

İMEAK
Deniz Ticaret
Odası'nın
resmi yayınıdır.

Deniz Ticareti

DERGİ KURULUŞ: 1984

NİSAN / 2024



UZMAR®



İLERİCİ MÜHENDİSLİK KUSURSUZ UYGULAMA

WWW.UZMAR.COM

Denizcilik Sektöründe 20 Yıldır Sizlerle...



BERK GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ LTD. ŞTİ.

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

BERK LOJİSTİK LTD. ŞTİ.

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

ALL YOU NEED
For
YOUR ENGINE

ISO 9001

BUREAU VERITAS
Certification



BTM Teknik
Diesel & Gas Engines

bmtmeknik.com.tr

YEDEK PARÇA

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



TEKNİK SERVİS

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



TUZLA ATÖLYE

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

YALOVA ATÖLYE

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

MERKEZ

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

Info@bmtmeknik.com.tr

+90 216 447 31 91

+90 216 447 31 93

BTM Teknik

SERBEST BÖLGE

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

İZMİR ATÖLYE

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



"BTMCo has experienced sustainable, strong growth over the years and plans to continue expanding its product and service portfolio in the marine & industrial sectors."

+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

ERCAN YOLGİDEN

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



Yıl 40

NİSAN 2024

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

SAHİBİ

İMEAK DTO adına Yönetim Kurulu Başkanı: TAMER KIRAN

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü: SERHAT BARIŞ TÜRKMEN

YAYIN KURULU

BAŞKAN: SERHAT BARIŞ TÜRKMEN

PINAR KALKAVAN SESEL

PROF. DR. MUSTAFA İNSEL

GÖKHAN ÖZCAN

İDARE MERKEZİ

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

Beyoğlu İSTANBUL-TÜRKİYE

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

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

www.denizticaretodasi.org.tr

YAYINA HAZIRLIK

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

Kadıköy İSTANBUL - TÜRKİYE

T: +90 216 428 92 51

info@likyareklamcilik.com.tr

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

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

Reklam&PR Koordinatörü: HANDAN KALENDEROĞLU

reklam@likyareklamcilik.com.tr

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 Römorkör hizmetlerinde
sahip olduğumuz tecrübe,
güçlü sermaye ve ortaklık yapımızın
verdiği güvenle...
Her geçen gün büyüyen filomuzla
Ülkemize ve sektörümüze değer katmaya
devam ediyoruz.



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 Isı eşanjörleri
 - Makina soğutma blokları ve ceketleri
 - Deniz suyu alış, egzoz çıkış ve Scrubber devreleri
 - Usturmaça, yüzer hortum ve sızdırmazlık elemanları
- ve bunlar gibi yüzlerce uygulama alanına sahip Belzona, bir çok Klas kuruluşunun onayı ile olağanüstü çözümler sunar.



Öncesi



Sonrası



Belzona Türkiye Exclusive
(Tam Yetkili) Distribütörü:



İNER-MAR
GEMİ ONARIM

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





MCE KARGO

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

www.MCEKARGO.com

İÇİNDEKİLER



16

MECLİS

İMEAK DTO MART AYI
MECLİS TOPLANTISI'NDA
AB ETS SİSTEMİ
GÜNDEMDEYDİ

52

GÜNCEL

23 NİSAN ULUSAL
EGEMENLİK VE
ÇOCUK BAYRAMI KUTLU
OLSUN!

12

TAMER KIRAN

YENİ GEMİ İNŞASINI TEŞVİK EDEN
YÖNETMELİKTEKİ DEĞİŞİKLİK
SEKTÖRÜMÜZ İÇİN HAYIRLI
OLSUN

54

SÖYLEŞİ

RECEP DÜZGİT
"ÜLKEMİZ VE
SEKTÖRÜMÜZ İÇİN
ÇALIŞMAYA DEVAM"

56

AKADEMİK BAKIŞ

PROF. DR. M. ZİYA SÖĞÜT

62

HUKUK

AVUKAT EVRİM UYGUR
YAMANER

66

MAKALE

GEMİLERDE SERA GAZLARI
EMİSYONLARI
AZALTIMINDA RÜZGÂR DESTEKLİ
SEVK ALTERNATİFİ

70

ÇEVRE

DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE
ESG VE SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK

102

LOJİSTİK

CUMHUR
ERZURUMLUOĞLU

104

BUNKER

DENİZCİLİKTE
SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK...

FAALİYET RAPORU	30
ODADAN HABERLER	34
ŞUBELERİMİZDEN	46
LİMANLAR.....	74
SEKTÖRDEN HABERLER	82
DTO AB BÜLTENİ	106
GEMİ TUTULMALARI	108
S&P	110
YÜK İSTATİSTİKLERİ	114
ISTFIX ANALİZ	116
HURDA RAPORU.....	118



We are here to change
the game ...

Eskomarine and Jointtop have joined forces to serve the Turkish Owners in China for drydockings in a unique manner... With a single quote, we offer the flexibility to all our clients to choose from a number of leading shipyards and unlike agents, we take on the contract directly with the owner, in other words as far as the owner is concerned Jointtop acts as the shipyard using leading yards 'facilities to accommodate the owners' vessels. With near to 150 dockings per year, we enjoy very special treatment in all leading yards and our owners of course benefit from this directly making their docking period much smoother in all respects.

Together We Offer;




- Excellent Service
- Unbeatable Prices
- Total Flexibility
- Single quote and number of leading yards to choose from
- 7/24 on site assistance during entire repair period
- Years of experience
- Priority in yards as a first class client



Scan the
QR code for
more information

eskomarine.com.tr

The Maritime House, Ağaoğlu My Office Lale Sk.
No: 1 Kat: 13 Daire: 54 Ataşehir, 34746 Istanbul / Turkey
P: +90 216 688 ES KO (37 56) • F: +90 216 688 00 37
marine@eskomarine.com.tr

   [eskomarine](#)





MAR-CA

Marine Technic & Supply



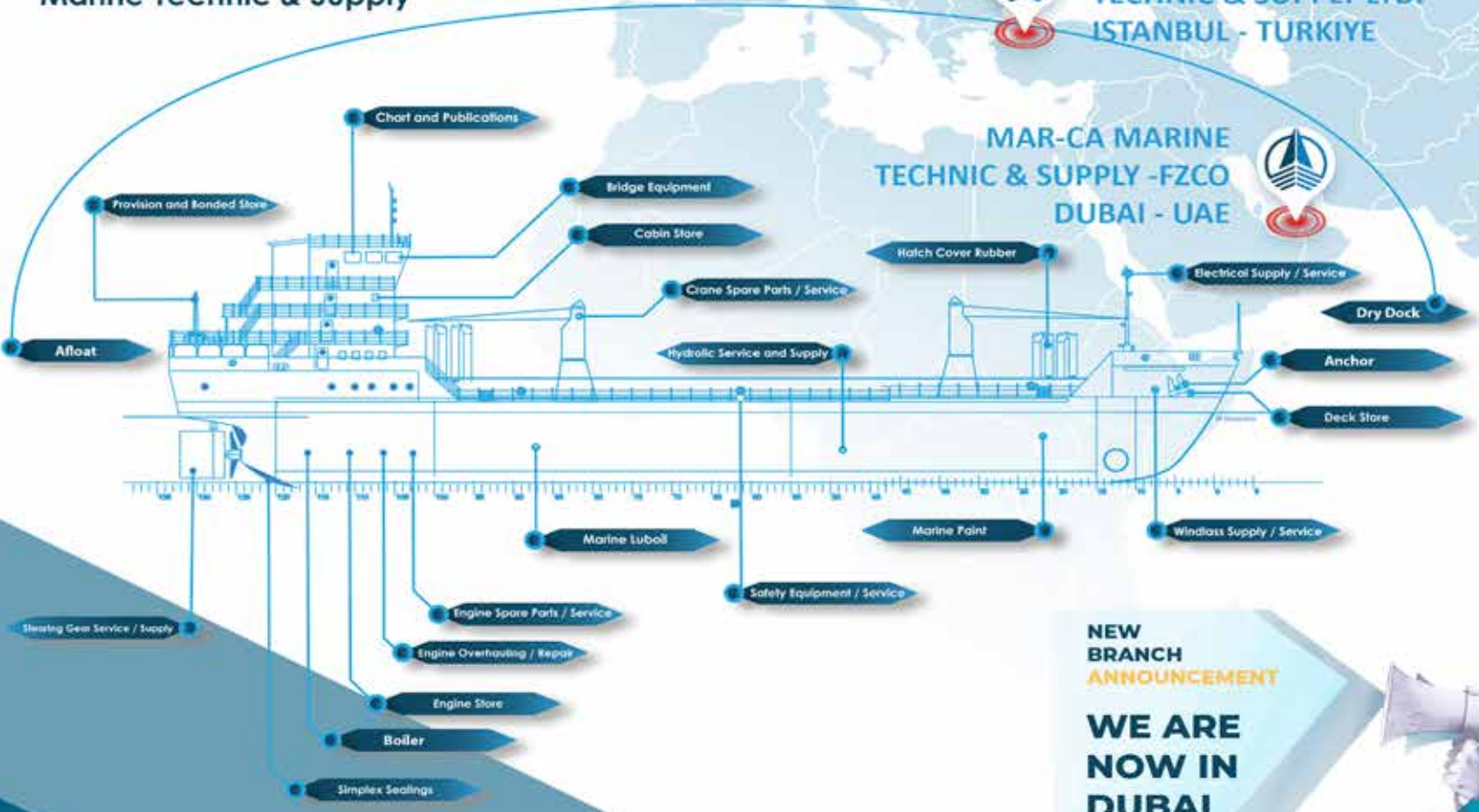
MAR-CA MARINE
TECHNIC & SUPPLY B.V.
ROTTERDAM - THE NETHERLANDS



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



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



NEW
BRANCH
ANNOUNCEMENT

WE ARE
NOW IN
DUBAI



ME & A/E SPARES



BRIDGE EQUIPMENTS



SAFETY EQUIPMENTS
SERVICES
[LSA & PFA]



STEERING GEAR
SERVICES



HYDRAULIC
EQUIPMENT SPARES



AUX BOILER SPARES



CRANE SPARE PARTS
SERVICE



ELECTRO MOTOR &
ELECTRIC SERVICE & SUPPLY



DECK STORE



HATCH COVER RUBBER



BOILER REPAIRS



DRY DOCKING & AFLOAT REPAIR



MOORING ROPES &
ANCHOR CHAIN



LUBE OIL SUPPLY



PROVISION &
BOND STORES



SHIP AGENCY WORKS & LAY UP
BERTHS



BWTS PIPELINE (D2 STANDART
LAB TEST)



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

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





• PARTNERING FOR SPARE PARTS AND SEAMLESS OPERATIONS •

MARINE SOLUTIONS



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

FOR OUR OTHER PRODUCT STOCKS, PLEASE CONTACT US THROUGH PROMARINE

Evliya Çelebi Mah. Nazan Sok. No:12 K:3 34940 Tuzla/İstanbul/Turkey • +90 216 446 65 44 • info@promarinesolutions.com

www.promarinesolutions.com

Yeni gemi inşasını teşvik eden yönetmelikte değişiklik sektörümüz için hayırlı olsun

Zaman çok çabuk geçiyor. Yeni bir yıla başlıyoruz derken artık baharın kendisini iyiden iyiye hissettirdiği, günlerin uzadığı, güneşin yüzünü daha çok gösterdiği nisan ayına girdik. Kışın soğuk ve karanlık günlerinin ardından canlanmaya başlayan doğa ile yüreklerimizde yeni başlangıçların, umutların filizlendiğini hissediyoruz. Üstelik bugünlerde manevi değerlerimizin güçlendiği, dayanışma ve hoşgörünün daha da anlam kazandığı on bir ayın sultanı Ramazan'ı da yaşıyoruz. Yüce Rabbimden tuttuğumuz oruçları, ibadetlerimizi, yaptığımız hayırları kabul etmesini niyaz ediyorum.

Şüphesiz yakın tarihin en zor, en büyük, en önemli kriz ve kaoslarının yaşandığı, büyük belirsizliklerin iç içe geçtiği bir dönemden geçiyoruz. Gazze'de devam eden katliam başta olmak üzere Rusya-Ukrayna arasındaki savaş gündemde geri plana düşmüş olsa da halen tüm yacıklığıyla devam ediyor.

Dünyadaki sıkıntılar, jeopolitik gerilimlere rağmen ülkemizde, geçen haziran ayından bu yana ortaya konulan ekonomik programın kararlılıkla uygulandığını müşahade ediyoruz. Orta Vadeli Plan'da yer alan reformların eksiksiz hayata geçirilmesiyle önümüzdeki günlerde iş dünyasının önünü açacak gelişmeleri görmeye başlayacağımızı, bir yandan üretim ve istihdam artarken, diğer yandan enflasyonun yılın ikinci yarısı itibarıyla düşüşe geçmeye başlamasıyla toplumun her kesiminin hissedeceği rahatlamanın sağlanacağını düşünüyorum.

Faaliyetlerimizi Mart ayında da yoğun bir şekilde sürdürdük. 8 Mart'ta Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Oda, Borsa Yönetim Kurulu Başkanları İstişare Toplantısını, Hazine ve Maliye Bakanı Sayın Mehmet Şimşek, Bakan Yardımcılarımız ve Bakanlık bürokratlarının katılımıyla yaptık. Her birimiz sektörlerimizdeki sıkıntıları, talep ve önerilerimizi aktardık. Faydalı bir toplantı oldu. Sektörümüzün güncel sorunlarını Sayın Bakanımıza iletme imkanımız oldu.

Türk Deniz Eğitim Vakfı'nın (TÜDEV) 2023 Yılı Olağan Genel Kurul Toplantısı'nı da 7 Mart Perşembe günü, Tuzla'daki TÜDEV Deniz Eğitim Merkezi Konferans Salonu'nda gerçekleştirdik. Vakfımızın her ne kadar kurs faaliyetleri sona erse de, Vakıf Senedinde yazan amaçlar doğrultusunda başta Piri Reis Üniversitesi olmak üzere diğer Denizcilik Fakülteleri ve Mesleki Teknik Anadolu Liselerine yardımlarını sürdürüyor. Vakfımızın en büyük



TAMER KIRAN

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı

eseri olarak gördüğümüz Piri Reis Üniversitemiz ise bir yandan her geçen yıl artan eğitim kalitesi, öğrencilerden gördüğü büyük ilgi ve kontenjanlarını doldurması, diğer yandan artık kavuştuğu sağlıklı mali yapısı ile emin adımlarla yoluna devam ediyor.

23 Mart'ta, camiamızı yakından ilgilendiren önemli bir yönetmelik değişikliği oldu. "Hurdada Ayrılan Türk Bayraklı Gemilerin Yerlerine Yeni Gemi İnşa Edilmesine Teşvikine Dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik" Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girdi. Yeni yönetmelik ile hurdada ayrılacak 20 yaş ve üzeri ticari gemi, deniz ve içsu araçları için 5.000 GT olarak belirlenen üst sınır 50.000 GT'a, önceki yönetmelikte her yıl en fazla beş adet gemi için, toplam 25.000 GT'yi geçmemek üzere en fazla 10 adet gemi için düzenlenebilen Teşvik Uygunluk Belgesi için de üst sınır 25.000 GT'den 50.000 GT'ye çıkarıldı.

Ayrıca hurdada ayrılacak geminin, geçerli Denize Elverişlilik, Su Aracı Uygunluk veya İçsuya Elverişlilik Belgelerinden birine sahip olması koşulu ile teşvik ödemeleri ile ilgili hususlarda, klas kuruluşunun yanı sıra yeminli mali müşavir raporunun da mümkün olabileceğine dair hükümler getirildi. Yeni gemi inşası ile Türk gemi filosunun ortalama yaşını azaltarak gençleştirecek, Türk tersanelerine hem inovasyon hem de yatırım anlamında katkı sağlayacak yeni yönetmelik değişikliğinin sektörümüze hayırlı olmasını temenni ediyorum.

26 Mart'ta Odamızın 10. Dönem 4. Müşterek Meslek Komiteleri Toplantısını, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Bakan Yardımcısı Sayın Durmuş Ünüvar, Denizcilik Genel Müdürü Sayın Ünal Baylan, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Sayın Salih Tan, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Sayın Mustafa Bankoğlu'nun katılımıyla gerçekleştirdik. Hatırlayacağınız üzere geçen yıl 23 Ekim'de gerçekleştirdiğimiz 3. toplantımızda yine Sayın Bakan Yardımcımız ve ekibiyle bir araya gelmiştik. Aradan geçen kısa sürede tekrar bir araya gelebilmemizi, İdare ile yakın işbirliğimizi üst düzeyde sürdürdüğümüzü göstermesi açısından fevkalade önemli buluyorum. Üyelerimizin sorunlarını, dilek ve önerilerini dile getirme imkanı buldukları toplantıya teşriflerinden ötürü Sayın Durmuş Ünüvar ve ekibine bir kez daha teşekkürlerimi ifade ediyorum.

Aynı gün akşam da birlik ve beraberlik ayı Ramazan'da geleneksel iftar etkinliğimizde camiamızla bir araya gelmenin mutluluğunu yaşadık. Bu geleneğimizi uzun yıllar aksatmadan sürdürmeyi, nice Ramazanlarda bu sofralarda hep birlikte oruç açabilmeyi temenni ediyorum.

5 Nisan'da Kadir gecesini idrak edeceğiz, hemen ardından 10 Nisan'da Ramazan Bayramı'nı kutlayacağız. Mübarek gece ve bayramın kalplerimize huzur, işlerimize bereket, ailemize, ülkemize ve İslâm âlemine hayırlar getirmesini diliyorum.

Türk Milleti'nin bağımsızlık iradesini ortaya koyduğu, tarihimizin önemli dönüm noktalarından birisi olan 23 Nisan'da Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin açılışının 104. yıldönümü ile Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı'nı kutlayacağız. Kurtuluş savaşımızın Başkomutanı, Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin ilk Başkanı Gazi Mustafa Kemal Atatürk ile tüm şehit ve gazilerimizi rahmet ve minnetle yad ediyor, çocuklarımızın bayramını kutluyorum. Kalın sağlıcakla...

EMESCOMARINE

DESIGN ENGINEERING JOINT STOCK COMPANY

GEMİ / LİMAN
MOBİL YANGIN
ÖNLEME VE SÖNDÜRME
TEKNOLOJİLERİ



www.emescomarine.com

Hürriyet Mah. Işıksaçan Sok.
No:4 Kat:5 D:22 Kartal / İstanbul

TR: +90 536 899 63 82

info@emescomarine.com



MURATSHIPPING

İSTANBUL
HAVALİMANINDAYIZ

7/24

Tüm Türk limanlarına gemi
personeli transfer işlemleri
yapılmaktadır

OTEL
REZERVASYONU



TAŞIMACILIK



Dış Hatlar Gelen Yolcu Katındayız

İstanbul Havalimanı Geliş Katı 820517 Arnavutköy, İstanbul
Tel: +90 530 175 22 56 / +90 530 660 27 11 / +90 541 127 93 53
www.muratshipping.com - info@muratshipping.com





SHIPYARD FAMAGUSTA CYPRUS

GAZİMAĞUSA TERSANESİ

DOĞU AKDENİZ'DE TAMİR BAKIM İÇİN DOĞRU ADRES



Toplam Alan

26.800m²

14.000 m² Yüzer havuz, atölyeler, ofisler ve borda alanı

5.500 m² Yeni inşaa alanı, CNC atölyesi, torna atölyesi

1.300 m² Çok amaçlı atölye alanı

6.000 m² Depo



Kaldırma Araçları

Yüzer havuz üzeri 2 adet 5ton vinç

50 ton'luk yüzer vinç



Yüzer Havuz

140 m x 25 m (max draft 6.5m)

8500 ton lightweight kaldırma kapasitesi



Borda

160 m x 32 m (max draft 8.5m)

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

BİZE ULAŞIN

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

www.shipyardcyprus.com

info@shipyardcyprus.com / repair@shipyardcyprus.com

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

İMEAK DTO MART AYI MECLİS TOPLANTISI'NDA AB ETS SİSTEMİ GÜNDEMDEYDİ

7 Mart Perşembe günü TÜDEV'in Konferans Salonu'nda gerçekleştirilen İMEAK Deniz Ticaret Odası Mart Ayı Meclis Toplantısı'nda Prof. Dr. Mustafa İnel bir sunum yaparak AB ETS Sistemi'nin ayrıntılarını anlattı.



Kaşif Kalkavan - Başaran Bayrak - Faruk Miras

İMEAK Deniz Ticaret Odası Mart Ayı Meclis Toplantısı, 7 Mart Perşembe günü Türk Deniz Eğitim Vakfı'nın (TÜDEV) konferans salonunda yapıldı. İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak salon tahsisinde dolayısıyla TÜDEV'e teşekkür ederek oturumu açtıktan sonra, vefat eden kişilerin isimleri okundu ve Allah'tan rahmet, yakınlarına baş sağlığı dilendi. Meclis Kâtibi Kaşif Kalkavan'ın okuduğu isimler şöyle: "Anadolu Deniz İşletmeciliği Acentelik ve Nakliyat Dış Ticaret Limited Şirketi sahibi, odamız 32'nolu Yönetim Kurulu Komitesi Başkanı Sinan Özkarabacak'ın ağabeyi İrfan Özkarabacak, odamız üyesi Catoni Hava ve Deniz Taşımacılık Ltd. Şti. ortaklarından Serdar Ayırtman'ın babası

Mithat Ayırtman; odamız üyesi Kalamış Denizcilik Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti. ortaklarından Selçuk Göre."

Gündemin birinci maddesi İMEAK DTO Meclisi 08.02.2024 tarihli ve 17 sayılı toplantı zabitlerinin görüşülmesi ve onaylanmasıydı. Oda üyelerinin adreslerine gönderilmiş olan toplantı zabitleri oybirliğiyle onaylandı. Ardından Hesapları İnceleme Komisyonu Başkanı Aygün Özgen kürsüye geldi ve rahatsızlığı sebebiyle edilen geçmiş olsun dilekleri için teşekkür ederek başladığı konuşmasında 2023 bilançosu ve kesin hesabını detaylı olarak üyelerin bilgisine sundu. 2023 yılı bilançosu ve kesin hesabı oy birliğiyle onaylandı. Daha

sonra önce ocak ayı fasıllar arası aktarım talepleri aktarıldı ve oy birliğiyle kabul edildi. Gündemin dördüncü maddesi 2024 Ocak ayı nizamının görüşülmesi ve onaylanmasıydı. 2024 Ocak ayı nizamı oy birliğiyle onaylandı.

Toplantı gündeminin beşinci maddesi kanuni sürelerini tamamlamış, terkin edilecek firmaların görüşülmesi ve onaylanmasıydı. Bu maddenin ayrıntılarını Meclis Kâtibi Kaşif Kalkavan okudu: "5174 Türkiye Odalar ve Borsalar Kanunu ile ilgili mevzuat çerçevesinde oda yönetim kurulu kararı ile üyelikleri askıya alınmış bulunan üyelerimizi bu kararı takip eden yılbaşından itibaren 2 yıl içinde, odaya müracaatla adres ve



Aygün Özgen

durumunu bildirmemesi halinde oda yönetim kurulunun teklifi ve meclis kararı ile durumları Ticaret Sicili Müdürlüğü'ne bildirilir. Bu bildiri takip eden ayın ilk günü itibarıyla oda kayıtları silinir. İlgili mevzuat çerçevesinde 28.01.2021 tarihi ve öncesinde yönetim kurulu kararıyla askıya alınan üyelere son 2 yıl içinde adres ve durumu tespit edilemeyen ve odamıza müracaatla adres ve durumu bildirmeyen 106 üyemizin kayıtları silinmesi hususu, 15.02.2024 tarih, 57/4a yönetim kurulu kararı ile oda meclisinin onayına sunulmaktadır.”

Karar oy birliğiyle kabul edildi ve İMEAK DTO şubat ayı faaliyetlerinin video sunumu gerçekleştirildi. Ardında İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran kürsüye çıkarak konuşmasını yaptı.

TAMER KIRAN: “BÜYÜMEDE YAKALANAN İVMENİN SÜRDÜRÜLEBİLİRLİĞİ EN ÖNEMLİ KONU”

İMEAK DTO Başkanı Tamer Kıran konuşmasına başlamadan önce 2023 bilançosu ve kesin hesabını onayladıkları için üyelere tekrar teşekkür etti ve 2024 yılında da aynı mali disiplinle çalışacaklarını söyledi. Kıran konuşmasına şöyle devam etti: “Türkiye ekonomisinin istikrarı için hazırlanan ekonomi programının uygulanmasına kararlılıkla devam edilirken, geçtiğimiz



Tamer Kıran

ay ekonomimize ilişkin açıklanan en önemli verilerinden biri büyüme rakamları. Yılın son çeyreğinde yüzde 4 olarak gerçekleşen büyüme rakamıyla beraber yılın tamamını yüzde 4,5 büyüme ile kapattık. Geçtiğimiz yılın ilk altı ayında büyüme oranlarımız yüzde 4 civarındayken, ikinci 6 ayda yüzde 5 ortalamalarına geldiğimizi görüyoruz. Bu rakamların 2023 yılı genel kompozisyonuna baktığımızda tarımda yıllık bazda yüzde 0,2 gerileme olduğunu, sanayide ise yüzde 0,8’lik bir büyüme gerçekleştiğini görüyoruz. Tarımdaki gerilemenin, gıda enflasyonu ile mücadelede arzı arttırmaya yönelik daha güçlü büyüme oranlarına ihtiyacımız olduğunu bize bir kez daha hatırlatıyor. Sanayinin yavaş büyümesi ise ihracattaki yavaşlamanın bir yansıması olarak yine karşımızda. Büyümenin genel olarak hizmet sektörlerinden kaynaklandığını; inşaat, finans ve sigorta faaliyetlerinin büyümeye verdiği katkının yıllık rakamlarda da ortaya çıktığını görüyoruz.

Nominal olarak Gayrisafi Yurtiçi Hasılamızın 26 trilyon TL’ye çıktığını izlerken, dolar bazında değer 1.1 trilyon dolara gelerek yeni bir rekora ulaştığını görüyoruz. Enflasyona göre sınırlı artış gösteren döviz kurlarının da etkisi ile kişi başına gelirimizin de 13 bin

doları aştığı anlaşılıyor. Ulaştığımız bu yeni rekor rakamlar elbette sevindirici ve ekonomimizin potansiyelini göstermek açısından da önemli bir sinyal veriyor. Önümüzdeki süreçte büyümede yakalanan bu ivmenin sürdürülebilirliği en önemli konulardan birisi olacak. Enflasyonla mücadeleyi artırdığımız süreçte büyümenin kompozisyonunda iç talebi daha hissedilir bir ölçüde yavaşlatmak ve bunun yerine ihracat ile yatırımları koymak sürdürülebilir büyümeyi gerçekleştirmek ve enflasyonla mücadeleyi kazanmak açısından büyük önem arz ediyor. Bunu ısrarla böyle detaylı olarak belirtiyorum, çünkü biliyorsunuz Merkez Bankası kararlar açıkladı. Bunlarla birlikte önümüzdeki dönem için bir miktar daha daralmaya yönelik adımların atılacağı ortada. Herkesin ona göre hesabını yapmasında fayda var.”

“GIDA SEKTÖRÜNDEKİ YÜKSEK ENFLASYON ÖNEMLİ BİR RİSK”

Şubat ayı enflasyon rakamlarının ise beklendiği gibi yüksek geldiğini kaydeden Tamer Kıran, Tüketici Fiyat Endeksi’nde (TÜFE) aylık artış yüzde 4,53 olurken, yıllık artışın yüzde 67,07 seviyesine ulaştığını, 2 aylık enflasyonun yüzde 11,54 olduğunu belirtti. “Yıl sonu TCMB tahmininin yüzde 36 olduğunu düşünecek olursak yılın

kalan on ayda y Kıran; “Yüzde 24 oranında bir enflasyonu yakalamak gibi iddialı bir oran karşımızda duruyor. Sektörel bazda enflasyonun seyrine baktığımızda, onca çabaya rağmen gıda sektörü enflasyonunun yüksek seyretmesi önümüzdeki süreçte de enflasyonla mücadelede önemli bir risk oluşturmaya devam ediyor. Hizmet sektörlerinin yüksek oranlı artışları fiyatlama davranışlarında henüz istenilen bir noktada olmadığımızı da gösteriyor. Önümüzdeki üç ay boyunca yıllık artışın sürmesini, haziran ayından itibaren düşüşe geçmesini bekliyoruz. Bu düşüşün gücü ve boyutu büyük oranda para ve maliye politikasının sıkılaştırma boyutuyla da alakalı olacaktır” dedi.

Tamer Kıran küresel ekonomi verilerini değerlendirerek konuşmasını sürdürdü. Başkan Kıran; “Son açıklanan IMF programına göre gelecek yıl büyüme tahmininin yüzde 3,1 olması bekleniyor. Gelecek yılın, yani 2025’in büyüme tahmini ise yüzde 3,2. Geçen yıldan gelecek yılın sonuna kadar ortalama büyümede çok büyük bir değişiklik beklenmiyor. Büyümenin kompozisyonuna bakıldığında yavaş da olsa Euro Bölgesi’nin – ki Türkiye için en önemli bölge – büyüme oranında bir hızlanma, ABD’nin büyüme oranında ise gerileme bekleniyor. Geçtiğimiz yıl yüzde 0,5 tahmin edilen Euro bölgesinin bu yıl yüzde 0,9, 2025’te ise yüzde 1.7 büyümesi öngörülüyor. Geçtiğimiz yıl yüzde 2.5 büyüyeceği tahmin edilen ABD’nin yavaşlayarak gelecek yıl yüzde 1.7 oranında büyümesi bekleniyor. Diğer taraftan Baltık Kuru Yük Endeksi’nin şubat ayında yükseliş eğiliminde olması, Küresel Satın Alma Yöneticileri Endeksi’nin şubat ayında 50’nin üzerinde yukarı yönlü hareketini sürdürmesi küresel ekonomide bir resesyona değil toparlanmaya doğru gittiğimiz önemli göstergeleri olarak karşımızda duruyor. Tüm bu tahminlerin jeopolitik risklerin artmayacağı varsayımına dayandığını, fakat bu risklerin normal bir zamana göre oldukça yüksek olduğunu da tekrar vurgulamak gerekiyor. Mevcut tabloya baktığımızda,



bölgemizde yaşanan ve artan jeopolitik gerginliklerin tedarik zincirlerinde yarattığı baskının artmaya başladığını fakat bunun henüz tarihsel ortalamaları zorlayacak kritik bir noktada olmadığını görüyoruz” şeklinde konuştu.

KIRAN ŞUBAT AYI FAALİYETLERİNİ DEĞERLENDİRDİ

Konuşmasının bu bölümünde İMEAK DTO’nun şubat ayı faaliyetlerine değinen Tamer Kıran bu çerçevede Cumhurbaşkanı Yardımcısı Cevdet Yılmaz, Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mehmet Fatih Kacır, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı Vedat Işıkhan, ilgili bakanlık temsilcilerinin katılımıyla 29 Şubat’ta düzenlenen Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Türkiye Sektörel Ekonomi Şurası’na iştirak ettiklerini kaydetti. Sektörel sorunların aktarıldığı toplantıda, denizcilik sektörüyle ilgili sorunlar ve çözüm önerilerini TOBB Denizcilik Sektör Meclisi Başkanı ve İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgün’ün söz alarak dile getirdiğini belirten Tamer Kıran “3 dakika içinde üç konuyu dile getirme imkânımız vardı, diğer konuları yazılı olarak verdik. Reel sektör firmalarının krediye erişimde yaşadığı zorlukların en çok dile getirilen sorunların başında yer alırken, biz de ‘Türk Deniz Ticaret Filosunun Desteklenmesi ve Geliştirilmesi Kapsamında Ticaret Filosunun

Yenilenmesi İçin Destek Sağlanması’, ‘Denizcilik Sektörü İçin İhtisas Bankası Görevlendirilmesi İhtiyacı’, ‘Gemi İnşa Sanayisinde Yurt Dışından Alınan Gemi Siparişlerinde Teminat Mektubu Sorunu’ ve ‘Döviz Kredisi Kullanımı Sınırlandırılması’ başlıklı sorunları sözlü olarak ilettik” diye açıkladı. Tamer Kıran, yağ ve yakıt ikmal konusunda İMEAK DTO üyelerini yakından ilgilendiren bir gelişmeyle konuşmasına devam etti. Tamer Kıran şunları kaydetti: “Ticaret Bakanlığı Gümrükler Genel Müdürlüğü, 6 Şubat’ta önemli bir genelge yayınladı. Sektörden gelen talepler doğrultusunda odamızın yoğun girişimleri sonucunda yayınlanan genelge ülkemiz karasularından transit geçiş yapan gemilere ihrakiye teslimini son dönemde ortaya çıkan sorunlara çözüm getirdiğini görüyoruz. Uygulamadaki bazı aksaklıkları yakından takip etmekle birlikte sektörümüz önemli bir sıkıntısına çözüm getiren bu genelgeyle ilgili, başta Ticaret Bakanımız Ömer Bolat olmak üzere Gümrükler Genel Müdürlüğü’ne teşekkür ediyorum. Türk parasının kıymetini koruma hakkında 32 sayılı karara ilişkin değişiklik yapılmasına dair tebliğ, 28 Şubat tarihinde Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe girdi. Tebliğ hükümleri uyarınca gümrük beyannamesine bağlanmış ihrakiye satışları ve Gümrük Kanunu kapsamındaki transit ve gümrük

antrepoları ile geçici depolama serbest bölümü hükümlerinin uygulandığı malların döviz cinsinden satışına ilişkin faturalara yine aynı şekilde döviz cinsinden ödeme imkânı getirildi. Ayrıca serbest bölgede faaliyet gösteren firmalar ile dış ticaret işlemleri kapsamında yapılan menkul satış sözleşmelerine de dövizinden ödeme yapılması imkânı getirildi. Diğer taraftan Maliye Bakanı Mehmet Şimşek ile dar kapsamlı iş dünyası temsilcileri olarak yaptığımız toplantıda Eylül 2018'de çıkarılıp birkaç kez revize edilen, Türk Parasını Koruma Kanunu 32 numaralı karar hakkında değişiklik yapılması ile ilgili kararnamelerin artık güncelliğini yitirdiğini, dolayısıyla tekrar gündemden kaldırılarak eski şekilde çalışmaya imkân verilmesi gerektiğini sözlü olarak aktardık.”

AB EMİSYON TİCARET SİSTEMİ

Tamer Kiran, konuşmasının devamında iklim değişikliğinin küresel bir sorun olarak önümüzde durduğunu vurgulayarak, bu bağlamda Avrupa Birliği'nin Avrupa Yeşil Mutabakatı-AYM (European Green Deal) kapsamında Sürdürülebilir ve Akıllı Ulaşım başlığı içinde 55'e Uyum (Fit For 55) mevzuat paketinde denizciliğin AB Emisyon Ticaret Sistemi (ETS) kapsamına alınması düzenlemesi Mayıs 2023'te kabul edildiğini; Avrupa Birliği İzleme, Raporlama ve Doğrulama (EU MRV) Sisteminin revize edildiğini, bu iki yeni sistemin (ETS ve MRV) 1 Ocak 2024 tarihinden itibaren yürürlüğe girdiğini hatırlattı. Kiran, bu kapsamda, AB Emisyon Ticaret Sistemi dâhilinde gemilerin/denizcilik şirketlerinin ETS'ye giriş ve yapılması gereken iş/işlemleri konusunda ETS'ye kayıt sürecinde izlenecek sistematığı açıklayan rehberin İMEAK DTO tarafından hazırlanarak sektörün bilgilendirilmesi amacıyla üyelere duyurulduğunu söyledi.

“DEPREM BÖLGESİNDE 100 ADET YENİ KONUT YAPIMINI BİZ ÜSTLENECEĞİZ”

Kiran konuşmasının devamında geçen yıl 6 Şubat'ta yaşanan deprem felaketinden sonra İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın



yaptığı yardım çalışmalarına değindi. Kiran; “Geçen yıl 6 Şubat'ta Cumhuriyet tarihimizin en ağır depremlerinden birini yaşadık. Depremlerin hemen ardından devlet-millet el ele vererek tek yürek olduk. Felaketi dayanışmaya dönüştürerek bölgeye yardıma koştuk. DTO olarak ilk günden itibaren şubelerimizle birlikte bölge halkının yaralarını sarmak, dertlerine derman olmak için büyük gayret gösterdik. Çadır ve jeneratör başta olmak üzere toplamda 8 milyon 386 bin 702 lira tutarındaki ihtiyaç malzemelerini taşıyan 35 tırını depremden en çok etkilenen yerlere gönderdik” dedi.

Kiran “Yine hatırlayacağınız üzere ilk günlerin şoku atlattıldıktan sonra bölgenin en önemli ihtiyacı olan kalıcı konut yapımına katkı sağlamak amacıyla Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'nce (TOBB) başlatılan İş Dünyası Konut Seferberliği Kampanyası'na, İMEAK Deniz Ticaret Odası merkez ve tüm şubeleri adına 75 milyon TL destekle katılmaya Yönetim Kurulu tarafından karar verilmiş ve bu karar bilgi olarak mecliste sizinle paylaşılmıştır” diyen Tamer Kiran; “Ticaret Bakanlığı tarafından deprem yardımlarının ihtiyattan karşılanması için izin verilmesi üzerine biz de bu konuyu 2023 yılının mart ayı meclis toplantısında onayınıza sunmuş ve oy birliğiyle

deprem yardımları harcamalarını ihtiyattan karşılanabilmesi için onayınızı almıştık. Ayrıca kampanyada denizcilik camiamızın desteğini sağlayabilmek için Halk Bankası'nda İMEAK DTO Deprem Bölgesi Kalıcı Konut Yardım Yapımı Yardım Kampanyası Hesabı adı altında bir bağış hesabı açıldı. Bu kapsamda üyelerimiz ve denizcilik camiasından 3 milyon 228 bin 500 TL toplanmış olup bu tutar kampanya başlangıç tarihinde bu yana bankada değerlendirdikten sonra faiz tutarı olan 457 bin 404 lira ile bugün itibarıyla 4 milyon 185 bin 904 TL ulaşmıştır” şeklinde konuştu.

Kiran şöyle devam etti: “Geçtiğimiz günlerde Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı ile Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği arasında Kalıcı Deprem Konutları Bağış Protokolü'ne son şekli verilerek imzalanmıştır. Bu konuyu bu sabah yaptığımız Yönetim Kurulu toplantısında tekrar değerlendirdik ve Odamız adına yapılacak deprem yardımı tutarını toplam 150 milyon TL'ye çıkarmaya karar verdik. Bu 150 milyon ile İskenderun'da 100 adet konut yapılmasına mutabık kaldık. Netice itibarıyla bölgede 100 adet yeni konut yapımını biz üstleneceğiz. Böylece şubemizin bulunduğu İskenderun'da depremden etkilenen hak sahibi üyelerimiz ve personelimiz başta olmak üzere tüm depremezelerin

yaralarının sarılmasına güçlü bir destek verirken, afetzedelerimizin yeniden sıcak yuvalarına kavuşmalarına önemli bir katkı sağlamış olacağız. Yapılacak konutların hak sahiplerine hayırlı olmasını temenni ederken, bu vesile ile Yüce Rabbimden ülkemizi her türlü afetten korumasını, milletimize bir daha böyle acılar göstermemesini bir kez daha niyaz ediyorum.”

“KADININ İŞ GÜCÜNE KATILAMADIĞI BİR ÜLKE KALKINAMAZ”

Türk Deniz Eğitim Vakfı'nın (TÜDEV) Olağan Genel Kurulu'nu da meclis toplantısı öncesinde aynı salonda gerçekleştirdiklerini hatırlatan Tamer Kıran, 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 bir kez daha ifade etti.

Kıran ertesi gün kutlanacak 8 Mart Dünya Kadınlar Günü'ne değinerek nüfusumuzun yarısını oluşturan kadınlarımızın ülke kalkınması için tartışılmaz bir potansiyel olduğunu belirtti ve “Kadının iş gücüne katılamadığı bir ülkenin kalkınmasından bahsetmek mümkün değildir. Erkeklerin ağırlıklı olduğu denizcilik sektöründe de denizcilik eğitimi veren okullar ve sektörde çalışan kadınların sayısının artmasından büyük memnuniyet duyarken, eğitilmiş, özgüvenli, özgüveni yüksek kadınlarımıza her zamankinden daha fazla ihtiyaç duyduğumuzu belirtmek istiyorum. Haklarının savunulduğu, talep ve sorunların ele alındığı, farkındalığımızın arttığı bu önemli gün vesilesiyle tüm kadınlarımızın 8 Mart Dünya Kadınlar Günü'nü kutluyorum” dedi.

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer konuşmasının sonunda 18 Mart Çanakkale Zaferi ve Şehitleri Anma Günü dolayısıyla başta Gazi Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere vatanımız için canını feda eden aziz şehitlerimizi bir kez daha rahmet ve minnetle

andı. Ayrıca bu ay maneviyatın, sevgi, hoşgörü ve yardımlaşma duygularının yoğun şekilde yaşandığı Ramazan ayına ulaşmanın mutluluğunu yaşadıklarını belirten Tamer Kıran, Ramazan ayının kalplerimizden sevgiyi, sofralarımızdan bereketi, evlerimizden huzur ve saadeti eksik etmemesini temennisinde bulundu. Son olarak 10. Dönem 4. Müşterek Meslek Komiteleri Toplantısı'nın, 26 Mart Salı günü, Büyük Kulüp'te gerçekleştirileceğini; akabinde İMEAK DTO, Türk Armatörler Birliği ve S.S. Gemi Armatörleri Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi'nin ev sahipliğinde geleneksel iftar yemeğinin yapılacağını belirterek, meclis üyelerini her iki toplantıya katılmaya davet etti.

MUSTAFA İNSEL: “TÜRKİYE’NİN KARBON NÖTR HEDEFİ 2053 YILI OLARAK AÇIKLANDI”

Ardından Meclis Başkanı Başaran Bayrak, AB ETS Sistemi hakkında sunum yapmak üzere Prof. Dr. Mustafa İnsel'i kürsüye davet etti. Mustafa İnsel grafikler eşliğinde gerçekleştirdiği sunuma AB ETS Sistemi'nin denizcilik sektörüne bazı yükler getirdiğini; ilk bakışta kapsamı daha dar gözükmesine rağmen sektörü pek çok alanda etkileyecek bir değişiklik sürecinin başladığına dikkat çekti. Prof. Dr. Mustafa İnsel konuşmasına şöyle başladı: “Hâlihazırda birçok kısmı etkileyen bir değişiklik sürecinin içindeyiz. Bu değişiklik sürecine baktığımızda hemen iklim değişikliğini görüyoruz. Bu yıl kar görmedik. Erzurum'da, Kars'ta kar yok. Günümüzde iklim değişikliği bir farazi olmaktan çıktı, artık geldi dayandı kapımıza. ‘İklim değişikliğinin sebebi nedir?’ oradan başlamak istiyorum. Fosil yakıtlar adını verdiğimiz kömür, dizel, LNG gibi yakıtların yakılması sonucunda ortaya çıkan karbondioksit, metan gibi gazların yayılmasıdır. Bu oldukça uzun zamanda tartışılan bir konu. Bu gazların yakılması dolayısıyla dünya atmosferine gelen güneş ışınlarının geri yansımaları engelleyen gazlar, dünyadaki sıcaklığı arttırmaya başlıyor. 1920'lerin başından itibaren görülen bu etki şu anda bir dereceler civarında; 2 dereceye



Prof. Dr. Mustafa İnsel

ulaştığında dünyanın artık yaşanamaz hale geleceğini söyleyen birçok araştırma var. Bu nedenle Birleşmiş Milletler bir çerçeve anlaşması çıkardı. Arkasında Kyoto ve Paris anlaşmaları var. Paris ve Kyoto anlaşmalarının detayına girmeden temel olarak denizcilik çok fazla içermediklerini, ülkelerin kendi sınırları içinde emisyonları sınırlandırmak amacı taşıdığını söyleyelim. Uluslararası denizcilik kapsam dışında; ama kabotaj denizcilik, kabotaj taşımacılığı ve bununla ilgili her türlü sektör, örneğin limanlar, hâlâ ülke sınırları içinde, ülke tahkimleri içinde. ETS gelirken her ülke kendine göre bir hedef saptadı. Bunu oldukça uygun görüyorum. Çünkü 2050 yılı hemen hemen tüm ülkeler için karbon nötr adını verdiğimiz sera gazlarını salınımının net olarak sıfırlanacağı yıl olarak ilan edildi. Türkiye'de bunu 2053 olarak ilan etti. Ulaşılması çok zor görülen bir hedef ama bunun yolunda birçok azaltma taahhütleri var. Türkiye'nin de 2030 yılı için verdiği bir taahhüt var.”

“DENİZCİLİK YÜK TAŞIMACILIĞINDA EN AZ EMİSYON YARATAN TAŞIMACILIK YÖNTEMİ”

Denizciliğin yük taşımacılığında en efektif, en az emisyon yaratan taşımacılık yöntemi olduğunun altını çizen İnsel, bunu her yerde vurgulamak gerektiğini

söyledi. Mustafa İnsel; “Çünkü bir ton yükün bir kilometre taşınmasını baz alırsak; dizel trenler gemilerin 6 katı, kamyonlar 19 katı, havayolu ise 90 katı emisyon çıkarıyor. Denizcilik sektörü olarak bunu gerçekten anlatmak zorundayız. Yine de sektör kendi emisyonunu azaltmak için adımlar attı. Bazıları da bazı ülkeler tarafından dayatıldı. ETS Ticaret Sistemi bunlardan biri. Ama çerçeve bu. Bizim sektörümüzde en üste çıkaran ne konusunun altını tekrar çizmemiz lazım. Çünkü Emisyon Ticaret Sistemi yani ETS’de bunun üzerine kurulu. Bir ton yakıtı yaktığımız zaman dizelse 3,2 ton; ağır yakıtta 3,1 ton karbondioksit ortaya çıkıyor. Yani 3 katı fazla karbon dioksit ortaya çıkarıyoruz. Bu karbon dioksit temel olarak yaktığımız yakıtla alakalı. 15-20 yıl önce LNG bir çözüm olarak sunuldu. Ancak sonuç gösterdi ki sıvılaştırılmış doğalgaz olan LNG çözüm olmayacak. Başka birçok alternatif sunuldu” şeklinde konuştu.

