ 470-480	US\$ 480-490		
PAKİSTAN	US\$ 445-455	US\$ 465-475	US\$ 475-485		
TÜRKİYE	US\$ 245-255	US\$ 255-265	US\$ 265-275		

NİSAN 2025 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

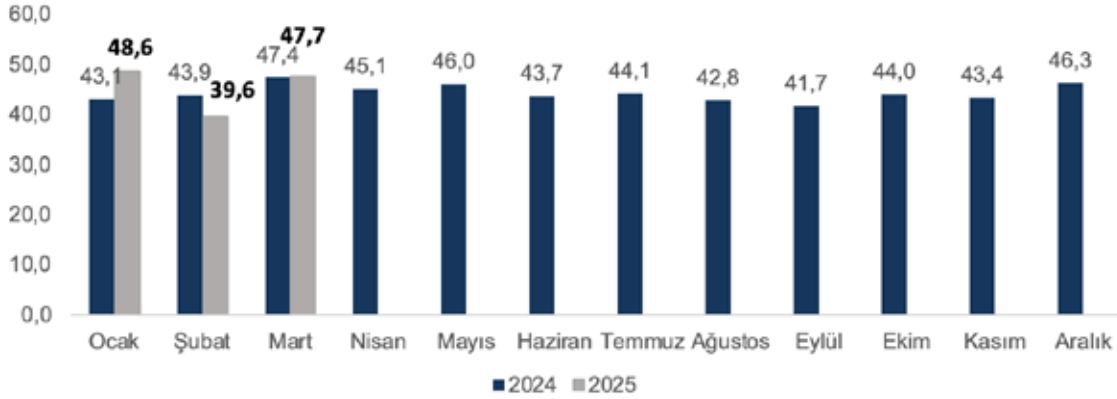
Gemi İsmi	DWT	LWT	İnşa Yılı	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	USD PER T/LWT
DSM STAR	23.645	8.110	2008	BULKER	PAKİSTAN	448
FIRSTEC	34.074	7.951	1997	BULKER	NA	425
IRKUTSK	3.146	1.604	1979	GC	TURKISH	270
DUKHAN	72.533	32.467	2004	GAS	NA	610
XIE HAI CHONG HE	71.252	10.346	1995	BULKER	NA	410
ATLANTIC 22	22.035	5.238	1994	BULKER	PAKİSTAN	448
KG 7	7.849	2.650	2000	TANKER	INDIA	630
SHENG TAI	5.210	2.225	1997	GC	NA	333
VERTEX	1.999	1.278	1981	TANKER	INDIA	735

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

2024-2025 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2025 yılı mart ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %0,6 artış göstererek 47 milyon 676 bin 606 ton olmuştur.

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



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

Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2025 yılı mart ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %1,9 arttı.

- Limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı 2025 yılı mart ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %4,3 artarak 13.355.164 ton olurken, Ocak-Mart 2025 döneminde bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla %0,7 artarak 24.094.781 ton olmuştur.
- Limanlarımızda gerçekleştirilen ithalat amaçlı boşaltma miktarı 2025 yılı mart ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %1,3 azalarak 35.591.376 ton olurken, Ocak-Mart 2025 döneminde bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla %5,2 artarak 70.173.433 ton olmuştur.
- Dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı 2025 yılı mart ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %1,9 artarak 37.449.945 ton olurken, 2025 yılı Ocak-Mart döneminde ise bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla dış ticaret taşımacılığındaki toplam yük %2,9 artarak 105.764.809 ton olmuştur.