Aslında emisyonun iki ayrı kısımdan oluştuğunu söyleyen Mustafa İnsel bunları şöyle açıkladı: “İlki yakıt gemi tankına gelinceye kadar olan kısım, diğeri ise gemi tankından itibaren makinelerimiz kullanınca ortaya çıkan sorun. Şimdiye kadar çıkan kuralların hepsi sadece ve sadece gemi tankından itibaren geçerli. Biraz önce söylediğim 3,2 ton da, 3,1 ton da aynı şekilde çıkan emisyonlar. Yani tankımıza gelinceye kadar olan kısmı dâhil değil. Sıvılaştırılmış petrol gazı LNG’ye bakıldığında görüldü ki, aslında ağır yakıt ve dizele göre daha fazla emisyon çıkaran bir yakıt. Topladığımız zaman da üç aşağı beş yukarı LNG ile ağır yakıtlar aynı emisyon değerine erişmeye başlıyor. Eğer kaynağından gemide tüketilmesine kadar alırsak, bu ayırım önümüzdeki dönemde en fazla konuşacağımız konulardan biri olacak. Yani biz gemide kullandığımız yakıtın da nereden ve nasıl geldiğini tartmak zorunda kalacağız. Yakıtları genelde üç ayrı gruba ayırdıklarını söyleyen Prof. Dr. Mustafa İnsel bunları şöyle sıraladı: “Fosil yakıtlar, kullandığımız



petrol türevleri ve Biyo-yakıtlar; bunlar tarım ürünlerinden olabilir, orman ürünlerinden olabilir, atıklardan olabilir. E-yakıtlar dediğimiz, yenilenebilir enerji kullanılarak temelde hidrojeni üretilip, sonra bunu taşıyıcı olarak amonyak veya başka yakıtlarla gemiye götürebilmek. Hidrojen pek kullanılabilir bir yakıt değil, çünkü mevcut tanklarımızı hidrojenle değiştirmek için altı kat büyötmek gerekiyor. Hidrojen çelikte çok iyi bir araya gelmeyen bir gaz. Yüksek basınçlarda ve yüksek soğutma oranlarında kullanmamız lazım. Dolayısıyla hidrojeni doğrudan kullanmak zor. Onun için metanol, amonyak gibi başka türevler ortaya kondu.”

“KARTLAR YENİDEN KARILACAK”

İnsel konuşmasının bu bölümünde IMO’nun 2023’te yürürlüğe koyduğu yeni kurallara değindi ve şöyle devam etti: “IMO 2023’te yeni kurallar açıkladı. Buna göre 3 ayrı kategoride hedefler kondu. Birinci kategoride tek bir geminin, bir ton yükü bir mil taşımak için yapacağı emisyon değerine sınırlamalar getirdi. Bu zaten vardı, biraz daha genişletti. 2030’da yüzde 40’ı baz aldığına göre, 2008 yılına göre bir ilerleme var. İkinci kategori, biraz önce bahsettiğim yakıtların daha fazla kullanılması. 2030 yılında yakıtların yüzde 5’inin yeni yakıtlara dönüşmesi hedefleniyor. Topu topu altı yılımız var,

nasıl erişeceğimiz belli değil. Diğer kategoriye tüm sektörün emisyonlarının sınırlandırılması. Burası önemli, çünkü bir gemi bazında düşündüğümüz zaman sadece o gemi dâhilinde düşünüyoruz. Hâlbuki filoda büyümeler var. Yıllar içinde büyümeleri de dikkate alırken ve denizcilik emisyonu dersek işler zorlaşıyor.

IMO sektör emisyonlarını azaltmaya 2018’de başladı. 2030 yılı hedefi yüzde 20 azaltıp, 2040’ta yüzde 70’e ulaşmak; yani 10 yıl içinde yüzde 50’den fazla emisyon azaltımı söz konusu. Buna nasıl erişileceği oldukça önemli. Şu anda öngörülen yakıtların değişmesi ve gemilerin bu yeni yakıtlara dönüşmesi. Ama bu tabii teorik bir yaklaşım, çünkü yakıt yok, teknoloji yok, ülkelerin imkânları yok. Oluşması gereken yeni bir sektör var. Dolayısıyla kartlar yeniden karılmak zorunda. Gemideki yakıtı aldım, şununla değiştirdim meselesinin oldukça dışına çıkacak bir senaryodan bahsediyoruz.”

“FUEL EU MARITIME 2025’TE DEVREYE GİRECEK”

Prof. Dr. İnsel, Avrupa Birliği Emisyon Ticaret Sistemi’nin detaylarını açıklayarak konuşmasını sürdürdü: “AB’de üç yeni durum var. Bir tanesi Emisyon Ticaret Sistemi. Şu ana kadar bahsetmediğimiz, ama 2025 başında devreye girecek

Fuel EU Maritime, Denizcilik Yakıt Girişimi'ni bir kenara kaydetmemiz lazım. Çünkü asıl bomba orada patlıyor. AB'nin mantığı şu: 2018'de emisyonların raporlanmasında yeni düzenleme geçti. Bu düzenleme aslında her şeyin habercisiydi. O zamanlar ne ödeme ne ETS vardı, sadece bunu belirleyelim dendi. Ardından bu yılbaşında devreye giren emisyonların fiyatlandırılması yani ETS; arkasından bu emisyonların azaltılması için 'zorlama' adını vereceğim ben buna, Fuel EU Maritime 2025'te devreye girecek. Tüm kurallar hazırlandı AB tarafından. Bir bomba daha var. Bu da Avrupa Birliği'nin 'Corporate Sustainability Reporting Directive' (AB Kurumsal Sürdürülebilirlik Raporlama Yönergesi/CSRD) adını verdiği, gene 2024 başında başlayan, ama sadece Avrupa Birliği içindeki şirketler için geçerli olan yönerge; her şirketin kendi sürdürülebilirlik raporlamasını yapmaya başlaması üzerine kurulu. Diyeceksiniz ki Avrupa Birliği bizi çok ilgilendirmiyor, ama Aralık 2023'te Türkiye'de de buna benzer bir sürdürülebilirlik raporlaması mecbur hale geldi. İlk aşamada sadece borsada olan ve 250'den fazla kişi çalıştıran şirketler için geçerli, ama bunun ilk aşama olduğu da vurgulandı. Demek ki 2-3 yıl sonra hemen hemen tüm şirketlerimize raporlama sistemi zorunluluğu gelecek. Raporlama dediğimiz şey emisyonları raporlamaktan oluşmuyor sadece. İklim değişikliğinin şirketlerimizi nasıl etkileyeceği, rekabetini nasıl etkileyeceği, finansal durumu nasıl değiştireceği, buna karşılık ne önlemler aldığımızın çalışmasının yapılması – ki bunun içinde ciddi anlamda ekonomik bilgiler, ticari bilgiler var. Bunların raporlanarak yayınlanması zorunluluğunu getiriyor. Belki şu an değil ama birkaç yıl sonra aslında bunu konuşuyor olacağız. Çünkü raporlama emisyon ölçümüyle başlayıp, her şeyin açıklanmasına doğru gidecek gibi gözüküyor.”

“DENİZCİLİKTE TÜM EMİSYONLAR VERGİLENDİRİLECEK”

ETS'nin ilk aşamasının raporlama sisteminin değişmesi olacağını

vurgulayan İnsel konuşmasını detayları açıklayarak sürdürdü: “1 Nisan itibarıyla yeni raporlama sistemiyle ilgili 5 bin Groston üstü gemisi olan her armatör veya onun adına ISM yönetici şirketin Avrupa Birliği'nin sistemine yeni emisyon rapor sistemini, monitoring planlarını teslim etmesi gerekiyor. Oldukça az bir zaman açığı. Bu yeni sistemde karbondioksit dışında metan ve nitroz oksit de nasıl raporlanacağı, risk analizlerini nasıl yapılacağı da yer almak zorunda. Bu yılın emisyonları 2025 yılının mart ayı sonunda raporlanacak. Raporları teslim edecek, ne kadar emisyon yaptınız ve Eylül 2025'te bu yılın emisyonları karşılığında bir bedel ödenecek”.

“ETS deyince yanlış bir yargı var. ETS Avrupa Birliği'nde yıllardır var, belirli bir barem var her sektör için. Altındaysanız bir şey ödemiyorsunuz, üstündeyse farkı ödüyorsunuz” diyen Prof İnsel; “Denizcilikte böyle bir şey yok. Denizcilikte tüm emisyonlar vergilendirilecek. Yani karşılığında bir bedel ödenecek. Bizim hesaplarımıza göre Türk sahipli gemilerin yıllık ödeyeceği bedel 250 milyon Euro. Avrupa Birliği'nin elde edeceği gelir, bunu gelir olarak adlandıracağım, yılda 9 milyar Euro. Avrupa Birliği limanlarına giden – ayrıca Norveç, Liechtenstein ve İzlanda da dahil edildi – her geminin çıkış limanından o limana gidinceye kadar, örneğin Şanghay'dan çıkan bir geminin Rotterdam'a gidinceye kadar gittiği tüm yolun emisyonları karşılığı ilk yıl yüzde 40, ikinci yıl yüzde 70, üçüncü yıl yüzde 100 olacak. Yani bu yıl için yüzde 40, seneye yüzde 70 ama 2026'dan başlayarak yüzde 100 karşılığında bir bedel ödemesi söz konusu” şeklinde konuştu.

Mustafa İnsel sözlerini şöyle sürdürdü: “Biraz evvel karbondioksitten bahsederken metan ve nitroz oksidin yeni izleme planlarında beklentimi söylemişim. Metan 25 kat etkili karbondioksite göre, nitroz oksit ise 198 kat daha etkili. Bu nedenle eklendi. Normal fosil yakıtlarda, yani dizelde ve

ağır yakıtta bu gazların çıkış rakamları fazla değil; ödeme rakamlarını çok az değiştirecek. LNG yakanlarda iş biraz daha farklı. LNG'de yakmadığınız yakıt metan olarak atmosfere karıştığı için bu gazla ilgili eklemeler var. Metan 25 kat, dolayısıyla LNG yakan gemilerin aslında daha da problemlili olduğunu söyleyebiliriz.”

Limanlarla ilgili yeni bir düzenleme olduğunu da sözlerine ekleyen İnsel, Avrupa Birliği'nin kendi limanlarına 300 mil mesafedeki konteyner değişim limanlarını, dış liman saymayacağını, AB limanları içinde kabul ettiğini beyan ettiğini söyledi. İnsel; “Mısır'daki Port Said'i örnek alalım; Şanghay'dan çıkıp Port Said'e uğrayarak gelen geminin uğramamış gibi kabul edileceğini söyledi. Türkiye'de herhangi bir liman şu ana kadar bu kategoriye dâhil edilmedi. 5 bin groston üstünü belirtmişim. 400 grostonla 5 bin groston arası da önümüzdeki yıldan itibaren izleme planlarına dâhil. 2027 yılında bu sisteme dâhil edilip edilemeyecekleri tekrar karara bağlanacak. Dolayısıyla koster filomuz için de bu sisteme dâhil olma gibi bir olasılık var. Ama daha önemlisi önümüzdeki yıldan itibaren onlar da beyan etmeye başlayacaklar. Bu beyanın çok kolay olmayacağını – çünkü beyan sadece beyan üzerine kurulu değil – artı finans kuruluşları veya doğrulayıcı adını verdiğimiz bazı kuruluşlar tarafından doğrulanması gerektiğinin altını çizelim” dedi. “Ne kadar ödeyeceğiz?” diye soran Mustafa İnsel, “Borsa gibi değişken bir rakam var ve rakam 60 ila 80 g arasında değişiyor. 60'ında altına düştü ama emisyon arzi arttığında rakamlar yükselecek. Büyük ihtimalle önümüzdeki sene eylül civarında bunun yükselmesini beklememiz normal. Çünkü birçok firma piyasadan emisyon haklarını alacak. Borsa gibi arttığı için onu da artmasına muhakkak gözüyle bakabiliyoruz” diye açıkladı son durumu.

SİSTEM NASIL ÇALIŞACAK?

Prof. İnsel, ETS'de bir diğer önemli unsurun denizcilik şirketi tanımlı olduğunu, sistemin bunun üzerinden

çalışacağını açıkladı ve şunları söyledi: “Denizcilik şirketi ya geminin sahibi veya onun adına ISM (International Safety Management) yönetimi yapan şirket. Tüm bu sorumluluğu bu ikisinden biri yüklenecek. Bu ikisinden biri denizcilik şirketi olarak tanımlanacak ve her gemi için ya sahibi ya da ISM yöneticisi işlemleri yürütmek zorunda. Sistem nasıl çalışacak? Gemi öncelikle 1 Nisan 2024’e kadar emisyon yönetim planlarını Avrupa Birliği web sitesine yüklemek ve doğrulamak zorunda. Oldukça uzun bir plan yönetimi var. Sonra bir yönetici ülke müdahalesi var. Eğer denizcilik şirketi bir Avrupa Birliği ülkesindeyse o ülke, değilse son 4 yılda geminin en fazla gittiği ülke yönetici ülke. Dolayısıyla deniz kenarında olan tüm Avrupa ülkeleri bir yönetici ülke olarak atanabiliyor.

Bu listeler ocak ayı sonunda yayınlandı zaten. ‘Union Registry’ adı verilen dijital banka sistemi benzeri bir sistem var. Burada bir MOHA (Maritime Operator Holding Account) hesabı açacağız. Bir çeşit banka hesabı aslında. Hesabın listeler açıklandıktan sonra 40 gün içinde açılması istendi. Dolayısıyla 27 Mart civarı bir son tarihi var. Açılan bu hesaplara kimin yetkili olduğu dâhil her şey bildirilecek. Yıl sonunda tüm yılın emisyonları 31 Mart 2025’e kadar siteye yüklenecek ve yıllık emisyonlarda 30 Ekim 2025’e kadar ödenecek.

Bu ödemeler ne olacak? İdareci ülkeler ve Avrupa Birliği tarafından alınacak ve belki de en önemli nokta bu, denizcilik şirketlerine, limanlara ve tersanelere kendi dönüşümleri için inovasyon fonu gibi bir adla destek olarak verilecek. Bu aslında belki bizim tüm sektörümüzü ilgilendiren bir şey. Çünkü Avrupa Birliği’nde rekabet etmek tüm sektörümüz açısından önemli, bir anda karşınıza ciddi anlamda teşvik alan bir Avrupa Birliği denizcilik sistemi göreceğiz. Bu da tabii ki rekabet açısından tüm tersanelerimiz, limanlarımız ve denizcilik şirketlerimiz açısından ciddi bir risk”.

“Gelelim önümüzdeki dönem patlayacak bombaya” diye konuşan İnsel, “Fuel

Eu Maritime 1 Ocak 2025’ten itibaren devreye giriyor. Benzer şartlara sahip, benzer uygulama alanına sahip 5 bin groston üstü gemilere uygulanacak. Ama özelliği şu: Yakıtınızın karbon içeriğine göre bir ceza ödemesi var. 2030’a kadar karbon içeriği eğer dizel veya ağır yakıt veya LNG kullanıyorsunuz karşılığı yüzde 2. Neden yüzde 2 diyoruz: 1000 ton yakıt harcadı, bunun yüzde 2 karşılığı 20 tondur. Karbon dioksite çevirdiğiniz zaman, yaklaşık 3,6 ile çarpacağız, onu da her bir karbon için 2400 Euro ile çarpacağız. Rakamlar başta çok büyük olmayacak ama 2030’dan 2035’e kadar önce yüzde 6, sonra yüzde 11, 31, 62 ve yüzde 80 olmak üzere 6 kata kadar çıkabileceği söylenen bir ceza ödemeleri sistemi gelecek. Hedef çok belli; yeni yakıtlara yani karbon içeriği düşük olan yakıtlara geçişi sağlamak” diye açıkladı bombayı.

İnsel; “Bu noktanın çok önemli olduğunu düşünüyorum. Bu geçişi sağlarken eğer geminizin yakıt tüketiminin karbon içeriği düşüğe (biyo-yakıt, amonyak, hidrojen kullanabilir veya rüzgâr destek sisteminden yararlanıyor olabilir) kriterin altında olan kısmını kriterin üstünde olan diğer gemilerle birleştirip bir havuz olarak beyan edilmesi mümkün. Dolayısıyla karbon içerikli yakıtlar dışında yakıt harcayan filolarla, değişik şirketlerin bir araya geldiği havuzlarda bu tip gemilerin olması denizcilik şirketleri arasında emisyon hakkını birbirine devrederek bir ticaret imkanı oluşacağını gösteriyor” dedi.

“GEMİLERİ YENİ YAKITLARA ADAPTE ETMEK KOLAY OLMAYACAK”

Fuel EU Maritime uygulamasının kruvaziyer ve konteyner gemileri ilgilendiren bir unsurunun da olduğunu vurgulayan İnsel, 2030 yılından itibaren konteyner gemilerinin gittikleri limanlarda iki saatten fazla kalacaklarsa karadan elektrik kullanma (cold ironing) zorunluluğu getirileceğini belirtti. Dolayısıyla konteyner gemisi olan şirketlerin bunu dikkate alması gerektiğini; çünkü o limanlarda kurulacak sistemlerin yüksek voltajlı

olacağını ve elektriği gemiye aktarıp kullanabilecekleri hale getirecek sistemleri kurmak zorunda kalacaklarını, uymayanlara ceza uygulanacağını vurguladı. İnsel; “Şu an için 2025 uzak gelebilir ama 1 Ağustos’tan itibaren bunun da izleme planlarını hazırlanması lazım. Ağustos çok uzak değil. Planlar ilk defa hazırlanacağı için bir ayın üzerinde tutacaktır diye düşünüyorum. Dolayısıyla biraz zaman gerektirecek, 1 Ocak 2025’ten itibaren de uygulamaya girecek. Diyeceksiniz ki bu kadar yakıttan bahsediyoruz, kaç gemi kullanıyor? Dünya filosunun yaklaşık yüzde 2’si kullanmaya hazır veya kullanabilir durumda ki buna LNG de dahil, yani dünya filosu aslında daha geçmiş değil, ama siparişlerde kullanılabilir gemilerin yapılmasına başlandı. Çünkü gemide çok fazla değişiklik gerektiriyor. Hidrojen, amonyak, metanol kullanımı dediğimiz zaman içten yanan motor olabilir, ama depolama ciddi bir problem çünkü basınçlandırılmış yakıtlardan bahsediyoruz. Emniyet önemli. Bunları dikkate aldığımızda gemileri adapte etmek, tanklarını değiştirmek gibi kolay bir şey değil” şeklinde konuştu.

Mustafa İnsel şöyle devam etti: “Tahminler şu: Emisyon oranı yüzde 60 civarında alternatif yakıt sayesinde azalacak, ama yüzde 40’ı gemilerin kendi enerji kullanımını azaltması yoluyla olacak. Yani sadece yakıt değişecek diye düşünmeyelim. O gemilerin kendi enerjilerini azaltmanın yollarını bulması lazım. Çünkü bu yoklukta çok pahalı olacak. Şu anda fosil yakıtların altı katı kadar, daha pahalı olması bekleniyor. Çünkü tüm sektörler geçecek. Enerji verimliliğini artırma metodlarından biri de rüzgâr destek sistemi. Rüzgâr destek sisteminin şöyle bir avantajı var: Diyelim ki ne kadar azaltabileceğini belgeledik ama hiç kullanmadık. Maritime’de yüzde 5’lik avantajımız var. CIA’de avantajımız var. Kurallar çıkarken bu şekilde çıktı ve özellikle tersanelerimizi ilgilendirdiğini düşünüyorum. Çünkü Avrupa Birliği gemi sahipleri bunlarla ilgilenmek zorunda”.

“KARBON YOĞUNLUK GÖSTERGESİ KURALI HER YIL DEĞİŞECEK”

Birleşmiş Milletler'in ısınmayı 2 dereceyle sınırlandırmasıyla IMO ve Avrupa Birliği'nin harekete geçtiğini ve bu yönde birçok uygulamayı yürürlüğe soktuğunu vurgulayan İnsel, bu uygulamaları biraz daha detaylandırdı ve şunları söyledi: “IMO'nun ilk çıkardığı yeni gemilerde enerji belirleme indeksi oldu. Sadece bir kere yapıldı, bir kere yapılmış olacak. Gemi ilgili değeri geçiyorsa bir daha hayatı boyunca herhangi bir şey yapmayacak. Mevcut gemiler için ESI (Environmental Ship Index) kuralı çıktı. Mevcut gemilerin enerji belirleme indeksi. Sadece bir kere yapıldı, bir daha yapılmayacak. Ama CII (Carbon Intensity Indicator) göstergesi, yani karbon yoğunluk göstergesi adını verdiğimiz kural her yıl değişecek. Başta 2023 yılı için yüzde 5 olarak belirlenmişti. Bu yıl raporlayacağız, gemilerimizin kategorisine göre D ve E kategorileri probleme düşmeye başlayacak. Ne kadar değişeceği belli değil, ama bu yıl yüzde 5'ten yüzde 7'ye çıkıyor. Önümüzdeki yıl yüzde 9'a, sonraki yıl yüzde 11'e; 2027'de kaç geleceği şu anda belli değil. Ama biliyoruz ki hedefler 2030'da yüzde 20 azaltmak, sonra yüzde 70 azaltmak ve 2050'de net sıfır. Büyük ihtimalle 2027'de bu hedefi yüzde 25'ler seviyesinde göreceğiz. Bu şu anlama geliyor: Bir gemi 2022 yılında A yakıtı tüketiyorsa, 2027'de bunu yüzde 25 azaltmak zorunda. Mümkün mü? Değilse geminin çalışmasına izin verilmeyecek. CII bir para ödeme mekanizması değil. CII bir sınırlayıcı mekanizma. Eğer CII'a göre kriterin üzerindeyseniz, gemi çalışmaz duruma gelmeye başlıyor. İdareye bir düzeltme planı sunulmak zorunda. Geminin çalışması bir kriter burada, ödemeye bunu aşmak mümkün değil”.

“İlk aşamada bu yıl için enerji verimliliği, rüzgâr kullanımı veya biyo-yakıtla aşmak mümkün diyen Prof. İnsel, “Birazdan biyo-yakıtla geri döneceğim. 2035'ler civarında alternatif yakıtla geçiş hemen hemen zorunlu hale geliyor.

Ama bugünlerde zorunlu değil. Çünkü daha bu yakıtın ne olacağı bile belli değil. Diğer tarafta ETS'ye bakıyoruz. ETS'nin hedefi kirleten öder; ne kadar harcarsanız harcayın, ne kadar enerji verimli olursanız olun karşılığında bir bedel ödemeniz söz konusu. Ton başına şu anda 3,2 çarpı 60 Euro civarı” dedi.

“NE KADAR FAZLA ENERJİ VERİMLİLİĞİ UYGULARSANIZ CEZA O KADAR DÜŞECEK”

İnsel, Fuel EU Maritime uygulamasında fosil yakıtların otomatikman ceza kapsamına girdiğini, şimdilik cezadan tek kaçma yolunun 2025 yılından itibaren ya biyo-yakıt ya da rüzgâr enerjisi kullanmak olduğunu söyledi: İnsel; “Ne kadar fazla enerji verimliliği uygularsanız ceza o kadar düşecek. Ama yine de ceza alacak. Burada biyo-yakıt bir anahtar olarak karşımıza çıkıyor. Bildiğim kadarıyla Türkiye'de gemilere biyo-yakıt, biyo-dizel temin edilmesi mevzuat çerçevesinde mümkün değil. Ama 2025'ten itibaren bir zorunluluğumuz var. Hem yakıt ikmalcilerimiz açısından hem gemilerimiz açısından, bulunabilirliği ve gemilere ikmal edilebilirliği konularını mutlaka gündeme almamız gerek. 2030'da konteyner ve kruvaziyer için karadan elektrik alma zorunluluğu, daha sonra da alternatif yakıtla geçiş olacak. Yani bu tabloya baktığımız zaman yeni yakıtlara geçiş öncelikli gözüküyor. Belki enerji üretimini artırmak ve rüzgâr destek sonrası” dedi.

“IMO, iki kural daha getirecek. Bir tanesi MBM (Piyasa Bazlı Tedbirler/Market Based Measures) dediğimiz ETS'nin benzeri. Avrupa Birliği ETS'yi çıkarırken eğer IMO bizim ETS'mizle eşdeğer bir kural çıkarırsa ETS'yi kaldırırız dedi. Ancak görünüyor ki buradan geri adım pek mümkün değil. Ama bu 2027'de belirlenmiş olacak, o zaman göreceğiz” diyen Prof. Dr. Mustafa İnsel; “İkincisi GFS (Goal Based Fuel Standard) adını verdikleri standardı. O da FuelEU Maritime'e benzer olacak. Dolayısıyla bu iki kuralın global versiyonları olarak önümüze çıkmasını bekliyoruz. Bunlar hem yakıt ikmalcilerini - çünkü yakıtları onlar değiştirecek - hem de

limanlarımızı ilgilendiriyor. Çünkü işleri yakıtı gemiye vermekle bitmeyecek; limanlarımız bu yakıtları tedarik etmek veya tedarik için taşıma yöntemi bulmak zorunda kalacak. Belki cold ironing sistemine geçecekler. Bu sistemleri temin eden tersane, gemi ekipmanları, gemi güvenlik sistemleri bunlara uymak zorunda. Şimdi kabotajda çalışan bir gemi işleticisi yalnızca uluslararası alanda geçerli, beni ilgilendirmiyor. Ancak kabotaj içinde 'domestic shipping' adını verdiğimiz kısımlara doğru baskı oluşmaya başlıyor. Çok kısa bir zamanda değil ama 5- 10 yıl içinde orada da bir değişiklik olmasını beklememiz gerekiyor diye düşünüyorum. Dolayısıyla hazırlıklı olmak için biraz zamanımız var ama kullanılması gereken sistemler” şeklinde konuştu.

PROF. DR. MUSTAFA İNSEL SORULARI CEVAPLADI

Mustafa İnsel'in sunumunun ardından soru-cevap kısmına geçildi. DTO Yönetim Kurulu Üyesi İsmail Görgün iki soru sordu. İsmail Görgün'ün ilk sorusu metanol kullanan bir geminin bile cold ironing yapmak zorunda kalıp kalmayacağıydı. İnsel sıfır emisyonlu ya da sıfıra yakın emisyonlu bir yakıt olmadığı sürece, kullandığı yakıtla göre bir muafiyet uygulanması ihtimali bulunmadığını söyledi. İkinci soru ise “Bir ülke kendi ETS uygulamasını devreye sokarsa, yine de AB ETS'ye ödeme yapmak zorunda kalır mı?” şeklindeydi. İnsel bu soruyu şöyle cevapladı: “Aslında AB bir sürü şeyi bir anda sepetinden döktü. Bir tanesi sınırda karbon. Sınırda karbon aynen dediğiniz gibi. Eğer Türkiye'den çimento ihraç ediyorsanız ve ülkenin emisyon vergilendirmesi varsa Avrupa Birliği sınırdan girerken almayacak. Ama denizcilikte böyle bir şey bir şey yok. Denizcilikte Avrupa Birliği her halükarda ben alırım diyor, Türkiye'de olsa da olmasa da.”

Ardından DTO Meclis Üyesi Yunus Can “Gemilerden kaynaklanan karbon salınımının dünyadaki iklim değişikliğine etkisi ne kadar? Dünyanın diğer sanayi



Yılmaz Onur

bölgelerinin iklim değişikliğine etkisi ne kadar? IMO ve AB dışında, deniz sektörünün bunlara dönük olarak dünya ne tür tedbirler alıyor?” sorularını sordu. İnsel soruya şu yanıtı verdi: “Dünyadaki küresel emisyonun yaklaşık yüzde 3’ü denizcilik sektörü kaynaklı. Ancak şöyle diyorlar, bu rakam Avrupa’daki birçok ülkeninkinden fazla. Örneğin Belçika’nın emisyonundan fazla. O zaman neden denizcilik muaf duruyor diye bir baskı var. Paris ve Kyoto anlaşmalarında denizcilik yok, çünkü uluslararası. Anlaşmalara girmeyen iki şey vardı: Havacılık ve denizcilik. Havacılık çoktan başladı. Denizcilik de bu şekilde başlamış oldu. Ama bir noktada çok haklısınız. Cleaning denilen işlevin dışında yeşil fırsatçılar çıktı bir anda. AB’nin yaptığı biraz yeşil fırsatçılık. Çünkü bunu ortaya koyarak yılda 9 milyar Euro alacağım diyor. Bunun ödeyenlerin çoğu aslında AB üyesi de değil. Bizim gibi dışarıdan gelen gemiler, emisyon Avrupa Birliği’nin sınırları içinde de yapılmıyor. Şanghay’dan çıkıyor Rotterdam’a gidiyor, Mısır’dan geçiyor, AB bütün yolun emisyonunu istiyor. Dolayısıyla sistem aslında emisyonları azaltıcı ama bunun dışında birazcık da yeni bir ekonomik düzeni devreye sokmak üzere kurulu.”

DTO Meclis Üyesi Yılmaz Onur’un sorusu ise rüzgâr enerjisinin mevcut gemilere uygulanma olasılığı ve getireceği faydalardı. İnsel şu anda rüzgâr enerjisi kullanan yaklaşık 25 gemi olduğunu, bu yıl tamamlananlarla rakamın 50’ye çıkacağını söyledi. İnsel şunları söyledi: “Türkiye’de şu anda RMK tersanesi Fransa için Atlantik Okyanusu’nu geçecek, rüzgâr enerjisiyle çalışan bir gemi inşaatına başlamış durumda. Rüzgâr enerjisinden normalde sağlayabileceğiniz avantaj rotaya ve gemiye bağlı olarak yüzde 10 ila yüzde 20 arasında. Ama 2030 ve 2035’e kadar koyulan hedefleri karşılayacak miktarda hidrojen de, amonyak da yok şu anda. Siz geminizi buna adapte etseniz bile, gittiğiniz limanlarda bulamıyorsunuz. Rüzgâr enerjisinde böyle bir dezavantaj yok. Dolayısıyla 2035’e kadar yüzde beşler civarında azaltım sağlayabilecek mevcut teknoloji. Gemilerde nasıl kullanılacağını biliyoruz. Önümüzdeki 5 yılda daha fazla kullanılmasını bekliyoruz. Avrupa Birliği yaptığı araştırmalar neticesinde yüzde yirmilere kadar filo da kullanılacağını söyledi. Ama yatırım maliyeti yüksek.”

Türk Loydu Önceki Dönem Yönetim Kurulu Başkanı Cem Melikoğlu da alternatif yakıtlar arasında ibrenin hangisinden yana döndüğünü sordu. İnsel şöyle cevapladı: “Şu anda teknik açıdan teknolojiler hazır. Dolayısıyla gemilerin, gemi makinelerinin uyarlanması konusunda bir sıkıntı yok. Problem yakıtı nasıl depolayacağınız ve nereden alacağınız. Bu yakıtların hemen hemen hepsi fosil yakıtı göre yaklaşık 5-6 kat hacim gerektiriyor. Dolayısıyla kapasiteler büyümek zorunda. Hidrojen veya amonyak dersanız, basınç ve soğutma işlemleri gerekiyor. Metanol bunların içinden şöyle sınırlıdır: Atmosferik sıcaklıkta bulunabilecek olan bir yakıt ve yaklaşık olarak 2-3 katı kadar hacim gerektiriyor. Ama onun da dezavantajı tutuşma sıcaklığı düşük, yangın riski daha fazla. Tankları ayırmanız, çift boru sistemi yapmanız gerek. Yangın sistemi için ekstra önlemler almak zorunda kalıyorsunuz.



Recep Düzgüt

Hatta IACS yakın zamanda gemide bu yakıtların kullanımıyla oluşacak güvenlik tedbirlerinin nasıl çözüleceği konusunda bir komite kuruyor; ama daha da büyük problem bu yakıtların bulunabilirliği.”

RECEP DÜZGÜT: “İNGİLTERE, TÜRK SAHİPLİ İKİ DENİZCİLİK ŞİRKETİNE SONUÇLARI AĞIR OLAN YAPTIRIMLAR UYGULADI”

Soru-cevap kısmı tamamlandıktan sonra İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt kürsüye gelerek İngiltere’nin Rusya’ya uygulanan yaptırımlar çerçevesinde yürürlüğe koyduğu yeni kurallar nedeniyle ağır yaptırımlara maruz kalan iki Türk denizcilik şirketi olduğunu açıkladı. Recep Düzgüt şunları söyledi: “22 Şubat’ta İngiltere, Rusya’ya yaptırımlarıyla ilgili yeni kararları yürürlüğe koydu. Çok enteresan bir şekilde Türk sahipli iki denizcilik şirketi ceza aldı. İki şirketin toplam idare ettiği gemi adeti 61; toplam tonaj 5.8 milyon DWT. Türk sahipli gemi filosunun yüzde 18-20’sini oluşturuyor. Şu anda bu gemiler kumanya dahi alamıyorlar. Yükleme boşaltmaları durdu. P&I şirketleri hizmeti durdurdu. Bayrak devleti de bayrağı iade ediyor, başka bayrağa geçiyor. Fakat bu işlemleri de yapabilecek durumları yok.

Sonuçları Amerikalıların uygulamasından 100 katı ağır; çünkü ABD gemi bazında yapıyordu. İngiltere ise şirketin tamamına uyguladı. Odamız bu konuda elinden geleni yapıyor. Dün Tamer Başkanımızla İngiltere Başkonsolosluğu'nu ziyaret ettik. Geçen haftaki TOBB meclisinde dile getirdik. Cumhurbaşkanımız Recep Tayyip Erdoğan'a yönetici firmanın yazdığı mektupları ilettik. Özellikle Ulaştırma Bakanlığı, AB İlişkiler Genel Müdürlüğü konuyla çok ilgili. Fakat şu ana kadar somut bir ilerleme kaydedilmedi. Konsolosluktaki yetkililer mevzuatlarının 14 güne izin verdiğini belirtti. Ama şu an o da yok. Bizim mevzuatımız farklı, gemi bazında ayırmıyoruz, o yüzden tüm filoya bakıyoruz dediler.

Türkiye'ye karşı bir art niyet yok, bu sadece yaptırımların sonucu gibi bir İngiliz diplomasi dili kullanıldı. İnşallah bu girişimler bir sonuç verir. Önce dediler ki, bu gemilerden bir tanesi Rusya'dan gelirken İstanbul Boğazı'ndan Rus P&I'yla geçmiş, sonra Süveyş Kanalı'na gitmiş. Orada ship-to-ship yapmış. O gemi de Avrupa P&I'ı. İngiltere'deki büyük hukuk firmalarından görüşler alındı. Bunun hiçbir sakıncası olmadığı söyleniyor. Zaten firmalar her seferinde onay almışlar. İngilizler odaya gelelim, biz de açıklamalarda bulunalım dediler. Biz de önce bu olayı niye yaptığınızı bir anlatın dedik. Yani daha konu net değil. Bu firmalar niye bu yaptırma maruz kaldı? Kimse somut bir şey söyleyemiyor."

Düzgün'in açıklamasının ardından Yılmaz Onur kürsüye çıktı ve ocak ayında Ankara'da TOBB'un her yıl düzenlediği Bilgilendirme Semineri'ne katıldığını, toplantıların çok verimli geçtiğini söyledi. Bu seminerlerin bir süre daha devam edeceğini, sektör üyelerinin bu seminerlere katılmasının çok yararlı olacağını belirtti ve TOBB'a, TOBB'da önceki dönemde çalışan Halim Mete'ye ve TOBB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Tamer Kıran'a da katkılarından dolayı teşekkür etti.

SEMİH DİNÇEL: "TOPU ALIRIZ, GÖĞSÜMÜZDE YUMUŞATIRIZ, GÜZEL BİR VOLEYLE DE NİHAİ TÜKETİCİYE YANSIR"

Daha sonra kürsüye gelen Semih Dinçel navlun rakamlarını ve son eğilimleri detaylı olarak açıkladığı bir konuşma yaptı: "Mustafa Hocamın sunumundan sonra konuşmayı özellikle istedim; çünkü sizler çok değerli iş insanları, yatırımcılarınsınız. Allah herkese sağlık sıhhat versin, 2030-2035 yıllarına kadar, o günleri görmeye bakın. Onun sonrasında tabiri caizse, futbol deyimiyle, biz o topu alırız, göğsümüzde yumuşatırız, güzel bir voleyle de nihai tüketiciye yansır. Armatör bu kadar büyük bir masrafı kendi kaynaklarıyla karşılamaz. Navlunlara yansiyacak. Sonuçta bakkaldan aldığınız ekmeğin fiyatı değişecek, arabanın fiyatı artacak ama biz altından kalkarız.

Tankerlerde son haftanın rakamlarının ortalamasına bakıldığında aşağıya doğru bir düzelme var, ama rakamlar hala OPEC sınırının çok üzerinde. Kimyasallara gelince; gemi trafiği azaldı. Geminin tonajı 5000 tonsa, 2000 dolar ekleyin. Yani tonaja 2000-2500 dolar ekleyerek 9000 tonluk kimyasal ürün tankeri 11.000 \$ gibi. Kimyasallarda kazançlar o bölgede seyrediyor. Cape size gemilerden kaynaklı bu kazançlar Aralık ayında da olmuştu. Cape size'da 6000 indeksi çıkmıştı. Sonra ocakta bir durgunluk oldu. Şubat tekrardan bir yükseliş yaptı. Nedenini birazdan söyleyeceğim. 1 Mart'tan itibaren 37 bin 850 capesize'larda; panamaxlarda 14, Türk sahipli supramax ve handymax'da 13.000 liraya birazdan göreceğimiz bağlantı rakamlarında ulaştığımızı göreceksiniz.

Şunu göstermek istiyorum: Gemi indeksi 3799'du dün. 7 günlük ortalaması günler sonra alta doğru yöneldi. Bunun da 3-4 gün böyle gitmesi halinde bir düzeltmenin gelmesini bekleyebiliriz. Burada Baltık Kuru Yük Endeksi yüzde 50'sini etkilediği için, endekste de yükselişi sonunu getirir. Nehir gemilerinde çok ciddi düşüşler var. Nehir gemilerinin kazançları 2023'te



Semih Dinçel

6000 tonluk gemilerde 9 bin dolar; 3000 tonluklarda 6000, 9000 doları görüyorken bu rakam şimdi 3.800 ve 2.600 dolara düşmüş durumda. Bunun temel nedeni Rusya çıkışı tahıl yüklerinin azalıyor olması son dönemde. Buraya yeni bir navlun tipi girdi. Geminizi koster olarak Karadeniz'de çalıştırırsanız, CVB (Constanza-Varna-Burgas) denen Köstence-Varna-Burgaz limanlarından riske girmeden yüklerseniz kazançlarımız farklı oluyor. Ama Tuna limanlarına gireceğim veya Ukrayna limanlarından yükleme yapacağım dediğiniz anda 'top' 5000'lerle kıyaslandığınızda daha yüksek, yüzde 20; eskiden bunun üç katıydı, ama giderek fiyatlar düştü. 70 dolarla başladı. Şimdi 27- 30 dolara kadar düştü Odesa'da yükleme.

Keza handymax'lerde de 30-35 bin tonluk gemilerde sıkıntısız limanlar, Köstence-Varna-Burgaz'dan yüklemek kaydıyla 9500-10 bin dolar kira bedellerini görüyorlar; daha önce 13 bin dolardan düştü. Eğer siz bunu Rusya veya Ukrayna'dan yüklerseniz Savaş dönemleri rakamlarına bağlı olmak üzere rakamlar hemen hemen iki katına çıkıyor. Hem martta hem şubat ayında capesize niye yükseldi? Baltık'ı da tetikleyen oydu. Aralık ayında endeksin 14 günlük fırlayışıyla beraber



Muammer Arslantürk

Çin'in 140 milyar dolarlık bir düşük faizli halkına evlerini yenilemesi için bir kredi hazırlığında olduğu konuşuldu. Bu yönde bir yönelim var. Bunun böyle olduğu yerde Çin müteşebbisleri demire hücum ettiler. Dolayısıyla limanlar, stoklar dolana kadar capesize gemileri fırlattı. Şimdi stokların iyice dolduğu söyleniyor ve dolayısıyla cape'deki düşüşün biraz daha aşağı yönlü gideceğini tahmin ediyorum. Konteynerler hala aynı. Biraz yükselmeler olsa da hazirana göre, yine burada riskli bölgelerden dolayı istedikleri sürprimden navlunlara aktarılmaları. Konteyner fiyatından taşıma ücretinden çok kiralara da arttığını görüyoruz. Yakıtta da ters bir korelasyon var."

"KAZALARIN YAŞANMAMASI İÇİN HEPİMİZE BÜYÜK SORUMLULUK DÜŞÜYOR"

Gündemin son maddesi dilek ve temenniler bölümü idi. Bu bölümde İMEAK Deniz Ticaret Odası'na yakın zamanda üye olan Kılavuz Kaptanlar Derneği'nin Yönetim Kurulu Başkanı Muammer Arslantürk kürsüye geldi ve fonda sessiz olarak oynayan IMO'nun hazırladığı "Kılavuz Kaptan Transferi" adlı animasyon film eşliğinde konuşmasına başladı. Muammer Arslantürk şunları söyledi: "Biz gündeme getirdiğimiz için

sadece kılavuz kaptanlar kaza geçiriyor algısı yaratılıyor. Fakat gemi, personeli ve gemi insanı da transfer esnasında maalesef ağır kazalar geçiriyor; ya sakatlanıyorlar ya da hatta ölümler sonuçlanıyor. Öncelikle 4 Şubat'ta, İstanbul Boğazı'na güneyden giriş yapmak için yaklaşan gemiye kılavuzluk hizmeti vermek üzere çarpmıha çıkarken denize düşerek hayatını kaybeden meslek şehidimiz Kılavuz Kaptan Oğuz Kök'e ve tüm meslek şehitlerimize Allah'tan rahmet, yakınları ve sektörümüze başsağlığı diliyoruz. Benzeri bir kazanın bir daha yaşanmaması ve meslektaşlarımıza ve gemi transferine maruz kalacak tüm denizcilerimize daha güvenli çalışma koşullarının ve gemi transferinin sağlanması için idarenize ve sektörümüzün unsurlarına gereken bütün önlemleri alınması adına sorumluluklar düşüyor. Söz konusu kaza, yasal soruşturma sürecinde olduğu için soruşturmanın selameti ve hakkıyla tamamlanması açısından tüm ilgililerinin azami destek ve gayreti göstereceğine inanıyor ve soruşturmayı yakından takip edeceğimizi bildiriyoruz. Kılavuz kaptanlık mesleğinin emniyet, hizmet kalitesi ve verimliliğinin de sağlanması için ele alınması gereken başlıca hususları, idarenize ilgili kurum ve kuruluşlara ayrıca bildirdik."

Arslantürk Türk Boğazları özelinde hava ve deniz koşullarına ilişkin sınır değerlerinin ilgili mevzuatta yer alması; hava ve deniz koşulları müsaade etmiyorsa, kılavuzluk hizmeti ya da gemi personeli transferinin askıya alınması gerektiğinin altını çizerek konuşmasına devam etti: "Teşkilatlarımızın tamamında ve gemi insanın transferini icra eden unsurların muhteviyatında hizmet veren pilot motoru ve diğer transfer botlarının standartlarının düzenleneceği yasal mevzuat hazırlanarak acilen uygulamaya konulmalıdır. Bizim bahsettiğimiz mevzuatın çok çok üstünde, gerekli önlemleri ve tedbirleri aldık. İdaremiz tarafından kılavuz kaptan transfer donanımı ve pilot motorlarının düzenli olarak mevzuatlara uygunluğu kesinlikle denetlenmelidir. Meslek şehitlerimiz

yasal olarak şehit statüsü kapsamında alınmalıdır ki aileleri mağdur olmasın. Meslektaşlarımızın hakkı olan yıpranma payı hakkının iade edilmesi ve kılavuzluk mesleğinin ağır ve tehlikeli iş statüsüne alınarak gerekli yasal düzenlemelerin yapılmasını rica ediyoruz. Bu bağlamda Sayın Bakan Yardımcımız Durmuş Ünüvar'a, Denizcilik Genel Müdürümüz Ünal Baylan'a ve Kıyı Emniyeti Genel müdürümüz Mustafa Bankoğlu'na, DTO başkanı Tamer Kıran'a bizi yalnız bırakmadıkları ve desteklerini esirgemedikleri için özellikle teşekkür etmek istiyorum. İdaremizin talebimize olumlu yaklaşım içerisinde bulunması bizleri çok memnun etti. Yaklaşımından ötürü Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan'a ve Bakan Yardımcımız Durmuş Ünüvar'a için çok teşekkür ediyoruz."

"İMEAK DTO İLE KENDİMİZİ ÇOK DAHA GÜÇLÜ HİSSEDİYORUZ"

Arslantürk konuşmasını şöyle tamamladı: "DTO Başkanı Tamer Kıran'ı ziyaret ederek üye olma talebinde bulunduk. Oda yöneticilerimize, meclis üyelerimize ve başkanımıza çok teşekkür ediyoruz. Artık kendimizi sizlerle birlikte daha güçlü hissediyoruz. Her zaman yanımızda olan ve desteklerini esirgemeyen başta Tamer Kıran olmak üzere Meclis Başkanımız Başaran Bayrak ve DTO yönetim kurulunun çok değerli üyelerine teşekkürlerimizi sunmaktan, odamızın yeni bir üyesi olmaktan onur ve gurur duyuyoruz.

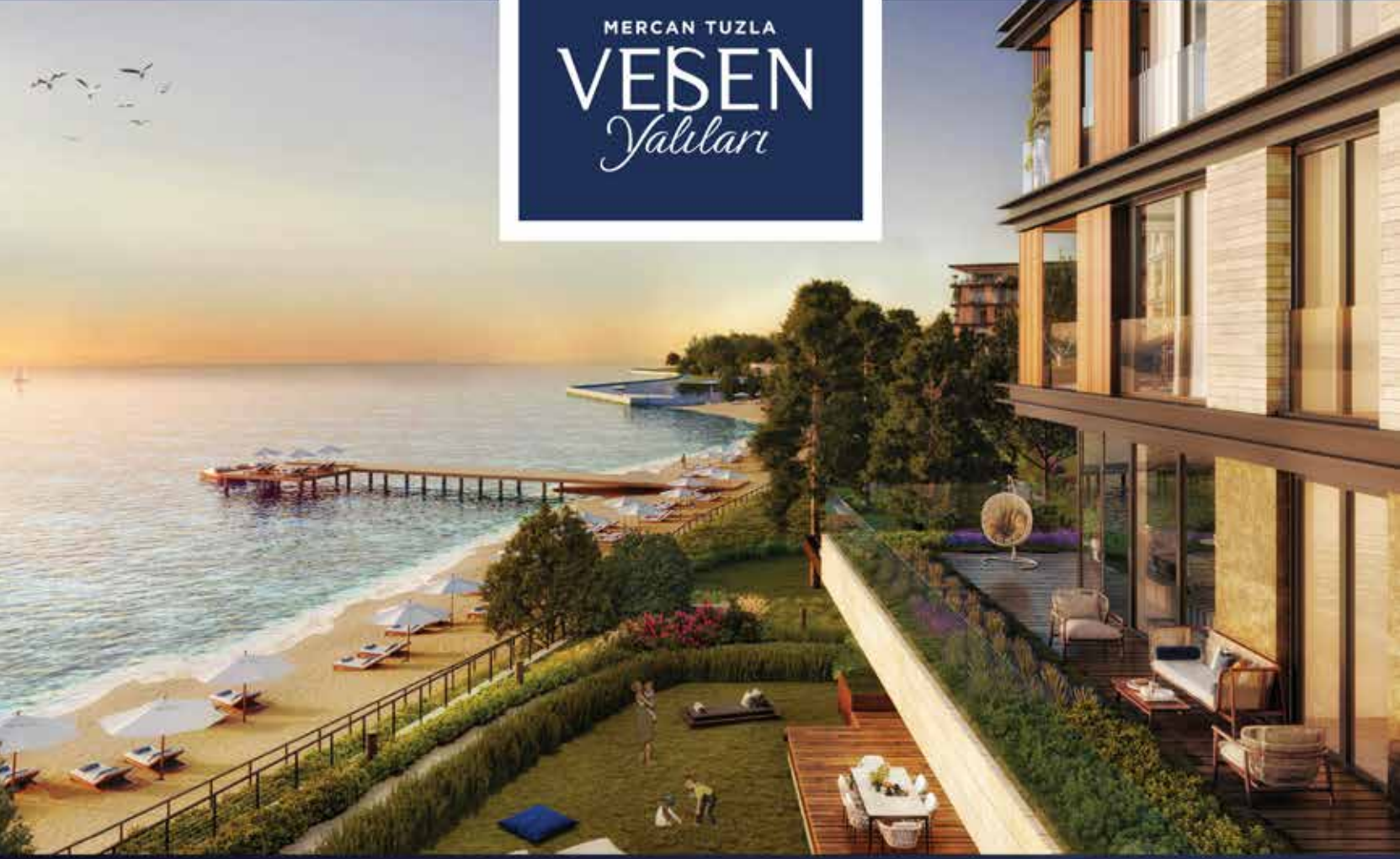
Ayrıca Mustafa Hocamdan bir ricam var. Yeni gemi inşa alanlarında bizler birlikte çalışmaya hazırız. Gemi insanı transferini de göz önüne alarak projelendirmemiz mümkün mü? Çünkü artık bir daha kazalar olsun, insanlar ölsün istemiyoruz".

Meclis Başkanı Başaran Bayrak, Kılavuz Kaptanlar Derneği'ne tekrar hoş geldiniz dedikten sonra 8 Mart Dünya Kadınlar Günü'nü kutladı. Son olarak Ramazan ayı dolayısıyla denizcilik sektörüne sağlık, sıhhat ve afiyet dileyerek oturumu kapattı.

YENİ NESİL VİLLA YAŞAMI

İstanbul Mercan Tuzla VESEN Yalıları'nda teslimler çok yakında!
Denizden de ulaşabileceğiniz projemizde, manzaralı ve bahçeli yalı dairelerimizi
ve örnek evimizi ziyaret edin, yeni nesil villa yaşamı ile tanışın.

MERCAN TUZLA
VESEN
Yalıları



VESEN
Sen Merkezli Yapılar

444 1 006
vesen.com.tr

TRELAWNY™

SURFACE PREPARATION TECHNOLOGY

2BPG İĞNE/KESKİ RASPA

Trelawny B Serisi Pnömatik İğne/Keski Rasparı. Yüksek Performanslı ve Pratik Tasarım.

Trelawny 2BPG, birçok ölçeklendirme uygulaması için performans dengesi sunan bir Tabanca Kabzalı orta hizmet tipi iğne/keski havallı raspadır. "B" Serisi Rasparı, uzun ömürlü hizmet ve performans sunan; basit ve sağlam bir tasarıma sahiptir. Hem iğne hem de keski modelleri veya çoklu uygulamalar için kit olarak bir arada sunulabilmektedir.

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

OZGEN
SHIP SUPPLY

Since 1950, We Care About Your Vessels

güvencesiyle hizmetinizde.

sales@ozgenshipsupply.com

[T](#) [F](#) [I](#) [S](#) /ozgenshipsupply

FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

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

TAMER KIRAN GENEL MERKEZDE ZİYARETLERİ KABUL ETTİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, 1 Mart 2024 Cuma günü Fındıklı'daki genel merkezde ziyaretleri kabul etti. İlk ziyareti, Galatasaray Üniversitesi (GÜ) Denizcilik Meslek Yüksek Okulu (MYO) Müdürü Doç. Dr. Hasan Bora Usluer yaptı. Kiran, daha sonra Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği (TKKD) Yönetim Kurulu Başkanı Kaptan Muhammer Arslantürk, Başkan Yardımcısı Kaptan Halil Sedat Oğuz, Genel Sekreter Kaptan Necdet Hamza'yı ağırladı. Ziyarette Muhammer Arslantürk, Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği İktisadi İşletmesi'nin İMEAK DTO üyelik başvurusunu sundu. Kiran, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi (ÇOMÜ) Rektörü Prof. Dr. R. Cüneyt Erenoğlu ile de görüştü.

DEFMED'İN YENİ BAŞKANI VE YÖNETİMİNDEN NEZAKET ZİYARETİ

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, 6 Mart 2024 Çarşamba günü, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Mezunlar Derneği'nin (DEFMED) Yeni Yönetim Kurulu Başkanı Bülent İbik ve DEFMED Yönetim Kurulu üyelerinin nezaket ziyaretini kabul etti. Ziyarete DEFMED'in önceki yönetim kurulu başkanları, İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Üyesi Orçun Erbayraktar ve İMEAK DTO Meclis Üyesi Osman Bilgin de katıldı.

TAMER KIRAN OECD TEMSİLCİLERİNİ AĞIRLADI

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı ve Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Tamer Kiran, 7 Mart Perşembe akşamı Türkiye'nin Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı (OECD) Daimi Temsilcisi Prof. Dr. Kerem Alkin ve beraberindeki OECD'ye üye ülkelerin büyükelçileri ile üst yönetiminden oluşan heyeti İstanbul'da ağırladı.

ODA BORSA İSTİŞARE TOPLANTISI

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı ve Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Tamer Kiran, 8 Mart Cuma günü Ankara'daki TOBB Birlik Merkezi'nde düzenlenen "Oda Borsa İstişare Toplantısı"na iştirak etti. Toplantıya Hazine ve Maliye Bakanı Mehmet Şimşek de katıldı.

İSTANBUL VALİ YARDIMCISI, İMEAK DTO'YU ZİYARET ETTİ

İstanbul Vali Yardımcısı Cengiz Karabulut, 14 Mart 2024 Perşembe günü, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran'ı ziyaret etti. Fındıklı'daki genel merkezde gerçekleşen ziyarete, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Adnan Naiboğlu da katıldı.

İMEAK DTO PERSONEL İFTAR YEMEĞİ

İMEAK DTO yönetimi ve personeli, 18 Mart Pazartesi akşamı düzenlenen geleneksel iftar yemeğinde bir araya geldi.

GEMİ BROKERLERİ DERNEĞİ İFTAR YEMEĞİ

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, 19 Mart 2024 Salı akşamı, Gemi Brokerleri Derneği'nin (GBD) düzenlediği iftar yemeğine katıldı. GBD Yönetim Kurulu Başkanı İsmail Şahin'in ev sahipliğinde gerçekleşen iftar yemeğine, İMEAK DTO Yönetim Kurulu üyeleri de iştirak etti.

KIBRIS TÜRK TİCARET ODASI HEYETİ AĞIRLANDI

Kıbrıs Türk Ticaret Odası heyeti, 20 Mart Çarşamba günü İMEAK Deniz Ticaret Odası'nı ziyaret etti. Fındıklı'daki genel merkezde gerçekleşen ziyarete, Kıbrıs Türk Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Turgay Deniz ve beraberindeki heyeti Meclis Başkanı Başaran Bayrak, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Adnan Naiboğlu, Yönetim Kurulu üyeleri Taylan Kalkavan ve Burak Akartaş ağırladı.

İMEAK DTO, İSTANBUL ODALAR VE BORSA YÖNETİM KURULLARI MÜŞTEREK TOPLANTISI'NA EV SAHİPLİĞİ ETTİ

İstanbul Odalar ve Borsa Yönetim Kurulları Müşterek Toplantısı, 21 Mart 2024 Perşembe günü, Deniz Ticaret Odası organizatörlüğünde Fındıklı'daki genel merkezde yapıldı. İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran ve Meclis Başkanı Başaran Bayrak'ın ev sahipliğinde düzenlenen toplantıya, İstanbul Ticaret Odası (İTO) Yönetim Kurulu Başkanı Şekib Avdağ, İstanbul Sanayi Odası (İSO) Yönetim Kurulu Başkanı Erdal Bahçıvan, İstanbul Ticaret Borsası (İSTİB) Yönetim Kurulu Başkanı Ali Kopuz, İstanbul'daki Odalar ve Borsa'nın meclis başkanları ile yönetim kurulu üyeleri katıldı.

ALİAĞA ŞUBESİ GELENEKSEL İFTAR YEMEĞİ

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran 22 Mart 2024 Cuma günü, İMEAK DTO Aliağa Şubesi'ni ziyaret ederek Yönetim Kurulu ve Meclis üyeleriyle bir araya geldi. Ardından Aliağa Şubesi'nin geleneksel iftar yemeği programına iştirak etti. İftar yemeğine İzmir Vali Yardımcısı Fatih Kızıltoprak ve İzmir Cumhuriyet Başsavcısı Fahri Mutlu Tosun da katıldı.

10. DÖNEM 4. MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI

İMEAK DTO 10. Dönem 4. Müşterek Meslek Komiteleri Toplantısı, 26 Mart 2024 Salı günü, Büyük Kulüp'te yapıldı. İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran'ın başkanlık ettiği toplantıya, UAB Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar, Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Salih Tan, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Mustafa Bankaoğlu, Meclis Başkanı Başaran Bayrak, yönetim kurulu üyeleri, Şube Yönetim Kurulu ve Meslek Komiteleri başkan ve üyeleri ile müzahir kuruluşların temsilcileri katıldı.



Beşiktaş Marine

At Besiktas Marine, we aim to provide customers with good service, superior products and competitive prices. Working in close partnership with top manufacturers all over the world we offer high-quality, cost-effective and tailor-made solutions for our customers' needs.



**Expert Ship
Service and Repair**



**Ship Chandling and
Technical Store**



**Crewing and Ship
Agency Service**



**Provision and
Bonded Store**



+90(216) 701 15 00
+90(216) 701 15 05
+90(535) 898 19 84

info@besiktasmarine.com
safety@besiktasmarine.com
www.besiktasmarine.com
besiktas.marine

HEAD OFFICE

Evliya Çelebi Mah. Genç Osman Cad.
No:45/C P.K.:34944 İçmeler
Tuzla/İstanbul



BERSU

OTO KİRALAMA

YOLUNUZ AÇIK İŞİNİZ BAŞARILI

olsun...



LÜKS - ORTA - EKONOMİK SINIF GENİŞ ARAÇ FİLOSU

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



www.bersucarrental.com
@bersu_car_rental

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

TÜDEV OLAĞAN GENEL KURUL TOPLANTISI YAPILDI

7 Mart tarihinde gerçekleştirilen Türk Deniz Eğitim Vakfı (TÜDEV) Olağan Genel Kurul Toplantısı'nda Türkiye'nin tek ihtisas üniversitesi olan Piri Reis Üniversitesi'nin başarı hedeflerine kararlılıkla yürümeye devam ettiği vurgulandı.



Türk Deniz Eğitim Vakfı'nın (TÜDEV) Olağan Genel Kurul Toplantısı, 7 Mart 2024 Perşembe günü, Tuzla'daki TÜDEV Deniz Eğitim Merkezi Konferans Salonu'nda yapıldı. Toplantıya İMEAK Deniz Ticaret Odası ve Türk Deniz Eğitim Vakfı (TÜDEV) Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Meclis Başkanı Başaran Bayrak, DTO Yönetim Kurulu Üyeleri, TÜDEV Yönetim Kurulu Üyeleri ve DTO Meclis Üyeleri katılım gösterdi.

Toplantı Çetin Erzor'un açılış konuşmasıyla ve Divan Kurulu'nun oluşturulmasıyla başladı. Divan Kurulu başkanlığına Emin Eminoğlu, başkan yardımcılığına Vedat Doğusel, kâtip üyeliğine Fuat Ersoy Eroğlu oy birliğiyle seçildi. Divan Kurulu'nun yerini almasıyla Divan Kurulu Başkanı Emin Eminoğlu heyete gösterilen teveccühten dolayı TÜDEV üyelerine teşekkür etti ve herkesi "başta Mustafa Kemal Atatürk ve silah arkadaşları, tüm şehitlerimiz ve evvelce bu sıralarda yer alan, bizlerin bugünleri görmesine neden olan büyüklerimizin aziz ruhları için" saygı duruşuna ve İstiklal Marşı'nı okumaya davet etti. Gündemin dördüncü maddesi olan Divan Kurulu'na genel kurul toplantı tutanağını imzalama yetkisinin verilmesi,

oy birliğiyle kabul edildi. Gündemin beşinci maddesi 2023 yılı faaliyet raporunun okunması ve müzakereye açılmasıydı. İMEAK Deniz Ticaret Odası ve Türk Deniz Eğitim Vakfı (TÜDEV) Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran kürsüye gelerek konuşmasını yaptı.

TAMER KIRAN: "2023'TE CUMHURİYETİMİZİN 100'ÜNCÜ YILA ERİŞMESİNİN ONURUNU YAŞADIK"

Kıran katılımcıları selamlayarak başladığı konuşmasına şöyle devam etti: "Dünyamız zor bir dönemden geçiyor. Uluslararası sistem Ukrayna Savaşı ile başlayan ve İsrail'in saldırılarıyla derinleşen bir çatışmalar dönemine girmiş durumda. Acaba dünyanın neresinde yeni bir cephe açılır sorusunun cevabı giderek daha fazla zihinlerimizi kurcalıyor. 2000'li yılların başında soğuk savaş bitti derken kâbuslar geri geldi. Savaş ortamlarına, temel sorunlara geri döndüğümüzü maalesef endişeyle izliyoruz. Pandemiden sonra ortamın da etkisiyle küresel ekonomiler bir türlü rayına oturamadı. Bu zor zamanlar devam ederken 2023 yılında ülkemiz açısından da önemli olaylarla geride bıraktık. 6 Şubat 2023 tarihinde yaşadığımız Cumhuriyet tarihimizin



en ağır depremlerinin üzerinden bir yıl geçti. Asrın felaketinde çok sayıda insanımızı kaybettik. Hayatını kaybeden vatandaşlarımızı bir kez daha rahmetle anıyorum. Yaşadıklarımızın acısını unutmak mümkün değil. Hala yüreğimizde hissediyoruz. Felaketin ardından hızla toparlanmayı başarsak da yaralarımızı sarmaya devam ediyoruz. Biliyoruz ki 14 milyon vatandaşımızı doğrudan etkileyen, etki alanı bakımından dünya literatürüne geçen bir afetin yaralarının sarılması zaman alacak ve yeniden ayağa kalkabilmek için omuz omuza olmaya ihtiyacımız var. Yücel Rabbimden ülkemizi her türlü afetten korumasını, milletimizi bir daha böyle acılar yaşatmamasını diliyorum".

"2023 yılında bizlere onurlandıran, mutlu eden en önemli olay hiç şüphesiz Cumhuriyetimizin 100'üncü yılına erişmemiz oldu" diyen Tamer Kıran; "Gazi Mustafa Kemal Atatürk önderliğinde kadın, erkek, genç, yaşlı tüm halkımızın kahramanlıklarıyla kurulan Türkiye Cumhuriyeti, geçen zaman zarfında hızlı bir kalkınma gerçekleştirirken, 100 yılda büyük yokluklarla gelişmiş sanayileşmiş demokratik bir ülke haline



2023-2024 öğrenim döneminde hâlen eğitim gören öğrenci sayımız 6576'dır. 2023-2024 öğrenim döneminde Denizcilik, İktisadi Ve İdari Bilimler, Mühendislik Ve Hukuk Fakülteleri için KDV dahil 209 bin TL, Meslek Yüksek Okulu ve İngilizce hazırlık bölümü için KDV dahil 137.500 TL öğrenim ücreti uyguladık. Üniversitemizde bugün itibarıyla 213 tam zamanlı akademik personel, 104 ders saat ücretli akademik personel ve 132 idari personel görev yapmaktadır. Akademik personel arasında 38 profesör, 13 doçent, 62 doktor öğretim üyesi, 66 öğretim görevlisi ve 34 araştırma görevlisi yer almaktadır" dedi.

2022-2023 Akademik Yılında Denizcilik, Mühendislik, İktisadi ve İdari Bilimler, Hukuk, Fen, Edebiyat Fakülteleri, Denizcilik Meslek Yüksek Okulu ile İngilizce Hazırlık Bölümü toplam 37 toplantı, 105 yayın ve 23 proje gerçekleştirildiğini vurgulayan Tamer Kiran, "Ar-Ge projeleri için 3.046.000 TL toplam araştırma projesi ayrılmıştır. Yine aynı dönemde 42 ulusal, 9 uluslararası konferans ve seminer düzenlendi.

Üniversitemizde Atatürkçü düşünce, gemi ve deniz teknolojileri, deniz hukuku, endüstri mühendisliği, bilişim, robot, işletmecilik ve girişimcilik, denizcilik, lojistik, inovasyon, tiyatro, yelken, müzik, skuba dalış, sosyal girişimcilik, gastromarin, gemi inşaatı ve gemi makineleri mühendisliği, öğrenci, gezi ve organizasyon, dans, hayvanları ve doğal yaşamı koruma, satranç ve briç kulüpleriyle toplam 21 öğrenci kulübü faaliyet göstermektedir" diye konuştu.

İRİ REİS ÜNİVERSİTESİ SÜREKLİ EĞİTİM MERKEZİ VE KARIYER MERKEZİ FAALİYETLERİ

Kıran konuşmasının devamında Piri Reis Üniversitesi Kütüphanesi'nin koleksiyon zenginliğinin ve basılı kitap sayısının artışının sağlanması amacıyla 400 kitap satın alındığını ve basılı yayın sayısının 36 bin 382'ye ulaştığını, böylece öğrenci başına düşen basılı kitap sayısı 5,53 olduğunu açıkladı. 2023 yılında toplam 3293 adet kitap bağışı yapıldığını; elektronik kaynak sayısının 300 bin 984 e-kitap, 59 bin 608 e-dergi olduğunu ve öğrenci başına düşen elektronik kaynak sayısının 54,83 olduğunu belirten Tamer Kiran şunları söyledi: "Piri Reis Üniversitesi Sürekli Eğitim Merkezi'nde Gemi Adamları Eğitim Programları ile denizcilik ve diğer sektörlerin talep edebileceği sektör eğitimleri planlanmakta ve bu kapsamdaki bir kısım eğitimler icraat edilmektedir. 1 Eylül 2022-1 Ağustos 2023 tarihleri arasında çeşitli konularda açılan 112 kurs, eğitime katılan 3090 kursiyere toplam 5863 ders saati eğitim verilmiştir. Bu anlamda Piri Reis Üniversitesi Sürekli Eğitim Merkezi içinde bulunduğumuz akademik yılın başından itibaren bir strateji değişikliğine giderek çok daha aktif olmaya karar verdik. Kursların sayısını sektörden gelen ihtiyaçlara göre taleplere göre açmak üzere fevkalade çaba göstermektedir.

Buradan sayın rektörümüze de teşekkür ediyorum. Piri Reis Üniversitesi Kariyer Merkezi 27 Nisan 2020 tarihinde kurulmuş ve çalışmalarına başlamıştır. Mezunlarımızın kariyer gelişim süreçlerini takip edebilmek için birebir iletişim kurarak ve veya güncel LinkedIn hesapları

verileri takip edilerek istihdam durumları izlenmektedir. Mezunlar Derneği ile iletişim halinde ve koordineli etkinlikler yapılmaktadır. Bu kapsamda mezun buluşması, kariyer etkinliği ve eğitsel etkinlik olarak gerçekleştirilen üçüncü etkinliğe 1000'in üzerinde katılım olmuştur. Cumhurbaşkanlığı İnsan Kaynakları Ofisi'nin kariyer planlama içeriğiyle uyumlu olarak hazırlık ve birinci sınıf öğrencilerimize kariyer planlama dersi verilmektedir. Öğrencilerimize kariyer merkezimiz tarafından özgeçmiş hazırlama, mülakat becerileri ve benzeri seminerler düzenli olarak verilmekte. Bireysel olarak da öğrencilerimize rehberlik hizmeti verilmektedir. Sektör temsilcileri okulumuza davet edilerek öğrencilerimiz ile bir araya gelmeleri sağlamaktadır. Firmalardan gelen iş staj veya eğitim ilanları paylaşılmakta ve takip edilmektedir. Üniversite ve sanayi iş birliğini güçlendirmek için hayata geçirdiğimiz Ortak Eğitim Protokolü firmalar ile imzalayarak öğrencilerimizin mezun olmadan önce iş yaşamını tanımalarına uzun dönem staj yapabilmelerine olarak sağlamaya çalışılmaktadır. 2022- 23 yılında lisansüstü eğitim programlarına tezli, tezsiz, yüksek lisans ve doktora olmak üzere toplam 96 öğrenci katılmış, 22 öğrenci mezun olmuştur."

İRİ REİS ÜNİVERSİTESİ ULUSAL VE ULUSLARARASI BAŞARILARI

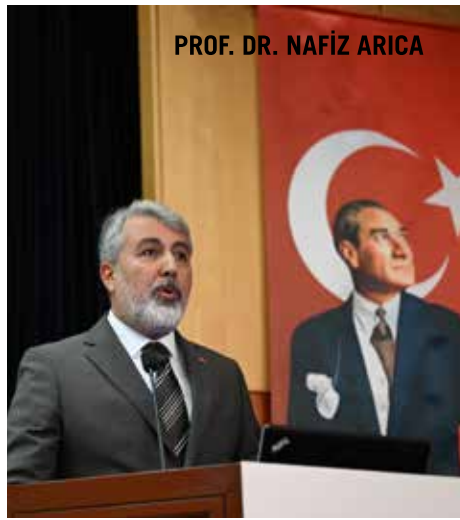
Piri Reis Üniversitesi'nin 2023 yılında da uluslararası ve ulusal dereceler ve ödüller almayı sürdürdüğünü vurgulayan Tamer Kiran, dünyanın saygın üniversite derecelendirme organizasyonlarından Shanghai Ranking Consultancy'nin sıralamasında fizik alanında 2023 yılında da ilk 400 arasındaki yerini koruduğunu vurguladı. Ayrıca Piri Reis Üniversitesi'nin Türkiye Üniversiteler Memnuniyet Araştırması 2023 raporuna göre, genel memnuniyet sıralamasında 200 üniversite içerisinde A düzey ile 18'inci sırada, vakıf üniversitelerinin genel memnuniyet sıralamasında ise 74 vakıf üniversitesi arasından yine A düzey ile 12'nci sırada yer aldığını ekledi. 2023 Üniversite İzleme ve Değerlendirme Genel Raporu'nda atıf alma oranı en yüksek ilk 5 üniversite arasında listedeki yerini muhafaza ettiğini; Avrupa Birliği tarafından desteklenen Avrupa Üniversiteler Girişimi kapsamında

müşavirimiz Veysel Çakır, Metin Başkan gittik Ankara'ya. Rifat Bey istediğini yazın dedi. Odalar Birliği kanunu açın, en uzun madde bizimkisi. Gelirlerimizle ilgili uzun bir madde yazdık. Bugün Türkiye'de gelir açısından Türkiye'nin ikinci büyük odasıyız. Ama o dönemde paramız yok. Erol Yücel, Eşref Cerrahoğlu, birlikte çalışıyorlar. Dediler ki, ne kadar para lazım? 1 milyonla 500 bin lira arası bir para lazım. Onlar parayı getirdi, biz de vakfı kurduk. İşlerimizi nerede yapacağız? Şişli Belediyesi Şişli'de eski bir okul binası verdi bize. Tadil edilmesi için bizzat görev aldım ve o binayı yaptık. 80 öğrenci ancak alabiliyoruz. Öğrenci alabilmek için kimseyi bulamıyoruz. Rize'ye üniversiteye girememiş biri var mı diye telefon ediyoruz. Kimse anlamıyor. Benim Bilecikli bir sekreterim var, kardeşimi yazabilir misiniz dedi. Geldi çocuk, sen denizi tanıyor musun dedim. Görüyorum işte burada dedi. Denizci olabilmek için iki şart var dedim. Birincisi denizde en az 5 sene çalışacaksın. İkincisi her tarafta sevgilin olabilir ama sırası gelince evleneceksin. 5 sene çalıştığın zaman evini de alabilecek para biriktirirsin. Şimdi Uzakyol kaptanı olarak görev yapıyor.”

“BÜYÜK BİR MÜCADELEDEN SONRA ÜNİVERSİTEMİZ KURULDU”

Halim Mete konuşmasının devamında Şişli'deki binada birkaç yıl geçirdikten sonra TÜDEV olarak Tuzla'daki binaya geçtiklerini, ama yine sıkıntılarla karşılaştıklarını aktardı. Mete; “Burada kaptan yetiştirmeye başladık. Ama o gün anlayamadıkları için Denizcilik Fakültesi Mezunlar Cemiyeti niye bizim üniversitede kaptan yetiştiriyor diye bizi mahkemeye verdi. Bir gün fakülte mezunlarıyla bir otelin salonunda bir araya geldik. Konu bir yere geldi. O arkadaşlarımız siz de üniversite kurun dediler. Alkışlar içinde üniversite kurma kararını birlikte aldık. Bu üniversite öyle buraya geldi. Ama üç sene bize üniversite kurma izni vermediler” dedi.

Üniversite kurulmasına izin verildikten sonra da bina inşaatındaki aksamalarla uğraştıklarını vurgulayan Halim Mete; “Bir yandan DTO meclisinde aldığımız kararla gelen parayla ödeme yapıyoruz, bir yandan krediler alıyoruz. Düşündüğümüz tek şey bina bir an önce bitsin, öğrencileri



PROF. DR. NAFİZ ARICA

içine alalım. Kısacası büyük bir mücadeleden sonra üniversitemiz kuruldu. Allah'a çok şükür, Atatürk ve Cumhuriyet değerlerine saygılı bir üniversite. Emeği geçen herkese teşekkür ediyorum. En çok emek verenlerden biriyim, hakkım helal olsun, çünkü her şey unutulur bir tek şey hiç unutulmaz: Eğitime verilen emek hiç unutulmaz; hem insanlar unutmaz hem Allah unutmaz. O yüzden sizden ricam; bu toplantılara gelin. Dinleyin, fikirlerinizi söyleyin, üniversitemizi gelişmesini sağlayın. Burada bir fikrimi daha söylemek istiyorum: Üniversite TÜDEV'in malı olduğu için üniversiteden bahsetmek çok doğru ama TÜDEV'in yapabileceği başka şeyler de var.

Diğer üniversitelere destek vermek, eğitimle ilgili diğer üniversitelerin yapamadıklarını ayrıca yapabilmek veyahut üniversite ile birlikte yapabilmek, daima üretmek. Bir önerim daha var: Kurulacak bir istişare kuruluyla yılda bir kez bir de olsa bir araya gelelim, eğitimle ilgili fikirlerimizi tartışalım” şeklinde konuştu.

Halim Mete'den sonra DTO Meclis Üyesi Yakup Kalkavan kürsüye gelerek tıpkı Mete'nin anlattığı gibi TÜDEV'e öğrenci bulmak amacıyla Anadolu'daki köylere ulaşmaya çalıştığında iki kardeşinin, kapı komşusunun ve hala oğlunun da gelip TÜDEV'den eğitim aldıklarını ve şu anda kaptanlık yaparak hayatlarını kazandıklarını anlattı. Daha sonra Antalya'dan katılan, DTO 38'inci komite üyesi Hayrettin Özkan söz aldı ve günümüzün şartlarında kırsal kesimde çocuk okutmanın zorluğundan dem vurarak ihtiyaç sahibi



HALİM METE

çocuklara yüzde 10 ila yüzde 20 indirme uygulanması önerisinde bulundu.

TAMER KIRAN: “BU OKUL SENETLE YAPTIĞIMIZ BAĞIŞLARLA KURULDU”

Toplantının sonunda Tamer Kiran yeniden kürsüye çıkarak kapanış konuşmasını gerçekleştirdi. Kiran üniversitenin zaten yoğun miktarda burs verdiğini; ayrıca “ilk tercih ya da ilk 3 tercih indirimi” gibi indirimler uyguladığının altını çizdi. Yine de Hayrettin Özkan'ın önerisinin değerlendirilebileceğini söyledi. Ayrıca Halim Mete'ye “31 yılın güzel bir özetini yaptığı için” teşekkür etti ve okul kurulurken armatörler olarak senet verdiklerini anlattı: “Senetle bağış yapılırmı? Cebinde paran varsa bağış yaparsın. Senetle olur mu? O gün hiç unutmuyorum bizim 50 bin 16 DWT gemimiz var.

DWT başına 1 dolar dendi. Böyle bir karar alındı. Ben 12.500 dolarlık 4 tane senede imza attım. Bu okul öyle kuruldu. Dolayısıyla bazen böyle bizi üzen tartışmalar, konuşmalar oluyor ama hakikaten bunları bilmek lazım. Eser ortaya koymak çok zor bir şey. Mevzuat var, kanunu, kuralı var... Eserimize sahip çıkıp onu daha da yukarılara taşımak için uğraşmaya devam etmeliyiz. Bunun bilincinde her geçen gün daha iyiye gidiyoruz, daha toparlıyoruz ama eksiklerimizde halletmeye çözmeye çalışıyoruz.”

TÜDEV Divan Kurulu Başkanı Emin Eminoğlu Deniz Ticaret Odası'nın Piri Reis Üniversitesi'ne yaptığı 200 milyonluk bağış için üyelerden büyük bir alkış isteyerek toplantıyı sonlandırdı.

İMEAK DENİZ TİCARET ODASI GELENEKSEL İFTAR YEMEĞİ YOĞUN BİR KATILIMLA GERÇEKLEŞTİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası 10. Dönem 4. Müşterek Meslek Komiteleri Toplantısı, 26 Mart Salı günü yapıldı. Toplantının ardından İMEAK Deniz Ticaret Odası, Türk Armatörler Birliği, S. S. Armatörleri Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi'nin organizatörlüğünde Büyük Kulüp'te "Geleneksel İftar Yemeği" düzenlendi.



İMEAK Deniz Ticaret Odası 10. Dönem 4. Müşterek Meslek Komiteleri Toplantısı, 26 Mart Salı günü Büyük Kulüp'te düzenlendi. Toplantıya Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar, Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Salih Tan ve Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Mustafa Bankaoğlu da katıldı. Toplantıda İMEAK DTO Şube başkanları ve Müşterek Meslek Komiteleri başkanları ve üyeleri söz alarak sorunlarını dile getirdi. Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar da üyelere yanıt verdi.

Toplantının ardından İMEAK DTO, Türk Armatörler Birliği, S. S. Armatörleri Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi'nin organizatörlüğünde Büyük Kulüp'te "Geleneksel İftar Yemeği" yapıldı. İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Türk Armatörler Birliği Yönetim Kurulu

Başkanı Cihan Ergenç ve S.S. Armatörleri Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi Yönetim Kurulu Başkanı Timur Taylan Kalkavan'ın ev sahipliğinde gerçekleştirilen iftar yemeğine Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar, İstanbul Vali Yardımcısı Ünal Kılıçarslan, Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Salih Tan, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Mustafa Bankaoğlu, İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak, İMEAK DTO Yönetim Kurulu üyeleri, İMEAK DTO Şube Yönetim Kurulu ve Meslek Komiteleri başkan ile üyeleri, STK'ların başkanları ve temsilcileri ile denizcilik sektöründen çok sayıda davetli katıldı.

TAMER KIRAN: "TÜRK DENİZCİLİĞİNİN GÜZİDE PAYDAŞLARIYLA RAMAZAN AYININ BİR İFTAR SOFRASINI PAYLAŞMaktan BÜYÜK MUTLULUK DUYUYORUZ"

Katılımın çok yoğun olduğu "Geleneksel İftar Yemeği"nde İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran kürsüye çıkarak, tüm davetlilere selamladı ve konuşmasına şöyle başladı: "Manevi değerlerimizin güçlendiği, dayanışma ve hoşgörünün daha da anlam kazandığı dostluk ve kardeşlik ayı Ramazan'ı yaşıyoruz. Ramazan'da iftar sofrası geleneği de İslamiyet'teki birlik, beraberlik ve paylaşma felsefesinin çok güzel bir yansıması olarak ortaya çıkıyor. Bizler de bu geleneği sürdürerek, Türk denizciliğinin güzide paydaşlarıyla Ramazan ayının bir iftar sofrasını paylaşmaktan büyük mutluluk duyuyoruz.

Bugün aramızda çok değerli misafirlerimiz var. İftarımız öncesinde gerçekleştirdiğimiz Odamızın Müşterek Meslek Komiteleri

Toplantısı vesilesiyle bizlerle olan Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcımız Sayın Durmuş Ünüvar ve Bakanlığımızın Değerli bürokratlarına, İstanbul'un Kamu Yönetiminin Değerli Temsilcileri Sayın Vali Yardımcılarımız ve kamu kurumlarımızın değerli temsilcilerine, Deniz Kuvvetleri Komutanlığımızın kıymetli komutanlarına bu güzel akşamda bizlerle birlikte oldukları için teker teker teşekkür ediyorum. İftarımıza hoş geldiniz, bereket getiriniz. Denizcilik camiamız için artık geleneksel hale gelen iftarımızı son yıllarda elimizde olmayan mücbir sebeplerle zaman zaman ertelemek zorunda kaldık. Önce Covid-19 salgını nedeniyle 2 yıl ara verdikten sonra 2022 yılında yapabildiğimiz iftarı, geçtiğimiz yıl maalesef 6 Şubat'ta yaşadığımız Kahramanmaraş merkezli depremlerde afete maruz kalarak dara düşen depremzede vatandaşlarımıza azami desteğimizi sağlamak amacıyla ertelemek zorunda kaldık. Hamdolsun bu yıl hasretle beklediğimiz iftar etkinliğimizde tekrar bir araya gelebilmek nasip oldu. İnşallah bundan sonra hatıralarımızda kötü anılar bırakan benzer olayları bir kez daha yaşamayız, iftar geleneğimizi uzun yıllar aksatmadan sürdürürüz. Bu vesile ile Yüce Rabbimden ülkemizi, milletimizi, her türlü afetten, salgın hastalıktan, kazadan beladan korumasını niyaz ediyorum."

"BU YIL RAMAZAN'A BURUK GİRDİK"

Kıran konuşmasının devamında olağandışı pek çok olayın yaşandığı bir dönemden geçtiğimizi hatırlattı: "Zaman su gibi akıp gidiyor. Son iftarımızdan bu yana geçen süre zarfında olağandışı pek çok olayın yaşandığı bir dönemden geçtik. Yarı başımızda süren savaşları, geçen yıl 6 Şubat'ta yaşadığımız asrın felaketi olarak

TAMER KIRAN “ODA BORSA İSTİŞARE TOPLANTISI”NA KATILDI

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'nin ev sahipliğinde 8 Mart'ta düzenlenen “Oda Borsa İstişare Toplantısı”na Hazine ve Maliye Bakanı Mehmet Şimşek de iştirak etti.



İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı ve Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı



Tamer Kiran, 8 Mart Cuma günü Hazine ve Maliye Bakanı Mehmet Şimşek'in teşrifleri ve 81 ildeki 365 Oda/Borsa Yönetim Kurulu başkanlarının katılımıyla gerçekleştirilen Ankara'daki TOBB Birlik Merkezi'nde düzenlenen “Oda Borsa İstişare Toplantısı”na iştirak



etti. Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Yönetim Kurulu Başkanı M. Rifat Hisarcıklıoğlu'nun ev sahipliğinde, bakan yardımcısı ve bakanlık bürokratlarının da katılımıyla icra edilen toplantıda reel sektörün sıkıntıları, talep ve önerileri dile getirildi.

TOBB TÜRKİYE DENİZCİLİK MECLİSİ BAŞKANLIĞINA RECEP DÜZGİT YENİDEN SEÇİLDİ

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Türkiye Karayolu Yolcu Taşımacılığı Meclisi toplantısı ve Meclis Başkanlık Divanı seçimi 5 Mart'ta yapıldı.

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Türkiye Karayolu Yolcu Taşımacılığı Meclisi, Meclis Başkanlık Divanı'nı seçmek ve sektörün genel değerlendirmesini yapmak üzere, Meclislerden Sorumlu TOBB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran başkanlığında 5 Mart Salı günü İstanbul'da düzenlendi. Tamer Kiran açılış konuşmasında, Türkiye Sektör Meclislerinin 2006 yılından beri faaliyet gösterdiğini hatırlatarak, meclislerin kamu, özel sektör ve sektörel sivil toplum kuruluşlarını yasal zeminde buluşturan bir platform olduğunu vurguladı.



TOBB Plaza'da gerçekleşen toplantılarda, TOBB Türkiye Denizcilik Meclisi başkanlığına İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı, Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Recep Düzgüt;

meclis başkan yardımcılığına Mersin Serbest Bölge Kurucu ve İşleticisi A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı Ali Avcı yeniden oy birliğiyle seçildi.

TOBB Türkiye Karayolu Taşımacılığı Meclisi için yapılan seçimde ise Avrasya Terminal İşletmeleri A.Ş. Başkan Vekili Mustafa Yıldırım başkan, Karayolu Yolcu Taşımacıları Acenteleri Derneği (KAYTAD) Genel Başkanı Mustafa Özcan ise başkan yardımcısı oldu.

Toplantılarda ayrıca sektör genel olarak değerlendirildi ve yeni dönemdeki çalışma konuları hakkında istişarelerde bulunuldu.



CELEBRATING A MILESTONE

Yalova Shipyard proudly welcomes our first Aframax tanker, showcasing our capability for major maritime projects

Contact
Us!

EXPANDING HORIZONS

Yalova Shipyard successfully hosts our first LPG Tanker, demonstrating our expertise in handling specialized maritime vessels.





almar
marine fire safety systems

İNOVATİF YANGIN ALGILAMA & SÖNDÜRME SİSTEMLERİ

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

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



Sistem Tasarım

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

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



İmalat

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



Teknik Servis

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

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

PPOLIMAR
ALMAR
PLATINUM

Bize Ulaşın:

(+90)216 394 2082

www.almarfire.com
info@almarfire.com





T H O R
MARINE S.A.®

► Lashing & Unlashing Hizmetleri ► Gözetim Hizmetleri ► Liman Hizmetleri



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

Thor Uluslararası Denizcilik Liman Hizmetleri Pazarlama A.Ş.

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

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

Tel : +90 212 438 00 39

7/24 : +90 532 710 80 03

E-mail : thor@thormarinesa.com.tr



www.thormarinesa.com.tr

İMEAK DTO ALIĞA ŞUBESİ'NDEN İFTAR PROGRAMI

İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) Aliğa Şubesi'nin 22 Mart'ta düzenlediği iftar yemeği programına katılım yoğun oldu. İftar yemeğine İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kıran da katıldı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kıran 22 Mart Cuma günü İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliğa Şubesi'ni ziyaret ederek yönetim kurulu üyeleri ve meclis başkanıyla bir

Başsavcı Vekili Hasan Onur Dinç, İzmir İl Emniyet Müdürü Celal Sel, Sahil Güvenlik Ege Deniz Bölge Komutanı Tuğamiral Serkan Tezel, İzmir Konak Emniyet Müdürü Mehmet Balıkcıoğlu,

Başkanı Serkan Acar, Sahil Güvenlik TCSG-61 Komutanı Yüzbaşı Çağrı Gültekin, Sahil Güvenlik Kuzey Ege Grup Komutanı Yarbay Emrah Kadir Çakır, Aliğa Deniz Polis Şube Müdürü Kadir Sonocak, Aliğa Gümrük Müdürü Mehmet Salih Arık, Aliğa Ticaret Odası Başkanı Ömer Ertürk, Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği Başkanı Kamil Önal, İMEAK DTO Aliğa Şube Meclis Başkanı İsmail Önal, Aliğa ilçe kurum müdürleri, siyasi parti il ve ilçe başkanları ve belediye meclis üyeleri, liman başkanları, İzmir ve Aliğa gümrük kaçakçılık ve muhafaza bölge amirleri, İMEAK DTO Aliğa Şube Yönetim Kurulu ve Meclis üyeleri, Aliğa STK yönetim kurulu başkanları, İMEAK DTO Aliğa şube üyeleri, basın mensupları ve çok sayıda davetli katıldı.

Konukları kapıda karşılayan ve yemek süresince yakından ilgilenen İMEAK



araya geldi. Ardından İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) Aliğa Şubesi'nin geleneksel olarak her yıl düzenlediği ve Aliğa Radisson Otel'de gerçekleşen iftar yemeği programına iştirak etti. Katılımcılar ezanın okunmasının ardından dualar ile oruçlarını açtı.

İftar yemeğine İzmir Vali Yardımcısı Fatih Kızıltoprak, İzmir Cumhuriyet Başsavcısı Fahri Mutlu Tosun, İzmir Cumhuriyet



Aliğa Kaymakamı Zekeriya Güney, Menemen Kaymakamı Fatih Yılmaz, Foça Kaymakamı Mehmet Türköz, Aliğa Garnizon Komutanı Albay Faruk Altun, Aliğa Cumhuriyet Başsavcısı Mehmet İmir, Foça Cumhuriyet Başsavcısı Muhammed Şenol Çeliker, Aliğa İlçe Emniyet Müdürü Mustafa Ömür Avcı, Menemen İlçe Emniyet Müdürü Gürcan Alev, Foça İlçe Emniyet Müdürü Ergül Çetin, Aliğa Belediye



DTO Aliğa Şube Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek, "Sektör olarak bir sofrada buluşmanın verdiği mutluluk ve huzuru içerisindeyiz. Davetimize katılan herkese çok teşekkür ediyor, birlik ve beraberlik içerisinde nice Ramazanlarda birlikte olmayı diliyorum" dedi. İftar yemeği, hatıra fotoğrafı çekimiyle son buldu.

(İMEAK DTO Aliğa Şubesi)

MARINE WANTS

Love

MARITIME RESPECT

ISO 9001 CERTIFICATION
(NQA CERTIFICATION LIMITED)

ISO 9001

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

IEP
ATEX

saygielectric.com

REFERENCES



BOGAZICI

GURDESAN

Gestas

İLTEKNO



SAYGI
Shipping & Electric Co.



KIRAN

FATİH OFFSHORE

TK TUZLA shipyard

NEW BUILDING

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

MANUFACTURING

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

REPAIR AND MAINTENANCE

- Conversion of Vessels
- Repair / Maintainment Service
- Authorized Technical Service
- Test and Calibration Service
- Electronics Maintenance Service
- HV./LV. Motor / Generator Wounding



COLLABORATIONS



HEAD OFFICE

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

info@saygielectric.com +90 216 392 60 21 +90 216 392 95 05



SAYGI

SAYGI

DTO BODRUM ŞUBESİ, “GELECEK TURİZMDE HİBE BAŞVURUSU PROGRAMI”NA KATILDI

İMEAK DTO Bodrum Şubesi, Muğla Valiliği İl Kültür Ve Turizm Müdürlüğü Tanıtma Şube Müdürlüğü'nün düzenlediği “Gelecek Turizmde Hibe Başvurusu Programı”na katıldı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi, Muğla Ticaret Odası'nda Muğla Valiliği İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü Tanıtma Şube Müdürlüğü tarafından düzenlenen Gelecek Turizmde Hibe Başvurusu Sürdürülebilir Turizmde

Yenilikçi Fikirler Çalıştayı'na katıldı. Toplantıda ülkemizin sahip olduğu doğal, tarihi ve kültürel değerlerin turizm amaçlı değerlendirilmesi, istihdamın artırılması ve kalkınmaya destek olmak, sürdürülebilir turizm modellerinin

yaratılması ve bu modellerin uzun vadede sosyal değişimi gelişimi, yerel kaynakların korunması konuları görüşüldü.

Kültür ve Turizm Bakanlığı, Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı (UNPD) ve Anadolu Efes iş birliğiyle 2007 yılından beri devam eden ve Türkiye'nin ilk sürdürülebilir turizm programı olan “Gelecek Turizmde” programı yerel kalkınmaya, kadınların güçlenmesine ve yerelde yeni istihdam olanakları yaratılmasına katkıda bulunuyor.

Güneş turizmini deneyim turizmine doğru genişletmeyi amaçlayan programın hedefleri arasında dört mevsim 12 ayı kapsayacak bir yerel kalkınma modeli oluşturmak da var.

(İMEAK DTO Bodrum Şubesi)

DTO BODRUM ŞUBESİ'NDEN BIOR BODRUM ULUSLARARASI OPTİMİST YARIŞLARI'NA DESTEK

İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi'nin desteklediği BIOR Bodrum Uluslararası Optimist Yarışları bu yıl 12'nci kez 13-17 Mart tarihleri arasında düzenlendi.



Türkiye Yelken Federasyonu (TYF) faaliyet programında yer alan ve Bodrum

Belediyesi Bodrumspor Yelken Şubesi'nin gerçekleştirdiği, İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi'nin de ilk yılından itibaren destek verdiği BIOR Bodrum Uluslararası Optimist Yarışları'nın 12'ncisi bu yıl 13-17 Mart tarihleri arasında Bodrum Yarımadası'nda düzenlendi.

Yarışlara 9 ülkeden toplam 389 yelkenci katıldı. Kendi sınıfında en yüksek katılımı organizasyonlardan biri olan yarış için dünyanın farklı ülkelerinden gelen çocuk sporcular ağırlandı.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Orhan Dinç, bu uluslararası organizasyonun Bodrum'a kattığı değerini altını çizerek, çocukları desteklemeye devam edeceklerini belirtti.

Yarışlarda sporculara ödülleri İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi Meclis Başkanı Uğur Soyken tarafından takdim edildi.

(İMEAK DTO Bodrum Şubesi)

MEDKON
LINES

YÖNÜMÜZ SİZSİNİZ





 **ANGE**
assistance

- Hava Ambulansı ve Tıbbi Tahliye
- Medikal Eskort
- Medikal Olmayan Seyahat Yardımı
- Tercüme Hizmetleri
- Cenaze Düzenleme Hizmetleri
- Otel Rezervasyonları ve Bilet Tedariki
- Denizciler için PEME/REME Muayeneleri ve Sertifikası
- Hastaneye Kabul ve Sevk İşlemleri
- 7/24 Yerinde Teşhis ve Tedavi
- 7/24 Alarm Merkezi
- Ödeme Garantisi
- İkinci Tıbbi Görüş
- Maliyet Kontrolü
- Covid-19 Test Uygulaması
- Kara Ambulansı

Sağlık hizmetlerinde en iyi çözüm ortağınız!



Ataturk Mh. Atasehir Blv. Gardenya Residence Blok No: 7/1 Kat 8 Daire: 53 Atasehir - Istanbul - Turkey
Hacrefezullah Mah. Buyral Sk. No:9 İç Kapı No:1 Kat:5 Kuşadası/Aydın



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



www.angeassistance.com
info@angeassistance.com



Customer Satisfaction Delivered

As a main sponsor of WCA, the world's largest and most powerful network fair, we joyfully contribute to shaping the future of global logistics. Your companion in logistics, uniting the world with trust for 78 years.

Visit our stand at WCA → Booth: F7-F12

BEYOND THE HORIZON

4

CONTINENTS

11

COUNTRIES

29

CITIES



TÜRKİYE ▪ BELGIUM ▪ CHINA ▪ NETHERLANDS ▪ SINGAPORE
THAILAND ▪ UNITED KINGDOM ▪ USA ▪ VIETNAM ▪ AUSTRALIA ▪ UKRAINE



kinayofficial



KINAY



KINAY



KINAY

23 NİSAN ULUSAL EGEMENLİK VE ÇOCUK BAYRAMI KUTLU OLSUN!



Türk milleti için bağımsızlığın ve milli egemenliğin tartışmasız ifadesi olan, Atatürk'ün çocuklara armağan ettiği 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı yurt içindeki ve yurt dışındaki temsilciliklerde, kurumlarda ve okullarda çeşitli etkinliklerle kutlanıyor.



Ulusumuzun kurtuluş mücadelesinde bir dönüm noktası kabul edilen ve millet iradesini kesin ve koşulsuz olarak ortaya koyan Türkiye Büyük Millet Meclisi, 23 Nisan 1920'de açıldı. Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin açılması düşman işgali altındaki Anadolu ve Rumeli topraklarında, Mustafa Kemal Paşa'nın önderliğinde verilen Kurtuluş Savaşı'nın temelini atarken Cumhuriyet'e giden yolda özgürlük meşalesini yakan adımlardan biri oldu.