Tablo 1. Denizyolu ile Dış Ticaret, Mart 2025

Aylar	Yıllar	İhracat		İthalat		Dış Ticaret	
		Miktar (Ton)	Değişim	Miktar (Ton)	Değişim	Miktar	Değişim
Mart	2024	12.807.196	4,3%	23.936.363	0,7%	36.743.559	1,9%
	2025	13.355.164		24.094.781		37.449.945	
Ocak- Mart	2024	36.053.957	-1,3%	66.719.215	5,2%	102.773.172	2,9%
	2025	35.591.376		70.173.433		105.764.809	

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)*



DENİZCİLİKTE YEŞİL DÖNÜŞÜM PLATFORMU: Yeşil Politikalar ve Uygulanabilir Projeler



22 MAYIS 2025

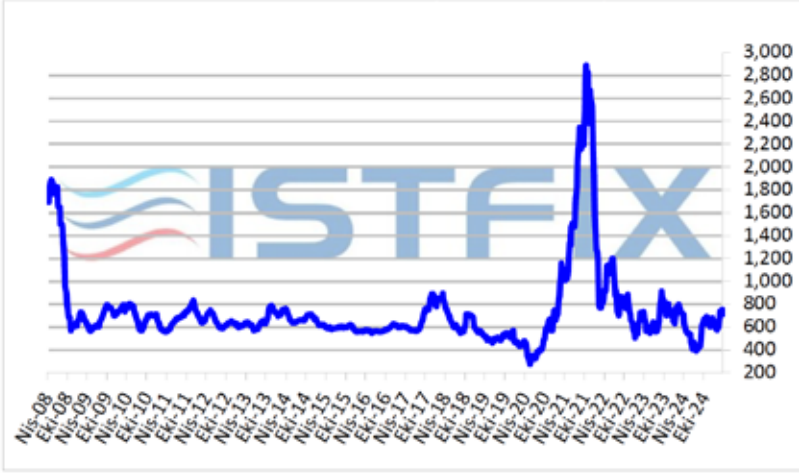
13.30 – 17.00

Piri Reis Üniversitesi Deniz Kampüsü

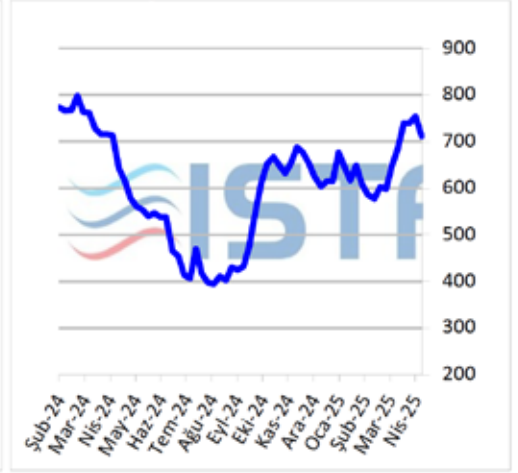
21.04.2025

17. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

ISTFIX Bileşik Endeksi bu hafta bölgesel belirsizlikler neticesinde düşüş kaydetti ve 753 puandan 712 puana geriledi. Geçen hafta Baltık ve Kuzey Batı Avrupa'daki duraklama bu hafta Paskalya sebebiyle yatay devam etti. Karadeniz ve Akdeniz'de de benzer şekilde Paskalya sonrası daha net bir resim görülebilir.