Osmanlı İmparatorluğu'nun Birinci Dünya Savaşı'ndan yenik çıkması üzerine ülke işgal edilmeye başlayınca Mustafa Kemal Paşa, 19 Mayıs 1919'da Samsun'a çıktı. Hemen ardından Amasya Tamimi ile Erzurum ve Sivas kongrelerinde alınan kararlar "ulusun egemenliğini yine ulusun sağlayacağını" bildiriyordu. 1919

sonbaharında yapılan seçimlerden sonra Osmanlı Mebusan Meclisi 12 Ocak 1920'de, 162 üyeye toplandı. Mustafa Kemal, Erzurum mebusu seçilmesine karşın Ankara'da kaldı. Anadolu ve Rumeli Müdafaa-i Hukuk Cemiyeti yanlısı milletvekillerinin çoğunlukta olduğu bu meclis, 28 Ocak 1920'de yaptığı gizli oturumda Misak-ı Milli'yi kabul etti. Kurtuluş Savaşı'nın siyasi manifestosu niteliğindeki Misak-ı Milli bildirgesi savunulacak sınırları ve mücadelenin hedeflerini belirliyor, Mondros Mütarekesi'ni reddediyor, ülkenin bütünlüğü ve ulusun bağımsızlığına vurgu yapıyordu.

İLK MECLİS 23 NİSAN 1920'DE TOPLANDI
İstanbul 16 Mart'ta düşman kuvvetlerince işgal edilip Milli Mücadele yanlıları tutuklanmaya başlayınca

milletvekilleri ve aydınların bir bölümü Ankara'ya geçti. Mebusan Meclisi de 18 Mart'ta son kez toplanarak, meclisin süresiz olarak tatil edilmesini kararlaştırdı. Mustafa Kemal, 19 Mart 1920'de yayımladığı genelgeyle "Ankara'da olağanüstü yetkili bir meclisin" toplanacağını açıkladı. Genelgede, "Ulusun bağımsızlığını ve devletin kurtarılmasını sağlayacak önlemleri düşünüp uygulamak üzere ulusça olağanüstü yetki verilecek bir meclisin Ankara'da toplantıya çağırılması ve dağıtılmış olan mebuslardan Ankara'ya gelebileceklerin de bu meclise katılmalarını" istedi.

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

23 Nisan 1920 ile 15 Ekim 1924 tarihleri arasında Türkiye Büyük Millet Meclisi olarak kullanılan bu binanın çatı dâhil bazı kısımları savaş ve yaşanan malzeme sıkıntısı nedeniyle yarım kalmıştı aslında.

Ankara Taşı diye bilinen pembe-mor renkli yerel andezit taşıyla inşa edilen ve Birinci Millî Mimarlık Dönemi Üslubu'nun Ankara'daki ilk örneklerinden olan

binanın tamamlanması için Ankaralılar evlerinden ve Ulucanlar'daki Numune Mektebi'nden (şimdiki Cumhuriyet İlköğretim Okulu) kiremitler taşıdı ve özveriyle çalıştı.

“MİLLETİN İRADE VE AMAÇLARINA UYMAYANLARIN TALİHİ HÜSRANDIR”

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

1 Mart 1920'deki dördüncü Meclis toplantısında ise şunları söyleyecekti: “Hep birlikte bakışlarımızı, vicdanımızın merkezi olan millete dikelim. Orada erdemin, vefa ve içten bağlılığın, yenileme arzusunun, egemenlik aşkının ve geleceğin sönmeyen ateşi yanmaktadır.

Bu kutsal ateş, kendi içindeki bilgisizlik ve karanlığı yakacak ve bağımsızlığımızın



önünde, her kuvvet ancak milletin irade ve amaçlarına uymak şartıyla yaşayabilir. Milletın irade ve amaçlarına uymayanların talihı hüsrandır, çökmedır.”

Nisan 1921'de kabul edildi ve 2 Mayıs 1921'de yürürlüğe girdi. İki maddeden oluşan kanunun birinci maddesinde “Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin ilk yevmi küşadı olan 23 Nisan günü milli bayramdır”; ikinci maddesinde ise “Tarihi kabulünden muteber olan işbu kanunun icrasına Büyük Millet Meclisi memurdur” hükümleri yer alıyordu. 23 Nisan ilk kez 1927'de Atatürk'ün himayesinde Çocuk Bayramı olarak kutlandı.

27 Mayıs 1935'te çıkarılan Ulusal Bayram ve Genel Tatiller Hakkında Kanun ile “Ulusal Egemenlik Bayramı” olarak kutlanmaya devam etti. 20 Nisan 1983'te ise adı “Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı” şeklinde değiştirildi.

Birleşmiş Milletler Çocuklara Yardım Fonu (UNICEF), 1979 yılını Uluslararası Çocuk Yılı ettiğinde ise, 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı'nın uluslararası bir platforma taşınmasına karar verildi. 23 Nisan 1979'da beş ülkenin (SSCB, Romanya, Bulgaristan, İtalya, Irak) katılımıyla ilk TRT Uluslararası Çocuk Şenliği gerçekleştirildi. Atatürk'ün çocuklara armağan ettiği bu benzersiz bayramda her yıl dünyanın dört bir yanından Türkiye'ye gelen çocuklar barış mesajları vermeye devam ediyor.



önüne dikilecek olan bütün engelleri yıkacaktır. Efendiler, millet önünde, onun hak ettiği bağımsızlığın önünde, onun layık olduğu gelişme ve yenileme arzusu

DÜNYA ÇOCUKLARININ DA BAYRAMI

23 Nisan'ın Milli Bayram Olmasına Dair Kanun, Birinci Büyük Millet Meclisi'nin açılışından bir yıl sonra, 23

“ÜLKEMİZ VE SEKTÖRÜMÜZ İÇİN ÇALIŞMAYA DEVAM”



RECEP DÜZGİT

TOBB TÜRKİYE DENİZCİLİK MECLİSİ BAŞKANI / İMEAK DENİZ TİCARET ODASI YKB YARDIMCISI / VAPUR DONATANLARI VE ACENTELERİ DERNEĞİ YKB

Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği'ne yeniden başkan seçildiniz. Çok eski ve köklü bir dernek. Önümüzdeki dönemde yapmayı planladığınız konular neler?

Aslında yapmayı planladığımız şeylerin en önemlisini yaptık. Çünkü neredeyse bundan 37 yıl önce yayımlanan Gemi Acenteliği Ücret Tarifesine İlişkin Tebliğ'de ücretleri ve içeriğini güncellemiş olduk. Oldukça uzun ve zorlu bir süreçti ama sonunda 19 Eylül 2023'te Resmi Gazete'de yayımlandı.

Gemi acenteleri için olmazsa olmaz, çok önemli bir husustu ve çok şükür ki yeni tebliğ 19 Ekim 2024'te yürürlüğe girdi.

Bu konuda da başta Deniz Ticaret Odası olmak üzere Mersin Deniz Ticaret Odası, Türkiye Odalar Borsalar Birliği ve Ticaret Bakanlığı İç Ticaret Genel Müdürlüğü'nün tüm yetkililerine teşekkürü bir borç bilirim. Ülkeye gelen döviz asgari 175 milyon Euro'ya yakın arttıran bir hizmet oldu bu. Şöyle ki; yaklaşık 350-400 milyon olduğunu tahmin ettiğimiz yıllık Gemi Acenteliği gelirleri yani döviz kazancı yaklaşık 175 milyon Euro kadar daha arttı.

İhracatla mukayese edersek iki milyar dolarlık ihracata karşılık geliyor. Neticede bu bir hizmet geliri... Tabii ki bunun da bir

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt geçtiğimiz günlerde Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği'nin 5 Mart 2024'de yapılan genel kurulunda yeniden başkan seçildi. Diğer taraftan TOBB Türkiye Denizcilik Meclisi Başkanlığı'na da yeniden seçilen Recep Düzgüt ile önümüzdeki dönemde planladıkları çalışmalarını ve hedeflerini konuştuk.

gideri var ama ihracattaki gibi hammadde gideri, mamul gideri yok. Dolayısıyla daha net bir gelir söz konusu. Tabii üzüldüğümüz husus da var. Gemi acenteleri arasında çok haksız rekabet yaşanıyor ve çok ciddi fiyat indirimleri yapılıyor. Ne yazık ki bu konuda denetim mekanizmaları da fazla çalışmıyor. Rekabetten dolayı indirimler yapıldığında da hem firmaların gelirleri düşüyor, hem de ülkemize gelmesi gereken döviz miktarı azalıyor. İnşallah Hazine ve Maliye Bakanlığı bu konuyu daha ciddiye alır. Devlet eskiden bu konuda hiç taviz vermiyordu. Kambiyo rejimi biraz gevşeyince bu konudaki denetimler kalkmış oldu.

Dernek olarak çalıştığınız başka hangi konular öne çıkıyor?

Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği çalışmalarına devam ediyor. Tabii ki tek konumuz tebliğ değil. Bugün de Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcımız dile getirdi. Çok yakında Gemi Acenteleri Yönetmeliği'nin güncel hale getirilmesi, yani revizyonu söz konusu. Üzerinde çalışmamız gereken en önemli konu başlığı bu olacak...

TOBB Türkiye Denizcilik Meclisi'nde de başkan seçildiniz. Sektörün sorunlarını ifade etmek için bir konuşma da yaptınız? Bu noktada önemli konu başlıkları hangileriydi?

En önemlilerden biri çevre cezalarının anayasal cezalandırma ilkelerine aykırı olması. Çevre kanunundaki cezalandırma ilkeleri yanlış, hatalı; kirliliğin oluşma sebebi ve miktarına göre değil, geminin hacmine göre hesaplanıyor. Hem Odamız, hem sektörün ilgili tüm sivil toplum örgütleri bu kanun maddesinin değişmesi için uğraşiyor. Her fırsat bulduğumuzda devlet yetkilerine bunu anlatıyoruz. TOBB Türkiye Denizcilik Meclisi de bu konuda zaten çok kapsamlı bir yazı yazdı. İlk defa şunu memnuniyetle ifade edebilirim ki, Çevre Bakanlığı da bu yasa maddesinin değiştirilmesi gerektiğini kabullendi, bunu geçenlerde dile getirdi. Önümüzdeki süreçte bu konuda yol kat edeceğimize inanıyoruz. Onun dışında limanlarımızın konuları var. Toplantıda dile getirdikleri hususlardan biri şuydu; tekneler nasıl ki, elektriği yat limanlarından alıyor, kendi jeneratörlerini çalıştırmıyorlarsa gemiler için de bu süreç başlayacak. Dolayısıyla limanların çok ciddi elektrik altyapı yatırımı yapmaları gerekiyor. Çünkü bir geminin elektriğini fişe takıp çalıştırmak öyle basit bir şey değil. Bu şu an ne boyutunda olacak? Nasıl olacak? Neler lazım? Bunlar için bir destek olacak mı? Bu hususlar dillendiriliyor.

TOBB Türkiye Denizcilik Meclisi nasıl çalışıyor? Nasıl bir çalışma prensibi var?

Denizcilik Meclisi mevzuatta belirlendiği şekilde yılda belli sayıda toplantı yapıyor. TOBB Sektör Meclisleri genellikle büyük cirolu, önde gelen firmalardan oluşur. Ama Denizcilik Meclisi'nde Tamer başkanın

da müdahalesiyle sivil toplum örgütü temsilcilerini ve İDO, Şehir Hatları, Turyol gibi kuruluşları da dahil ettik. Sırf ciroyu hesaba katsak, o zaman herhalde sadece limanlardan ibaret olması gerekirdi. Dolayısıyla güzel bir harman oldu. Bu toplantılara kamudaki yöneticilerimiz de katılıyor. Gümrükler Bölge Müdürü, Denizcilik Genel Müdürleri gibi. Dolayısıyla bazı sektör sorunlarını toplantı sırasında yetkilileri ile görüşmüş, tartışmış olabiliyoruz. Öncesinde meclis üyelerinden gündem maddelerini topluyoruz. Yeterince biriktiğinde de toplantılarımızı organize ediyoruz. Toplantı İstanbul'da, TOBB'un binasında gerçekleşiyor.

Hem DTO'da başkan yardımcılığı görevini yürütüyorsunuz, hem TOBB'da böyle önemli bir göreviniz var. Bir de Vapur Donatanları Derneği'nde çalışmalarınız var. Ama aslında bunların hepsi birbirini de tamamlıyor değil mi?

Ben 59 yaşındayım ama yaşça benden daha büyük kişiler olmasına rağmen şu anda Deniz Ticaret Odası'nda en eski meclis üyesiyim. Sanıyorum yirmi sekiz yıl oldu. Dolayısıyla çok mesafe kat ettim bu işlerin içinde. Zaten üstüne hukuk yüksek lisansı (LLM) yapınca mevzuat konularında bayağı bir ihtisasımız oluştu. Söylediğiniz bütün bu görevlerde konular iç içe, aşağı yukarı benzer konular. Tabii acentelerinki biraz daha acentelikle özdeşleşmiş durumda. DTO ise çok daha geniş bir yelpazeye sahip. Denizcilik Meclisi de, DTO'nun özeti gibi. Yani Oda'da yüzlerce konu varsa Meclis'te en önemlileri öne çıkıyor.

O zaman şu anda Deniz Ticaret Odası meclisinin bir çeşit hafızası gibisiniz. Sorunların çözümü anlamında yeterli birliklilik ve beraberlik var mı şu anda?

Bugün toplantıya Ulaştırma Bakanlığı'nda Türk denizciliğini idare eden üç genel müdür ve bakan yardımcımız geldi. Gördüğümüz gibi çok ağır sorunlar dile getirilmedi. Çünkü navlunlar iyiye, armatörler mutludur. Navlunlar fena değil Allah'a şükür. Şunu sık sık söylerim: Hep devletten bir şeyler istenir ama devlet navlunları yükseltemez. Tabii ki denizcilik armatörden ibaret değil ama armatör ana yüklenici. Dolayısıyla şu sıralar en azından

o açıdan durum fena değil. Mükemmel de değil, ama düşük değil en azından. Ülkemizdeki diğer durumlara da bakarsak şükretmemiz gerekiyor. Onun dışında tabii ki sorunlar olacak. Zaten DTO gibi kurumlar da bu sorunları çözmek için var. Bazı kararlar ağır çıkıyor. Bazıları çözülemiyor. Kıyı yapıları, çekek yerleri, ilave bağlama yerleri çok zorlu süreçler içeriyor ve gittikçe de zorlaşacak. Müsilajdan dolayı Marmara'nın Özel Çevre Koruma Bölgesi ilan edilmesi biraz aceleye geldi. Şöyle ifade edeyim; Mesela Kekova ile Marmara Bölgesi'ni bir göremeyiz. Türkiye ticaretinin neredeyse %70'inin döndüğü Bursa, Yalova, İzmit, Gemlik, İstanbul, Ambarlı, Tekirdağ, Çanakkale, Karabıgdadaki tesislerin, Yalova ve Tuzla tersanelerinin olduğu çok geniş bir alan bir anda Kekova'yla aynı mevzuatla idare edilecek yere dönüştürüldü. Şimdi geri adım atılması da kolay değil. Yine de bürokratlar ellerinden geldikince yardımcı olmaya çalışıyor. İnşallah bir akliselimle gerekli düzeltmeler olur.

Son söz olarak sektöre nasıl bir mesaj vermek istersiniz?

Ben sektöre değil bizi yönetenlere bir şeyler söylemek istiyorum; ülkemizin çok büyük dinamiği, çok büyük insan gücü var. Aslında halkımızın da çok da büyük sabrı var. Lütfen ani, acele, iyi düşünülmemiş kararlarla bir anda ekonomimizi alt üst edecek, bütün özverili çalışmalarını, birikimleri yıllarca geriye götürecek kararları almamaya artık özen gösterebilir, ihtimam etsinler. Ülkenin kervan yolda düzülür zihniyetinden kurtulması lazım. Planlı, programlı, ülkeye verim sağlayacak yatırımlara öncelik verilmesi lazım. Sürekli büyük yatırımlar yapmak zorunda da değiliz. Bu ifadem bazen yanlış anlaşılıyor. Ülkenin bazen tasarruf da yapması gerekebilir. Yatırım yapmayalım demiyorum. Ama hesabımızı, kitabımızı iyi yapalım. Çünkü kaynakları saçacak bir lüksümüz yok. Bunu her geçen gün de görüyoruz. Yanlış alınan ve yanlış da ısrar edilen kararlardan dolayı ülkedeki bütün fiyat istikrarı ne yazık ki çok bozuldu, enflasyon fırladı gitti. Enflasyon-faiz sarmalı çok tehlikeli bir şeydir; dengeler çabuk bozulur ama düzelmesi ciddi istikrar ve zaman ister. Bedeli de hepimize ağır olur...

Dökme yük gemileri için Metanol ile yeşil geçişin termo-ekonomik değerlendirmesi



*PROF. DR. M. ZIYA SÖĞÜT

GİRİŞ

Küresel ısınma ve iklim değişikliğinin sektörel çerçeveleri her yıl yeni gelişmelere rağmen olumsuz büyüme sürecini devam ettirmektedir. Nitekim günümüzde, insan kaynaklı emisyonların küresel ölçekte toplam miktarı 321 Mt (Milyon ton) artışla 36,8 Gt'a (Gigaton) ulaştığı görülmektedir[1]. IEA'nın (Uluslararası Enerji Ajansı) son emisyon raporuna göre, Paris Antlaşması'yla temel alınan 1.5 °C'nin korunması ile geliştirilen tüm önlemlere rağmen, salınan emisyon seviyesinin kritik bir noktaya ulaştığını ve bunun gezegenin sürdürülebilirliğini tehdit ettiğini göstermektedir. Tüm uluslararası dikkat çeken zorunlu gerekliliklere rağmen, uluslararası regülasyonlarla iklim değişikliğinin hafifletilmesi ve çevrenin korunmasına yönelik acil dikkat ve kararlı eylemin tahsis edilmesi artık bir değişimi gerekli kılmaktadır. Günümüzde toplam emisyonların önemli bir kısmı enerji üretimi, ulaşım,

endüstriyel süreçler, ulaşım ve inşaat sektörü alanlarındaki faaliyetlerden kaynaklandığı görülmektedir. Bu temel sektörler arasında ulaşım, 7,98 Gt CO₂'ye karşılık gelen küresel emisyonların yaklaşık %20'sinden sorumludur[2]. Nitekim doğrudan deniz taşımacılığının, küresel taşımacılık faaliyetlerinin % 80'ini oluşturması, sektörel sorumluluk yönüyle önemli bir potansiyeli işaret ettiği görülmektedir. Nitekim, deniz taşımacılığı, 2018 emisyon raporunda da ifade edildiği gibi [3,4] insan kaynaklı emisyonların %2,9'unu oluşturan 1.076 milyon ton CO₂ emisyonundan sorumlu olduğu, deniz taşımacılığının etkisinin sürekli artma eğiliminde olduğu, 2012'de %2,75 olan değer %5,45 artışla %2,9'a ulaştığı ve artışın devam ettiği görülmektedir [4].

Enerji verimliliğini artırmak, denizcilik endüstrisindeki yeşil geçişin bir başka önemli yönüdür. Nitekim çalışmalar; daha verimli motorlar, gelişmiş tahrik sistemleri ve optimize edilmiş gemi tasarımı gibi çözümlerin kullanılabilirliğini göstermektedir[5]. Rüzgâr destekli tahrik gibi yeni teknolojilerin geliştirilmesi ve gemi operasyonlarında otomasyon ve dijitalleşmenin kullanılması da enerji tüketiminin ve emisyonların azaltılması da bir çözüm olarak sunulmuştur. Nitekim Alwright çalışmasında yeşil geçişin mümkün olduğunu ve sera gazı salınımlarının en aza indirgenebileceğini bize göstermiştir[6]. Ayrıca, atık ve kirliliğin azaltılması, balast suyu yönetiminin iyileştirilmesi ve sürdürülebilir gemi geri dönüşümünün uygulanması gibi sürdürülebilir denizcilik uygulamalarına artan bir odaklanma süregelmiş çalışmalar halindedir. Atıkları en aza indirmeyi ve kaynak verimliliğini artırmayı amaçlayan döngüsel ekonomi

ilkelerinin benimsenmesi de, denizcilik endüstrisinin çevresel etkisinin azaltılmasına yardımcı olabilecek bir yaklaşımdır. Genel olarak, gemilerdeki yeşil geçiş, ekonomik büyümeyi teşvik ederken ve denizcilik endüstrisinde yeni fırsatlar yaratırken, sera gazı emisyonlarını azaltmak ve çevresel performansı iyileştirmek için bir dizi strateji, teknoloji ve uygulama içermektedir.

MARPOL'un bu kapsamda geliştirdiği regülasyonlarda Metanol, yenilenebilir kaynaklardan veya karbon salınımı düşük kaynaklardan elde edilebilen bir yakıt olarak kabul edilmektedir. Bu özelliğiyle, geleneksel ağır yakıtlara göre daha düşük emisyon profili sunar ve ayrıca alternatif yakıtlarda günümüz teknolojileri değişim alt yapısı sunmaktadır.

Bu yakıtlar arasında özellikle Metanol uygulanabilir ve sürdürülebilir bir tercih olarak öne çıkmaktadır. Metanol, düşük karbon emisyonları ve yenilenebilir kaynaklardan elde edilebilmesi nedeniyle denizcilik için umut verici bir yeşil yakıt olarak görülmektedir. Enerji verimliliğini ele alacak olursak, Metanol kullanımının ekonomik fizibilitesini değerlendirmede sektörel bir faktör olarak gelişmiş ve teknolojik uyarlanabilirlik olarak geliştirilmiştir. Nitekim yenilenebilir kaynaklardan Metanol üretimi gibi gerekli enerjinin, Metanol depolama ve taşıma süreçlerindeki enerji ihtiyacı olmak üzere, motorların enerji verimliliğinde bir araç olarak değerlendirilebileceği görülmüştür[5].

Metanol, geleneksel deniz yakıtlarına potansiyel bir alternatif olarak araştırılan yakıtlardan biri olarak gelişmiştir. Biyokütle ve karbondioksit gibi çeşitli kaynaklardan üretilen yenilenebilir

bir yakıttır ve geleneksel fosil yakıtlardan daha düşük emisyonu sahiptir. Bununla birlikte, Metanolün bir deniz yakıtı olarak geniş çapta benimsenmesinden önce, termo-ekonomik uygulanabilirliğinin değerlendirilmesi önemlidir. Bu, geleneksel deniz yakıtlarına kıyasla Metanol kullanmanın enerji verimliliğinin ve ekonomik uygulanabilirliğinin değerlendirilmesini içermektedir. Metanol tercihi ve etkileri, politika ve yatırım kararlarına rehberlik etmeye yardımcı olacak önemli bilgiler sağlayabilir. Örneğin, bu tür değerlendirmeler yeşil denizcilik endüstrisine geçiş için en verimli ve uygun maliyetli yolların belirlenmesine yardımcı olabilir. Ayrıca, yeni teknolojilerin ve yakıtların benimsenmesinin önündeki potansiyel engellerin belirlenmesine ve bu engellerin üstesinden gelmek için stratejiler geliştirilmesine de yardımcı olabilir. Bu nedenle, dökme yük gemileri için Metanol kullanımının termo-ekonomik bir değerlendirmesinin yapılması, bu teknolojinin denizcilik endüstrisi için fizibilitesini ve potansiyel faydalarını belirlemek açısından önemlidir. Bu kapsamda ele alınan

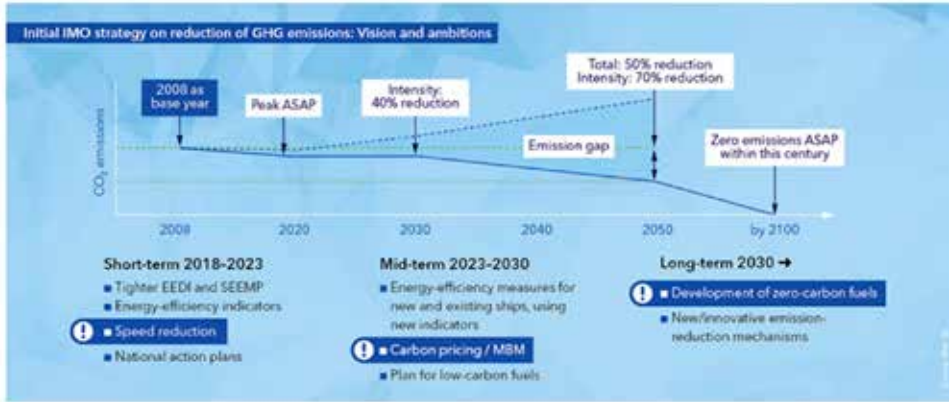
otoriteleri tarafından belirlenen uluslararası düzenlemelerin getirdiği küresel baskılar, son zamanlarda denizcilik sektöründe alternatif yakıt kullanımına yönelik eğilimleri arttırmış ve sektörel sorumluluklar olarak alternatif teknolojiler öne çıkmıştır. Ancak tüm bu arayışlara rağmen sürdürülebilir bir etkinin oluşmadığı da bir gerçektir. Nitekim son yıllarda konvansiyonel yakıtlardan alternatif yakıtlara geçiş konusunda ortaya atılan çözümler ve bunlara karşı oluşan ilginin artmasına rağmen, uluslararası deniz taşımacılığında halen enerji içeriğine göre toplam yakıt tüketiminin %79'u ağır akaryakıt (HFO) tarafından karşılanmaktadır. Özellikle mevcut gemi ana motor teknolojilerinin özelliğine bağlı olarak, hem kimyasal hem de petrol tankerleri genellikle HFO ve deniz dizel yağı (MDO) yakıtlarını tercih etmeye devam etmektedir. Günümüzde HFO ve MDO'nun yüksek kullanım oranına olan bağımlılığın azaltılması için sektörel çabalar yoğunlaşmıştır ve bu süreçte sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG) temel bir alternatif yakıt olarak öne çıkmıştır. Ayrıca günümüzde motor teknolojilerinde

Şekil 1'de de görülebileceği gibi, IMO, kısa vadede 2008'e kıyasla 2030 yılına kadar karbon yoğunluğunu en az %40 oranında azaltılmasını hedeflemiş ve sektörel hedefler planlamıştır. IMO bu çalışmasını gemiciliği daha sürdürülebilir ve çevre dostu hale getirilmesi amacıyla 2050 yılına taşımış ve sektörel emisyon hedefi olarak %70 CO₂ azaltımını taahhüt etmiştir (IMO, 2023a). Metanol biyolojik olarak parçalanabilen, temiz yanan bir yakıttır, güvenilirliği kanıtlanmış, maliyet açısından rekabetçi bir deniz yakıtıdır. Metanol yakıtlı motorların kullanılması, kükürt oksit (SOX) ve partikül madde (PM) emisyonlarını neredeyse %95 oranında azaltır. Ayrıca nitrojen oksit (NOX) ve CO₂ emisyonlarını sırasıyla %80 ve %15'e kadar azaltır [9,10].

Denizcilik sektörünün karbondan arındırılmasında önemli zorluklara sahiptir ve orta ölçekli senaryolar için gerçekleşmesi bugünün politikaları ve yaklaşımları ile imkânsız bir süreçtir. Ancak yeşil geçiş daha sağlıklı bir değişimi destekleyen bir ara geçiş olarak değerlendirilmelidir. Sektörel problemlerin başında, daha temiz yakıtlara geçişin ekonomik olmaması ve önemli altyapı yatırımları gerektirebilir.

Ayrıca rüzgâr ve güneş enerjisi gibi yenilenebilir enerji kaynakları her tür gemi veya rota için geçerli ve yeterli olmamasıdır. Ek olarak, endüstrinin karbonsuzlaştırmayı teşvik edecek düzenlemeler ve standartlardan yoksun olması ve bu konuda ortak bir çerçevenin olmamasıdır. Bu zorluğun üstesinden gelmek için denizcilik sektöründe, emisyonları azaltılması ve karbondan arındırılması amacıyla, etkin arayışlar geliştirildiği görülmektedir. Bunlar aşağıda temel başlıklarla şekillendirilmiştir:

Gemilerde enerji verimliliğinin artırılması: Gemilerden kaynaklanan emisyonları azaltmanın en etkili yollarından biri, enerji verimliliklerini arttırmaktır. Bu, sürtünmeyi azaltmak ve yakıt verimliliğini artırmak için



Şekil 1: IMO'nun seragazı emisyon stratejisi[8]

ve derlenen bu çalışma özellikle Metanol kullanımının örneklenerek değerlendirilmesi için bir görüş olarak sunulmuştur.

SEKTÖREL ÖNGÖRÜLER VE KARBONSUZLAŞTIRMA

İklim değişikliği konusunda artan kamuoyu farkındalığı ve denizcilik

dönüşümü destekleyecek çabalar da gözlenmektedir ve umut verici bir alternatif deniz yakıtı olarak Metanol da bu yönüyle etkili olmuştur [4]. Özellikle bazı problemlere rağmen, Metanol, gemi otoriteleri için, sera gazlarının azaltılmasında ve karbonsuzlaştırma süreçlerinde önemli bir çözüm haline gelmektedir [7].

gemi tasarımını optimize etmek, hava yağlama sistemleri veya gövde kaplamaları gibi enerji verimli sistemler kurmak ve hibrit veya elektrikli motorlar gibi daha verimli tahrik sistemleri uygulamak gibi çeşitli önlemlerle başarılabılır.

Ancak enerji verimliliğinin en temel noktası ana motor ve benzeri enerji tüketen bileşenlerin enerji verimli operasyonel yönetim araçlarının geliştirilmesidir. Bu amaçla ISO 50001 gibi etkin enerji yönetim çerçevesinin oluşturulması ve enerji verimliliğinin uygulanabilir çerçevelerinin gemilerde aktif olarak kullanılması sayılabilir.

Daha temiz yakıtlara geçiş: Denizcilik sektörünün karbondan arındırılmasına yönelik bir diğer yaklaşım, fosil yakıtlardan sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG), hidrojen veya biyoyakıtlar gibi daha temiz yakıtlara geçiş yapmaktır. LNG, hâlihazırda geçiş yakıtı olarak kullanılan düşük emisyonlu bir fosil yakıt iken hidrojen ve biyoyakıtlar, sera gazı emisyonlarını önemli ölçüde azaltma potansiyeline sahip yenilenebilir enerji kaynaklarıdır[11].

Günümüzde Metanol gibi sektörel avantajı olan yakıtlar da öne çıkmaktadır. Bununla birlikte ARGE'sini tamamlamamış hidrojen, amonyak, sentetik yakıtlar gibi farklı arayışlar da bu kapsamda sayılabilir. Ancak Metanol biyolojik olarak parçalanabilen, temiz yanan bir yakıttır, güvenilirliği kanıtlanmış, maliyet açısından rekabetçi bir deniz yakıtıdır. Metanol yakıtlı motorların kullanılması, kükürt oksit (SOX) ve partikül madde (PM) emisyonlarını neredeyse %95 oranında azaltır. Ayrıca nitrojen oksit (NOX) ve CO₂ emisyonlarını sırasıyla %80 ve %15'e kadar azaltır [9,10].

Yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanılması: Gemi verimliliğini artırmanın ve daha temiz yakıtlara geçişin yanı sıra, rüzgâr ve güneş enerjisi gibi yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanılması da denizcilik sektörünün karbondan arındırılmasına

yardımcı olabilir. Örneğin, bazı gemiler, yelkenlerin veya diğer rüzgâr destekli tahrik sistemlerinin kurulması yoluyla rüzgâr gücünü kullanacak şekilde tasarlanmaktadır. Güneş panelleri, yerleşik sistemlere güç sağlamak için elektrik üretmek ve fosil yakıtla dayalı enerji üretimi ihtiyacını azaltmak için de kullanılabilir[12].

Operasyonel verimlilik: Denizcilik sektörünü karbondan arındırmak için bir başka strateji de operasyonel verimliliği artırmaktır. Bu, yakıt tüketimini azaltmak için rotaların optimize edilmesi, optimum motor performansını sağlamak için daha iyi bakım uygulamalarının uygulanması ve limandaki boşta kalma süresinin azaltılması gibi önlemleri içerebilir[13,14]. Ayrıca özellikle mevcut gemiler için ısı yönetim kontrolü de önemli bir kazanımdır. Alternatif yakıtların uygulanmasına ek olarak, deniz motorlarında Atık Isı Geri Kazanım Sistemlerinin (WHRS) kullanılması da, kayda değer enerji tasarrufu ve yakıt tüketiminde azalma sağlama konusunda önemli bir potansiyele sahiptir (Olaniyi ve Prause, 2020). WHRS uygulamaları ana motorda kullanılan yakıtın yanması sonucu ortaya çıkan ısıdan maksimum verim alınmasını sağlayan teknolojiler olarak gelişmiştir. Bu kapsamda üretilen veya geri kazanılan ısı, otel yükünü desteklemek ve yardımcı motorların yükünü azaltmak için kullanıldığı gibi gerektiğinde elektrik üretiminde de kullanılabilir[1,15]. WHRS, denizcilik sektöründe başarılı uygulamalara sahiptir ve gemi kaynaklı hem enerji verimliliğinde hem de zararlı emisyonların azaltılmasında avantajlı bir tercih olarak öne çıkmaktadır.

WHRS sektörel uygulamalarda yüksek egzoz gazına sahip gemiler için pek çok alternatife sahiptir. Özellikle gaz ve çift yakıtlı motorlar gibi hem konvansiyonel hem de yeni nesil deniz motorlarında etkin verimlilik potansiyelleriyle kullanılabilir potansiyeller sağlamaktadır [16]. Teorik verimleri %21'leri bulan WHRS uygulamaları, özellikle

yüksek güç çıkışlı ana makinelerle donatılmış büyük ölçekli gemilerde %14'e varan verim sağlanabileceği görülmektedir[16]. WHRS sistemi özellikle enerji verimliliğinde etkin sonuçlar sağlasa da, alternatif yakıtlara göre bu seçenek daha sınırlıdır [17]. Örneklere göre, WHRS, ilk yatırım maliyetlerini 2-5 yıl [18] ve 3-8 yıl [19] içinde geri kazanımı olan seçeneklere sahiptir. Ancak WHRS'nin geri kazanım süreçlerinde; yakıt fiyatları, gemi türleri, ihtiyaç duyulan güç ve sistem kurulum maliyetleri etkin parametrelerdir [19].

Sektörel farkındalığı sürekli artan denizcilik sektörü için deniz taşıtlarından kaynaklanan sera gazı emisyonlarını azaltılması öncelikli konu olarak gelişmektedir. Nitekim var olan kontrol edilebilir indekslere ek olarak, IMO 1 Kasım 2022'de bir önlem olarak Enerji Verimliliği Mevcut Gemi Endeksi'ni (EEXI) ve Karbon yoğunluk indeksini (CII) yürürlüğe koymuştur [20,21]. Bu kapsamda Ocak ayından itibaren 400 Gt ve üzeri belirli gemi tipleri için ulaşılan EEXI, CII indekslerinin hesaplanması zorunlu hale gelmiş, gemi işletmecileri filolarının yıllık operasyonel performansını hesaplamak için veri toplanması bir gereklilik olarak öne çıkmıştır [21,22].

Mevcut gemiler için belirtilen indekslere uyum göstermek özellikle geleneksel yakıtlı motorlarla çalıştırılan filolar için problemleri bir durum yaratmıştır. Yapılan sektörel öngörülerde gerekli indekslere uyum sağlamak için hem şaft gücü sınırlaması hem de motor gücü sınırlaması öne çıkan iki temel unsur olarak görülmektedir. Ancak bu uygulamalar gemilerin servis hızını düşürürken, işletme zorlukları üretmektedir. Buna karşın sektörde öne çıkan LNG ve Metanol gibi an motorlarda düşük karbonlu alternatif yakıtların kullanılması, geleneksel yakıtlar dikkate alındığında önemli bir avantaj olabileceğini göstermektedir.

Ayrıca belirlenen indekslerin referans değerleri kısa ve uzun vadeli hedeflerin

tutturulabilmesi için alternatif motor teknolojileri ile birlikte, kademeli olarak düşürüldüğünden ihtiyaç halinde shaft gücü ve motor gücü sınırlaması uygulamaları bir avantaj yaratacak [22]. Sektörel çalışmalar ise, alternatif yakıtların karbonsuzlaştırmaya geçişte bir çözüm olabileceğini göstermektedir. Nitekim özellikle Metanol türleri bu amaçla bir alternatif olarak değerlendirilmelidir. Genel olarak, Metanol, denizcilik sektörünün karbon emisyonlarını azaltma potansiyeline sahip önemli bir alternatiftir. Sektörel sürdürülebilirlik çözümleri amacıyla, gerekli emisyon azaltımlarının elde edilebilmesi bazı temel kavramların geliştirilmesiyle doğrudan ilişkilidir. Bu kavramlar;

Metanol üretimi: Metanol, doğal gaz, kömür, biyokütle ve hatta karbondioksit gibi çeşitli kaynaklardan üretilebilir. Metanol üretiminin en yaygın yöntemi, buhar reformu adı verilen bir işlemi içeren doğal gazdır. Son yıllarda, biyokütle veya karbon yakalama ve kullanma teknolojileri gibi yenilenebilir kaynaklardan Metanol üretmeye artan bir odaklanma olmuştur[23].

Deniz yakıtı olarak Metanol: Metanol, hem buji ateşlemeli hem de sıkıştırma ateşlemeli deniz motorlarında yakıt olarak kullanılabilir. Buji ateşlemeli motorlarda kullanım için uygun hale getiren yüksek oktan derecesine sahiptir. Metanol, emisyonları azaltmak

mevcut motorlarda değişiklik yapılmasını veya yeni motorların kurulmasını gerektirir ve bu da maliyetli olabilir[24].

Emisyon azaltma: Metanol kendi başına kullanıldığı takdirde, geleneksel fosil yakıtlara kıyasla sera gazı emisyonlarını %12'ye kadar azaltma potansiyeline sahiptir. Bunun nedeni, Metanolün daha az karbon içermesi ve daha yüksek bir hidrojen-karbon oranına sahip olmasıdır, bu da daha düşük emisyonlara yol açar. Metanol ayrıca geleneksel fosil yakıtlara kıyasla daha düşük kükürt içeriğine sahiptir ve bu da zararlı hava kirliliğini azaltmaya yardımcı olmaktadır[25].

Güvenlik hususları: Metanol yanıcı bir sıvıdır ve dikkatle kullanılmalıdır. Bununla birlikte, sıvılaştırılmış doğal gaz veya hidrojen gibi diğer alternatif yakıtlara kıyasla elleçlenmesi ve taşınması nispeten güvenlidir. Metanol ayrıca biyolojik olarak parçalanabilir ve çevrede kalıcı değildir [26].

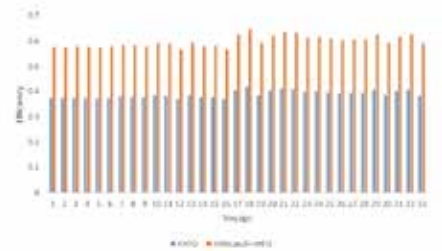
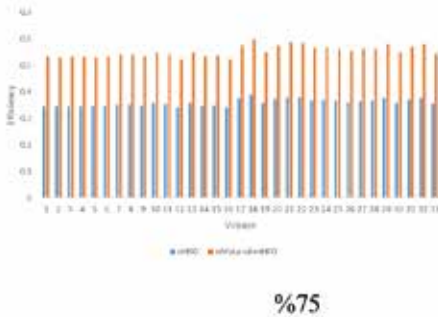
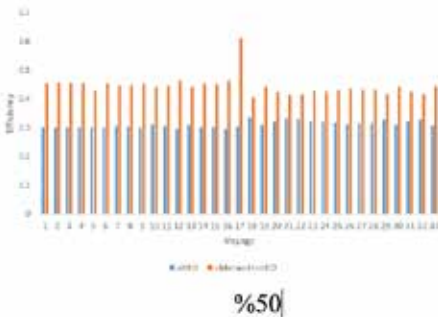
Altyapı ve maliyet hususları: Metanolün deniz yakıtı olarak benimsenmesi, üretim, depolama ve dağıtım için altyapıya önemli yatırımlar gerektirecektir. Yenilenebilir kaynaklardan Metanol üretiminin maliyeti şu anda geleneksel fosil yakıtlardan daha yüksek, ancak üretim teknolojileri geliştikçe ve ölçeklendikçe düşmesi beklenmektedir[27,28].

emisyonlarını 2008 seviyelerine kıyasla 2050 yılına kadar en az %50 oranında azaltma hedefi belirlemiştir. Metanol, bu hedefe ulaşmak için potansiyel bir çözüm olarak tanımlanmıştır ve IMO, Metanolün deniz yakıtı olarak kullanılmasına ilişkin yönergeleri onaylamıştır [29].

TERMOEKONOMİK ETKİ DEĞERLENDİRMELERİ

Gemiler için ekonomik ve çevresel sürdürülebilirlik, doğrudan termoeconomik değerlendirmeler ile birlikte ele alınması gereken bir süreçtir. Bu çalışmada gemilerin Metanol tercihinde öne çıkan Metanol kullanımının termoeconomik etki değerlendirmesi ele alınmıştır. Çalışmada kuru bir yük gemisinin performans etkisi ele alınmıştır. Referans olarak ele alınan gemi, 396 metre toplam uzunluğa, 192237 brüt tonaja ve 199272 metrik ton ölü ağırlığa sahip bir kuru yük gemisi ele alınmıştır. 62500 kW toplam güce sahip bir ana makinanın ortalama hız 19 knot olarak alınmıştır[5]. Çalışmada Bütüncül yaklaşım modeli ile 33 sefer koşulu için motorun HFO yakıt tüketiminin ve Metanol kullanımının termal verimliliği ele alınmıştır.

Şekil 2'de görüldüğü gibi yük oranlarına göre performans etkisi, %50, %75 ve %100 için sırasıyla ortalama %31,09, %35,09 ve %38,09 olarak gerçekleşmiştir. Metanol'ü HFO ile

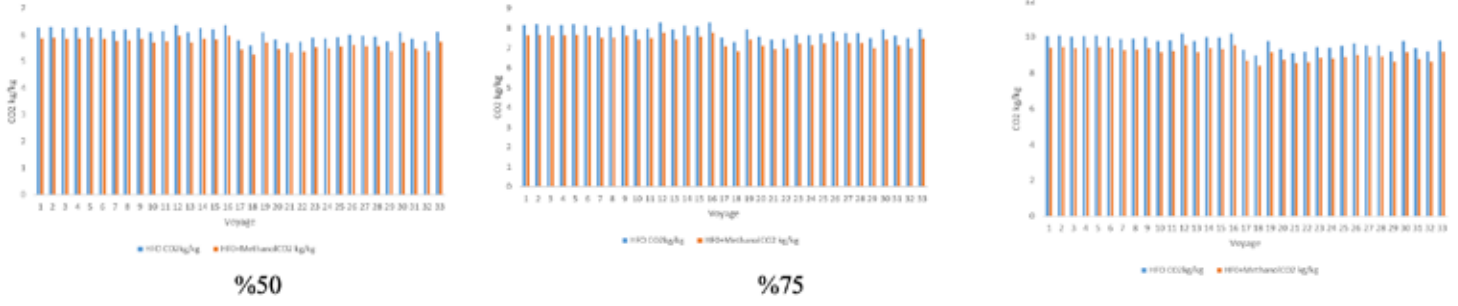


Şekil 2: %50 yük %75 yük ve %100 yük için HFO ve HFO+Metanol Verim Grafiği

için dizel veya diğer yakıtlarla da karıştırılabilir. Bununla birlikte, Metanolün yakıt olarak kullanılması,

Düzenleyici çerçeve: Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), denizcilik sektöründen kaynaklanan sera gazı

beraber kullanıldığı şartlar için %50 güçte ortalama %44,03, %75 güçte ortalama %55,02 ve %100 güçte ise



Şekil 3: %50 yük, %75 yük ve %100 yük için HFO ve HFO+Metanol CO2kg/kg emisyonl grafiği

ortalama %59,08 gibi bir verim elde edilir. Yapılan analizlerde alternatif ve yakıt olarak Metanol ilaveli HFO kullanılması verimi %51,69'a çektiği görülmektedir. Çalışmada elde edilen verimlilik potansiyelleri dikkate alınarak emisyon etkileri de değerlendirilmiştir. Tanımlanan yük etkileri ile birlikte emisyon dağılımları Şekil 3'de verilmiştir.

Şekil 3'de elde edilen verilere göre, HFO (Fuel oil) ve Methanol+HFO yakıtlarının CO₂ emisyonları yük koşulları dikkate alındığında HFO ve karışım tercihi ayrı ayrı değerlendirilmiştir. %50 yük için, HFO yakıtı yakıldığında 6,055 kg CO₂ salınırken, aynı şartlarda HFO+Methanol kullanıldığında bu değer 5,67 kg CO₂'ye düşmektedir. %75 güçte ise HFO için 7,87 kg/kg ve HFO+Methanol için 7,37 kg/kg CO₂ emisyonu söz konusudur.

%100 güçte çalışma durumunda ise HFO için 9,68 kg/kg ve HFO+Methanol için 9,07 kg/kg CO₂ salınmaktadır. Bu verilere dayanarak, HFO+Methanol'ün HFO'ya kıyasla %6.24 daha az CO₂ emisyonlarına sahip olduğunu söyleyebilir. Özellikle daha düşük güç seviyelerinde HFO+Methanol'ün CO₂ emisyonları daha da azalmaktadır. Bu, çevresel sürdürülebilirlik açısından Methanol'ün tercih edilmesini desteklenebilir. Elde edilen verilere dayanarak, HFO (Fuel oil) ve HFO+Methanol yakıtlarının SOx (sülfür dioksit) emisyonları üzerine bir analiz yapılmıştır. Ortalama %50 güçte HFO kullanıldığında, HFO yakıtı yakıldığında 34,93 gram SOx salınırken, aynı şartlarda HFO+Methanol

kullanıldığında bu değer 29,694 gram SOx'e düşmektedir. %75 güçte ise HFO için 45,413 g/kg ve HFO+Methanol için 38,602 g/kg SOx emisyonu söz konusudur. %100 güçte çalışma durumunda ise HFO için 55,893 g/kg ve HFO+Methanol için 47,510 g/kg SOx salınmaktadır. Bu verilere dayanarak, HFO+Methanol'ün HFO'ya kıyasla çok daha düşük SOx emisyonlarına sahip olduğunu söyleyebilir. HFO yakıtlarının yüksek sülfür içeriği nedeniyle SOx emisyonları oldukça yüksekken, Methanol'ün yanmasında hiç SOx emisyonu oluşmaz. Methanol'ün düşük SOx emisyonları, denizcilik sektöründe hava kalitesini ve çevreyi korumak için önemli bir etki olarak görülebilir.

SONUÇ

Bu çalışmada, öncelikle sektörel bir çerçevede, alternatif yakıt kullanımı ve Metanol etkisinin genel değerlendirmesi için, bir derleme çalışması sunulmuştur. Çalışmada öncelikle sektörel genel bir çerçeve verilmiş ve daha sonra bir yük gemisi üzerinden, Metanol kullanımının termoekonomik etki değerlendirmesi motor yüklerine bağlı olarak incelenmiştir. Mevcut gemiler için bir alternatif çözüm olarak, 199,272 DWT kapasitesinde bir Bulk Carrier referans alınmış ve dizel ile Metanol kullanımının karşılaştırmalı termo-ekonomik analizleri gerçekleştirilmiştir. Çalışmada 62500 kW motor kapasitesine sahip geminin ortalama enerji verimliliği %35 olarak bulunmuştur.