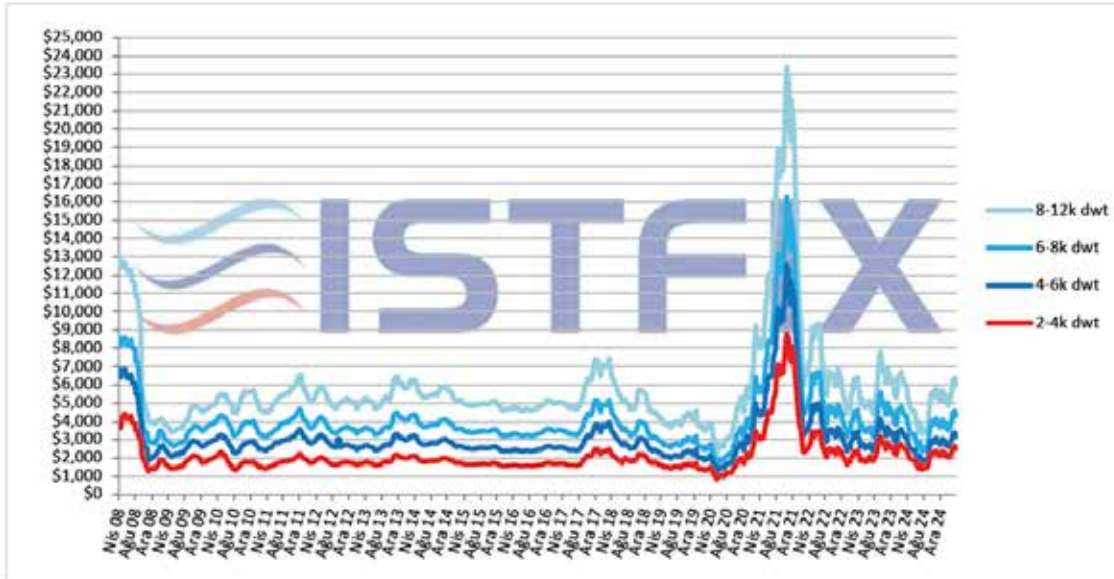
ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2025



ISTFIX – Son 1 yıl

NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	2,483	3,203	4,320	6,015
Geçen Hafta	2,626	3,388	4,569	6,361
Geçen Ay	2,389	3,082	4,157	5,787
Geçen Yıl	2,475	3,192	4,306	5,995



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2025

TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonaj	Yük Cinsi	Yükl./Tahl. Limanı	Yükl./Tahl. Hızı (ton/gün)	Navlun (\$/ton)
1200	GENERAL CARGO	LA SPEZIA-MALTA	1200/1200	51.00
1200	GENERAL CARGO	PLOCE-ALEXANDRIA	1200/1200	54.50
1200	GENERAL CARGO	DAMIETTA-CONSTANTA	800/800	46.00
3000	FERTILIZER	DAMIETTA-KOPER	1500/1500	29.50
3300	PEAS (48')	CHORNOMORSK-EC ITALY	1000/1000	31.00
3500	HRC	CIVITAVECCHIA-CONSTANTA	2500/2500	27.00
3500	FERTILIZERS IN BB	VARNA-IZMAIL	1100/1100	18.00
5000	GRAIN	IZMAIL-GREEK CYPRUS	1500/1500	23.50
5500	WHEAT (47')	RENI -NAPLES	1500/2000	25.00
6600	SOYA (51')	IZMAIL-TUNISIA	1500/1500	26.00
6600	SOYA (52')	IZMAIL-EGYPT	1500/1500	24.00
7700	CORN	ODESSA-WC GREECE	1750/1500	19.00
8000	STEEL	NOVOROSSIYSK-HAIFA (L/O 11 USD PMT)	2300/2300	30.00
12000	CORN (51')	CHORNOMORSK-MARMARA	3000/3000	11.00

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 da herhangi bir koster satışı raporlanmadı.

YAKIT

Petrol fiyatları bu hafta yükseldi. Batı Teksas tipi ham petrol 61,5 dolar/varilden 64,7 dolar/varile çıkarken Brent de 64,5 dolar/varilden 68 dolar/varile yükseldi.

Yakıt fiyatları bu sebeple genel olarak yukarı yönlü hareket etti.