Buna karşın aynı şartlara göre Metanol kullanımı ile mevcut geminin enerji verimi ortalaması %51,69 olarak hesaplanmıştır. Ayrıca HFO yakıt ile

gemide 6.055 CO₂ ton emisyon açığa çıkarırken, Metanol katkısı ile bu etkinin %6.24 oranında azaldığı görülmüştür. Yapılan analizler sektörel avantajları yönüyle karbonsuzlaştırmaya geçiş için Metanol'ün bir katkı olarak da bir avantaj sağlayacağı görülmektedir. Ancak Metanol üretimindeki olumsuzluklar yeni bir kirlilik alanı oluşturmaktadır. Buna karşın alternatif bir kazanım olarak emisyon kazanımındaki avantajları ile Metanol yanında yeni yakıt tercihi bir avantaj olarak değerlendirilmelidir.

REFERANSLAR

- [1] Bayraktar M. *Investigation of alternative fuelled marine diesel engines and waste heat recovery system utilization on the oil tanker for upcoming regulations and carbon tax*, *Ocean Engineering, Volume 287, Part 1, 2023 115831, ISSN 0029-8018, https://doi.org/10.1016/j.oceaneng.2023.115831.*
- [2] *International Energy Agency (EIA), 2023. CO reports/co2-emissions-in-2022. 2 Emissions in 2022. https://www.iea.org/*
- [3] *European Commission (EC), 2023a. Reducing Emissions from the Shipping Sector. https://climate.ec.europa.eu/eu-action/transport-emissions/reducing-emissions-shipping-sector_en.*
- [4] *IMO, 2021a. Fourth IMO GHG Study 2020. https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Environment/Documents/Fourth%20IMO%20GHG%20Study%202020%20Executive-Summary.pdf.*
- [5] *Batuhan Deniz Uslu, Thermo-economics assessment of green transition with methanol for bulk carriers, Tez çalışması,*

Piri Reis Üniversitesi, 2023, İstanbul

[6] Allwright G. Rüzgâr tahrik sistemleri karbonsuz bir gelecek sağlayabilir mi?, *Marine Deal News*, 2021 İstanbul, <https://www.marinedealnews.com/ruzgar-tahrik-sistemleri-karbonsuz-bir-gelecek-saglayabilir-mi/>

[7] Marquez, C., 2023. Marine Methanol Future-Proof Shipping Fuel. https://www.methanol.org/wp-content/uploads/2023/05/Marine_Methanol_Report_Methanol_Institute_May_2023.pdf.

[8] IMO, The Initial IMO Strategy on the reduction of GHG emissions from ships, 2023, [jmse-10-00117-g006.png \(3249x1389\)](https://www.mdpi.com/jmse-10-00117-g006.png) (mdpi.com)

[9] MAN-ES, 2023a. Methanol for the maritime energy transition. <https://www.man-es.com/marine/strategic-expertise/future-fuels/methanol>.

[10] Methanex, 2023. Methanol as a Marine Fuel. <https://www.methanex.com/about-methanol/marinefuel/#:~:text=Methanol%20is%20a%20safe%2C%20proven,for%20lower%2Demission%20marine%20fuel>.

[11] DTO, İMEAK DTO Şubat 2023 AB Bülteni Hk., <https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/sirkuler/imeak-dto-subat-2023-ab-bulteni-hk-18905>

[12] YeniEnerji, Yenilenebilir Enerji Teknolojileriyle Donatılmış Deniz Yolu Taşımacılığı, 2018, <https://www.yenienerji.com/haberler/yenilenebilir-enerji-teknolojileriyle-donatilmis-deniz-yolu-tasimaciligi>

[13] Taşpınar T. , Orman Z. Genetik Algoritmalar ile Deniz Taşımacılığında Hız Optimizasyonu, İleri Mühendislik Çalışmaları ve Teknolojileri Dergisi, 3(2), 82-97

[14] Talay A.A., Deniz C., Durmuşoğlu Y., Gemilerde Verimi Arttırmak İçin Uygulanan Yöntemlerin CO₂ Emisyonlarını Azaltmaya Yönelik Etkilerinin Analizi, *Journal of ETA Maritime Science* Vol. 2, No. 1, (2014), 61-74

[15] ABB, 2023. Waste Heat Recovery

System. <https://new.abb.com/marine/systems-and-solutions/electric-solutions/waste-heat-recovery>.

[16] Ouyang, T., Wang, Z., Liu, W., Qin, P., Mo, H., 2022. Performance investigation and collaborative optimization of power, economy and NO_x removal for waste heat cascade utilization system in ocean-going vessels. *J. Clean. Prod.* 341, 130939.

[17] de Oliveira, M.A.N., Szklo, A., Branco, D.A.C., 2022. Implementation of Maritime Transport Mitigation Measures according to their marginal abatement costs and their mitigation potentials. *Energy Pol.* 160, 112699.

[18] Baldi, F., Gabriellii, C., 2015. A feasibility analysis of waste heat recovery systems for marine applications. *Energy* 80, 654–665.

[19] Zhu, S., Zhang, K., Deng, K., 2020. A review of waste heat recovery from the marine engine with highly efficient bottoming power cycles. *Renew. Sustain. Energy Rev.* 120, 109611.

[20] DNV, 2023b. LNG report. <https://afi.dnv.com/statistics/DDF10E2B-B6E9-41D6-BE2F-C12BB5660103>.

[21] IMO, 2021b. 2021 Guidelines on Operational Carbon Carbon Intensity Indicators and the Calculation Methods (CII Guidelines, G1). [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Environment/Documents/Air%20pollution/MEPC.336\(76\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Environment/Documents/Air%20pollution/MEPC.336(76).pdf).

[22] ClassNK, 2021. Outlines of EEXI Regulation. https://www.classnk.or.jp/hp/pdf/activities/statutory/eexi/eexi_rev3e.pdf.

[23] Pekdemir E., Metanol Ticareti Koşulları, Sanayi Verileri Ve Metanol'ün İnsan Sağlığı Açısından Değerlendirilmesi, İstemiparman dış ticaret portalı, 2014, <https://www.istemiparman.com.tr/Metanol-ticareti-kosullari-sanayi-verileri-ve-Metanolun-insan-sagligi-acisindan-degerlendirilmesi/>

[24] Candan F., Dizel Metanol ve Katkı Maddelerinin Dizel Motor Performansı ve Emisyona Etkisinin Araştırılması, Yüksek

lisans tezi, Selçuk Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, 2012

[25] Türkeş, M. 2003. Sera gazı salımlarının azaltılması için sürdürülebilir teknolojik ve davranışsal seçenekler (Sustainable technological and behavioral options for reducing of greenhouse gas emissions). V. Ulusal Çevre Mühendisliği Kongresi: ÇEVRE BİLİM ve TEKNOLOJİ Küreselleşmenin Yansımaları, Bildiriler Kitabı, 267-285, Ankara

[26] O., Oloruntobi., Lai, Fatt, Chuah., Kasypi, Mokhtar., Adel, Gohari., Jing, Xiang, Chung., Muhammad, Mubashir., Saira, Asif., Pau, Loke, Show., N., Han. (2023). Assessing methanol potential as a cleaner marine fuel: An analysis of its implications on emissions and regulation compliance. *Cleaner engineering and technology*, 14:100639-100639. doi: 10.1016/j.clet.2023.100639

[27] Van Antwerpen, Jacobus and Khan, Muhammad Haider Ali and Shepherd, Jack and Tan, Tze Hao and MacGill, Iain and Amal, Rose and Daiyan, Rahman, A Model for Assessing Pathways to Integrate Intermittent Renewable Energy for E-Methanol Production (February 10, 2023). *Proceedings of the Australian Hydrogen Research Conference 2023 (AHRC 2023) 8-10 February 2023*, Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=4479209> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.4479209>

[28] Stefano Sollai, Andrea Porcu, Vittorio Tola, Francesca Ferrara, Alberto Pettinau, Renewable methanol production from green hydrogen and captured CO₂: A techno-economic assessment, *Journal of CO₂ Utilization*, Volume 68, 2023, 102345, ISSN 2212-9820, <https://doi.org/10.1016/j.jcou.2022.102345>.

[29] Olah GA. Beyond oil and gas: the methanol economy. *Angew Chem Int Ed Engl.* 2005 Apr 29;44(18):2636-2639. doi: 10.1002/anie.200462121. PMID: 15800867.

*PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ REKTÖR YARDIMCISI

Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nin (MLC) Türk İş Hukukuna Uyarlanması



* AVUKAT EVRİM UYGUR YAMANER

GİRİŞ

Denizcilik sektöründe kurulan ilişkilerin yapısı gereği yabancılık unsuru içermesi deniz hukukunda birlik sağlama ihtiyacını doğurmuş ve bu anlamda birçok uluslararası sözleşme kabul edilmiştir. Ancak deniz iş kolunda çalışan gemiadamlarıyla ilgili uluslararası kuralların fazlalığı, Uluslararası Çalışma Örgütü'nün "ILO" denizcilikteki çalışma koşullarını düzenleyen uluslararası sözleşmelerine üye ülkelerin her birinin taraf olmaması, sözleşmesel zorlayıcı denetim mekanizmalarının yetersizliği gibi sorunlar gündeme gelmiştir. 23 Şubat 2006 tarihinde ILO tarafından kabul edilen ve 20 Ağustos 2013 tarihinde yürürlüğe giren Denizcilik Çalışma Sözleşmesi "Sözleşme", gemiadamlarının çalışma koşullarına ilişkin uygulanan uluslararası birçok sözleşme ve tavsiye kararlarını tek bir çatı altında toplayarak uygulamada uyum ve hukuki birlik sağlamıştır. İşbu yazımızda Sözleşme'nin kapsamını ve sistematüğini incelemekte ve Türk İş

Hukuku kapsamında hükümlerinin uyarlanmasını değerlendirmekteyiz.

SÖZLEŞME'NİN İÇ HUKUKUMUZDAKİ DURUMU VE ONAY SÜRECİ

Anayasa'nın 90. maddesi uyarınca Türkiye Cumhuriyeti adına uluslararası sözleşmelerin onaylanması TBMM'nin onaylamayı bir kanunla uygun bulmasına bağlıdır. TBMM tarafından onaylanan uluslararası sözleşmelerin iç hukukumuzda yürürlüğe girmesi ise Anayasa'nın 104. maddesi uyarınca sözleşmelerin Cumhurbaşkanı kararı ile onaylanması ve Resmî Gazete'de yayımlanması ile olmaktadır. Sözleşme, TBMM tarafından 2017 yılında 6898 sayılı Denizcilik Çalışma Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun ile onaylanmış ise de Cumhurbaşkanı kararı ile iç hukuk prosedürü tamamlanmamış olduğundan Türkiye açısından henüz bağlayıcılık kazanmamıştır. Bununla birlikte, Sözleşme'ye taraf olunmaması hükümlerinin Türk gemilerine uygulanmayacağı anlamına gelmemektedir. Sözleşme hükümleri Türk gemilerine Taraf Devletler tarafından fiilen uygulanarak denetime tabi tutulabilmekte ve Sözleşme'de öngörülen çalışma koşullarını karşılamadığı tespit edilen Türk gemileri seferden alıkonulma gibi çeşitli yaptırımlara muhatap olabilmektedir. Sözleşme'ye taraf olan herhangi bir liman devletine uğrayan herhangi bir gemi, bayrak devleti Sözleşme'ye taraf olmasa dahi, Sözleşme'nin V. maddesi gereği gemiadamlarının çalışma koşullarının Sözleşme'ye uygun olup olmadığı hususunda denetim ve yaptırıma tabi olabilmektedir. Dolayısıyla, mevcut durum itibarıyla Sözleşme iç hukukumuz açısından bağlayıcı olmasa dahi liman devletlerinin denetim ve yaptırım yetkisi gereği, gemiadamlarının iş sözleşmelerinin veya toplu iş sözleşmelerinin Sözleşme'ye uygun yapılması, Sözleşme'nin yürürlüğe

girme sürecinin tamamlanması ve iç hukukumuzun Sözleşme'ye uyumlu hale getirilmesi elzemdir.

SÖZLEŞME'NİN KAPSAMI VE SİSTEMATIĞI

Sözleşme, denizde çalışma ile ilgili mevcut uluslararası sözleşmelerde ve tavsiye kararlarında yer alan yürürlükteki bütün normları, aynı zamanda diğer uluslararası çalışma sözleşmelerinde belirtilen temel ilkeleri ve ILO tarafından yayımlanmış olan 37 sözleşmeyi kapsayan tek ve uyumlu bir belge oluşturmak amacıyla hazırlanmıştır. Sözleşme sistematik olarak i) giriş ii) maddeler (16 madde) iii) kurallar ve kodlar olmak üzere 3 temel bölümden oluşmaktadır. Kodun A bölümünde bulunan hükümler bağlayıcı olup Taraf Devletler işbu hükümleri iç mevzuatına almak ve uygulamakla yükümlüdür. Kodun B bölümünde yer alan hükümler ise bağlayıcı olmayıp A bölümündeki hükümlerin iç hukuka uyarlanmasında yönerge mahiyetindedir. Sözleşme, Sözleşme'ye tabi olan gemide herhangi bir işte çalışan veya görevlendirilmiş veya iş yapan tüm gemiadamlarına çalıştıkları pozisyonlara bakılmaksızın uygulanır. Sözleşme'ye tabi olan gemi ise sadece liman kurallarının uygulandığı bölgeler veya korunaklı sular veya iç sular veya bunlara çok yakın bitişik sularda değil diğer sularda da yüzen her türlü aracı ifade eder. Sözleşme'nin yer bakımından uygulama alanına kamu ve özel sektör oluşumlarında ticari faaliyette bulunan tüm gemiler tabidir. Bu kuralın istisnaları ise i) balıkçılık ve benzeri işler ile uğraşan ii) yelkenli gibi geleneksel yöntemlerle inşa edilen gemiler iii) savaş gemileri ve yardımcı savaş gemileri Sözleşme'nin kapsamı dışındadır.

SÖZLEŞME'NİN HÜKÜMLERİNİN TÜRK İŞ HUKUKUNA UYARLANMASI VE DEĞERLENDİRİLMESİ

Taraf devletler, Sözleşme'nin hükümlerine uygunluğu sağlayacak kendilerine özgü



bir sistem oluşturmak ve hem kendi bayraklarını taşıyan gemilerin hem de limanlarına uğrayan yabancı bayraklı gemilerin denetimini sağlamak ve raporlamakla yükümlüdür. Türk gemileri yabancı devlet limanlarında Sözleşme'ye ilişkin denetimlere tabi tutulabilmektedir. Sözleşme'nin yürürlüğe girme sürecinin tamamlanmamış ve iç mevzuatımızın uyumlu hale getirilmemiş olması sebebiyle Türk gemileri seferlerde ikili uygulamalarla karşılaşabilmektedir. Aşağıda gemiadamlarının çalışma koşullarına ve haklarına ilişkin iç hukukumuzda Sözleşme'ye nazaran eksiklik gösteren ve uyumlu hale getirilmesi gereken hususlar ele alınacaktır.

a. Asgari Çalışma Yaşı ve Genç Çalışanlara Özel Çalışma Koşulları:

Sözleşme'nin Kural 1.1. uyarınca asgari çalışma yaşı 16'dır. Bağlayıcı olan Standart A1.1 kısmında 18 yaşından küçük gemiadamlarının gece çalışması yasak kılınmıştır. İç hukukumuzda gemide çalışmak için aranan asgari yaş şartı 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nda "Deniz İş Kanunu" düzenlenmemektedir. Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği'nin "Yönetmelik" "Gemiadamları Yeterlilik Şartları" bölümü altında ise yeterlilik belgelerinin alınması için bazı iş grupları bakımından 18 ve bazıları bakımından 16 yaşında olma şartı getirilmiştir. Bununla birlikte, iç

hukukumuzda genç çalışanların gece vardiyasında çalışamayacağına ilişkin kural haricinde, çalışma ve dinlenme sürelerine ilişkin özel düzenlemelere yer verilmemiştir. Genç çalışanların haftalık çalışma süresi de diğer gemiadamları ile birlikte haftalık 48 saat olmaktadır. Sözleşme'de ise genç çalışanların haftalık çalışma süreleri için azami 40 saat sınırı öngörülmüş olup, Deniz İş Kanunu bu hususta Sözleşme'ye aykırılık teşkil etmektedir. Ayrıca Sözleşme genç çalışanlara özel izin hakkı, yurda iade, iş sağlığı ve güvenliği düzenlemelerini havi iken iç hukukumuzda işbu hususlar düzenlenmemektedir. Özetle, iç hukukumuzda genç çalışanlar bakımından asgari çalışma yaşı ve gece çalışma yasağı düzenlemeleri haricinde Sözleşme'ye uyumluluk sağlanamamış olup, anılan iki hususun ise kanun ile değil Yönetmelik'te düzenlenmiş olması öğretide eleştirilmektedir.

b. Korsanlık veya Gemiye Yönelik Silahlı Soygun Eylemleri Halinde Gemiadamlarının İş Sözleşmesinin Devam Etmesi:

Sözleşme'nin gemiadamlarının iş sözleşmelerine ilişkin hükümleri düzenleyen Standart A.2.1 maddesine 2018 yılında yapılan değişiklik ile eklenen 7. paragraf uyarınca; armatörlerin, gemiadamlarının iş sözleşmesinin korsanlık veya gemiye yönelik silahlı soygun eylemi sonucunda gemide veya

gemi dışında tutsak tutulduğu süre boyunca, sözleşmenin sona ermesi için belirlenen tarih geçmiş olsa veya taraflardan biri sözleşmeyi askıya almak veya sona erdirmek için bildirimde bulunmuş olsa dahi, yürürlükte kalmaya devam etmesini sağlamakla yükümlü olduğu düzenlenmiştir.

Söz gelimi, iş sözleşmesi 6 ay belirli süreli akdedilmiş olan gemiadamlarının, sözleşmesinin 4. ayında korsanlık sonucunda 3 aylığına tutsak tutulması halinde, iş sözleşmesinin bu süre boyunca yürürlükte kalmaya devam edeceği kabul edilerek ilave 1 aylık süre bakımından da ücret vb. sözleşmesel hakları sağlanmaya devam edilecektir. Liman devletlerinin, bayrak devletinin Sözleşme'nin 2018 yılında değiştirilmiş halini kabul edip etmediği fark etmeksizin, işbu hükme ilişkin denetim faaliyetlerinde bulunabileceği ve denetim sırasında herhangi bir aykırılığın tespit edilmesi halinde Türk armatörlerin de yaptırımla karşılaşabileceği unutulmamalıdır.

c. Yurda Dönüş Hakkı: Sözleşme'nin Kural 2.5 ve Standart A2.5.1 bölümlerinde gemiadamlarının hangi hallerde yurda dönme hakkına sahip olacağı düzenlenmiştir. İç hukukumuzda yurda dönüşe ilişkin Deniz İş Kanunu m.21-22-23-24-25 hükümleri ve taraf olduğumuz 166 sayılı ILO Sözleşmesi mevcut olmakla birlikte, Sözleşme'den farklı olarak iç gemiadamlarının yurda iadesi zorunluluğu doğuran haller sınırlı şekilde düzenlenmiştir.

Keza, gemiadamlarının yurda dönüş hakkının doğması bakımından azami gemide kalma süresi gibi Sözleşme'de aranan şartlar da iç hukukumuzda düzenlenmemiştir. Bu anlamda mevzuatımız Sözleşme'ye nazaran eksik ve dar kapsamlı olup uygun ve uyumlu hale getirecek değişikliklerin yapılması beklenmektedir.

d. Taraf Devletlerin Yurda Dönüş Hakkına İlişkin Mali Güvence Sağlama Zorunluluğu: Sözleşme'ye 2014 yılında yapılan değişiklik ile eklenen Standart A.2.5.2 maddesi ile Taraf Devletlerin,



gemiadamlarının Koda uygun olarak yurda dönmelerini sağlamak açısından bayrağını taşıyan gemilerin finansman garantisini (mali güvence) sağlamakla yükümlü olduğu düzenlenmiştir. Bu kapsamda, Sözleşme'nin gerekliliklerine veya gemiadamlarının iş sözleşmesine aykırı olarak Armatörler'in i) gemiadamının yurda dönüş masrafını karşılamaması veya ii) gemiadamını gerekli bakım ve yardımdan mahrum bırakması ya da iii) en az 2 ay süreyle sözleşme kaynaklı ücretleri ödememesi dahil olmak üzere tek taraflı olarak gemiadamıyla bağlarını koparması hallerinde gemiadamının terk edilmiş sayılacağı, Taraf Devlet'in sosyal güvenlik, sigorta sistemi veya ulusal bir fon veya diğer benzer düzenlemeler şeklinde bir mali güvence sistemi oluşturarak terk edilmiş gemiadamlarının mali güvence sistemi kapsamında kuruluşa başvurularak gemiadamının yurda dönüşünün gerçekleştirileceği düzenlenmiştir.

Esasen Sözleşme'nin 2006 yılında kabul edilen halinde, gemiadamlarının yurda iade edilme sürecinin düzenlenmesi ve masraflarının sağlanması gemi malikinin, gemi maliki tarafından iade yükümlülüğünün yerine getirilmemesi durumunda geminin bayrağını taşıdığı Taraf Devlet'in, gemiadamının terk edildiği liman devletin ve gemiadamının vatandaş olduğu devletin makamları sorumluluğuna

birakılmıştır. 2014 yılında yapılan değişiklik ile birlikte artık mali güvence sistemi devreye girerek gemiadamlarının zorunlu mali güvenceyi temin eden kuruluşa başvurarak iadesinin sağlanmasının önü açılmıştır.

e. Çalışma ve Dinlenme Süreleri:

Sözleşme'nin Kural 2.3 bölümünde Taraf Devletlerin azami çalışma saati süresini veya asgari dinlenme saati süresini mevzuatında belirlemesi gerektiği belirtilmiştir. Bağlayıcı olan Standart A2.3 kısmında standart çalışma süresi haftada bir gün tatil, günde 8 saat ve haftada 48 saat olarak düzenlenmiştir. Yönerge B2.3 kısmında ise yukarıda açıklandığı üzere genç çalışanlar için haftalık 40 saati geçmemesi gerektiği ve sadece güvenlik sebebiyle kaçınılmaz olduğunda fazla mesai yapılabileceği düzenlenmiştir. İç hukukumuzda Deniz İş Kanunu m.26 hükmünde çalışma süresi günlük 8 saat ve haftalık 48 saat olarak düzenlenmekle birlikte, asgari dinlenme saati ve azami çalışma saatlerine yönelik bir düzenleme bulunmamaktadır. Azami ve asgari sürelerle ilişkin düzenlemelere yine Yönetmelik nezdinde vardiyalara ilişkin kurallar arasında yer verilmiş olup kanun ile düzenlenmemiştir.

f. İzin Hakkı: Sözleşme'nin Kural 2.4 ve Standart A2.4 bölümlerinde gemiadamlarının çalıştığı her ay için asgari

2,5 günlük yıllık ücretli izin hakkı olacağı, bir yıldan kısa süreyle istihdam edilen gemiadamları söz konusu olduğunda ya da istihdam ilişkisinin feshedilmesi durumunda izin süresinin orantılı olarak hesaplanacağı düzenlenmiştir.

İç hukukumuzda ise yıllık ücretli izin kullanabilmek için Deniz İş Kanunu m. 40 uyarınca en az 6 ay çalışılmış olması şarttır. Gemiadamlarının maddede belirtilen süreler tamamlanmadan işten ayrılmaları durumunda izin hakkı kullanılması söz konusu değildir. Sözleşme'de gemiadamının çalıştığı süreye orantılı olarak yıllık izne hak kazanabileceğinin kabul edilmişken iç hukukumuzda orantılı kullandırma esasının bulunmaması Sözleşme'ye aykırılık teşkil etmektedir. Sözleşme'nin Yönerge B2.4 kısmında yıllık ücretli izne hak kazanmak için gereken bekleme süresinin hesaplanması ve yıllık iznin hesaplanmasına dahil edilemeyecek süreler düzenlenmiştir. İç hukukumuzda yıllık izinden sayılamayacak sürelerle ilişkin düzenlemeler bulunmamakta olup bu anlamda yine Sözleşme'ye nazaran eksiktir.

SONUÇ

Türkiye'nin kısa bir zaman içerisinde Sözleşme'ye taraf olacağı öngörülmekle birlikte, Türk İş Hukuku mevzuatımızın Sözleşme'ye uygun hale getirilmesi adına gerekli değişikliklerin yapılması için yürürlüğe girme işlemlerinin tamamlanması beklenmektedir. Türkiye, Sözleşme'yi 6898 sayılı Kanun ile 2006 yılındaki hali ile kabul etmiş olduğundan Sözleşme'de 2014, 2016 ve 2018 yıllarında yapılan değişiklikler kural olarak ülkemizi bağlamayacaktır. Ancak seferler sırasında liman devletleri tarafından yapılan denetimlerde, Türk gemilerinin ve Türk gemiadamlarının iş sözleşmelerinin ve çalışma koşullarının Sözleşme hükümlerine uygun yapılması ve Sözleşme'nin değişikliklerle kabul edilmiş hükümlerinin göz önünde bulundurulması herhangi bir yaptırımla karşılaşmamak açısından son derece önemlidir.

* GLED PARTNERS HUKUK OFİSİ - YÖNETİCİ ORTAK

PO/Marine ile denizlerin lideri yine Petrol Ofisi.

PO/Marine ile denizcilik sektöründe fark yaratmaya devam ediyoruz.

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

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



Petrol Ofisi

Gemilerde Sera Gazları Emisyonları Azaltımında Rüzgâr Destekli Sevk Alternatifi

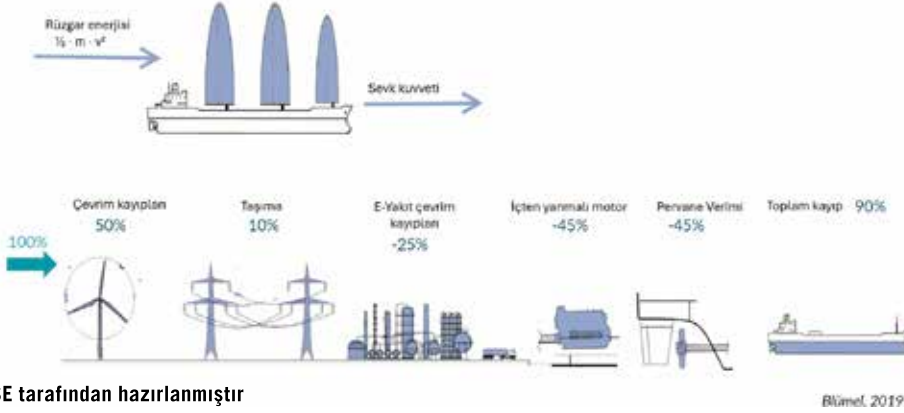
Deniz taşımacılığında en güncel konulardan birini sera gazları salınımlarının azaltımı için Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ve Avrupa Birliği'nin (AB) hızla uygulamaya koyduğu mevzuata nasıl uyum sağlanacağı oluşturmaktadır. Bu amaçla önerilen alternatif yakıtlar olan metanol, amonyak ve hidrojen için pilot projeler başlamış olmasına rağmen, gemilerde gerekli dizayn ve operasyonel değişiklikleri, yeni yakıtların pahalılıkları ve küresel bulunabilirliklerindeki eksiklikler denizcilik şirketlerinin kararsız kalması ve geçişte yavaş davranması ile sonuçlanmaktadır.

güç değerlerinde emisyon sınırlamaları getirmekte olup, IMO EEDI/EEXI kuralları formülasyonunda yenilikçi yaklaşımlar için rüzgâr destekli sevk için ayrı yer ayırmıştır. Rüzgâr destek sistemlerinin kullanımı genelde CII D ve E derecesinde olan gemilerde sağlanan enerji tasarrufu nedeniyle 5-6 yıl ek kısıtlamasız çalışma süresi verebilmekte, EEDI/EEXI kurallarını kriterlerine uyumu sağlama avantaj olarak ortaya çıkmaktadır.

Yine AB tarafından çıkarılan 2025 yılı başından itibaren uygulanacak FuelEUMaritime mevzuatı ile yeni yakıtlara

gemilerin 2035 yılına kadar yeni alternatif yakıtlar yerine sadece rüzgâr enerjisi kullanımını kolay bir alternatif oluşturmaktadır.

Yeni düşük veya sıfır sera gazı emisyonlu yakıtların temel enerji kaynağı yenilenebilir enerji olup, öncelikle yenilenebilir enerji kullanılarak sudan elektroliz veya diğer metotlar ile yeşil hidrojen üretilir, yeşil amonyak ve metanol elde edilmektedir. Yenilenebilir enerji kaynakları içinde en fazla kullanılan rüzgâr veya hidroelektrik enerjisi olup, bu dönüşüm sırasında %90'lara varan enerji kayıpları bulunmaktadır. Buna karşılık rüzgâr enerjisinin doğrudan gemi sevk durumunda ise tamamının doğrudan gemiyi sevk edebilen kuvvet elde edilmesi için kullanılması mümkündür. Yeni yakıtlar mevcut fosil yakıtlara göre 6 katı pahalı olup, rüzgâr enerjisi kullanımı durumunda yapılacak tasarruflar ile rüzgâr-yeni yakıt kombinasyonu ile yakıt maliyetlerinin fosil yakıtlara göre 2 katına kadar indirilmesi mümkün görülmektedir. Uzun yıllardan beri yelken ile kullanılan rüzgâr enerjisi için değişik teknolojik sistemler geliştirilmiş olup, 5 Mart 2024 tarihinde Tuzla'da uluslararası önde gelen rüzgâr destekli gemi sevk sistem üretici firmalarından 7 adedi ve teknolojinin gemilerde kullanımı konusunda uzman İsveç'in RISE ve ülkemizden Hidroteknik bir bilgi günü düzenlemişlerdir. Bilgi



Gemi enerji verimliliği artış çalışmaları ile yakıt tüketimlerinin azaltılması çeşitli teknolojilerin adaptasyonu ile devam etmekte olup, rüzgâr enerjisi destekli sevk bu teknolojiler arasında öne çıkmaktadır.

geçiş için fosil yakıtlara kademeli ceza usulü getirilmekte olup, rüzgâr enerjisinin sevk amaçlı kullanımı durumunda gemilere %5'e kadar istisna sağlanmakta olup, uygun donanımlı rüzgâr destekli

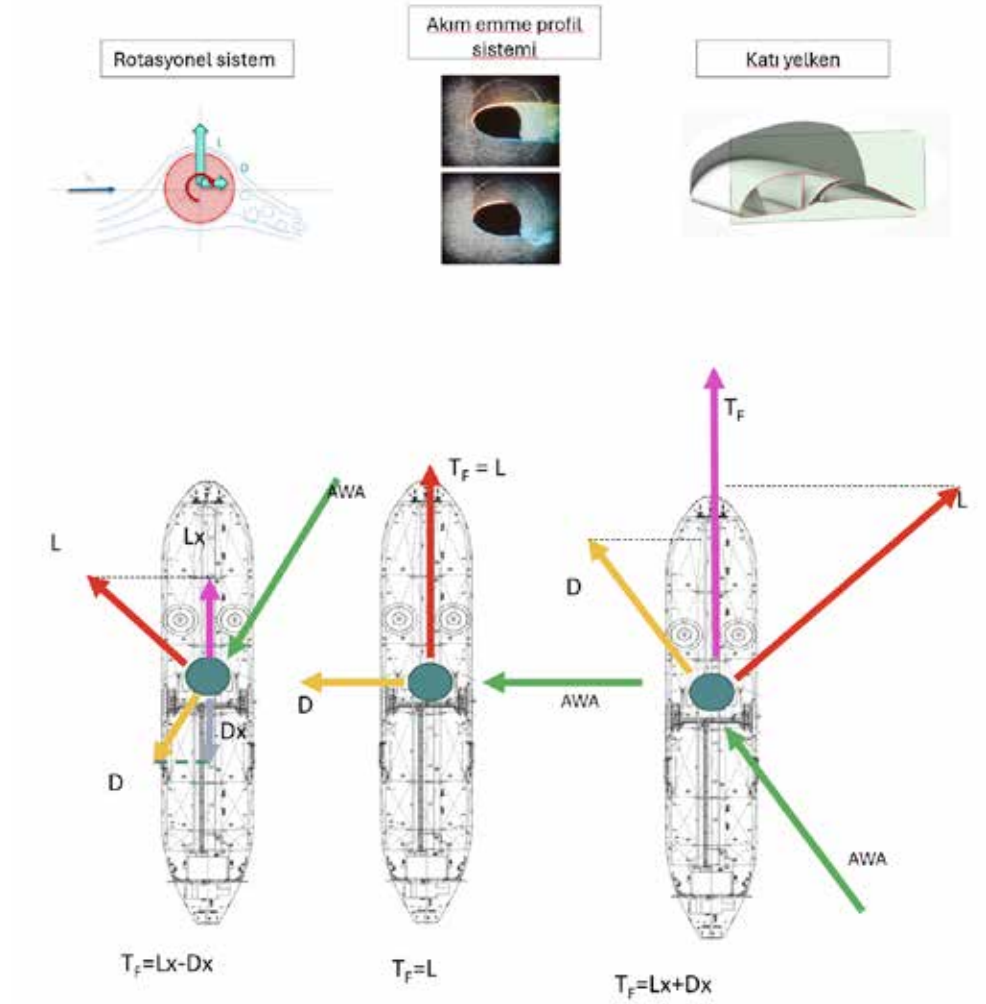
Son dönemde sektörde uygulanmaya konan IMO karbon yoğunluğu göstergesi (CII) özellikle 5000 GT üstü gemileri etkilemekte, 2024-2030 yılları arasında bir yıl E kategorisinde veya 3 yıl arka arkaya D kategorisinde yer alan gemiler enerji verimliliklerini düzeltme projeleri uygulamak zorunda kalacaklardır. IMO CIII yıllık yakıt sarfiyatı verilerine dayanmaktadır. Ayrıca gemilerde enerji verimliliği (EEDI/EEXI) kuralları sakın su şartlarında gemilerin %75 MCR



gününe rüzgâr destekli sevk sistem sağlayıcıları olan Ayro, Oceanbird, Norsepower, Econowind, Bound4blue, Solid Sails ve Computed Wing Sail firmaları kendi sistemleri hakkında bilgi vermişlerdir. RMK tersanesi ise inşa etmekte oldukları Neoliner projesi deneyimini aktarmıştır. Tersane, gemi işletmecisi ve ekipman üreticisi katılımcılar sistemler hakkında üretim ve operasyon sırasındaki gereksinimler konularında sorular sorarak teknoloji deneyiminden faydalanmışlardır.

Yeni teknoloji rüzgâr destek sistemleri yelken dışında rotasyonel sistemler (rotors), akım emme profilleri (suction sails), katı yelkenler (wing sails) ve uçurtma (kite) metotlarını kullanabilmektedir. 2023 yılı sonuna kadar 30 adet bu sistemleri kullanan gemi yapılmış veya mevcut gemiler bu sistemler donatılmış olup, 26 gemi için ise yeni inşa veya donatım devam etmektedir. Hangi sistemin gemiye daha uygun olduğu değişik parametrelere bağlı olup dikkate alınması gereken konular

- Gemi hızı,
- Gemi normal rotası ve bu rota üzerindeki rüzgâr koşulları,
- Güvertede rüzgâr destekli sistem için müsait alan,
- Gemi stabilitesi,
- Hava draftı,
- İlk yatırım maliyeti,
- İşletim maliyetleri,



- Teknolojik gelişim,
 - Üretici desteği
- olarak sınıflandırılabilir.

Rüzgâr destekli sevk için kullanılan rotasyonel sistemlerde magnus etkisi

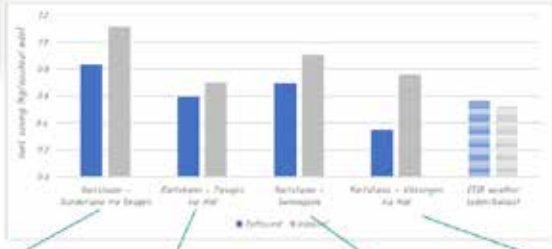
olarak bilinen prensip ile kendi ekseninde dönen bir dairesel silindir akıma (rüzgâr) maruz kaldığında rüzgâr yönüne (AWA) dik kaldırma kuvveti (L) ve rüzgâr yönünde direnç kuvveti (R) oluşturmaktadır. Gemi seyir yönüne göre bileşenler alındığında itme kuvveti (T_F) ortaya çıkmaktadır. Akım emme profilleri bir kanat profilinin tek tarafından negatif basınç uygulayarak profil etrafındaki sınır tabakanın değiştirilip, akım ayrılmasının önlenerek kaldırma kuvveti ve direnç kuvvetini oluşturmaktadır. Katı yelkenlerde ise flaplı kanat profilleri kullanılmakta, rüzgâr geliş yönüne göre değişik flap açıları kullanılarak kaldırma kuvveti ve direnç kuvveti yaratılmaktadır.

Rüzgâr destekli sevk sistemlerinin kullanımı ile elde edilebilen tasarruf gemi ve rota bazında tarihi rüzgâr istatistikleri ile ayrı ayrı hesaplanmaktadır. Dolayısı ile bu sistemlerin gemilere uygulanması



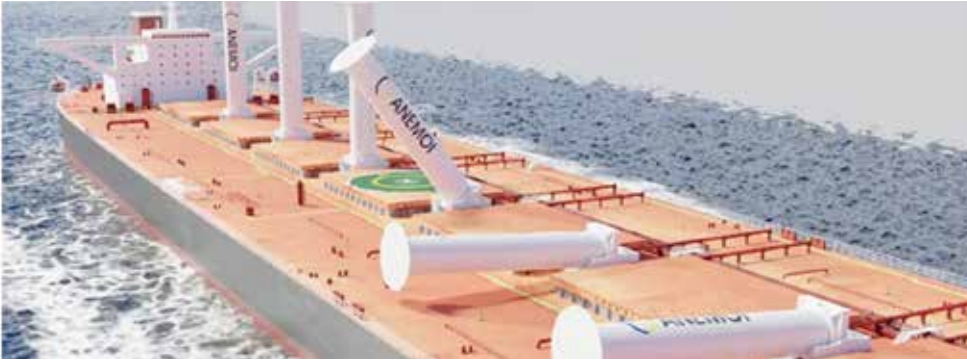


RISE tarafından hazırlanmıştır



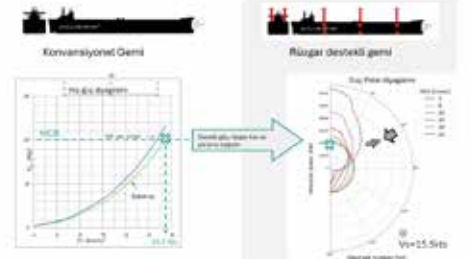
in için sistem seçimi, gemi-rüzgâr destek sisteminin hesaplamalı akışkan mekaniği veya rüzgâr tüneli testleri ile tasarım ve performansının belirlenmesi, rota bazında simülasyonlar ile hesaplanması

dolayısı ile gidiş ve geliş birbirinden farklı kazançlara sebep olmaktadır. Rüzgâr destek sisteminin kullanılması durumunda dizayn veya modernizasyon projesinde dikkate alınması gereken konular



yolu ile gerçekleşmektedir. Kullanılacak rotadaki rüzgâr durumuna göre sistem enerji tasarrufu farklılık göstermektedir. Seyir tecrübeleri ile gemi performansı belirlenmesi sonrasında her bir rota için kazançlar belirlenebilmekte, geminin seyirini planlanabilmektedir. Örnek bir genel kargo gemisi için Kuzey Avrupa'da değişik rotalarda kazançlar farklılıklar göstermektedir. Hâkim rüzgâr yönü

- Rüzgâr dolayısı ile gemide ileri hareket yaratılması dışında yanal kuvvet de yaratılmakta, bu yanal kuvvetin karşılanması için tekne formu tasarımı ve ek takıntılar (salma, finler, değişik dümen vs.) kullanılmakta,
- Rüzgâr desteğinin sağlandığı durumda pervane yüklemesi değişmekte, bu nedenle değişken piçli pervaneler tercih edilmekte, pervane verimi rüzgâr destek oranına göre artmakta,
- Rüzgâr destek sisteminin gemi boyunca konumu geminin doğrusal stabilitesini etkilemekte, yanlış bölüme konumlandırıldığında rota tutma kabiliyeti düşmekte,
- Köprü üstünden görüş kısmı olarak engellenebilmekte olmasına rağmen, kör segmentler SOLAS bölüm V 22 kuralına göre kısıtlı alınabilmekte veya bayrak otoritesi izni ile kabul edilebilmekte,
- Manevra özellikleri değişmekte,
- Stabilitate özellikleri yüksek yatırma



RISE tarafından hazırlanmıştır



momentleri ile değişmektedir.

Gemi performansı artık sadece hız güç eğrisi olmaktan çıkmakta, rüzgâr yön ve hızına göre bir polar diyagrama dönüşmektedir. Rüzgârın baştan gelen şartları dışında rüzgâr destek sistemleri gemiyi sevk ettirecek veya pervane itmesinin önemli kısmını üstlenebilecek itme kuvveti üretmektedir. Baştan gelen rüzgârdaki direnç ve güç artışı ile birçok sistemde sistemin kendi içinde katlanması, güverte üzerine döndürülmesi veya küçültülmesi ile ortadan kaldırılabilir. Gemi inşa sonrası seyir tecrübeleri standart metotlar ile rüzgâr destek sistemi güverte üzerine döndürülerek rüzgâr desteği olmadan ISO 15016 standardına uygun olarak gerçekleştirilmekte, gemi teslimi sonrası gerçek deniz koşullarında rüzgâr destek sistemi kullanılarak polar güç diyagramı üzerindeki alternatif seyir koşulları test edilerek polar diyagramların doğrulukları kontrol edilmektedir. Gemilerde rüzgâr destekli sevk sistemleri uygulamalarının 2025-2035 yılları arasında hız kazanması beklenmekte olup, tersanelerimizde bu tip sistemleri gemilerin inşaatı veya gemilere montajı önem kazanmaktadır. RMK tersanesi 136 m boyunda toplam 3000 m² yelken alına sahip 74 m yüksekliğinde 2 adet katı yelken sistemine sahip katlanabilir salmalı Atlantik okyanusunda çalışması planlanan Neoliner adı verilen RoRo gemisi inşaatını gerçekleştirmekte olup, geminin Haziran 2025'te teslim edilmesi planlanmaktadır.

* F. GERHART, L. GUSTAFSSON, M. İNSEL, B. KORKMAZ, Z. SAYDAM, S. WERNER

COMPACTCLEAN

BALLAST WATER MANAGEMENT SYSTEM

FULL RANGE OF BWMS
35 M³/h - 2100 M³/h



3 BWMS TYPES TO MATCH EVERY NEED:

- ✓ CompactClean
- ✓ CompactClean OptIMO
- ✓ CompactClean Bulker



DOP Danışma Organizasyon Pazarlama



AYDINTEPE MH. HARMANDALI SK. NO: 26/D TUZLA
TR-34947 ISTANBUL - TURKIYE

Tel: +90 216 494 0920 E-mail: info@dopltd.com

DESMI

PROVEN TECHNOLOGY

www.desmi.com

E-mail: bwmssales@desmi.com

DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE ESG VE SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK



2023 yılında hem Uluslararası Denizcilik Örgütü'nde (IMO) hem de Avrupa Birliği'nde (AB), denizcilik sektörünün dekarbonizasyonuna yönelik düzenleyici uygulamalar gündemde yerini aldı. Revize edilmiş 2023 Sera Gazı (GHG) Stratejisi kapsamında, 2050 yılı net sıfır hedeflerine ulaşmak için IMO nezdinde deniz yakıtlarının sera gazı yoğunluğuna ilişkin yeni standartlar onaylandı. AB'de ise, iklim politikasının merkezinde yer alan tamamlayıcı bir inisiyatifle deniz taşımacılığı 2024 yılında Emisyon Ticaret Sistemi'ne (ETS) dahil edildi. Bu kapsamda, AB limanları içinde yapılan seferler ile AB limanlarına yapılan seferlerde oluşan CO₂ emisyonları için kredi satın alınması zorunlu kılındı. Karbonun artan fiyatı, fazla emisyonu sahip gemi sahipleri için maliyetleri yükseltecek ve denizcilik şirketlerini çevresel performanslarını artırmaya, yeni teknolojiye ve karbon nötr yakıtlara yatırım yapmanın yanı sıra operasyonları enerji verimli şekilde yönetmeye yönelik yeni yaklaşımları düşünmeye zorlayacaktır.

ESG'NİN TANIMI VE DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDEKİ YERİ

ESG (Environment, Social, Governance) Çevresel, Sosyal ve Yönetişim faktörlerini

temsil etmektedir. Ayrıca, bir işletmenin çevre ve toplum üzerindeki etkisinin yanı sıra yönetim sistemlerinin sağlamlığı ve şeffaflığını ifade eden kolektif bir terimdir.

E-Çevresel: Şirket operasyonlarından kaynaklanan çevresel etkiyi azaltmak için alınan önlemlerdir. Bu başlık altında aşağıdaki faaliyetler örnek verilebilir.

- Operasyonel verimliliğin artırılması yoluyla karbon/GHG emisyonlarının azaltılması.
- Deniz kirliliğinin azaltılması ve biyolojik çeşitliliğin desteklenmesi.
- Gemi geri dönüşümüne ilişkin çevresel açıdan sürdürülebilir uygulamaların geliştirilmesi ve sağlanması.
- Hem gemide hem de karadaki uygulamalarda enerji verimliliğinin artırılması.

S-Sosyal: Adil ve eşit istihdam fırsatlarının ve çalışma ortamlarının geliştirilmesine katkıda bulunan önlemlerdir. Bu başlık altında aşağıdaki faaliyetler örnek verilebilir.

- Tedarik zincirinde suistimallerin önlenmesi, çalışma standartlarına uyum.

- Yeterli eğitimin sağlanması, personelin sağlık, güvenlik ve refahının desteklenmesi.
- İşyerinde eşitlik, çeşitlilik ve katılımın standart olarak teşvik edilmesi.
- Ürünün ve müşteri verilerinin güvende olmasının sağlanması.

G-Yönetişim: Bir işletmenin etik davranışını ve faaliyetleriyle ilgili paydaşlara karşı şeffaflığını artıran önlemlerdir.

- Doğru ve şeffaf finansal raporlama.
- Rüşvetin önlenmesi gibi yolsuzlukla mücadele tedbirleri.
- Yasal gerekliliklere şeffaf uyum.
- Liderlik ve yöneticilerin risk ve performans yönetiminden sorumlu olmalarının sağlanması.

DENİZ TAŞIMACILIĞINDA ESG NEDEN ÖNEMLİDİR?

Birleşmiş Milletler Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından düzenlenen denizcilik sektörü, çevrenin korunması, sefer ile gemi, personel ve yolcuların emniyeti ve güvenliği

konularında mümkün olan en yüksek standartlarda çalışmaktadır. Çevresel, Sosyal ve Yönetişim sürdürülebilirlik faktörlerinin tanınması ve bunlarla uyum, deniz taşımacılığı sektörünün iş operasyonlarının ayrılmaz bir parçası haline gelmektedir. Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS), kendi üyelerine ESG'nin sektör için ne anlama geldiği, firmaların mevcut sürdürülebilirlik uygulamalarına ilişkin ESG raporlamalarını nasıl geliştirebilecekleri ve yeşil dönüşüme katkıda bulunmak için finans ve kabiliyet yatırım imkanlarından nasıl faydalanabilecekleri konusunda önemli bilgiler sağlamaktadır.

Denizcilik sektörü, yeşil dönüşüm sürecinde olan, sermaye yoğun bir sektördür. Denizciliğin iddialı çevresel hedeflerine ulaşması için yeni nesil yeşil teknolojilerin ve sürdürülebilir operasyonel uygulamaların geliştirilmesini kolaylaştıracak yatırım fırsatlarına yönelik risklerin ortadan kaldırılması gerekmektedir. Ayrıca denizcilik sektörünün, önümüzdeki 40 yıl boyunca yeşil dönüşümün sağlanmasına yardımcı olmak için gerekli yetenekleri bulması ve elinde tutmasına ihtiyaç bulunmaktadır.

Yatırımcılar, tüketiciler ile paydaşlar, yatırım kararlarını ve sermaye artırım yeteneğini etkilemek, sürdürülebilirliği artırmak yanında küresel denizcilik tedarik zincirinin dayanıklılığına katkıda bulunmak için şirketlerin ESG faktörlerini araştırmaktadır. Denizcilik sektörünün güncel, ileriye dönük ve tercih edilebilir olması için toplum yararına üstlendiği eylemleri ESG çerçevesinde yorumlaması gerekmektedir.

ESG RAPORLAMA ÇERÇEVESİ VE STANDARTLARI

ESG raporlama çerçevesi, şirketlerin operasyonlarını çevresel, sosyal ve yönetim boyutlarıyla ilgili ticari faaliyetlerine ilişkin verileri açıklayabilecekleri rehberlerden oluşmaktadır. ESG standartları, belirli bir raporlama çerçevesine göre açıklamaları yönlendirmek için kullanılacak ayrıntılı, ölçülebilir ve özel gerekliliklerdir.

Bazı denizcilik şirketleri AB Kurumsal Sürdürülebilirlik Raporlama Direktifi (EU's Corporate Sustainability Reporting Directive-CSRD) veya AB Taksonomi Yönetmeliği gibi ulusal veya bölgesel raporlama çerçevelerine göre ESG uyumluluklarını bildirmek zorunluluğu taşıyorken bazı firmalar sektörlerine ve ESG önceliklerine bağlı olarak gönüllü raporlama yapacakları bir veya birden fazla ESG çerçevesi seçmeyi tercih edebilirler. Denizcilik firmaları da dahil olmak üzere şirketlerin, kendi işletmelerinin ESG faaliyetlerini açıklamak için gönüllü raporlama yapabilecekleri, küresel olarak uygulanabilir bazı raporlama çerçevelerine ve standartlarına yönelik örnekler arasında; Gemilerden Kaynaklanan GHG Emisyonlarının Azaltılmasına Yönelik IMO 2023 Stratejisi (2023 IMO GHG Stratejisi), Birleşmiş Milletler Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri (UN SDGs), Uluslararası Sürdürülebilirlik Standartları Kurulu Standartları, Sürdürülebilirlik Muhasebesi Standartları Kurulu, Küresel Raporlama İnisyatifli ESG Standartları (GRI ESG) yer almaktadır.

ESG raporlaması diğer sektörlerde benzer şekilde denizcilik dünyasında da geri dönüşüm, sera gazı emisyonları, havayı kirleten diğer maddeler, ekolojik etkiler, iş etiği, çalışan sağlığı ve güvenliği ile kaza ve güvenlik yönetimi gibi konuları kapsamaktadır. ESG raporları ve sürdürülebilirlik raporları, şirketin operasyonları için önemli olan üç alandaki parametrelere ilişkin performansı açıklamayı amaçlamakta, raporlama, paydaşların kurumsal sorumluluk konularında şeffaflık taleplerini karşılamaya hizmet etmektedir. Ayrıca şirketin ESG risklerini ve fırsatlarını yönetmeye yönelik politikaları, girişimleri ve stratejileri olduğu da ifade edilmektedir.

AVRUPA KURUMSAL SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK RAPORLAMA DİREKTİFİ VE DENİZCİLİK SEKTÖRÜNE ETKİLERİ

Avrupa Kurumsal Sürdürülebilirlik Raporlama Direktifi (CSRD), belirli şirketler için 2024 yılında geçerli olacak

ve raporların 2025 yılında yayınlanması planlanacaktır. Kapsamı önümüzdeki dört yıl içinde genişletilecektir. Yeni kuralların endüstrileri önemli ölçüde etkileyerek şirketlere ve uygulamalarına hem zorluklar hem de değişiklikler getirmesi öngörülmektedir.

CSRD, şeffaflığı artırmak ve şirketlerin toplum ve çevre üzerindeki etkilerini finansal olmayan açıdan değerlendirmeye teşvik etmek amacıyla 2014 yılında oluşturulan Avrupa Finansal Olmayan Raporlama Direktifi'nin (NFRD) geliştirilmesi ve genişlemesiyle ortaya çıkmıştır. NFRD'nin kapsamı, AB'de çevresel ayak izlerinin yanı sıra çalışan hakları, sağlık ve güvenlik, sosyal diyalog, eğitim ve daha fazlası gibi sosyal ve çalışanlarla ilgili konularda bilgi açıklamak zorunda olan yaklaşık 11.700 adet büyük "kamu yararına" faaliyet gösteren şirketi içermektedir. NFRD, kapsam dahilindeki şirketlerin durum tespiti süreçleri, etki değerlendirmeleri ve yolsuzlukla mücadele ve rüşvet, ilgili prosedürler, ilgili riskler, olaylar, yaptırımlar ve benzerleri dahil olmak üzere çeşitli politikalara ilişkin bilgiler hakkında ayrıntılı bilgi vermesini talep etmiştir. Ancak NFRD'nin raporlanan verilerin güvenilirliği ve karşılaştırılabilirliği açısından bazı eksiklikleri olduğu tespit edilmiş olup CSRD'nin geliştirilmesiyle, bu zorlukların üstesinden gelmeyi ve sürdürülebilirlik raporlama gerekliliklerini genişletmeyi amaçlamaktadır.

CSRD, Küçük ve Orta Ölçekli İşletmeler (KOBİ) dahil olmak üzere AB'deki tüm büyük şirketler ile borsada işlem gören tüm şirketlerin, ESG performanslarına ilişkin bilgileri açıklamasını zorunlu kılmaktadır. Bu, sürdürülebilirlik sorunlarından nasıl etkilendiklerine ve faaliyetlerinin insanları ve çevreyi nasıl etkilediğine ilişkin ayrıntılı bir raporlama prosedürünü içermektedir.

CSRD'nin denizcilik sektörü üzerindeki etkisi doğrudan raporlama gerekliliklerinin ötesine geçmektedir. EGS hususlarına artan vurgu nedeniyle mevcut pazar baskılarının yoğunlaşmasıyla dolaylı



etkiler halihazırda hissedilmektedir. Kargo sahipleri, perakendeciler veya imalatçılar gibi büyük şirketler, kendi tedarik zincirlerinden kaynaklanan emisyonları kapsayan “Kapsam 3” emisyonları hakkında raporlama yapmayı taahhüt etmişlerdir. Kapsam 3 emisyonlarına ilişkin bilgilere ilave olarak, sürdürülebilirlik performansları hakkında rapor vermesi gereken kuruluşlar, ortaklarından şirket operasyonlarının çevresel ve sosyal etkilerine ilişkin verileri ve ayrıca şirketin üstlenebileceği çeşitli girişimlerin ayrıntılarını açıklamalarını isteyebilir.

Bu tür verilerin sağlanmasına yönelik talep, yatırımcılar, finansörler ve

müşteriler de dahil olmak üzere çoğu şeffaf ve kapsamlı sürdürülebilirlik bilgisi isteyen tüm paydaşlardan gelebilir. Bu taahhüt, dünya toplam ticaret filusunun önemli bir yüzdesini oluşturan küçük ve orta ölçekli denizcilik şirketleri üzerindeki baskıyı artırmaktadır. Bu doğrultuda gemi sahiplerinin ve işletmecilerinin veri toplama ve paydaşlarına raporlama süreçlerini geliştirmeleri gerekmektedir. Ayrıca bu, AB ile bağlantısı olmayan veya AB kayıtlı kuruluşlarıyla doğrudan ilişkisi olmayan şirketlerin, doğrudan ve dolaylı iş ortakları tarafından talep edilen ve zorunlu CSRD raporlamasına tabi olan önemli miktarda bilgiyi derlemek ve açıklamak zorunda kalabileceği anlamına gelmektedir.

AB'nin sürdürülebilirlik raporlamasına yönelik düzenleyici ortamı dinamik olup sürekli gelişmektedir. Bu durum, zorluklar ve öncelikler değiştiğinde CSRD gibi düzenlemelerin de değişeceği anlamına gelmektedir. Deniz taşımacılığı şirketleri hem bu değişikliklerin farkında olmalı hem de bunları ele almaya hazırlıklı olmalı, hatta kısa bir sürede benimseyerek ESG standartlarına uyumu değerlendirmelidir. Bu proaktif yaklaşım, yalnızca uyumluluğu sağlamakla kalmayıp aynı zamanda rekabet avantajı da sunabilir. Çünkü iyi ESG performansı, finansmana erişimin iyileşmesine, daha iyi kredi şartlarına ve itibarın artmasına imkan sağlayabilir.

CSRD'nin uygulamaya konulmasının denizcilik şirketlerine doğrudan veya dolaylı olarak getirebileceği önemli zorluklara rağmen, herkese uyan tek çözüm mevcut değildir. Her şirketin koşulları ve yetenekleri kendine özgü olup, bu durum da sürdürülebilirliğe ve gelecekteki zorluklara yanıt vermeye yönelik özel bir yaklaşım gerektirmektedir. Bu maksatla, şirketlere kaynaklarını, önceliklerini ve stratejilerini dikkatle değerlendirmeleri ve sürdürülebilirlik ile ilgili düzenlemelerdeki son gelişmeleri yakında takip etmeleri tavsiye edilmektedir. Bu, şirketin performans ve geleceğe yönelik beklentilerini olumsuz yönde etkileyebilecek potansiyel sonuçlarının daha iyi tahmin edilmesine ve azaltılmasına yardımcı olabilecektir.

Kaynaklar

- 1. BDO United Kingdom-ESG in the shipping industry: Outlook for 2024**
- 2. ICS-Updated Proposal for Examination of ESG in Shipping**
- 3. DNV-ESG in Maritime)**
- 4. BIMCO-How the global shipping industry may be impacted by the European Corporate Sustainability Reporting Directive)**

ECO-FRIENDLY BULK CARRIER

We have completed the development of 40.000 DWT Bulk Carrier design which comply with the EEDI-Phase 3 regulation.

EEDI Phase 2 (20% reduction from the standard ratio) is currently applied and in force. In an attempt to reduce the environment burden and to improve the fuel efficiency, we have achieved in advance the Phase 3 (30% reduction from the standard ratio) which will only be applied for the new ships contracted after 2025.



SEFT Mühendislik A.Ş.

f @ i X v /seftengineering

TeknoPark İstanbul Blok No: 1 - 34906 Pendik - İstanbul / TÜRKİYE
Yönetim Ofisi: 3A / 108 • Mühendislik Ofisi: 4A / 303
0 216 447 28 00 • info@seft.com.tr • www.seft.com.tr

LİMANLARIMIZDA 2023 YILI KRUVAZİYER İSTATİSTİKLERİ DEĞERLENDİRMESİ

Türkiye Liman İşletmecileri Derneği'nin (TÜRKLİM) hazırladığı "Limanlarımızda 2023 Yılı Dönemi Toplam Yük, Konteyner ve Kruvaziyer İstatistikleri Değerlendirmesi" başlıklı rapor, limanlarımızda 2023 yılında yaşanan gelişmelerin ayrıntılı fotoğrafını sunuyor. TÜRKLİM 26. Dönem Yönetim Kurulu Başkanı Aydın Erdemir'in imzasını taşıyan raporun "toplam yük ve konteyner" istatistiklerini içeren ilk bölümünü geçen sayımızda paylaşmıştık. Bu sayımızda da raporun ikinci ve son bölümü olan kruvaziyer istatistiklerini yayımlıyoruz.

Türkiye Liman İşletmecileri Derneği (TÜRKLİM) limanlarımızda 2023 yılı (Ocak-Aralık) dönemini toplam yük, konteyner ve kruvaziyer istatistikleri çerçevesinde ayrıntılı biçimde değerlendiren bir rapor hazırladı.

2023 liman istatistiklerinin 2022 yılıyla karşılaştırıldığı raporun toplam yük ve konteyner değerlendirmelerinin bulunduğu ilk bölümüne geçen sayımızda yer vermiştik. Raporun kruvaziyer başlığı altında yaptığı değerlendirmeyi de bu sayımızda yayımlıyoruz.

KRUVAZİYER YOLCU DEĞERLENDİRMESİ:

2023 yılına Şubat 2022 tarihinden bu yana yaşanan Rusya-Ukrayna savaşının yarattığı olumsuz etkilerle girerken Ekim 2023 ayında İsrail-Hamas çatışması, devamında da Kasım 2023 ayıyla birlikte Kızıldeniz'den geçen gemilere Yemen'den saldırılar başlamıştır. Böylelikle 2023 yılında çatışmalar Karadeniz'den Doğu Akdeniz'e de yayılarak genişlemiştir.

Kruvaziyer turizmde Akdeniz bölgesi küresel ölçekte bir ana pazar konumunda ve Türkiye ise bu pazarın içinde yer alan D. Akdeniz'deki en önemli ana oyuncusu durumundadır.

Pandemiden sonra yavaş yavaş toparlanma eğilimi gösteren, yaşanan bunca olumsuzluğa rağmen 2023 yılında daha da canlandığı görülen küresel kruvaziyer endüstrisindeki toparlanma ivmesine paralel olarak 2023'te kruvaziyer gemi ağırlayan limanlarımızın daha fazla

sayıda gemi seferine ve yolcu ev sahipliği yapmıştır.

Denizcilik Genel Müdürlüğü, Deniz Ticaretini Geliştirme Daire Başkanlığı tarafından yayınlanan istatistiklere baktığımızda; 2023 yılında ülkemizi

Gelen gemilere baktığımızda Mayıs-ekim ayları arasında gelen gemi ve yolcu sayısının yoğun olduğu, özellikle Akdeniz piyasasında bu ayların sezonun da pik ayları olduğunu görebiliriz. Tablo-13'te yer alan liman başkanlığı bazındaki istatistiğe baktığımızda her zaman olduğu

Tablo-12: 2023 Yılında Türk Limanlarına Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu İstatistiği

Ay	Gemi Cinsi		Kruvaziyer Yolcu Sayısı		
	Kruvaziyer Tipi Yolcu Gemisi	Gelen Kruvaziyer Yolcu	Giden Kruvaziyer Yolcu	Transit Kruvaziyer Yolcu	Toplam Kruvaziyer Yolcu
Ocak	12	753	796	7.191	8.740
Şubat	2	0	4	1.736	1.740
Mart	28	627	800	22.205	23.632
Nisan	75	7.421	8.381	72.764	88.566
Mayıs	163	11.372	11.240	154.228	176.840
Haziran	140	10.884	12.240	160.283	183.407
Temmuz	154	12.659	12.796	183.578	209.033
Ağustos	145	11.378	12.049	191.197	214.624
Eylül	157	11.024	13.096	166.473	190.593
Ekim	196	16.067	16.436	263.692	296.195
Kasım	95	13.657	10.496	100.410	124.563
Aralık	25	2.229	2.327	20.033	24.589
Toplam	1.192	98.071	100.661	1.343.790	1.542.522

yaklaşık ortalama %85-90 doluluk oranlarına sahip 1.192 gemi seferiyle 1.542.522 yolcu ziyaret etmiştir.

gibi 2023 yılında da gelen yolcunun %50,5'inin Kuşadası'na %26,1'inin ise Galataport'a geldiği görülmektedir ki bu iki limanımız Türkiye'ye gelen toplam





yolcunun %76,6'sına hizmet ederken en fazla gemi gelen ilk 6 limana (Kuşadası, Galataport, Bodrum, Çeşme, İzmir ve

gemilerin yanaştığı liman tesisi (yoğunluk sırasına göre Kuşadası, İstanbul, Bodrum, Çeşme, İzmir, Antalya, Marmaris,

Türkiye ülke olarak Kruvaziyer turizmin ana pazarların olan Akdeniz'in alt pazarı konumundaki olan Doğu Akdeniz kruvaziyer pazarının en önemli oyuncularından birisidir. Tablo-14'teki verilere baktığımızda; gelen gemi sayısı açısından en iyi yıl 1.615 gemi sefer ile 2011 olurken, yolcu sayıları açısından en iyi yıl ise 2.26 milyon yolcu ile 2013 yılı olmuştur. Bu durum daha az sayıda büyük gemi ile yapılan seferlerin de arttığını göstermektedir. 2016 yılından itibaren ise başta darbe girişimi olmak üzere hem iç sorunlar hem de dış politikada yaşanan sorunların da etkisiyle başlayan düşüşler ise maalesef dramatik olmuştur. 2016 yılı ülkemiz açısından 578 gemi seferi ve 627 bin yolcu ile tamamlanırken asıl büyük düşüşler 2017 ve 2018 yıllarında yaşanmıştır. 2017 yılında gemi sefer sayısı 307'ye, yolcu sayısı ise 306 bine düşmüştür. 2018'de ise adeta dip yaparak 247 gemi seferi ve 214 bin yolcuya kadar gerilemiştir. 2019 yılında gemi sayısı 344'e ve yolcu sayısı da 301 bin çıkarak yeniden bir yükseliş dönemi başlamışken 2019 yılının son aylarında küresel ölçekte etkisi başlayan pandemi ile birlikte 2020 yılında yalnızca 5 gemi ile 1.824 yolcu gelmiştir. Pandemi limancılık sektöründe en fazla kruvaziyer limanlarını etkilemiş, yük limanları alınan önlemlerle hizmet vermeye devam ederken kruvaziyer limanları ise uzun süreli olarak işlevsiz hale gelmiştir. Pandemi etkisinin yavaşlayarak kontrollü normalleşmelerin yaşandığı 2021 yılında ise sadece 78 gemi ile 45 bin yolcu

ülkemizi ziyaret edebilmiştir. Pandemi etkisinin ortadan kalktığı ve normalleşmenin sağlandığı 2022 yılında ise 993 gemi ile 1 milyon yolcu ülkemize gelmiştir. Yukarıda da belirttiğim şekilde savaşın D. Akdeniz'e yayılmasına rağmen 2023 yılında 1.192 gemi ile 1,54 milyon yolcu gelmiştir.

2023 yılında gelen yolcu sayısı açısından konuya baktığımızda Türkiye hala 2015 yılındaki 1,88 milyon yolcunun da altındadır. 2013 yılında gerçekleşen rakamın ise hala 716 bin altındayız. Bu açıdan 2024 yılıyla birlikte ülke

Tablo-13: Liman Başkanlığı Bazında 2023 Yılında Kruvaziyer Gemi ve Yolcu İstatistiği

Liman Başkanlığı	Gemi Cinsi		Kruvaziyer Yolcu Sayısı			Pazar Payı
	Kruvaziyer Tipi Yolcu Gemisi	Gelen Kruvaziyer Yolcu	Giden Kruvaziyer Yolcu	Transit Kruvaziyer Yolcu	Toplam Kruvaziyer Yolcu	
Alanya	18	18	21	19.080	19.119	1,2%
Amasra	20	3	3	14.956	14.962	1,0%
Antalya	26	10.851	10.011	13.561	34.423	2,2%
Bodrum	97	480	410	100.269	101.159	6,6%
Bozcaada	19	589	0	5.722	6.311	0,4%
Çanakkale	40	74	12	19.586	19.672	1,3%
Çeşme	76	11.985	13.175	26.870	52.030	3,4%
Dikili	25	134	111	6.285	6.530	0,4%
Fethiye	1	1	0	67	68	0,0%
Göcek	5	0	0	691	691	0,0%
İstanbul	225	52.272	49.007	301.450	402.729	26,1%
İzmir	31	49	110	38.341	38.500	2,5%
Kaş	4	0	0	1.777	1.777	0,1%
Kuşadası	531	21.578	27.776	730.080	779.434	50,5%
Marmaris	23	7	8	26.332	26.347	1,7%
Samsun	4	3	5	3.255	3.263	0,2%
Sinop	12	0	4	9.550	9.554	0,6%
Trabzon	21	22	6	15.757	15.785	1,0%
Ünye	14	5	2	10.161	10.168	0,7%
Toplam	1.192	98.071	100.661	1.343.790	1.542.522	

Antalya) baktığımızda ise toplam yolcunun %91,3'üne hizmet ettiği görülmektedir.

Ekim 2021'de hizmete giren Galataport ile birlikte 2022 yılından bu yana kruvaziyer

Çanakkale, Alanya, Sinop, Dikili, Amasra, Trabzon, Bozcaada, Fethiye, Kaş, Göcek, Datça, Ünye, Taşucu, Mersin, Ayvalık) sayısı 22'e ulaşmıştır.



Tablo-14: 2011-2023 Yıllarında Türk Limanlarına Gelen Kruvaziyer Gemi ve Yolcu İstatistiği

YILLAR	Gemi Cinsi		Kruvaziyer Yolcu Sayısı		
	Kruvaziyer Tipi Yolcu Gemisi	Gelen Kruvaziyer Yolcu	Giden Kruvaziyer Yolcu	Transit Kruvaziyer Yolcu	Toplam Kruvaziyer Yolcu
2011	1.615	195.405	203.085	1.791.608	2.190.098
2012	1.541	183.019	197.148	1.718.214	2.098.381
2013	1.530	230.521	249.994	1.778.538	2.259.053
2014	1.401	232.037	241.469	1.318.792	1.792.298
2015	1.440	254.362	272.177	1.361.983	1.888.522
2016	578	72.010	77.383	477.447	626.840
2017	307	57.551	60.432	188.502	306.485
2018	247	39.521	46.176	128.074	213.771
2019	344	35.289	44.235	221.372	300.896
2020	5	90	0	1.734	1.824
2021	78	1.920	1.530	41.912	45.362
2022	993	87.722	97.255	825.790	1.010.767
2023	1.192	98.071	100.661	1.343.790	1.542.522
TOPLAM	11.271	1.487.518	1.591.545	11.197.756	14.276.819

hedefimizin önce 2 milyon yolcuya ulaşmak, devamında da 2013 yılında yakalanan 2,26 milyon yolcunun da üstüne çıkmak olmalıdır. Tablo-15'te yer alan ve 2011-2023 yıllarını içeren liman başkanlıkları bazındaki kruvaziyer

yolcu ve gemi istatistiğine baktığımızda toplam geçmiş 13 yılda 30 farklı limana kruvaziyer gemi yanaştığını görülmektedir. Fakat bugün ise sadece 22 limana gemi yanaşmaktadır. Yıllar içinde bu limanlarınızın bir bölümü bütünüyle

Tablo-15: Liman Başkanlığı Bazında 2011-2023 Yılında Kruvaziyer Gemi ve Yolcu İstatistiği

Liman Başkanlığı	Gemi Cinsi		Kruvaziyer Yolcu Sayısı			Pazar Payı
	Kruvaziyer Tipi Yolcu Gemisi	Gelen Kruvaziyer Yolcu	Giden Kruvaziyer Yolcu	Transit Kruvaziyer Yolcu	Toplam Kruvaziyer Yolcu	
Alanya	254	275	238	211.314	211.827	1,48%
Amasra	28	3	3	19.861	19.867	0,14%
Anamur	5	0	0	414	414	0,00%
Antalya	389	435.400	437.624	86.758	959.782	6,72%
Ayvalık	1	0	0	19	19	0,00%
Bartın	57	32	3	7.178	7.213	0,05%
Bodrum	766	10.999	11.250	518.818	541.067	3,79%
Bozcaada	46	589	0	25.531	26.120	0,18%
Çanakkale	309	1.130	150	93.504	94.784	0,66%
Çeşme	488	182.907	185.311	97.757	465.975	3,26%
Datça	1	0	1	182	183	0,00%
Dikili	223	1.453	728	61.268	63.449	0,44%
Göcek	46	0	0	6.996	6.996	0,05%
Güllük	25	0	0	4.166	4.166	0,03%
Fethiye	47	9	103	10.927	11.039	0,08%
Finike	2	0	0	598	598	0,00%
İskenderun	4	0	0	1.265	1.265	0,01%
İstanbul	2.339	499.187	518.659	2.722.928	3.740.774	26,20%
İzmir	1.088	84.354	85.702	1.989.008	2.159.064	15,12%
Kaş	37	3	2	10.904	10.909	0,08%
Kuşadası	4.165	125.736	210.039	4.650.552	4.986.327	34,93%
Marmaris	614	143.321	141.254	535.411	819.449	5,74%
Mersin	15	4	68	6.743	6.815	0,05%
Mudanya	9	1	0	1.990	1.991	0,01%
Samsun	47	48	5	8.027	8.080	0,06%
Sinop	99	628	8	51.681	52.317	0,37%

yük limancılığına geçmiş (örnek olarak Samsun, Taşucu, İskenderun gibi), bir bölümüne de artık kruvaziyer gemiler yanaşmamaktadır. Yine Ordu ilimizde bulunan Ünye limanına 2022 yılının son ayında Rusya çıkışlı bir kruvaziyer gemi gelmiş ve bu limanımız da ilk kez kruvaziyer turizmine hizmet etmiştir. 2023 yılında ise 14 gemiyle 10 binin üstünde yolcu gelen Ünye limanı da kruvaziyer turizmin uğrak limanlarından birisi haline gelmiştir. Yine 2011-2023 yılları arasında liman başkanlığı bazında durum bakarsak Kuşadası, İstanbul (Galataport öncesi dahil) ve İzmir'in toplamda gelen yolcunun %76,25'ine hizmet ettiği, tek başına İzmir'in ise %15,12 oranda bir paya sahip olduğu görülmektedir. 2023 yılı sonu itibarıyla İzmir'e 38.500 yolcu gelirken payı ise

%2,5'a düşmüştür. Bu durum kruvaziyer turizm açısından İzmir'in (kamunun işletmesi olan TCDD Alsancak Limanı) hızlı bir şekilde gerilediğini de göstermektedir. Bilindiği üzere Aliğa Körfezi'nde faaliyet gösteren limanların gelişmesiyle birlikte İzmir, Alsancak limanının yükteki payı da son hızlı bir şekilde düşmüştür. Özelleştirme çalışmaları geçmişte olumsuz sonuçlanan, bu nedenle çok uzun yıllardır yatırım yapılamayan limanın yük limancılığındaki düşüşü kruvaziyer turizmde de yansımakta, liman giderek etkisizleşmektedir. Bu açıdan Alsancak limanı ile ilgili önlemlerin alınmasının ve limanın yeniden ülke turizmine kazandırılmasının ne kadar önemli olduğu bu sonuçlardan da görülmektedir. Son 13 yılın toplamında Kuşadası, İstanbul ve İzmir'in toplamda gelen yolcunun %76,25'ine hizmet ederken 2023 yılında ise sadece iki limanımız (Kuşadası ve İstanbul-Galataport) Türkiye'ye gelen toplam yolcunun %76,6'sına hizmet eder duruma gelmiştir ki bu durum kruvaziyer turizmde bu iki limanın ülkemiz için ana limanlar olduğunu da göstermektedir.

Kruvaziyerde Türk Limanlarının Gelecek Potansiyeli

Dünyanın en büyük ikinci pazarı olan Akdeniz kruvaziyer pazarının en önemli oyuncularından biri olan ülkemiz

küresel kruvaziyer sektörünün büyüme trendine paralel olarak 2000'li yılların başından 2013'e kadar kesintisiz şekilde büyümüştür. Yukarıda da belirttiğim gibi gemi seferleri açısından en iyi yıl 1.623 sefer ile 2011 olurken, yolcu sayıları açısından en iyi yıl 2.26 milyon yolcu ile 2013 yılı olarak kayıtlara geçmiştir.

2013-2015 arasında ise çevremizde yaşanan jeopolitik sorunlar nedeniyle bir duraksama yaşamıştır. 2016 yılının ikinci yarısında yaşanan darbe girişimine ilave olarak bunun da etkisiyle ortaya çıkan sorunlar 2019 yılına kadar devam ettiğinden yolcu sayısı sürekli düşüş eğilimine girmiştir. 2019 yılında başlayan normalleşme ve yolcu sayısındaki artış eğilimi ise 2020 yılındaki Pandemi ile yeniden dip yapılmasına yol açmıştır. Pandeminin sektör üzerindeki yıkıcı etkisi gemi ve yolcu sayılarından da görülmektedir.

2022 yılının bir yükseliş yılı olduğunu, aynı yıl Galataport'un da faaliyete başlamasıyla birlikte ülkemizin kruvaziyerdeki gelecek potansiyelinin son derece yüksek olduğunu söyleyebiliriz. Görüldüğü üzere 2,26 milyon yolcu ile en iyi yılımız olan 2013 yılı seviyesinden henüz çok uzaktayız.

Bu seviyelere ulaşmamız ancak 2025 veya daha sonraki yıllarda mümkün olabilecektir. İstanbul'un dünya çapında bir kültürel ve tarihsel değeri olduğunu, medeniyetlere başkentlik eden mirasını öngördüğümüzde kruvaziyer turizm açısından yeteri kadar değerlendirilemediği de ortadadır. Yeni İstanbul Havalimanı kendi alanında Avrupa'da en önemli transit merkezlerden birisi konumuna gelirken İstanbul yeni otel yatırımlarıyla da yatak sayısını artırmaya başlamıştır.

Burada en önemli konu İstanbul'daki kruvaziyer liman sayısının ve altyapısının artırılmasıdır. Avrupa'da sadece Barselona limanının yılda 3 milyona yakın kruvaziyer yolcuya hizmet ettiğini öngördüğümüzde İstanbul'un doğru yatırımlarla ve planlamalarla bu seviyelere ulaşmasını sağlamak bir ülke görevi olmalıdır.

2022 yılında Yunanistan'ın 48 kruvaziyer limanına 4.614 gemi ile 4,38 milyon kruvaziyer yolcu gelmiştir. Bu sayı pandemiden önce 5,5 milyon yolcu ağırladıkları 2019 yolcu sayısının altındadır. 2023 yılında ise Yunanistan'ın 5 milyon yolcunun biraz üstüne çıkabileceği görülmektedir. Akdeniz pazarındaki canlanma ile sadece Pire limanına 2023 yılında 1,5 milyon yolcu gelmiştir ki 2022 yılında bu rakam 880 bin yolcudur.

Akdeniz piyasasının en önemli ülkesi olan Yunanistan'daki gelişmeler bize Doğu Akdeniz'de de potansiyelin ve yolcu sayısının çok büyük ölçüde artacağını göstermektedir.

Ülke olarak bir an önce doğru yer seçimi ile başta İstanbul olmak üzere daha fazla kruvaziyer limanını hizmete sokarak pazar payımızı büyütmemiz, denizyoluyla gelen turizmi ülke yararına geliştirmemiz gerekmektedir. Kruvaziyer turizm ya da denizyoluyla gelen yolcunun diğer ulaşım modlarıyla gelen yolcuya göre daha yüksek oranda harcama yaptığı bilinmektedir. Bunu hedeflerken dikkat etmemiz gereken en önemli faktör ülkemizin dünya ile daha sağlıklı ve karşılıklı işleyen bir ilişkiye sahip olmasıdır ki geçmişte de gördüğümüz üzere ülkeler arasındaki ilişkilerde yaşanan sorunlar veya ülkelerin karşılıklı sorunları ilk etapta turizme yansımakta, kruvaziyerde de gemi ve yolcu sayıları bu gelişmelere göre hızlı bir şekilde düşebilmektedir

Kruvaziyer limanlarımızın dünyadaki diğer kruvaziyer limanlarımızdan aşağı kalır hiçbir tarafı olmadığı gibi tesis ve hizmet kalitesi bakımından da dünyada çok iyi bir konumdadır. Ayrıca bugün bakıldığında Türk limancılığı adına gurur kaynağımız haline gelen Global Port Holding şirketi küresel bir kruvaziyer liman operatörü olarak son derece hızlı büyümektedir. Global'e baktığımızda ikisi Türkiye'de (Kuşadası ve Bodrum) olmak üzere 17 ülkede 30 adet kruvaziyer limanını halihazırda işletmekte, yılda yaklaşık 18 milyon yolcuya hizmet vermektedir. Global'in Akdeniz'deki kruvaziyer piyasasındaki pazar payı ise %30'a

yaklaşmıştır. Duruma Türkiye'nin ana oyuncu olduğu D. Akdeniz'deki kruvaziyer piyasası açısından baktığımızda sürecin dünyanın diğer kruvaziyer bölgelerinden daha sıkıntılı bir süreçte yaşayacağımızı da görebiliriz. Rusya- Ukrayna savaşının yarattığı olumsuz etkilerinin 2024 yılında da devam etmesi beklenirken, İsrail'in Filistin'e müdahalesi sonrası ortaya çıkan gerilimlerle birlikte Kızıldeniz'deki çatışmalar öngörüldüğünde savaşın Ortadoğu ve İran'da içine alacak şekilde yayılma riskinin de olduğu değerlendirilmektedir. 2023 yılından itibaren yolcu sayısı açısından pandemi öncesi dönemi de geçen kruvaziyer endüstrisindeki toparlanmanın

D. Akdeniz piyasasına nasıl yansıtacağı buradaki çatışma ve gerilimlerin durumuyla bire bir bağlantılı olduğunu söyleyebilir. Yine de 2023 yılında ortalama %85-90 doluluk oranlarına sahip 1.192 gemi seferiyle 1,54 milyon yolcunun ziyaret etmesi ülke olarak 2023 hedefine ulaşıldığını göstermektedir. Yukarıda da belirttiğim gibi hala 2013 yılında gerçekleştirdiğimiz yolcu rakamların altındayız. Bu açıdan 2024 yılı itibarıyla öncelikli hedef önce 2 milyona, devamında da 2,5 milyon yolcuya ulaşmak olmalıdır ki dünyadaki gelişmelerden ve özellikle de Yunanistan'da yaşanan yüksek artışlardan pay almamızın önünde bir engel görülmemektedir.

Türkiye'nin kruvaziyer liman işletmeciliğinde adeta bir dönüm noktası olacak İstanbul Yenikapı Kruvaziyer Limanı'nın yapım ihalesini biran önce gerçekleştirilmesi önen kazanmaktadır. Ülkemiz açısından bir diğer önemli proje olan Fethiye Kruvaziyer Limanı ile ilgili proje ve etüt çalışmalarının da tamamlanarak yapım ihalesi aşamasına geçilmesinin de ülke hedeflerimiz açısından da önemli olduğunu ortadadır. Diğer taraftan Türkiye'de kruvaziyer limanlarımıza yeteri kadar destek verilemediğini de söyleyebiliriz. Örnek vermek gerekirse dünyada çok sayıda ülkede kruvaziyer liman işleten GlobalPorts'un işlettiği tüm limanlarda ilgili limanların bağlı bulunduğu kamu

merkezli ilgili Liman Otoriteleri limanın yeşil dönüşüm süreçleriyle ilgili tüm üst ve altyapı projelerine destek vererek finansman sağlamakta, küresel rekabetin bir gereği olarak işletici firmaların da önünü açmaktadırlar. Bakıldığında işleticileri teşvik edici farklı desteklerle beraber limanın işletme süresinin yatırım karşılığında uzatılması, yenilenebilir enerjide yatırımlarında finansal ve vergisel destekler vs. verilebilmektedir.

Türkiye'de ise hala bu konuda belirgin bir mevzuat yapılmadığı gibi tüm yatırımlar liman işleticisinden talep edilmekte, herhangi bir destek veya teşvik de verilmemektedir. Türkiye'de dünyada benzer bir liman yönetim modelinin olamaması da büyük eksikliklerdir. Kısacası turizmin Türkiye açısından ne kadar önemli olduğunu, gelecek potansiyeliyle kruvaziyer turizmin ise ülkemizin için ne kadar stratejik olduğunu değerlendirdiğimizde bu alanda çok daha planlı, çıkarılacak destek ve teşviklerle desteklenen bir liman yönetim modeli olmasının sıkıntılarını yaşıyoruz.

Akdeniz piyasasında en önemli rakibimiz olan Yunanistan'daki gelişmelere baktığımızda Türkiye açısından ortada ciddi bir planlama hedefimizin de olmadığını görebiliriz. Bu açıdan kruvaziyer turizme ve beraberinde bunun esası olan kruvaziyer limancılık sektörüne çok özel önem verilmek durumundadır.

Dünyada Kruvaziyer Turizmin Geleceği ve Gelişmeler

Konuya gemiler açısından baktığımızda ise şu gelişmeler görülmektedir. Pandemi bahanesiyle artık ekonomik ömrünü (40 yıl ve üzeri) tamamlamış olan eski gemilerin birçoğu firma filolarından çekilmesine rağmen, filolara yeni ve büyük gemilerin katılımıyla birlikte kruvaziyer endüstrisi 2023 yılı itibarıyla 2019'a göre daha fazla yolcu kapasitesi (yatak sayısı) sunabilmeyi başarmıştır.

Yine sefer sayılarının ve gemi yolcu kapasitelerinin mevcut gelişimi dikkate alındığında, 2023 yılının hem yolcu sayıları hem de gelirler açısından tam bir iyileşme yılı olmuştur.



2023 yılında küresel pazarda yolcu sayısı pandemi öncesi 2019 yılında 29.7 milyon olan yolcu sayısını da geçerek 31,5 milyon yolcuya ulaşacağı beklenmektedir. 2024 yılında ise beklenti 36 milyon yolcuya ulaşılacağıdır. 2023 yılında dünyanın en yoğun kruvaziyer limanı 6,8 milyon yolcuyu ağırlayan ABD, Florida'da olan Port Canaveral olmuştur. 2022'ye yılına göre 2 milyona yakın bir yolcu artışı olan Port Canaveral'deki gelişme kruvaziyer piyasasındaki canlanma ve gelişmeyi de göstermektedir.

Yine 2023 yılında yaklaşık 8 milyar USD'ye yakın yatırımla 15 yeni kruvaziyer gemi küresel filoya katılmıştır. 2024 yılında ise 11 yeni geminin katılacağı beklenmektedir. 2023 yılıyla beraber filoya katılacak gemilerin yaklaşık %50'sinin LNG yakıtlı olacağı da görülmektedir ki yeşil dönüşüm ve çevreci ya da emisyonu düşük yakıtların kullanımında kruvaziyer sektörü öncülüğünü yapmaktadır.

Yine küresel kruvaziyer piyasasına baktığımızda 2022'de denize indirilen en büyük gemi 236.857 Groston büyüklüğe ve 6.988 maksimum yolcu kapasitesine sahip Royal Carrabian firmasına ait "Wonder of the Seas" gemisiydi.

2024 yılında ise 250.800 Grostonluk büyüklüğe ve 7.600 maksimum yolcu kapasitesiyle yine aynı firmaya ait "Icon of the Seas" gemisi servise başlayacaktır. Bu geminin değerinin ise 2 milyar USD olduğu ifade edilmektedir.

1. GENEL DEĞERLENDİRME VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ:

Limanelarımızın 2023 yılıdaki büyüme ve gelişme dinamiği dikkate alındığında TÜRK LİM olarak öncelikli çözüm bekleyen konuların başında limanelarımızın gelecekte yaşayabilecekleri darboğazlarının bugünden çözülmesi, gelişme ve büyümelerinin önündeki engellerin bugünden kaldırılması, limaneların hızlı, etkin ve verimli çalışmalarının sağlanması, limaneların üzerlerindeki ekonomik yüklerin mümkün olduğunca ortadan kaldırılması ve sonuçta dış ticaret başta olmak üzere ülke ekonomisine, büyümesine ve gelir artışına fayda sağlayacak düzenlemelerin yapılması gelmektedir.

Genel olarak hizmeti veren kim olduğuna bakılmaksızın limancılık hizmeti temel niteliği ile "Kamusal" bir hizmettir. Limancılık faaliyetinden asıl faydayı sağlayan ülkenin temel ekonomik ve sosyal dinamikleridir. Bu nedenle limaneların sorunlarının bugünden çözülmesi kamunun öncelikli hedefi ve stratejisi olmalıdır.

Limanelarımızın çoğu bugün kentsel yerleşim alanları içinde kalmıştır. Özellikle kentlerin ve yerleşim yerlerinin limanelar üzerindeki baskıları bu limanelara gelecekte gerekli ve zaruri olan genişleme imkanlarını tanınamamaktadır. Çoğu limanelarımızın geri alanlarının sınırlı olması nedeni ile kapasite kullanımından optimum şekilde yararlanılamamaktadır. Limaneların toplu ve yoğun olarak



bulunduğu İskenderun Körfezi, Aliğa Körfezi, İzmit Körfezi, Gemlik Körfezi gibi bölgelerde hızlı bir şekilde artan yüklere karşın limanlara ulaşım imkanları giderek kısıtlanmakta, önlem alınamaması halinde gelecekte beklenen yük artışlarıyla birlikte bu bölge limanlarının tamamında çok büyük darboğazların yaşanması beklenmektedir.

Bu nedenle limancılık sektöründe hedeflenen yük artışlarına uygun şekilde limancılık ve diğer lojistik faaliyetler için başta yukarıda belirttiğimiz şekilde limanların toplu olarak bulunduğu körfez bölgeleri başta olmak üzere yetkili kurum ve kuruluşlar tarafından yeterli ölçüdeki sahalar bugünden planlanmalı, gereğinde kamulaştırma yapılmalı, böylelikle kombine taşımacılığa hizmet edecek şekilde limanların geri alanları sektörün geleceği için bugünden rezerv edilerek projelendirilmelidir. Yine limanların geri sahalarında projelendirilecek lojistik

merkezlere limanların hızlı ve efektif ulaşımını sağlayacak bağlantı modlarının, karayollarının ve demiryollarının yapılması ve/veya var olanların gelecek ihtiyaçlar çerçevesinde güçlendirilmesi ve geliştirilmesi sağlanmalıdır. Liman yakınlarındaki bölgelerin ivedilikle imar düzenlemelerinin yapılarak depolama ve sanayi alanlarının kurulması da geciktirilemeyecek bir görevdir.

Marmara depreminin beklediği koşullarda İskenderun'dan da çıkardığımız sonuçlar açısından konuya baktığımızda depremlere dirençli limanların hızlı bir şekilde hayata geçirilmesi ülke ekonomisinin en önemli konularından birisidir. Limanlarımızın depreme karşı güçlendirme çalışmalarının yapılması, yine başta yenilenebilir enerji ve yeşil dönüşümün gereği olan yatırımların yapılması için sektörel olarak destek ve teşviklerin yansira limanların bu yatırımları yapabilmesini sağlamak için kullanma

sürelerinin de uzatılması zaruri hale gelmektedir.

Bugün bakıldığında TÜRKLİM'in 2022 yılında yayınladığı "Türkiye Limancılık Sektörü Raporu-2022" ve bu raporun içinde yer alan "Vizyon-2050" ile sektörümüzün 2050 yılına kadar olan tüm yük öngörülerini (2050 yılında toplam yükte 1,3 milyar ton, konteynerde ise 41,5 milyon TEU hedefi) bilinmektedir. Bu hedeflere ülke olarak ulaşmak için limancılık sektörü için yapılması gerekenler ve çözüm önerilerimiz de düzenli olarak açıklanmakta, kamuoyuna ve ilgili kurumlarımızın önüne konulmaktadır.

Küresel ölçekte yükselen ve önümüzdeki dönemde etkileri çok daha fazla hissedilecek olan küresel ticaret rekabetinde limanlar, ülkelerin en stratejik ve en önemli lojistik değerleri olacak.



LEO MARINE

Biz sizin
Limana
nasıl ulaştığınızı
ile ilgileniyoruz

www.leomarine.com.tr

LEO MARINE DENİZCİLİK A.Ş.

EVLİYA ÇELEBİ MAH. SAHİL BULVARI ELEXIA NO: 6 A BLOK KAT: 1 Ofis :16
TUZLA/İSTANBUL



Chevron Yetkili Dist.

FREEFALL LIFEBOATS



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

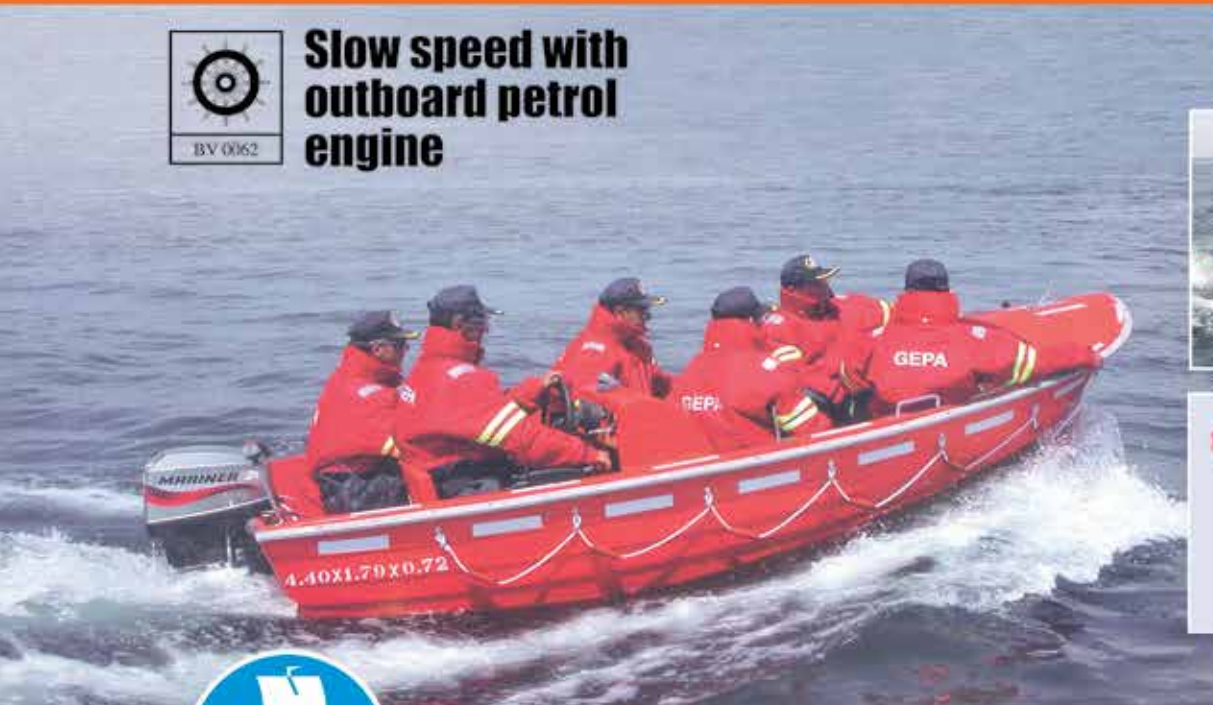


RESCUE BOATS

**SAFE
AND
SOUND**



**Slow speed with
outboard petrol
engine**



GEPA - FIBERGLASS INDUSTRY & TRADE CO. INC.