USD / mt	Rotterdam MGO	Gibraltar MGO	Malta MGO	Istanbul MGO
Bu Hafta	613.00	652.50	669.50	719.00
Geçen Hafta	559.50	665.50	638.00	692.50
Değişim	9.56%	-1.95%	4.94%	3.83%



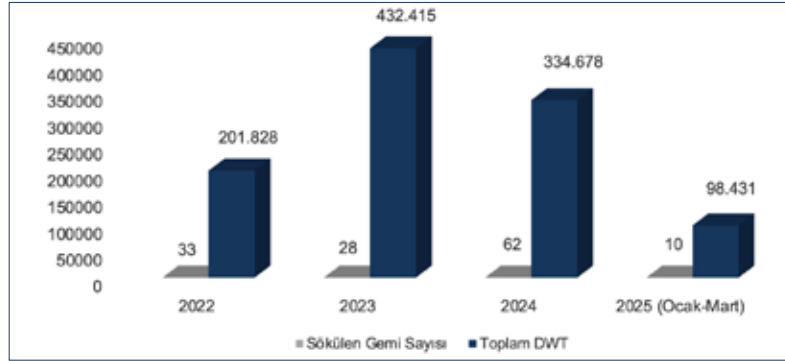
TÜRKİYE'DE GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Bayrak Ülkelerine Göre Listelenmiştir) OCAK-MART 2025

Sıra NO	Gemi Adı	IMO NO	Tipi	Bayrak	Tonajı GT	Tonajı DWT	İnşa Yılı	Geliş Tarihi
1	Luiz	9055113	Dökme Yük Gemisi	Brezilya	25.039	42.815	1994	9.01.2025
2	Repubblica Argentina	9138410	Ro-Ro	İtalya	51.925	23.882	1998	26.02.2025
3	Logudoro	8506555	Ro-Ro/Yolcu Gemisi	İtalya	6.505	2.007	1989	14.02.2025
4	Ocean Star	8004129	Kuruyük Gemisi	Komorlar	3.145	5.207	1980	1.01.2025
5	Altair	7700001	Genel Kargo Gemisi	Panama	3.086	3.960	1978	8.01.2025
6	Athina D	7703015	Kuruyük Gemisi	Tanzanya	1.952	3.265	1978	13.03.2025
7	Diamond Arrow	8221911	Kuruyük Gemisi	Toço	4.113	6.654	1982	1.01.2025
8	Arel 2	8205216	Kuruyük Gemisi	Türkiye	1.908	3.170	1983	6.02.2025
9	Limba	8947618	Kuruyük Gemisi	Ukrayna	1.866	2.132	1964	19.03.2025
10	Kriti II	7814058	Ro-Ro/Yolcu Gemisi	Yunanistan	27.239	5.339	1979	7.03.2025

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

*Renklendirilen gemiler Mart 2025 tarihinde geri dönüşüme giren gemilerdir.

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



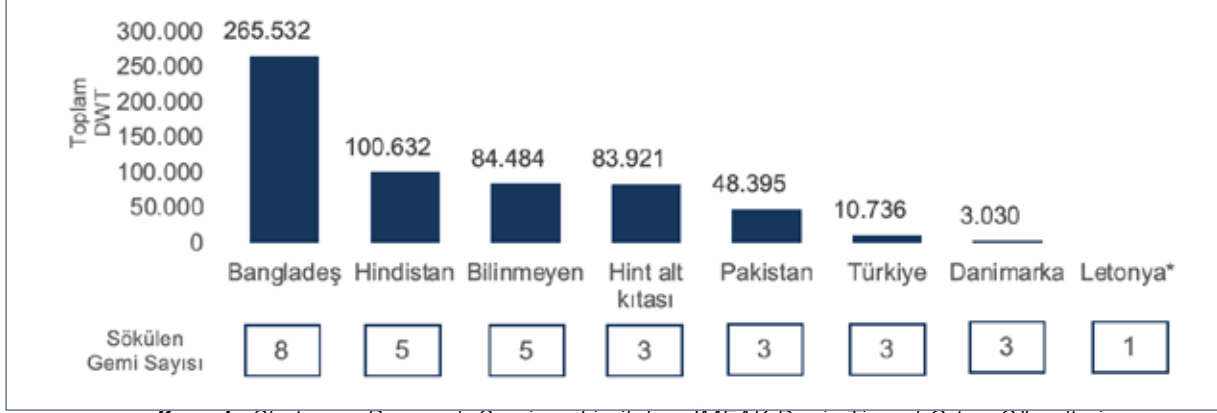
Kaynak: Clarksons Research Services Limited ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