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



www.anadoluport.com.tr
Pendik/İstanbul

TÜRKLİM'İN YENİ YÖNETİM KURULU BAŞKANI HAMDİ ERÇELİK OLDU

8 Mart'ta düzenlenen TÜRKLİM 27. Olağan Genel Kurulu'nda Hamdi Erçelik oy birliğiyle 27'inci Dönem Yönetim Kurulu Başkanı seçildi. Erçelik koltuğu Aydın Erdemir'den devraldı.

Türkiye Liman İşletmecileri Derneği'nin (TÜRKLİM) 27. Olağan Genel Kurulu, 8 Mart'ta yapıldı. Toplantıya TÜRKLİM üyeleri ve sektör temsilcilerinin yanı sıra Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Salih Tan, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Mustafa Bankaoğlu ve Demiryolu Taşımacılığı Derneği Başkanı Onur Küçükakdere, İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak, DenizTemiz Derneği/ TURMEPA Yönetim Kurulu Başkanı Şadan Kaptanoğlu, Kocaeli Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Soner Esmer ile kadın liman işçileri de katıldı.

AYDIN ERDEMİR: "KÜRESEL ÖLÇEKTE REKABET GÜCÜ KAZANMIŞ BİR LİMANCILIK SEKTÖRÜ HAYAL EDİYORUZ"

Genel Kurul toplantısında önce Divan Heyeti belirlendi. Divan Heyeti başkanlığına Kürşat Bal, başkan yardımcılığına Bilgin İşler seçildi. Ardından kürsüye çıkan TÜRKLİM 26'ncı Dönem Yönetim Kurulu Başkanı Aydın Erdemir konuşmasına 8 Mart Dünya Kadınlar Günü'nü kutlayarak başladı.

Erdemir eğitime erişim, iş gücüne katılım, yöneticilik, bakım sorumluluklarının paylaşımı; şiddetle mücadele, afet ve kriz yönetimi başta olmak üzere tüm alanlarda kadın-erkek eşitliğini güvenceye alacak politikaların hayata geçirilmesi konusunda TÜRKLİM olarak çalışmaya devam edeceklerini belirtti. Konuşmasının devamında Mustafa Kemal Atatürk'ün siyasi ve askeri dehasına ve Türk denizciliğine katkılarına değinen Erdemir Cumhuriyetin yüz yıllık



AYDIN ERDEMİR

kazanımlarının haklı gururunu yaşadığımızı vurgulayarak "TÜRKLİM olarak biz, Cumhuriyetimizin ikinci yüzyılında müreffeh, toplumsal refahın adil biçimde dağıldığı, fırsat eşitliğini ve insani kalkınmasını sağlamış, hukukun üstün olduğu, insan haklarına eksiksiz biçimde, amasız-fakatsız riayet eden, kadın-erkek eşitliğini her alanda hayata geçirmiş, demokrasiyi bir yaşam tarzı haline getirmiş, katılımıcılığı ve çoğulculuğu özümsemiş, üretim ve tüketim standartlarıyla doğaya zarar vermeyen, çevreyle uyumlu, dijital ve yeşil dönüşümü başarmış, bilimsel bilgi üretiminde evrensel standartları yakalamış, gelişmiş, saygın, adil ve çevreci bir Türkiye'yi ve küresel ölçekte rekabet gücü kazanmış ileri seviyede bir limancılık sektörü hayal ediyoruz" dedi.

HAMDİ ERÇELİK: "YEŞİL DÖNÜŞÜM LİMANLARA DA SORUMLULUKLAR YÜKLÜYOR"

Erdemir'in konuşmasının ardından TÜRKLİM Genel Sekreteri İrfan Bilgin faaliyetler ve gelir-gider tablosu ve denetim raporunu üyelerin bilgisine sundu ve yeni dönem TÜRKLİM Yönetim Kurulu asil ve yedek üyeleri



HAMDİ ERÇELİK

seçimi yapıldı. Hamdi Erçelik oy birliğiyle TÜRKLİM 27'nci Dönem Yönetim Kurulu Başkanı seçildi. TÜRKLİM 27'nci dönem Yönetim Kurulu Başkanı Hamdi Erçelik yaptığı teşekkür konuşmasında küresel iklim krizinin etkileriyle birlikte yeşil dönüşümün limanlara da sorumluluklar yüklediğini vurguladı.

Erçelik şunları söyledi: "Bu sorumlulukları yerine getirerek yeşil liman olabilmek için yenilenebilir enerji üretimi, liman ekipmanlarında elektrifikasyona geçiş, emisyonuz operasyon ve ekosistem için enerji merkezi olma, örneğin gemilere sahilinden elektrik verme gibi ciddi yatırımlar gerektiren ihtiyaçlar var. Artan gemi büyüklükleri, yeşil dönüşüm ve deprem başlıkları altında verdiğim konuların ortak özelliği yüksek yatırım gerektirmeleri.

Bu yatırımlara yönelik fon bulmak, içinde bulunduğumuz ekonomik konjonktürde önemli ve başlı başına zor bir konu. Ancak ana konu ve ana belirsizlik bu yatırımları yapmayı planlayan ve diyelim ki kaynağını da bulan yatırımcıların önündeki kullanım



HAMDİ ERÇELİK: “YATIRIM SÜRDÜRÜLEBİLİRLİĞİ EN ÖNEMLİ GÜNDEM MADDEMİZ”

Toplantının ardından TÜRKLİM'in yeni yönetim kurulu başkanı Hamdi Erçelik hem TÜRKLİM yönetimini devralması ile ilgili hem de gündemdeki son gelişmeler hakkında Deniz Ticareti Dergisi'nin sorularını yanıtladı.

TÜRKLİM 27. Olağan Genel Kurulunu güzel bir tesadüfle 08 Mart Dünya Emekçi Kadınlar gününde gerçekleştirdiklerini belirten Hamdi Erçelik, “Toplumsal cinsiyet eşitliğinin, böyle bir gün kutlamaya gerek kalmayacak şekilde eşitlenmesi ve yaygınlaşmasını temenni ediyorum. Yüksek katılımlı genel kurulumuzda yapılan seçimle yeni yönetim kurulu olarak yönetimi devralarak göreve başladık” dedi. Erçelik; “TÜRKLİM’de yönetim geçişlerinde gündem sürekliliği esas olduğundan önceki dönemde üzerinde çalışılan konu başlıkları üzerinde çalışmaya devam edeceğiz. Türkiye limanlarının stratejik değerini ülke büyümesini destekler ve ön açar şekilde arttırarak yeni nesillere taşımak için yatırım sürdürülebilirliği en önemli gündem maddemizi oluşturuyor” şeklinde konuştu. Bu kapsamda özel liman kullanımı ile özelleşmiş liman işletme sözleşmelerinin süre kısıtları dolayısıyla oluşan bir belirsizlik olduğuna dikkat çeken Erçelik sözlerini şöyle sürdürdü: “Limanlarımızın önemli kısmında birkaç sene içerisinde 49 yıldan kalan sözleşme süresi yatırım fizibilitesi için önemli eşik olan 15 yılın altına inecektir. Oluşan

belirsizliği ortadan kaldırarak hem gerekli kapasite yaratımı, hem de yeşil dönüşüm, deprem güvenliği ve dijitalleşme/verimlilik konularında yatırımların önünün açılması yönünde alternatif çözüm önerileri ortaya koymak üzere çalışmalarımıza devam ediyoruz. Yeşil liman mevzuatı ve liman işletmecilerinin hizmet ihracatçısı kapsamına alınması, limanlarımıza demiryolu bağlantıları ve arka saha düzenlemeleri ile en optimum tedarik zinciri işleyişi ile ihracatçımıza rekabet avantajı sunulması diğer önemli konu başlıklarımız arasında”.

Biraz önce belirttiğim limanlarımızda sürdürülebilirlik başlığını stratejik ana çalışma konusu olarak ele aldıklarını bir kez daha vurgulayan Hamdi Erçelik; “Bu kapsama yatırım sürdürülebilirliğinin yani iklim ve insan boyutlarındaki sürdürülebilirlik de ekleniyor. Limanlarımızı geleceğe taşıırken ihtiyaç duyulan yatırımlarla çevre duyarlı/emisyonsuz kapasite kazanımı kritik önemde. Deniz, kara ve demiryolunu birleştiren ortak nokta olan limanlarımızda bu taşıma modlarının ihtiyaç duyduğu temiz enerjiyi sağlama giderek önem kazanan diğer kritik bir konu. Limancılık faaliyetlerinin doğru tanıtımını yaparak aramıza yeni meslektaşlar kazanımı, yetiştirilmesi ve sürekliliğini sağlamak da olmazsa olmaz bir konu olarak öne çıkıyor. Tüm bunları yaparken dijitalleşene dünyaya uyumlanma, siber güvenlik konuları da gündem maddelerimiz” şeklinde konuştu.

Hamdi Erçelik; “Bu stratejik hedeflere ulaşımında başta kamu idaremiz, bizim ve önemli paydaşlarımızın çatı örgütü Deniz Ticaret Odası ve akademi başta olmak üzere ekosistemimizin diğer bileşenleriyle geliştirdiğimiz kuvvetli iletişim, ortak akıl oluşturma becerimizin kritik önemde olduğunu değerlendiriyoruz” dedi. “Çevrenin, daha da spesifik ifade etmek gerekirse yeşil dönüşüm kapsamında CO₂ emisyonlarının azaltılması ve orta vadede sıfırlanması diğer tüm sektörler olduğu gibi liman işletmelerinin de ana çalışma konularından biridir” diyen TÜRKLİM Yönetim Kurulu Başkanı Hamdi Erçelik sözlerini şöyle sürdürdü: “Limanların önce

karbon nötr olma ve kendine yeterlikten öte eko sistemin yani denizde gemilerin karada taşıma araçlarının temiz enerji ikmali sağlama yönünde misyonu var. Bu bugüne göre daha fazla enerji ihtiyacı ve bu enerjinin de temiz enerji olması gereğini ortaya koyuyor. Limanlarımız kendi sahalarında depo çatıları, vinç üstü gibi alanlarda güneş enerjisi panelleri ile temiz enerji üretimine hızlı bir şekilde girdi, bu yönde yatırımlar devam da edecektir. Ancak artan güç ihtiyaçları ve güneş/rüzgâr yatırımı için uygun/yeterli alan azlığı bir zorluk yaratıyor. Geçen sene Türklım'in sektör için seslendirdiği konunun idare tarafından da uygun bulunarak daha önce sadece sanayi firmalarına tanınan dış sahalarda öz tüketime yönelik lisanssız rüzgâr enerjisi ve güneş enerjisi santralleri yatırım imkanının liman işletmelerine de açılması önemli bir adım oldu. Şimdi limanlarda kurulu güç eksikliği, ilk yatırım bedellerinin yüksekliği, arz-talep belirsizliği, gemilere elektrik satışı ile ilgili mevzuat eksikleri, süreçleri tarifleyen standart eksikleri, paydaşlar arası güveni yaratacak sertifikasyon ve bunu belgeleyecek akredite kurum belirsizliği üzerinde çalışılarak çözüm önerileri üretmeye liman işletmelerimizin yeşil dönüşüm kapsamında faaliyetleri bu anlamda destek olma misyonumuz var. Geçen sene yayınlanan ‘Yeşil Liman’ yönetmeliğinin işlerlik kazanması için değindiğim kapsamda gözden geçirilme ihtiyacı olduğunu görüyoruz”.

Dünyada ve ülkemizde hem ekonomik hem jeopolitik belirsizliklerin hüküm sürdüğü bir süreçten geçtiğimizi vurgulayan Hamdi Erçelik; “Mevcut belirsizliklerin ne zaman biteceğini ve hatta daha ne gibi belirsizliklerin ekleneceğini bilmediğimiz bu dönemde, belirsizlik tuzağına düşmemek, sürdürülebilir yatırımları hız kesmeden cesaretle devam ettirebilmek, dış ticarete ana kapımız olan limancılık için son derece kritik. Bugün için olduğu kadar sürdürülebilir bir gelecek için de ortak akıl ve anlayış ve basiret ile kamu menfaatini en tepeye koyarak çalışmalıyız. Türklım bu vizyon dahilinde çalışmalara yeni döneminde de devam edecektir” diyerek sözlerini noktaladı.

INNOVATIVE SOLUTIONS

SUSTAINABLE RESULTS

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



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



TURKON LINE VE MEDKON YENİ BİR HAT İÇİN İŞ BİRLİĞİ YAPTI

Turkon Holding iştiraklerinden Turkon Line ve MEDKON Line; Mersin ve İskenderun limanlarından, Akabe Limanı (Ürdün) ve Cidde Limanı (Suudi Arabistan) hattı için bir iş ortaklığına imza attı.

Daha önce de farklı şekillerde iş birliği yapan iki kurum yeni bir iş ortaklığına daha imza attı. Turkon Holding CEO'su Alkın Kalkavan ve MEDKON Line CEO'su Mahmut Işık bir araya gelerek Mersin ve İskenderun limanlarından, Akabe Limanı (Ürdün) ve Cidde Limanı (Suudi Arabistan) hattını hayata geçirdiler. Türkiye'deki ihracatçıların o bölgeye ciddi talepleri olduğunu gören iki şirket, önemli bir birlikteliğe imza atarak yeni hatlarında seferlerine başladılar.

MEDKON Line CEO'su Mahmut Işık; TURKON Holding'in kendisinin çok saydığı ve sevdiği kişiler tarafından yönetildiğini vurgulayarak, ilk defa bir joint venture (iş ortaklığı, ortak teşebbüs) servis adımı atmış olduklarını söyledi. Deniz Ticareti Dergisi'ne iş ortaklığı ile ilgili bilgiler aktaran Mahmut Işık, gittikleri yerde kalıcı olmak için çok fazla hesap kitap yaptıklarını, bu noktada Alkın Kalkavan'ın da çok basiretli davrandığını belirtti. Mahmut Işık; "Bu noktada aynı size'da bir gemiyi daha satın alarak, iki kardeş gemiyle uğrak yapacağımız bölgelerde aksama olmamasına özen göstererek böyle bir işbirliğinin adımını attık" dedi.

Bu iş ortaklığının kendilerini heyecanlandığını belirten Mahmut Işık şöyle devam etti: "Umuyoruz ileride daha fazla Türk firması bir araya gelir, yeni iş birlikleri yapılır, ama iki firmanın ilk defa iş birliği yaparak joint venture servisi kurması, yani ortaklaşa bir servisi yönetmesi, artı iki firmanın da ilk defa süreç dışına çıktığı düzenli seferlerin olması bizi gerçekten heyecanlandırdı. Gerek Turkon Line'in gerek Medkon Line'in Mersin ve İskenderun'dan



çok yoğun çıkışlarımız var. Bizim olduğumuz bölgelerde aynı ihracatı yapan insanlar, Ürdün'e ve Cidde'ye, Cidde aracılığıyla çeşitli bölgelere mal satıyorlar. Dolayısıyla Husilerden dolayı geri dönüşün Süveyş ya da Kızıldeniz üzerinden olmaması, orada da düzenli bir hattın, bir seferin olmaması, ihracatçıları çok fazla mağdur etti. Onlar da bizden bir düzenli hattı talep ettiler. Biz de bunu değerlendirip, Turkon Line ile beraberce incelemeler sonrasında bunun olabildiğini karar verdik. Şu anda da çok güzel gidiyor hattımız".

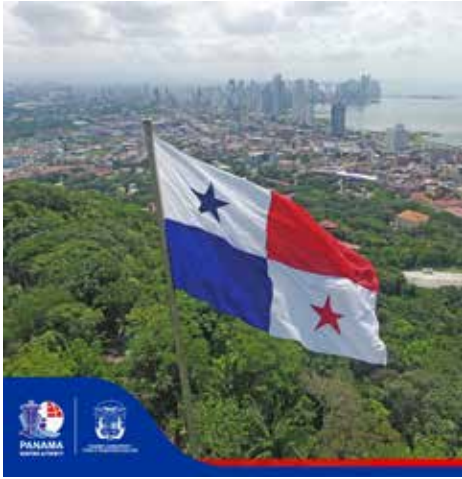
Bu arada üçüncü gemilerini kaldırdıklarını ifade eden Mahmut Işık, haftalık servislerin de düzenli bir şekilde

yapıldığını söyledi. Işık; "Gemilerin hangi saatte, nerede olacağı belli, kimseyi mağdur etmemek için maliyetine de katlanarak, window'lar dediğimiz pencereler alıp, limana hangi saatte, hangi tarihte yanaşacağımızı belirleyerek devam ediyoruz. Özellikle Mersin Limanı'nda sıkıntı yaşamak istemedik. Bunu hem ülkemizdeki limanlarda, hem de diğerlerinde uyguluyoruz. Böylece hiçbir sıkıntı yaşanmıyor. İhracatçıya da artı bir maliyet oluşturmadan, kendi içimizde hallediyoruz" şeklinde konuştu. İhracatçıya düzenli bir servis sunduklarını vurgulayan Medkon Lines CEO'su Mahmut Işık; hem biz, hem Turkon Line bu organizasyonu zaten kendi hatlarımızda hayata geçiriyorduk, şimdi birlikte koordine olarak çok güzel bir servis ortaya koymuş olduk" dedi.

Önümüzdeki dönemde başka hedefleri olup olmadığını sorduğumuzda Mahmut Işık şunları söyledi: "Turkon'la da diğer Türk firmalarıyla da devamlı görüşme halindeyiz. Niş diye tabir edilen, bizim gibi farklı firmaların, Arkas da dahil, hatta katılırsa Akkon Lines'la işbirliği yapmak isteriz. Şu anda bizim Admirel'le bir tane joint servimiz var. Admirel, Arkas, Turkon Line ile hepimizin bir arada olduğu ya da birkaç tane hattın bir araya gelip de daha uzak destinasyonlara, daha güzel iş birlikleri yaparak ilerlemek çok mümkün. Çünkü geliri artıramıyorsunuz, navlunu piyasa belirliyor. Ama giderinizi minimize edebilmeniz için bütün global hatların yaptığını aslında daha niş hatların beraberce yapması lazım. Pandemi döneminde giderlerin ciddi artışlarından dolayı birçok firma birleşerek devam etti. Şu anda Çinlilerin tamamı üç

PANAMA AVRUPA BİRLİĞİ'NİN YÜKSEK RİSKLİ ÜLKELER LİSTESİNDEN ÇIKTI

Avrupa Birliği Komisyonu, Avrupa Birliği'nin kara para aklama ve terörün finanse edilmesi konularında stratejik eksiklikler yönünden yüksek riskli ülkeler listesinden Panama Cumhuriyeti'nin çıkarıldığını duyurdu. Panama Cumhuriyeti adına alınan bu önemli kararın şüphesiz ülke ekonomisine olumlu etkileri olacak.



Bu alandaki stratejik eksiklikleri düzeltmek adına kara para aklamayı engelleme ve terörün finanse edilmesi ile mücadele edilmesinde Panama Cumhuriyeti tarafınca elde edilen gelişmenin incelenmesinin ardından Komisyon, kara para aklama ve terörün finanse edilmesi rejimlerine engel olunması konularında Panama teknik ekibi tarafından sunulan önemli gelişmeyi memnuniyetle karşıladı.

Bunların arasında ülkenin Mali Eylem Görev Gücü (FATF) tarafından tespit edilen eksikliklere dair stratejik eylem planı taahhütlerine uygun yasal ve düzenleyici çerçeveleri kuvvetlendirmek ile kalınmayıp, kabul edilen önlemlerin etkisini gösteren önemli mekanizmaların uygulanması da yer almaktadır. Ülkenin bu listeden çıkarılması, bu sorunlarla mücadele etmek için uygulanan önemli tedbirlerin hayata geçirildiği Ekim 2020 tarihinde başlayan bir süreçle gerçekleşti.

Panama Cumhuriyeti'nin uluslararası şeffaflık karşısında önemli bir

adım atmasına olanak sağlayan ve 2016/1675 sayılı Avrupa Birliği Yetki Düzenlemesindeki Ek ile değiştirilen bu duyuru Avrupa Komisyonu'nca 14 Mart 2024, perşembe günü yapıldı. Söz konusu duyuru Avrupa Birliği Resmî Gazetesi'nde yayınlanmasından 20 gün sonra yürürlüğe girmiş olacak.

Panama Cumhuriyeti 27 Ekim 2023 tarihinde Mali Eylem Görev Gücü (FATF) Gri Listesi'nden çıkarıldı ve bugün itibarıyla kara para aklama ve terörün finanse edilmesine karşı mücadelede uygunluk hususunda mevcut süreç kapsamında FATF tarafından yürütülen geniş izleme sürecine artık dahil değil.

Panama Cumhuriyeti bu konuda rejimini daha da güçlendirmek ve eylem planına uyum sonucunda ortaya çıkan sürdürülebilirlik açısından ön planda kalmak için Latin Amerika Mali Eylem Görev Gücü (GAFILAT) ile çalışacağını tekrarladi.

Kara para aklama ve terörün finanse edilmesinin engellenmesi yönetmeliğindeki (AML/CFT) değişiklikler, 2020 yılı 129 sayılı kanun ile belirtilen intifa hakkı sahiplerinin özgün tescilinin kabul edilmesi, yükümlü tarafların bilgilerini güçlendirmeye olanak tanıyan intifa hakkı kılavuzu, listeden çıkarılmak için uygulanan eylemlerin bir parçası olarak ön plana çıkmaktadır.

Ülkenin uluslararası imajını iyileştirdiği ve uluslararası ekonomik ve mali ilişkilerde katkı sağlayarak şeffaflıkta yüksek standartların uygulamasını tanıdığı için Panama Cumhuriyeti'nin uyguladığı

eylem planlarının uluslararası kuruluşlar tarafından kabul görmesinin Panama ekonomisine pek çok açıdan olumlu bir etkisi var.

Bu listelerden çıkarılmakla birlikte Panama Cumhuriyeti yalnızca kara para aklama ve terörün finanse edilmesi mücadelesine ulusal ve uluslararası alanda liderlik ettiğini göstermekle kalmayıp, aynı zamanda yasal yetkilerin uluslararası finans alanında rekabetçi konumunu korumasına olanak tanıyan somut eylemlerin etkili ve zamanında geliştirilmesini de başardı.

Bu başarı, Ekonomi ve Maliye Bakanlığı öncülüğünde Panama Ulusal Koordinasyonu'nun kara para aklama ve terörün finanse edilmesinin önlenmesine yönelik ortak çalışmasının sonucudur. Başarının diğer bileşenlerini ise yetkili makamlar, özel sektör ve uluslararası topluluk oluşturmaktadır.

Panama Ekonomi ve Maliye Bakanı Héctor Alexander, MEF Uluslararası Finans ve Vergi Stratejisi Direktörü, Panama'nın AML/CFT Ulusal Koordinatörü ve Kara Para Aklama, Terörün ve Kitle İmha Silahlarının Yayılmasının Finanse Edilmesi ile Mücadele Ulusal Komisyonu (CNBC) Teknik Sekreteri Isabel Vecchio Arófulo ve Panama'nın Avrupa Birliği Büyükelçisi Yavel Francis, Avrupa Birliğinin finansal hizmetlere ilişkin politikasından sorumlu Avrupa Komisyonu Finansal İstikrar, Finansal Hizmetler ve Sermaye Piyasaları Birliği Genel Müdürlüğü ekibiyle olan teknik toplantılara katılarak bu önemli başarıya imza atmışlardır.

GÖMEÇ DALIŞ KÖYÜ AÇILDI

Balıkesir'in Gömeç ilçesini dalış turizmi için cazibe merkezi haline getirmeyi hedefleyen Gömeç Dalış Köyü hizmete girdi. Dalış Köyü kapsamında Su Altı Akademisi de kuruldu.



Balıkesir Büyükşehir Başkanlığı'nın önemli projelerinden biri olan Gömeç Dalış Köyü, 7 Mart'ta gerçekleştirilen bir törenle açıldı. Dalış Köyü Balıkesir'in Gömeç ilçesinde mavi bayraklı Güvercin ve Martı koyları ile Karaağaç, Pelitköy İçmeler ve Pelitköy Bağlarburnu Sahili'ni kapsayan alanda yer alıyor.

Metre" video gösterimi yapıldı. Dünya Dalış Rekortmeni Milli Sporcu Şahika Ercümen de Dalış Köyü'nün umutlarını canlandırdığını, kendisinden sonra gelen genç dalgıçların çok daha iyi imkânlarda yetişmesini sağlayacağını ve Dalış Köyü'nün herkese çok şey katacağını söyledi.

bir tesis. Aynı zamanda engellilerin de karadan direkt hizmet alıp, engellerini aşarak dalış eğitimi alabileceği bir yer. İtfaiyeciler de arama kurtarma çalışmalarında almaları gereken eğitimleri burada alabilecekler" dedi.

TRİATLON YARIŞLARI VE YELKEN YARIŞLARI DA DÜZENLENECEK

Dalış Köyü kapsamında Su Altı Akademisi de kuruldu. Akademide sportif dalışlar, kurumsal dalışlar, bilimsel dalışlar, engelli dalışları, teknik dalışlar ve arama kurtarma eğitimleri verilecek. Ayrıca fotoğraf atölyeleri, cankurtaran yarışları, triatlon yarışları ve yelken yarışları başta olmak üzere birçok atölye ve aktivite yapılacak.

Altyapısı ve yüzölçümü açısından Türkiye'nin ilk dalış köyü merkezi olma özelliğini taşıyan tesis, engelli



2022'de açılan ve Balıkesir'in değerleri ile mitolojik kahramanlarının sergilendiği Su Altı Heykel Galerisini de içine alan Dalış Köyü'nün açılış töreni görkemli bir organizasyona sahne oldu. Açılış programında sunucu ve yapımcı Savaş Karakaş'ın "Sudaki İzler" adlı Gömeç belgeseli, Bülent Çalimli'nin sunumuyla "Ayvalık Gömeç Sualtı Dünyası" video gösterimi, Ufuk Koçak'ın "Kariyer İçin Motivasyon" sunumu ve Şahika Ercümen'in "Tek Nefes ile 100

Balıkesir Büyükşehir Belediye Başkanı Yücel Yılmaz ise Gömeç'e böyle bir eser kazandırmaktan büyük bir memnuniyet duyduklarını vurgulayarak "Gömeç'in doğal güzelliklerini dalış severlerle buluşturacak güzel bir mekân oldu. Gömeç Dalış Köyü marka olma yolunda hızla ilerliyor. Dalış severlerin çok rahat gelebilecekleri, herkesin kendi bütçesiyle çok rahat konaklayabileceği ve eğitimin aldıktan sonra tekrar gelebileceği her türlü donanıma sahip

vatandaşların kullanımı göz önüne alınarak planlandı. Dalış Köyü, tüm dalıcı eğitim seviyelerinde uluslararası sertifika alma imkânı sunuyor. Doğal taş ve ahşap kullanılarak çevreyle uyumlu bir şekilde inşa edilen eğitim biriminin yanı sıra proje alanında 400 metrelik halk plajı, engelliler için iskele, 9 bin metrekairelik çadır kamp alanı, 2 bin 500 metrekairelik dinlenme ile 2 bin 500 metrekairelik sosyal donatı alanları ve restoran yer alıyor.

An aerial photograph of a ship's deck. The deck is white with a green safety mat. A person in a blue uniform is visible on the deck. A supply basket, filled with various food and supply items, is being lowered into the dark blue water from the ship's side. The basket is suspended by a crane arm. The background shows the vast expanse of the ocean.

AVS

1985

GLOBAL SHIP SUPPLY & CATERING

**AT 1500+ PORTS
IN 126 COUNTRIES**

www.avsglobalsupply.com

at your service globally.

GEMİ BROKERLERİ DERNEĞİ'NDEN BÜYÜK KULÜP'TE İFTAR DAVETİ

Gemi Brokerları Derneği tarafından verilen iftar yemeği 19 Mart Salı Günü Büyük Kulüp'te denizcilik sektörünün temsilcilerini bir araya getirdi.



Gemi Brokerları Derneği Başkanı İsmail Şahin'in açılış konuşmasına Türk denizciliğinin önemine vurgu yaparak başladı. Şahin, Mustafa Kemal Atatürk'ün denizciliği Türk milletinin büyük milli ülküsü olarak gördüğünü belirtti ve derneğin bu vizyon doğrultusunda çalışmalarını sürdürdüğünü ifade etti. İsmail Şahin, "Asırlık Cumhuriyetimizin daha iyi yerleri taşımak için ulu önderimiz Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün söylediği gibi denizciliği Türk'ün büyük milli ülküsü

Shipbrokers Dinner organizasyonumuz ve dernek olarak katıldığımız tüm uluslararası etkinliklerle her gün bir adım daha ilerliyor, Türk Denizcilik camiasının önemli paydaşlarından biri olarak ülkemizi temsil etmekten gurur duyuyoruz" dedi.

Şahin, "Bu vesile ile Çanakkale Zaferimizin mimarları olarak başta Ulu Önder Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ü, dava ve silah arkadaşlarını, tüm gazilerimizi, şehitlerimizi sevgi, saygı, minnet ve rahmetle anıyoruz. Gönüllerin iyilik ve güzellikler için çaba harcadığı mübarek Ramazan ayının ülkemize, bölgemize ve sektörümüze bolluk, bereket, refah ve huzur getirmesini diliyorum" diyerek sözlerini noktaladı.

"DÜNYA BEKLENDİĞİNDEN DAHA İYİ ŞEKİLDE TOPARLADI"

Ardından sözü İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kıran aldı. Kıran, iftar sofralarının sektörde bir araya gelmeyi, dayanışmayı ve dostluğu artırdığını vurgulayarak, bu tür etkinliklerin önemini dile getirdi. Ayrıca, sektörün mevcut



"Rahmet, bereket, mağfiret ayı Ramazan. Bu ayın en büyük, en güzelliklerinden birisi de iftar sofraları. Biliyorum zaman zaman eleştirilebiliyor iftar sofralarının bu şekilde paylaşılması, bu şekilde faaliyet organize edilmesi ama ben daha önceden söylemiştim bu ortamları yarattığı için, insanları bu şekilde bir araya getirdiği için, kardeşliği, kaynaşmayı, sevgiyi, dostluğu arttırdığı için ben faydalı olduğumu düşünüyorum. Bu ve benzeri eskilerden bu ay boyunca birkaç kez daha birlikte olacağız. Güzel bir geceyi düşündüğü ve organize ettiği için Yönetim Kurulu'na başkana teşekkür ediyorum. Bana 'işler nasıl gidiyor?' diye sorulduğunda bizim sektörden olmayanlara söylediğim şey şu: Dünyada ne olup bitiyor ekonomik olarak ne alınıp ne satılıyor, hareketler nasıl, buna bakıp bizim işlerin nasıl olduğunu kestirirsiniz. Ne kadar çok üretilirse ve tüketilirse bizim işlerimiz de o kadar çok artıyor. Önümüzdeki dönem için çok kötü senaryolar çizmeyeceğim. Dünya beklendiğinden daha iyi şekilde toparladı. Sizlerle beraber olduğumuz için çok memnun olduğumu tekrar ediyor hayırlı iftarlar, hayırlı ramazanlar diliyorum. Allah her daim ağzınızın tadını, bereketinizi, sağlığını sizlere bağışlasın".



olarak görüyoruz. 62 kurucu üyemizle 2010 yılından beri kurumsallaşma yolunda hızla ilerlerken düzenli olarak faaliyetler gerçekleştiriliyoruz Uluslararası Bosphorus

durumu hakkında olumlu bir bakış açısıyla değerlendirmelerde bulundu ve katılımcılara hayırlı iftarlar diledi. Tamer Kıran konuşmasında şunları söyledi:



- 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

ÖZELLEŞTİRİLEN LİMANLARDA İŞLETME HAKKINI 49 YILA UZATAN DÜZENLEME İPTAL EDİLDİ

Anayasa Mahkemesi, özelleştirilen limanlarda işletme süresini 49 yıla uzatan düzenlemeyi limanların gerçek özelleştirme değerlerinin altında kalmasına yol açabileceği gerekçesiyle iptal etti.

Anayasa Mahkemesi, 132 milletvekilinin yaptığı itiraz başvurusu üzerine özelleştirilen limanlarda işletme hakkını 49 yıla uzatan düzenlemeyi, limanların gerçek özelleştirme değerlerinin altında kalmasına yol açabileceği gerekçesiyle iptal etti. Anayasa Mahkemesi'nin gerekçeli kararına istinaden özelleştirilen Türkiye Denizcilik İşletmeleri AŞ (TDİ) ve Devlet Demiryolları İşletmesi'ne (TCDD) ait bazı limanlardan sözleşme süresi 49 yıldan az olanların bu sürelerinin 49 yıla çıkarılmasına ilişkin yasa hükmü iptal edildi.

Resmi Gazete'nin 5 Mart 2024 tarihli sayısında yayımlanan 18 Ocak tarihli gerekçeli kararına göre, CHP'li Engin Altay, Özgür Özel, Engin Özkoç dahil 132 milletvekilinin yaptığı itiraz başvurusunu değerlendiren Anayasa Mahkemesi, 22 Aralık 2022 tarihli 7429 sayılı torba yasa ile özelleştirme kanununa eklenen ilgili madde hükmünün iptal edilmesine karar verdi. İptal edilen madde hükmü; söz konusu limanların işletme hakkı verilmesi/devri yöntemiyle özelleştirilmeleri sonucu imzalanan 49 yıldan az süreli sözleşme sürelerinin, gerekli şartların yerine getirilmesi koşuluyla, hakkın başlangıç tarihinden itibaren ve bir defaya mahsus olmak üzere 49 yıla kadar uzatılabilmesine imkân tanıyordu.Yüksek mahkeme gerekçesinde, Anayasa Mahkemesi'nin 2022'de yayımlanan kararıyla daha önce özelleştirme yasının geçici 30'uncu maddesinin birinci fıkrasıyla bu yönde yapılan düzenlemenin iptaline karar verdiği hatırlatıldı ve hâlihazırda özelleştirme sözleşmelerinin tarafı olan kişilere ek sözleşme yapma imkânı tanımakla özelleştirme sözleşmelerinin tarafı olmayan kişilerin mevcut sözleşme süreleri sonunda sözleşme yapma imkânından yoksun bırakılmaları suretiyle sözleşme özgürlüğünün sınırlandırıldığı tespit edildiği belirtildi. Mahkeme, bu durumun orantısız bir sınırlamaya neden olduğunu, dolayısıyla anılan özgürlüğe ölçsüz bir sınırlama getirdiğini, bu durumun limanların gerçek özelleştirme değerlerinin altında kalmasına yol açabileceğini vurgulayarak fıkranın Anayasa'nın ilgili maddelerine aykırı olduğu sonucuna ulaşıldığını kaydetti.

SÜVEYŞ KANALI'NDA SULAR DURULMUYOR

Mart ayında İngiliz kargo gemisi Rubymar'ın tamamen batması ve 3 kişinin ölümüyle sonuçlanan balistik füze saldırısı Kızıldeniz'deki çalkantıları, küresel ticarete de sorunları derinleştirdi.



Kasım ayının sonundan beri Husilerin Kızıldeniz'de gerçekleştirdiği saldırılar deniz taşımacılığına sekte vurmaya devam ederken küresel ekonomide de ciddi kayıplara sebep oluyor. Üstelik Husi saldırılarının şiddeti giderek artıyor: Ölümle sonuçlanan ilk olay 6 Mart'ta yaşandı. ABD Merkez Komutanlığı (CENTCOM) 6 Mart'ta Aden Körfezi'nden geçen Barbados bandıralı Liberya'ya kayıtlı M/V True Confidence yük gemisine bir gemisavar balistik füzesi ateşlendiğini, füzenin gemiye isabet etmesiyle mürettebattan 3 kişinin öldüğünü, birçok yaralı olduğunu ve geminin ağır hasar aldığını açıkladı. Bu, Husiler tarafından son iki günde ateşlenen beşinci gemisavar balistik füzesiydi. Husilerin 18 Şubat'ta vurduğu Rubymar adlı İngiliz kargo gemisi ise günlerce su aldıktan sonra 2 Mart'ta tamamen battı ve saldırılarda batan ilk gemi olarak kayıtlara geçti. 41 ton gübre taşıyan geminin batması bir çevre felaketine de yol açtı.

AVRUPA BİRLİĞİ ASPIDES MİSYONU BAŞLATTI

Güvenlik güçleri ile uluslararası ticari denizcilik topluluğu arasında bilgi akışı sağlayan İngiliz Kraliyet Donanması'na

bağlı UK Maritime Trade Operations'ın (UKMTO) verilerine göre Husi saldırılarının başladığı 2023 Kasım ayı ortalarından 2024 Mart ortasına dek Kızıldeniz'den bildirilen vaka sayısı yüzde 475 artmış durumda. UKMTO yetkilisi Deniz Binbaşı Jo Black 20 Mart'ta verdiği demeçte "Bu azımsanamayacak bir artış. Aynı zamanda geçmişten beri süregelen korsanlık tehdidine kıyasla yeni bir tehdit türü" diye açıkladı.

Bölgede ABD'nin yürüttüğü operasyonun dışında Avrupa Birliği de şubat sonunda Aspides adlı bir misyon başlattı. AB Konseyi'nin yazılı açıklamasına istinaden Fransa, Almanya, İtalya ve Belçika'ya ait donanma gemilerinden oluşan Aspides misyonu yalnızca savunma amaçlı; denizde "durumsal farkındalık" sağlayacak, gemilere eşlik edecek ve olası saldırılara yanıt verecek. Ancak tam çabalara karşın sular durulacak gibi görünmüyor.

Ocak ayı başından beri Kızıldeniz ve Süveyş Kanalı yerine Afrika'daki Ümit Burnu'ndan dolaşmayı tercih eden Danimarkalı denizcilik devi Maersk, mart ayı sonunda True Confidence ve

Rubymar saldırılarına dikkat çekerek Ümit Burnu rotasından şaşmayı düşünmediklerini bildirdi. Şirket, Husi füze saldırılarının "ölümcül tesirinin" altını çizdi ve Ümit Burnu rotasının şu anda müşterileri için en istikrarlı tedarik zinciri çözümünü sunduğuna inandıklarını söyledi.

ABD Denizcilik İdaresi (MARAD) de yine mart ayında Kızıldeniz ve Aden Körfezi dâhil yüksek riskli bölgelerden geçen ABD bayraklı ticari gemiler için önceki yönergelerine ilavelerde bulunan bir tavsiye raporu yayımladı. Kapsamlı rapordaki önemli tavsiyelerden biri, gemilerin riskli bölgelerde hedef alınma riskini azaltmak amacıyla Otomatik Tanımlama Sistemi (Automatic Identification System /AIS) aktarıcılarını (uydu alıcı/verici) kapatmaları.

Görünüşe göre Kızıldeniz'deki sorunlar silsilesi sadece Afrika'nın güney ucundaki limanları olumlu etkiledi. Geçen ay İngiliz deniz ticareti araştırmaları ve veri firması Clarksons Research, Afrika'nın güney ucunu dolaşan gemi sayısının saldırıların yoğunlaştığı aralık ayının ilk yarısına oranla yüzde 85 arttığını bildirdi.

Deniz ticareti için tek endişe kaynağı Husi saldırıları ve artan navlun fiyatları değil. UK Maritime Trade Operations (UKMTO) gibi kuruluşlar Ümit Burnu'nda Somalili korsan faaliyetlerinin arttığına dair işaretler görüldüğünü de bildiriyor. Son dört ayda, birkaç büyük gemi korsanlar tarafından saldırıya uğradı. Tüm bu sinyaller yakın bir gelecekte Kızıldeniz'deki durumun düzeleceğini beklemenin nafile olacağına işaret ediyor. Dolayısıyla uluslararası güçler saldırılara ket vuramadıkları takdirde Kızıldeniz krizinin kısa vadede büyüyerek ileriye taşınması an meselesi.

TÜRK P&I SİGORTA'NIN FİNANSAL DEĞERLENDİRME NOTU ARTTI

Fitch Ratings geçen ay yaptığı açıklamayla Türk P&I Sigorta'nın ulusal ve uluslararası finansal gücüne ilişkin değerlendirme notlarını yükseltti.



TURKP&I

Fitch Ratings'in 2024 yılı Mart ayında tamamladığı değerlendirme sonucunda Türk P&I'nin "Sigortacının Ulusal Finansal Gücü" skalasındaki notu "A+" ; "Sigortacının Uluslararası Finansal Gücü" skalasındaki notu "B+" olarak ilan edildi. Ayrıca not görünümü de "durağan"dan "pozitif"e çevrildi.

Fitch Ratings tarafından 19 Mart 2024 tarihinde yayımlanan açıklama ile "Sigortacının Ulusal Finansal Gücü" skalasındaki notun "A+" olarak açıklanması aynı zamanda Türk P&I'nin ulusal ve uluslararası deniz sigortacılığındaki konumunun, güçlü ve stratejik sermayedar yapısının, uluslararası seviyedeki reasürans korumasının ve artan pazar payı ile sektördeki etkisinin teyidi. Aynı açıklamada belirtildiği üzere, Türk P&I'nin "Sigortacının Uluslararası Finansal Gücü" skalasındaki notu ise Türkiye'nin ülke notu ile sınırlandırılıyor.

Türk P&I'nin "Sigortacının Uluslararası Finansal Gücü" skalasındaki notu ise "B" den "B+" seviyesine yükseldi. Not artışı ve görünümün pozitif olarak teyit edilmesi, kurulduğu günden beri faaliyetlerini güçlü şekilde geliştiren ve büyümesini sürdüren Türk P&I'nin, hem ülke çapında hem uluslararası denizcilik sigorta pazarında sağlam adımlarla ilerlediğinin ispatı.



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



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

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



SANMAR, KOMPAKT LİMAN RÖMORKÖRÜNÜ TESLİM EDECEK

Sanmar, Fransa'daki yeni müşterisi CCI Bayonne Pays Basque'a filosundan GÖKSU V isimli kompakt römorkörü bu ay teslim ediyor.



Robert Allan Ltd'nin RAScal 1500 ASD tasarımı olan GÖKSU V, 14,95 metre uzunluğunda, 8,30 metre genişliğinde ve 3 metre su çekimine sahip. Ayrıca 16 ton çeki gücüne ve 10 knot hıza

ulaşabiliyor. Köprü üstünün altında bulunan tünel sayesinde gerektiğinde baş vinç ile kıçtan operasyon yapma kabiliyeti, en önemli özelliklerinden biri.

Bayonne Limanı'na teslim edilmek üzere İstanbul Haydarpaşa Limanı'ndan heavy-lift gemiye yüklenen GÖKSU V'in nisan ayının ilk haftalarında yeni çalışacağı limana teslim edilmesi bekleniyor. Sanmar Tersaneleri Ticaret Direktörü Rüçhan Çıvgın, "GÖKSU V, CCI Bayonne Pays Basque gibi müşterilerin ihtiyaçlarını göz önünde bulundurarak tasarlanmış bir römorkör serisinin parçası. Kompakt ve sağlam olmasının yanı sıra iyi bir manevra kabiliyetine sahip. Geniş römorkör yelpazemizin bir kez daha bir müşterimizin özel ihtiyaçlarını karşılayabilmesi bizi memnun ediyor" dedi.

MİLLİ YÜZÜCÜ AHMET NAKKAŞ DÜNYA ŞAMPİYONU OLDU

Ahmet Nakkaş, Katar'ın Doha kentinde düzenlenen Dünya Uzun Kulvar Master Yüzme Şampiyonası'nda 200 metre serbest mesafesi 60-64 yaş kategorisinde altın madalya kazandı.



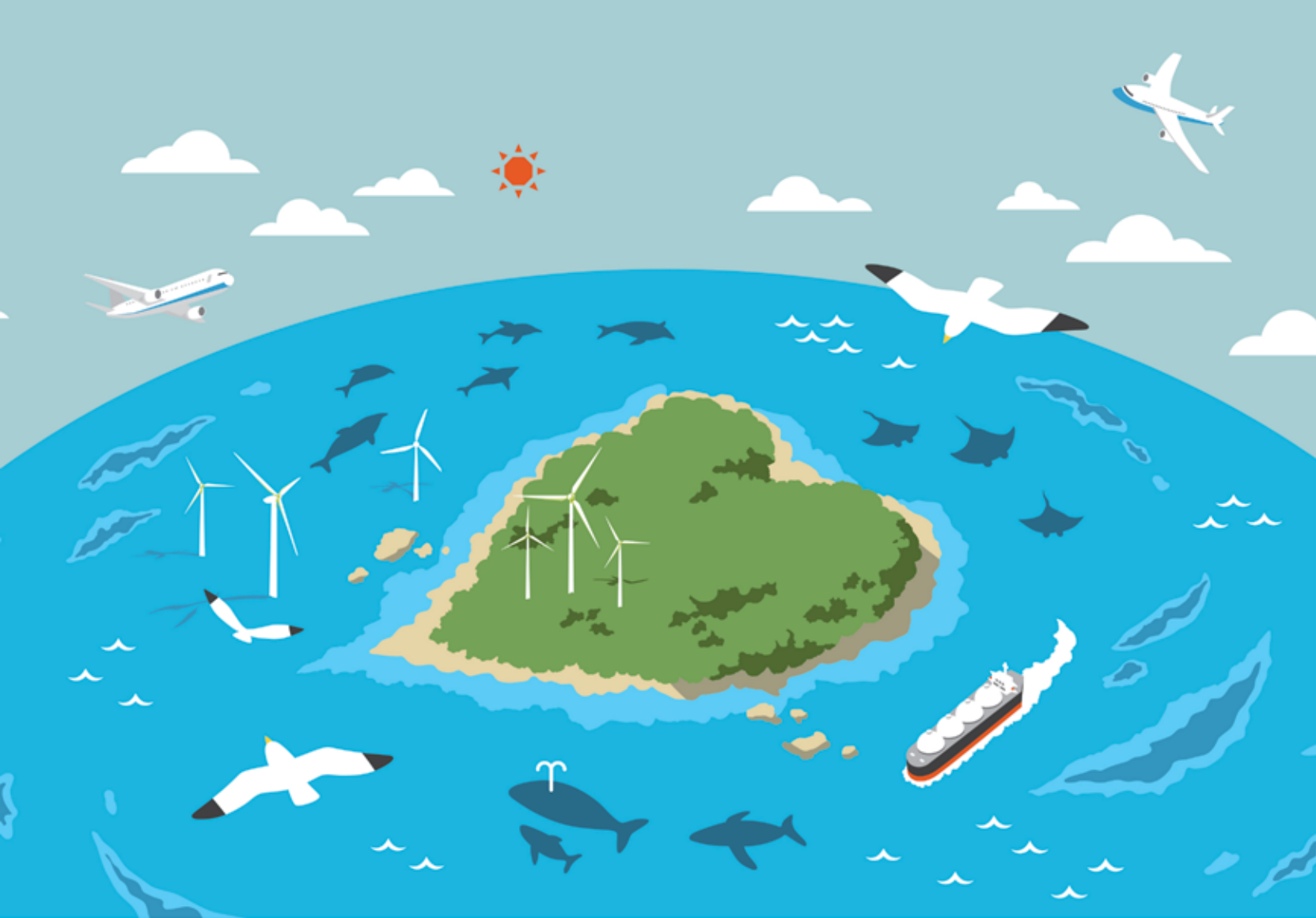
Spor kariyeri boyunca birçok başarıya imza atan Ahmet Nakkaş, şubat ayı sonunda Katar'ın Doha kentinde

düzenlenen Dünya Uzun Kulvar Master Yüzme Şampiyonası'nda 200 metre serbest mesafesi 60-64 yaş kategorisinde 2.09:44 derece ile dünya şampiyonu oldu. Ayrıca 60-64 yaş kategorisi 50 metre serbestte bronz madalya elde etti. Ülkemizden 35 sporcunun katıldığı Dünya Master Yüzme Şampiyonası'nda Zeynep Balto da kadınlar 400 metre serbestte 25-29 yaş kategorisinde Türkiye rekoru kırarak gümüş madalya kazandı.