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

		ŞUBAT	
Gemi Tipi	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT
Acil Müdahale ve Kurtarma Gemisi	3	50,3	3.962
Ağır Yük Gemisi	1	34,0	7.572
Dökme Yük Gemisi	5	30,0	171.821
Genel Kargo Gemisi	3	37,3	26.579
Kılavuz Teknesi	1	52,0	450
Kimyasal Tankeri	1	25,0	7.849
Konteyner Gemisi	1	30,0	5.839
Kuruyük Gemisi	5	34,6	21.754
LNG Tankeri	2	22,0	148.382
Petrol Tankeri	3	30,3	181.175
Ro-Ro/Lo-Lo	2	33,0	15.978
Ro-Ro/Yolcu Gemisi	1	46,0	5.339
Römorkör	2	50,0	30
Tarama Gemisi	1	16,0	0
Genel Toplam	31	35,2	596.730

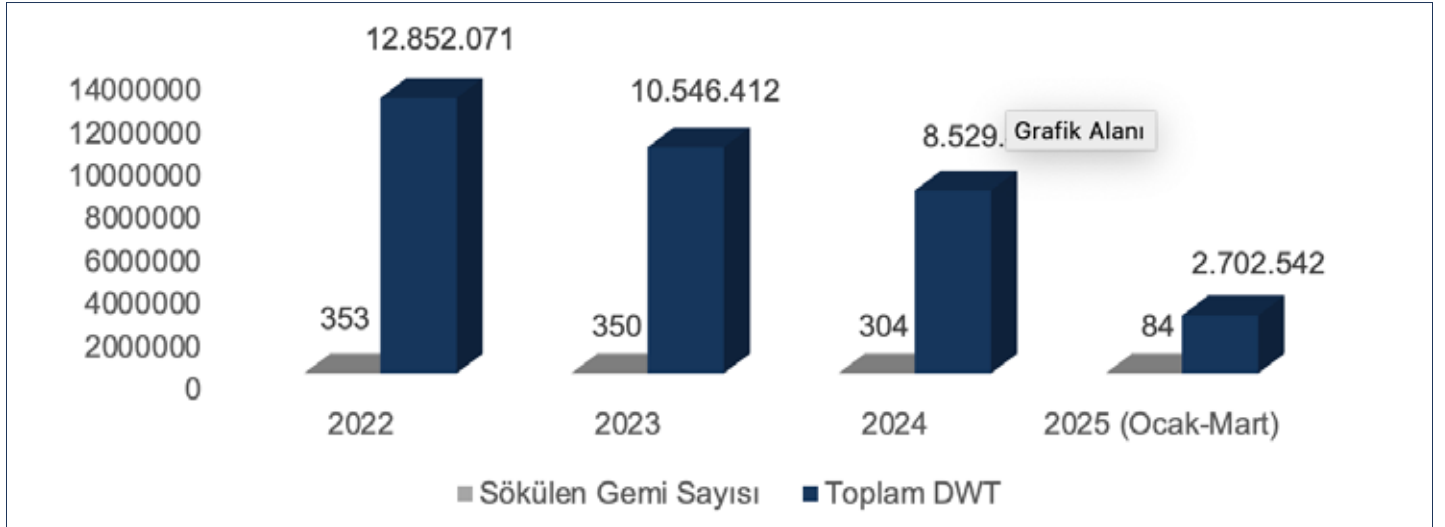
Kaynak: Clarksons Research Services Limited ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamalar

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



Kaynak: Clarksons Research Services Limitet ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri
*DWT bilgisi bulunmamaktadır.

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: Aycan 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