1962 İstanbul doğumlu Ahmet Nakkaş, 1984'te Türk Milli Takımı ile

Olimpiyatlar'a katıldı. 1979-1986 yılları arasında yüzmede farklı branşlarda sayısız rekor kırdı. Su topunda 125 defa Türk Milli Takımı'nda yarıştı.

2014'te Kanada'da düzenlenen Dünya Master Yüzme Şampiyonası'nda iki altın ve bir gümüş madalya; 2015'te Kazan'da düzenlenen 16'ncı Dünya Master Yüzme Şampiyonası'nda bir altın ve iki gümüş madalya kazandı. 2022'de Avrupa Master Yüzme Şampiyonası'nda 100 metre serbest mesafesi 60-64 yaş kategorisinde dünya rekoru kırarak Avrupa şampiyonu oldu.



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

DENİZCİLER, ONURSAN'IN İFTAR DAVETİNDE BULUŞTU

Denizcilik sektörü 20 Mart Çarşamba günü Fenerbahçe Faruk Ilgaz Tesislerinde ONURSAN'ın 19. geleneksel iftar davetinde buluştu.



Onursan Yönetim Kurulu Başkanı Yılmaz Onur'un ev sahipliğinde gerçekleşen iftar davetine başta Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Mustafa Bankaoğlu, DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Adnan Naiboğlu, Yönetim Kurulu Üyeleri Orhan Gülcek, Serhat Barış Türkmen,

Burak Akartaş, Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Nafiz Arıca, Türk Loydu Yönetim Kurulu Başkanı Prof. Dr. Oral Erdoğan başta olmak üzere denizcilik sektöründeki STK'ların başkan ve yöneticileri ile sektörün önde gelen temsilcileri katılım sağladı.

İftar yemeği öncesi konuşma yapan Onursan Yönetim Kurulu Başkanı Yılmaz Onur, "19 yıldır geleneksel olarak düzenlediğimiz iftar davetlerimize covid nedeniyle bir süre ara vermek zorunda kalmıştık. O günleri geride bıraktık. Yine bir iftar yemeğinde beraber olmanın mutluluğunu yaşıyoruz" dedi. Konuşmasında Çanakkale Zaferi'nin

109. yılına vurgu yapan Onur, "Bu büyük zaferin bize öğrettiklerini unutmuyarak birlik ve beraberlik içinde daha güçlü yarınlar inşa etmeyi diliyoruz. Yüzbaşı Hakkı ve mayın grup komutanı Yüzbaşı Hafız Nazmi Bey komutasındaki Nusret Mayın Gemisi, elde kalan son 26 mayını boğaza döşeyerek Türk'ün azmini ve Çanakkale'nin geçilmez olduğunu tüm dünyaya ispat etmiştir.

Başta ulu önderimiz Gazi Mustafa Kemal Atatürk ve silah arkadaşları olmak üzere tüm şehitlerimizi rahmet ve minnetle anıyoruz. Zaferimizi bir kez daha gururla kutluyoruz" ifadelerini kullandı.

MEDLOG TÜRKİYE YEŞİL LOJİSTİK BELGESİ ALDI

Kombine taşımacılık lideri Medlog Türkiye, "Yeşil Lojistik Belgesi" almaya hak kazanarak yeşil lojistik ilkelerine bağlı daha sürdürülebilir bir gelecek için taahhüdünü sürdürüyor.



Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından geçen yıl başlatılan "Yeşil Lojistik Belgesi" programı, çevreyle uyumlu taşımacılığı teşvik etmek ve desteklemek amacıyla ilke, esas ve koşulları belirleyerek bütünlük, dengeli bir taşımacılık düzeni oluşturma hedefiyle geliştirildi. Bu kapsamda, Medlog Türkiye, kuruluşundan bu yana çevreci bir taşımacılık yaklaşımını benimseyerek, 800 çekici ve 386 vagonla kapıdan

kapıya karayolu ve demiryolu taşımacılığı hizmeti sunmanın yanı sıra transit taşımacılık, proje taşımacılığı ve depo hizmetleri gibi çeşitli lojistik çözümler sunuyor.

Çevre sorunlarının ve etkilerinin artmasıyla birlikte insanlarda çevre koruma bilincinin güçlenmesi, lojistik ve taşımacılık sektöründe karbon ayak iziyle ilgili yapılan çalışmaların sayısında da artışa sebep oldu. Taşımacılık sektörü, yakıtın yanmasından kaynaklanan doğrudan CO2 emisyonlarının %24'ünden sorumluyken, karayolu seyahati ulaşımdan kaynaklanan emisyonların dörtte üçünden sorumlu olmasıyla ana faktörü oluşturuyor. Bu sebeple, kaynak bulma, tedarik aşamaları, ulaşım ve dağıtım süreçlerinin

yeşil lojistik ilkelerine dayalı olarak yürütülmesi, karbon emisyonunu azaltmak için kritik öneme sahip.

Yeşil Lojistik Belgesi, karbon emisyonunu azaltma hedefi doğrultusunda yayınlanmış olup çevre dostu taşıma ve dağıtım sistemlerinin geliştirilmesi, ambalaj ve atıkların azaltılması, emisyon ve gürültü kontrolüyle enerji ve malzeme kullanımının azaltılması gibi kombine taşımacılık alanındaki tüm faaliyetlere değiniyor. Medlog Türkiye, yılda 80.000'i aşkın kombine yük taşımacılığı seferi yaparak sahip olduğu ISO 14001 Çevre Yönetim Sistemi Sertifikası, Sıfır Atık Belgesi, Yeşil Enerji Belgesi, 500 Adet Fidan Bağışı gibi sertifika ve belgelerle şartları sağlamanın ardından Yeşil Lojistik Belgesi'ni almaya hak kazandı.

ONURSAN

TEST POOL

Fast and Efficient



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

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



ONURSAN

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



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

Uluslararası karayolu yük taşımacılığı dış ticaretimizin tamamlayıcı bir parçasıdır



* CUMHUR ERZURUMLUĞLU

Karayolu yük taşımacılığı hızlı ve esnek bir taşımacılık çözümü sunarak süre açısından avantaj sağlarken, kapıdan kapıya taşımacılık operasyonlarının en verimli şekilde gerçekleştirilmesine olanak sağlar. Bir diğer avantaj olarak yaygın karayolu ağı sebebiyle kesintisiz bir taşıma çözümü sunarken çok çeşitli ürünlerin de taşınması mümkün olabilmektedir. Ülkemizde otoyollar, devlet yolları ve il yolları toplamda 68 bin kilometreyi geçerken, bölünmüş yol uzunluğu 27.700 kilometredir. Ülkemiz içerisinde yapılan yük taşımacılığının yaklaşık %90'ı karayolu ile yapılırken uluslararası taşımacılıkta bu oran ithalatta yaklaşık %20, ihracatta ise %30'dur.

Karayolu yük taşımacılığı ile ilgili mevzuat arasında 2003 yılında 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu, 27 Ağustos 2022 tarihli Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliği, 18 Haziran 2022 tarihinde yayınlanan Tehlikeli Maddelerin Karayoluyla Taşınması Hakkında Yönetmelik, 21

Nisan 2016 tarihli Tehlikeli Madde Taşıyan Araç ve Üst Yapıların Teknik Muayeneleri Hakkında Yönetmelik ve 3 Eylül 2004 tarihli Karayolu Taşımacılık Faaliyetleri Mesleki Yeterlilik Eğitimi Yönetmeliği bulunmaktadır. Ulusal mevzuatın yanı sıra Türkiye Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşması (AETR), Karayoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Anlaşma (CMR), TIR Karneleri Himayesinde Uluslararası Eşya Taşınmasına Dair Gümrük Sözleşmesi (TIR) ve Tehlikeli Malların Karayoluyla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Avrupa Anlaşması (ADR) gibi uluslararası anlaşmalara da taraftır.

Ülkemizin üzerinden Trans Avrupa Kuzey-Güney Otoyolu, E-Yolları Ana Trafik Güzergahları İçin Avrupa Anlaşması (UN/

TRACECA), Avrasya Karayolu Bağlantıları (EATL), Trans Avrupa (TEN-T) Kapsamlı Karayolu Ağı ve Trans Avrupa (TEN-T) Çekirdek Karayolu Ağı geçmektedir. Bu açıdan bakıldığında Türkiye'nin özellikle doğu ve batı aksı üzerinde önemli karayolu koridorlarına ve ağlarına yakınlığı bir avantaj olarak öne çıkmaktadır.

SINIR KAPILARINDA YAŞANAN YOĞUNLUK GECİKMELERE NEDEN OLUYOR

Uluslararası karayolu yük taşımacılığında en üst noktada verimin alınabilmesi için birtakım sorunların da ele alınması gerekmektedir. Bunların başında özellikle Avrupa'ya açılan sınır kapılarında yaşanan yoğunluk gelmektedir. Kapıkule Sınır Kapısı'nda son dönemde yapılan modernleştirme çalışmaları çıkış işlemlerinin kolaylıkla yapılmasını sağlarken, Bulgaristan tarafındaki



ECE/AGR), Karadeniz Ekonomik İş Birliği-KEİ (BSEC), Ekonomik İş Birliği Teşkilatı-EİT (ECO), Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (UN/ESCAP), Avrupa, Kafkasya ve Asya Ulaştırma Koridoru

gecikmeler ihracat yüklerinde gecikmelere ve hatta teslimat sürelerindeki belirsizlik ülkemize yatırım yapacak yatırımcıların kararlarını değiştirmelerine sebep oluyor. Ülkemizin ihracatının yaklaşık %50

oranında Avrupa'ya yapıldığı göz önüne alındığında sınır kapılarında zaman zaman oluşan kilometrelerce araç kuyruklarının uluslararası diplomatik girişimlerle ele alınması gerekiyor.

Sektörümüzün özellikle pandemiden sonra daha yoğun bir şekilde deneyimlediği bir diğer sorun ise sürücü vizeleri. IRU verilerine göre küresel çapta 3 milyon sürücü eksikliği bulunuyor ve önlem alınmazsa bu sayısının 2028 yılında ikiye katlanması bekleniyor. Sektörümüz bir yandan sürücü bulamazken, bunun üstüne mevcut sürücülerin Schengen Vizesi alamaması, randevuların kapalı olması, başvuruların reddedilmesi ve kısa süreli vize verilmesi gibi sebeplerden dolayı uluslararası karayolu yük taşımacılığı faaliyetleri sekteye uğruyor. Ülkemizin de üyesi olduğu Gümrük Birliği malların serbest dolaşımını öngörürken, malların serbest dolaşımı için sürecin ayrılmaz bir parçası olarak

değerlendirilmesi gereken sürücülerin yaşadıkları vize sorunları sektörümüzü açmazaya sokuyor.

Özellikle ihracat ürünlerimizin daha rekabetçi koşullarda taşınabilmesi için her platformda dile getirdiğimiz bir talebimiz ise parsiyel eşyanın geçici depolanan eşya statüsünde 2 iş günü antrepoya konulabilmesi uygulamasının geri getirilmesidir. İstanbul gümrükleri için olan istisnai uygulamada Bakanlık Makamının 19.08.2010 tarihli 2010/08 sayılı onayı ile parsiyel eşya taşıttan indirilerek iki iş günü boyunca geçici depolanan eşya statüsünde antrepoda durmaktaydı.

Bu hali ile eşyalar antrepolara boşalarak araçlar boşa çıkabiliyor ve devam yüklerini alarak işlerine devam edebiliyorlardı. Bu onayın kaldırılması ile birlikte araçlar antrepoda beklemek zorunda kalmıştır. Bu uygulamanın geri getirilmesi, önemli bir transit merkez olma potansiyeline sahip

ülkemizin araç filosunun daha verimli kullanılmasını sağlayacaktır. Karayolu yük taşımacılığının kısa ve orta vadede gündeminde olan önemli konulardan bir tanesi Avrupa Yeşil Mutabakatı ve çevresel sürdürülebilirliği sağlamak amacıyla getirilecek olan düzenlemelerdir. Avrupa Yeşil Mutabakat, Avrupa kıtasını 2050 yılına kadar karbon-nötr haline getirmeyi amaçlayan bir dizi mevzuat ve politika bütünüdür. Sektörün karbon salınımını ve karbon ayak izini azaltmak amacıyla araçların daha çevreci ve sürdürülebilir enerjileri kullanmaları ve intermodal taşımacılığın teşvik edilmesi gibi önlemleri konuşmaya başlayacağız. Ülkemizde yayınlanan Kombine Taşımacılık Yönetmeliği ile sektöre sunulan Yeşil Lojistik Belgesi'ni bu dönüşümün öncüsü olarak değerlendirebiliriz.

***UTIKAD YÖNETİM KURULU ÜYESİ - KARAYOLU ÇALIŞMA GRUBU BAŞKANI**

DALSAN

1980'den beri denizlerdeyiz



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

DALSAN ŞİRKETLER GRUBU

Denizcilikte Sürdürülebilirlik...



* SEÇKİN GÜL

“Sürdürülebilirlik”, mevcut ihtiyaçların karşılanmasının yanı sıra gelecek nesillerin ihtiyaçlarını da karşılayabilme kapasitesini göz önünde bulunduran bir yaklaşımdır. Bu kavram doğal kaynakların ve çevrenin dengeli bir şekilde kullanılmasıyla birlikte ekonomik, sosyal ve çevresel faktörlerin de dengelenmesini gerektirir.

Bu kaynakların verimli kullanımı, çevresel etkilerin azaltılması ve sosyal adaletin sağlanması gibi çeşitli alanlarda uygulanan stratejilerle gerçekleştirilir. Çevresel sürdürülebilirlik, insan faaliyetlerinin doğal çevreye olan etkilerini yönetmeyi ve minimize etmeyi amaçlar.

Bu, doğal kaynakların sürdürülebilir bir şekilde yönetilmesini, atıkların azaltılmasını ve enerji kullanımının verimli bir şekilde gerçekleştirilmesini içerir. Ayrıca, biyolojik çeşitliliğin korunması, su kaynaklarının

sürdürülebilir kullanımı ve iklim değişikliği gibi önemli çevresel sorunlara karşı mücadele de çevresel sürdürülebilirlik kapsamındadır.

Sosyal sürdürülebilirlik, insanların yaşam kalitesini artırmayı ve adaleti sağlamayı hedefler. Bu boyut, eşitlik, adalet ve toplumsal katılım gibi konuları kapsar. Sağlık hizmetlerine erişim, eğitim imkanları, güvenli barınma ve kültürel çeşitliliğin korunması gibi faktörler sosyal sürdürülebilirliği güçlendirir. Ayrıca, toplumsal cinsiyet eşitliği, insan haklarına saygı ve toplumsal adalet gibi konular da sosyal sürdürülebilirlik açısından önemlidir.

Ekonomik sürdürülebilirlik, ekonomik faaliyetlerin uzun vadeli sağlamlığını ve refahı sağlamayı amaçlar. Bu boyut, sürdürülebilir gelir kaynaklarına erişim, iş güvencesi, gelir adaleti ve ekonomik büyüme ile çevresel ve sosyal etkiler arasında denge sağlamayı içerir.

Ekonomik sürdürülebilirlik, insanların ekonomik bağımsızlığını koruyarak ve kaynakları verimli bir şekilde kullanarak toplumsal refahı artırmayı hedefler.

Günümüzde “Karbon Ayak İzi” terimi genellikle bir faaliyet veya kuruluş tarafından salınan karbon miktarının (genellikle ton cinsinden) kısaltması olarak kullanılıyor. Fosil yakıtların yakılmasından kaynaklanan karbon emisyonları, yeterli biyolojik kapasitenin bulunmaması durumunda atmosferde birikir.

Bu nedenle karbondioksit emisyonu, bu karbondioksit emisyonlarını tutmak için gereken verimli arazi alanı miktarı olarak ifade edilir. Bu bize, fosil yakıtların yakılmasından kaynaklanan emisyonları sıfırlamak için ne kadar biyolojik kapasitenin gerekli olduğunu anlatır.

Aslında iklim sorunu, gezegenin fosil yakıtlardan kaynaklanan tüm karbondioksiti sıfırlayacak ve diğer tüm talepleri karşılayacak yeterli biyolojik kapasiteye sahip olmaması nedeniyle ortaya çıkıyor.

İklim değişikliği, ormansızlaşma, aşırı otlatma, plansız balık avcılığı, gıda güvensizliği ve canlı türlerinin hızla yok olması kapsamlı bir sorunun parçalarıdır. 1961’den bu yana 11 kat artan insanlığın karbon ayak izi. Şu anda insanlığın genel ekolojik ayak izinin %60’ını oluşturuyor Karbon ayak izini azaltmak, aşırılığa son vermek ve gezegenimizin imkanları dahilinde yaşamak için atabileceğimiz en önemli adım olarak karşımızda duruyor.

DÜNYA DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ (IMO) VE SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK HEDEFLERİ

Sürdürülebilirlik sorununun çözümü için IMO (Dünya Denizcilik Örgütü) paydaşları son yıllarda giderek artan bir iş birliği içerisinde. IMO, Birleşmiş Milletlerin İklim Değişikliği ve Etkileri ile Mücadele Etmek için Acil Önlemler Alma Sürdürülebilir Kalkınma Hedefi 13’ü destekleyerek küresel iklim değişikliği ile mücadeleye katkı yapmaya devam ediyor.

2018 yılında, gemilerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılmasına ilişkin ilk stratejiyi benimseyerek uluslararası deniz taşımacılığında kaynaklanan sera gazı emisyonlarının mümkün olan en kısa sürede azaltılması yönündeki kararlılığını doğrulayan bir vizyon belirleyen IMO, yine 2018 yılının ekim ayında hedeflerine ulaşma konusunda bir izleme programını onayladı.

2023 yılının temmuz ayında ise, kabul edilen izleme eylemleri programı çerçevesinde gemilerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılmasına



ilişkin “IMO 2023 Stratejisi”ni benimsedi.

IMO sera gazı emisyonları stratejisi, üye devletler için bir çerçeve sunarak uluslararası deniz taşımacılığı için gelecek vizyonunu ve sera gazı emisyonlarını azaltma konusundaki hedeflerini belirliyor. Orta ve uzun vadeli ek önlemleri, olası zaman çizelgeleri ve bunların devletler üzerindeki etkilerini içeriyor. Strateji ayrıca kapasite oluşturma, teknik iş birliği, araştırma ve geliştirme (Ar-Ge) de dahil olmak üzere engelleri ve destekleyici önlemleri tanımlıyor.

Uluslararası deniz taşımacılığında CO₂ emisyonlarını düşürmek için 2030 yılına kadar en az %40'lık bir iyileştirme hedeflenen strateji uluslararası deniz taşımacılığı tarafından kullanılan enerjinin en az %5'ini oluşturması ve 2030 yılına kadar %10'u hedeflenen sıfır sera gazı emisyon teknolojileri, yakıtları ve/veya enerji kaynaklarının benimsenmesine ilişkin yeni bir hedef seviyesini de içeriyor. İncelemelerin güncellenmiş emisyon tahminlerini, uluslararası deniz taşımacılığı için

emisyon azaltma seçeneklerini, İklim Değişikliği Hükümetler Arası Paneli'nin (IPCC) raporlarını, gelecekteki IMO Sera Gazı Envanterlerini ve çalışmalarını, ilgili olduğu durumlarda uluslararası deniz taşımacılığının net sıfır sera gazı emisyonlarına ulaşma yolunda ilerlemeyi değerlendirmek için dikkate alınması gerekiyor.

Stratejilere uyum süreçlerinde yaşam döngüsü analizi (LCA) metodolojisi kullanılması ise bir başka önemli nokta. Deniz taşımacılığında kullanılan enerji kaynaklarının “well to wake” analizi ile ele alınmasını gerekir. “Well to wake” iki kısımdan oluşuyor.

Birinci kısım olan “well to tank” üretimden yakıtın bir geminin tankına taşınmasına kadar olan süreci, “Tank to wake” kısmı ise geminin yakıt tankından bacadan çıkışına kadar olan süreci kapsar.

Bu amaçla gemilerde kullanılacak yakıtın seçiminde makine tipi, tedarik koşulları, sera gazı salınımı ve yakıt fiyatı belirleyici şartlar olarak karşımıza çıkıyor.

Denizcilikte kullanılan düşük karbonlu ve sıfır karbonlu yakıtlar çevresel ayak izlerinde önemli farklılıklara yol açan çeşitli üretim yollarına (örneğin, farklı nesil biyo-yakıtlar, hidrojen bazlı yakıtlar, sentetik yakıtlar vb.) sahiptir. Alternatif yakıtların tercihinde; geminin sefer bölgesi, yakıt tedarik zinciri, karbon ayak izi ve salınımların çevresel etkileri yaşam döngüsü açısından göz önünde bulundurulması gereken temel unsurlar.

Arkas Bunker olarak denizlerin korunması, salınımların azaltılması ve sürdürülebilirlik farkındalığının artırılması konularında önemli adımlar atarak gelecek nesillere daha yaşanılabilir bir dünya bırakmayı hedefliyoruz.

Bu amaçla deniz yakıtları sektöründe Uluslararası Sürdürülebilirlik ve Karbon Sertifikası (ISCC) almaya hak kazanan ilk yakıt ikmal şirketi olarak denizcilik sektörüne ve ülkemize katkı sağlamaya devam ediyoruz.

***ARKAS BUNKER GENEL MÜDÜRÜ**

SEA EUROPE DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN YEŞİL DÖNÜŞÜMÜ İÇİN TAAHHÜTTE BULUNDU

SEA Europe yaptığı açıklamayla, Avrupa Komisyonu'nun yayımladığı "Dönüşüm Yolu"nu memnuniyetle karşıladığını bildirdi.



16 Avrupa ülkesinde gemi inşaatı endüstrisini temsil eden SEA Europe (Shipyards' & Maritime Equipment Association of Europe), 29 Ocak'ta Avrupa Komisyonu'nun yayımladığı

Avrupa mobilite sektörü ekosistemi için "Dönüşüm Yolu"nu memnuniyetle karşıladığını bildirdi. "Dönüşüm Yolu"nun yeşil ve dijital geçişe öncülük etmek ve ekosistemin dayanıklılığını artırmak için gereken zorlukları, fırsatları ve kaynakları belirlemek için endüstri paydaşları ve politika yapımcılar arasında gelişen iki yıllık iş birliği sürecinin sonucu olduğunu ve bir sonraki adımın ekosistemin tüm aktörlerini içeren bir "ortak geliştirme" süreci olduğunu vurguladı.

Bu sürecin de SEA Europe Genel Sekreteri Christophe TYTGAY'ın da

davet edildiği, Avrupa Komisyonu tarafından düzenlenen bir yuvarlak masa etkinliği ile başladığını açıkladı. Avrupa Komisyonu'nun deniz taşımacılığının yeşil dönüşümü, dijitalleşmesi ve direncinin artırılmasına yönelik paydaşları taahhütte bulunmaya davet ettiğini belirten SEA Europe, Avrupa denizcilik teknoloji sektörünün geleceğin Avrupa deniz filosunun dekarbonizasyonunu ve dijitalleşmesini Avrupa tersanelerinde ve Avrupa teknolojisiyle gerçekleştirmek için bir taahhüt sundu.

(Kaynak: SEA Europe)

IMO TOPLANTISINDA KIZILDENİZ'DE YAŞANAN TEHDİT GÜNDEM OLDU

IMO Deniz Çevresini Komitesi'nin 81'inci oturumuna Kızıldeniz'de denizcilerin ve ticari gemilerin güvenliğinin sağlanmasına dair çağrılar damga vurdu.



Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization-IMO) Deniz Çevresini Koruma Komitesi'nin (Marine Environment Protection Committee-MEPC81) 81. Oturumu,

tekrarlanan Husi saldırılarının ardından Kızıldeniz'de denizcilerin ve gemi taşımacılığının güvenliğini sağlamaya yönelik çağrılarla açıldı.

IMO üyesi ülkeler, devam eden Husi saldırıları ve bölgede Somalili korsanların yeniden faaliyet göstermesiyle ilgili endişelerini dile getirirken, Yemen hükümeti çevreye zarar vermemek için batık Rubymar'ın kurtarılması konusunda uluslararası yardım çağrısında bulundu.

Bununla birlikte, MEPC üye devletleri de bölgede devam eden saldırılar esnasında Kızıldeniz'deki denizcilerin ve ticari gemilerin güvenliğinin sağlanması adına ortak görüş bildirdi. IMO Genel Sekreteri Arsenio Dominguez, Husilerin denizcilere

yönelik devam eden saldırılarının "kati surette kabul edilemez" olduğunu ifade etti. Dominguez, dökme yük gemisi True Confidence'da iki Filipinli ve bir Vietnamlı denizcinin hayatını kaybetmesi nedeniyle Filipinler ve Vietnam delegasyonlarına taziyelerini iletirken yaklaşık dört ay önce Husiler tarafından kaçırılan Ro-Ro gemisi Galaxy Leader ve mürettebatının derhal serbest bırakılmasına ilişkin olarak da çağrısını yineledi.

Oturumda birçok IMO ülkesi de söz konusu saldırıların durdurulması ve uluslararası hukuka uyulması yönündeki görüşlerini ilettiler.

(Kaynak: IMO)

ARTAN KORSAN SALDIRILARI GEMİLERDE ALINACAK GÜVENLİK ÖNLEMLERİNİN ÖNEMİNİ HATIRLATTI

Somalili korsanların son zamanlarda gerçekleştirdiği saldırılar endişeyle takip edilirken gemilerde alınacak güvenlik önlemlerini bir kez daha gündeme taşıdı.



Son aylarda uluslararası sularda birçok ticari gemi Somalili korsanlar tarafından saldırıya uğradı. Bu olaylar, BMP5'in (Kızıldeniz, Aden Körfezi, Hint Okyanusu ve Umman Denizi'nde Korsanlığı Caydırmak ve Deniz Güvenliğini Artırmak için En İyi Yönetim Uygulamaları) denizcilik endüstrisindeki kritik önemini yeniden gündeme taşıdı. 14 Aralık 2023'te Malta bayraklı dökme yük gemisi MV Ruen'e saldıran Somalili korsanlar, gemiyi ve mürettebatı kaçırdı. Benzer şekilde, Bangladeş bayraklı dökme yük gemisi MV Abdullah da 12 Mart 2023'te kaçırılmıştı. Güney Kızıldeniz ve Aden Körfezi'nde Husiler'in nakliye gemilerine düzenledikleri saldırılarla birlikte bu iki olay, deniz

güvenliğinin bir kez daha öncelik haline geldiği bir dönemde meydana geldi.

MV Ruen ve MV Abdullah gibi ana seyir güzergâhındaki ticari gemiler saldırıya uğramasına karşın Somalili korsanların son dönemdeki saldırılarındaki artış, özellikle balıkçı gemilerini (dhow) etkiliyor. Somalili korsanların Husilerle veya Yemen'deki suç ağlarıyla iş birliği yapıyor olabileceğine dair göstergelerse durumu daha karmaşık hale getiriyor. 26 Kasım 2023'te MT Central Park tankerini kaçırma girişiminin ardından korsanların Somali yerine Yemen'e kaçması bu şüpheleri destekler nitelikte.

ÖNEMLİ TAVSİYE EDİLEN GEMİ KORUMA ÖNLEMLERİ

Güney Kızıldeniz, Aden Körfezi ve kuzeybatı Hint Okyanusu'nda artan güvenlik kaygıları, bu bölgelerdeki gemilerin BMP5'te özetlendiği gibi kendi savunma önlemlerini uygulamalarına yönelik acil ihtiyacı vurguluyor. BMP5 yönergelerinin tamamı her gemi için geçerli olmasa da çoğunluğu gemiler

için geçerli. BMP5, gemi sahiplerine kapsamlı, gemiye ve seyre özel bir güvenlik riski değerlendirmesi yapmalarını, hareketleri ve gözlemleri askeri yetkililere raporlamalarını ve korsanların gemiyi tespit edip gemiye çıkmalarını zorlaştırmalarını tavsiye ediyor.

SİLAHLI GÜVENLİK PERSONELİ

BMP5, ticari gemilerde silahlı güvenlik personelinin kullanılmasını önermiyor veya onaylamıyor. Bu karar, geminin bayrak devleti ve herhangi bir kıyı devleti tarafından yetkilendirilmesi koşuluyla, bireysel gemi işletmelerinin takdirine bırakılmış durumda. Ancak geçmişte yaşanan korsanlık olayları sırasında deneyimli ve yetkin silahlı güvenlik personeli istihdamı, gemilerin korsanlara karşı savunulmasında etkili oldu. Yine de silahlı güvenlik kullanılması konusunda kazara ateş etme riski, yasal riskler vb. dezavantaj ve avantajların dikkatle değerlendirilmesi gerekir.

(Kaynak: BIMCO)

EMSA TARAFINDAN AB ETS WEBINAR'I DÜZENLENDİ

Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı (European Maritime Safety Agency-EMSA), AB ETS sistemine yönelik dördüncü web tabanlı konferansı 5 Mart'ta gerçekleştirdi.



Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı (European Maritime Safety Agency-EMSA), Avrupa

Komisyonu İklim Eylemi Genel Müdürlüğü (Directorate General for Climate Action-DG CLIMA) ile birlikte Avrupa Birliği Emisyon Ticaret Sistemi'nin (AB ETS) denizcilik sektörünü de kapsayacak şekilde genişletilmesi üzerine sektör ve denizcilik paydaşlarına yönelik olarak dördüncü web tabanlı konferansı (webinar) 5 Mart 2024 tarihinde düzenledi. Denizcilik sektörü paydaşlarının katılımıyla yapılan ve EMSA internet sayfasında da yer alan

webinar'ın odağında 2024 yılı raporlama döneminde uygulanan İzleme Planı var. EMSA, DG CLIMA ile birlikte AB ETS'nin denizcilik sektörüne genişletilmesi ve MRV Yönetmeliği'ndeki değişiklikler hakkında bilgiler ve düzenli olarak güncellenen soruların cevaplarını içeren bir bilgi merkezi aracılığıyla bir kaynak seti yayınladı. Bu kaynaklar da EMSA internet sitesinde yer alıyor.

(Kaynak: EMSA)

MEMORANDUMLAR KAPSAMINDA TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI İSTATİSTİKLERİ

1 Mart – 25 Mart 2024 itibariyle Türk Bayraklı gemilerin Memorandumlar kapsamında güncel denetim ve tutulma istatistikleri aşağıdaki tablolarda sunulmaktadır.

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	OCAK 2024	ŞUBAT 2024	MART 2024
PARİS LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (PARIS MOU)	BİRLEŞİK KRALLIK (NEWPORT-GWENT)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
TOKYO LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (TOKYO MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
KARADENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (BLACK SEA MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AKDENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (MEDITERRANEAN MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ SAHİL GÜVENLİK (USCG)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK

YILLARA GÖRE TUTULMA TABLOSU (2017-25.03.2024)*

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024 (Ocak-Mart)
PARIS MOU	14	7	4	3	1	7	7	1 Tutulma (36 Denetleme)
TOKYO MOU	3	0	2	0	0	0	0	0 Tutulma (1 Denetleme)
BS MOU	11	2	0	1	0	2	1	0 Tutulma (33 Denetleme)
MED MOU	0	5	0	0	0	0	0	0 Tutulma (19 Denetleme)
USCG	-	1 **	0 **	1 **	1 **	0 **	0 **	0 Tutulma **

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

** USCG Web Sitesinden denetleme rakamlarına ulaşılamamaktadır.

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





* ULUÇ KEDME

Geçtiğimiz ay, büyük tonaj endekslerinde gözlemediğimiz yükselişin, kısmen hızını yavaşlattığını görmekteyiz. Endekslerin son bir aylık performanslarını karşılaştırdığımızda, sırasıyla Baltık Capesize Endeksi'nde %12 civarında pozitif yönde bir değişim, Baltık Panamax Endeksi'nde %27 civarında pozitif yönde bir değişim, Baltık Supramax Endeksi'nde %13 civarında pozitif yönde bir değişim ve son olarak Baltık Handysize Endeksi'nde ise %21 civarında pozitif yönde bir değişim gözlemlemekteyiz. Ancak, genel endeks olan Baltık Kuruyük Endeksi'ndeki pozitif yönlü %10'luk

Büyük tonaj endekslerinde gözlemediğimiz yükseliş kısmen hızını kesti

artışın, geçtiğimiz ay %34 civarında gerçekleşen artışa kıyasla sınırlı kaldığını gözlemliyoruz. Bu esnada büyük tonaj endekslerinde ve navlunlarındaki bu artışın Akdeniz/Karadeniz piyasalarında koster tonajlarına olumlu yansıdığını henüz söyleyemeyiz.

Beyaz ve siyah mal endekslerine baktığımızda ise Beyaz Mal Endeksi'nde %11 civarı bir artış buna karşı Siyah Mal Endeksi'nde ise %2-3 civarı sınırlı kalmak kaydı ile bir düşüş gerçekleşmiştir. Bununla beraber petrol tarafında ise Uluslararası Enerji Ajansı (IEA) petrol tahminlerini yükselterek günlük varili 1.3 milyona çıkarırken, buna temel sebepler olarak ABD ekonomisinin güçlenmesini ve Kızıldeniz saldırıları nedeniyle rotası değiştirilen gemilerin yakıt kullanımını artırmasını gerekçe gösterdi. Küresel kara petrol stokları 2016'dan bu yana en düşük seviyelerde seyrederken Kızıldeniz çevresindeki çatışmalar gemilerde tutulan petrol stoklarının artmasına yol açtı. IEA ayrıca, mart ayında açıklanan OPEC+

üretim kesintilerinin uzatılması ve soğuk hava nedeniyle Kanada üretiminin daha önce kesintiye uğramasını gerekçe göstererek 2024 petrol arz tahminini 930.000 varil/gün düşürerek, 102,86 milyon varil/gün'e indirdi. Bu veriler ışığında da Brent petrolde değişimin geçtiğimiz aydan bu yana % 6 artış ile 86 dolar seviyelerinde olduğunu görüyoruz.

Son olarak hurda piyasalarına baktığımızda ise satışa çıkan küçük tonajlı gemiler haricinde başlıca gemi geri dönüşüm destinasyonlarında tonaj kıtlığının devam ettiğini görüyoruz. Özellikle Hindistan/Pakistan ve Bangladeş bölgelerinde Ramazan ayının da gelmesi ile birlikte iyice sakin bir piyasanın beklendiğini söylemememiz yanlış olmayacaktır. Bu gelişmelerin sonuçlarının da hurda fiyatlarına yansımaları negatif yönde görmekteyiz.

KERTE DENİZCİLİK GEMİ ALIM-SATIM BROKERLİĞİ

MART 2024 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

GEMİ İSMİ	DWT	İNŞA YILI	İNŞA ÜLKESİ	GEMİ TİPİ	ALICI ÜLKESİ	FİYAT US\$ M
RIN TREASURE	28.338	2009	JAPAN	BULK	NA	9,50
OMNIA	36.787	2011	KOREA	BULK	GREEK	15,20
BBC PLUTO	37.495	2010	CHINA	BULK	TURKISH	11,70
WESTERN PANAMA	39.000	1015	CHINA	BULK	NORWEGIAN	18,50
WESTERN LONDON	39.260	2015	CHINA	BULK	EUROPEAN	18,50
GANT MUSE	56.024	2004	JAPAN	BULK	VIETNAMESE	11,30
VITAHORIZON	74.483	2007	CHINA	BULK	NA	12,50
YING HAO 2	75.700	2012	CHINA	BULK	NA	16,80
CASTILLO DE CATOI-RA	173.587	2005	CHINA	BULK	CHINESE	16,80



EPIC	280.149	2010	KOREA	BULK	CHINESE	32,50
PENELOPE T	180.201	2007	JAPAN	BULK	NA	23,80
LUCKY GLORY	32.256	2007	JAPAN	BULK	TURKISH	10,30
AUSTRALIAN BUL-KER	36.228	20117	JAPAN	BULK	NA	24,00
INTERLINK AMENITY	39.989	2018	CHINA	BULK	THAI	25,25
SSI AVENGER	52.949	2004	JAPAN	BULK	NA	10,50
KONRAD SCHULTE	55.621	2010	JAPAN	BULK	NA	16,20
CRESTED EAGLE	55.989	2009	JAPAN	BULK	CHINESE	14,95
V RICH	56.546	2014	CHINA	BULK	NA	18,50
ASL FORTUNE	58.096	2012	PHILIPPI-NES	BULK	NA	19,30
ANDORMEDA	61.501	2011	JAPAN	BULK	TURKISH	21,00
BIULK MONACO	63.733	2023	JAPAN	BULK	NA	40,50
ANGELINA	74.540	2001	KOREA	BULK	CHINESE	7,00
THE PROSPERITY	81.922	2017	CHINA	BULK	NA	31,50
CONRAD OLDEN-DORFF	93.039	2010	CHINA	BULK	GREEK	16,50
STAR AUDREY	175.125	2011	CHINA	BULK	GREEK	27,30
HOUSTON	177.729	2009	CHINA	BULK	HK BASED	23,30
SEALINK	280.116	2010	KOREA	BULK	NA	31,00
PACIFIC ASSURANCE	207.842	2014	JAPAN	BULK	KOREA	49,00
ULTRA VANSKOY	38.215	2013	JAPAN	BULK	GREEK	18,20
MELIA 1	55.612	2011	JAPAN	BULK	NA	17,80
PACIFIC INTEGRITY	56.100	2013	JAPAN	BULK	NA	20,10
STAR DORADO	56.507	2013	CHINA	BULK	NA	16,50
DARYA PADMA	60.935	2015	JAPAN	BULK	NA	28,70
ZHONG XIN PEARL	75.321	2013	CHINA	BULK	NA	16,80
YASA FORTUNE	82.849	2006	JAPAN	BULK	CHINESE	12,70
CMB POMEROL	95.731	2012	JAPAN	BULK	GREEK	21,00
GENCO CLAUDIUS	169.021	2012	KOREA	BULK	*NA	*NA
GENCO MAXIMUS	169.021	2009	KOREA	BULK	*	*
MINERAL GENT	175.181	2011	CHINA	BULK	NA	26,00
PANTAGRUEL	180.181	2004	JAPAN	BULK	CHINESE	16,50
TRUE CARTIER	181.380	2014	JAPAN	BULK	GERMAN	40,90
ACADIA TRADER	38.177	2004	KOREA	TANKER	NA	15,50
GLENDA MELANIE	47.162	2010	KOREA	TANKER	CHINESE	27,50
SELIGER	115.126	2009	JAPAN	TANKER	CHINESE	46,10
KARVOUNIS	156.229	2013	JAPAN	TANKER	TURKISH	67,80
ACHELOUS	299.868	2004	JAPAN	TANKER	NA	30,00
C. VISION	314.000	2004	KOREA	TANKER	NA	33,50
CHINAGAS GLORY	55.183	2020	CHINA	GAS	*CHINESE	90,00
CHINAGAS LEGEND	55.368	2020	CHINA	GAS	*	90,00
SPM ENDURANCE	10.018	2003	TURKEY	TANKER	MIDDLE EAS-TERN	6,10

SAEHAN WALLABY	11.951	2003	JAPAN	TANKER	MIDDLE EAS-TERN	8,80
LEON HERMES	40.165	2008	KOREA	TANKER	NA	23,00
SHOGUN	44.485	2002	KOREA	TANKER	NA	13,80
K SHIPBUILDING 1942	49.750	2024	KOREA	TANKER	SINGAPOREAN	49,00
RAPTOR	159.395	2007	JAPAN	TANKER	CHINESE	46,50
ECO SEAS	299.998	2016	KOREA	TANKER	NA	98,50
ALS CLIVIA	4.400	2010	KOREA	CON-TAINER	ITALIAN	20,30
MISTRAL	868	2008	GERMANY	CON-TAINER	UAE	9,20

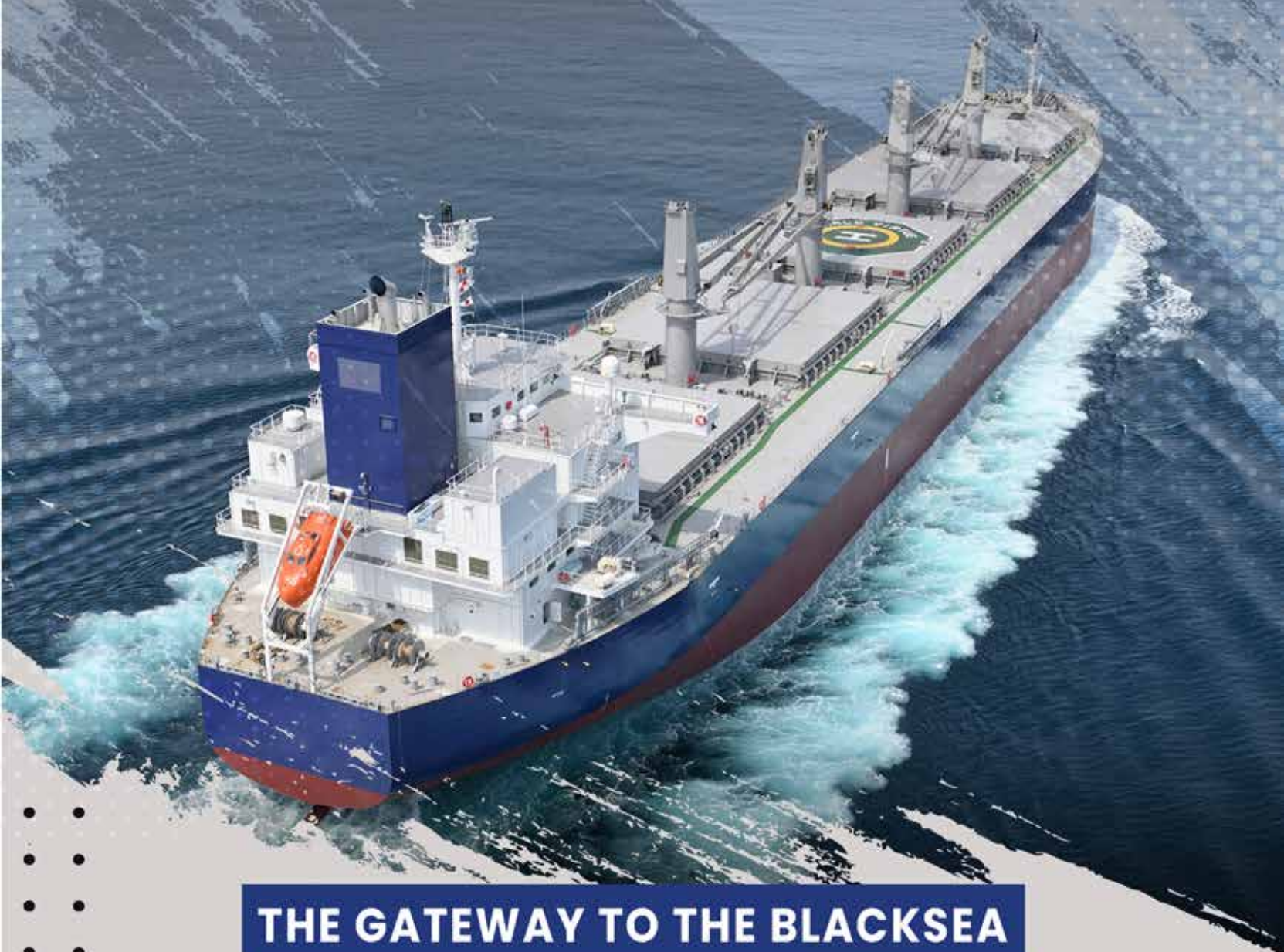
*Enbloc satışı ifade eder

ÜLKE	HURDA FİYATLARI MART 2024		
	Dökme Kuryük (per T/LTD)	Tanker (per T/LTD)	Konteyner (per T/LTD)
HİNDİSTAN	US\$ 475-485	US\$ 495-505	US\$ 515-525
PAKİSTAN	US\$ 495-505	US\$ 515-525	US\$ 535-545
BANGLADEŞ	US\$ 505-515	US\$ 525-535	US\$ 545-555
TÜRKİYE	US\$ 315-325	US\$ 325-335	US\$ 335-345

MART 2024 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

Gemi İsmi	DWT	LWT	İnşa Yılı	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	USD PER T/LWT
FAR EAST CHEER	7.747	3.652	2007	CON-TAINER	BANGLADESH	530
YAMTAI	28.460	6.003	1994	BULKER	BANGLADESH	475
SUVARNA SWARAJ-YA	32.902	8.542	1998	TANKER	BANGLADESH	540
QATAR ANA	43.665	8.015	1989	BULKER	PAKİSTAN	509
HONG YUAN 01	39.626	11.486	1996	CON-TAINER	BANGLADESH	540
SIA	74.732	12.605	1999	BULKER	BANGLADESH	502
WANG HAI	174.732	23.039	2003	BULKER	PAKİSTAN	528

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



THE GATEWAY TO THE BLACKSEA

TRANSBOS

SHIPPING AGENCY

TB

TRANSBOS

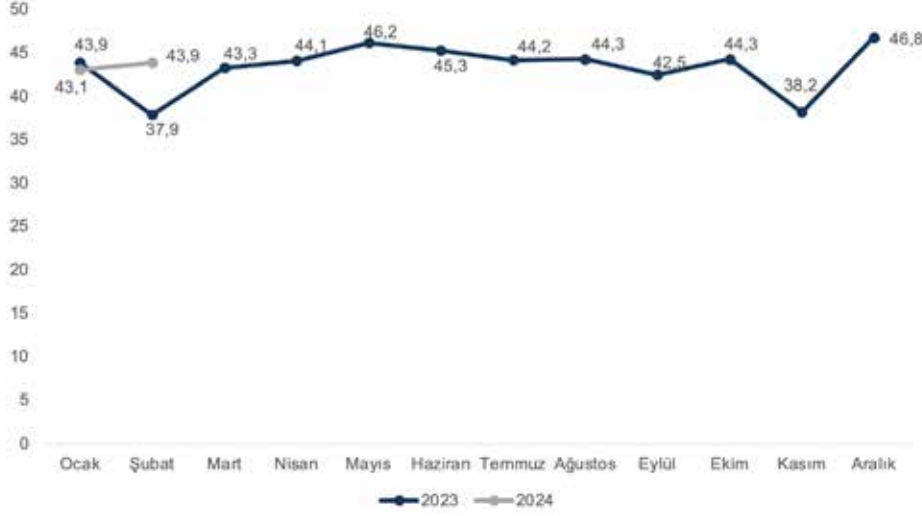
www.transbospor.com.tr



2022-2023 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2024 yılı şubat ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %15,4 artış göstererek 43.853.985 ton olmuştur.

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



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

Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2024 yılı şubat ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %19,0 arttı.

- Limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı 2024 yılı şubat ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %34,6 artarak 12.049.294 ton,
- Limanlarımızda gerçekleştirilen ithalat amaçlı boşaltma miktarı 2024 yılı şubat ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %11,6 artarak 20.744.969 ton,
- Dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı 2024 yılı şubat ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %19,0 artarak 32.794.263 ton olmuştur.

Tablo 1. Denizyolu ile Dış Ticaret, Şubat 2024

Aylar	Yıllar	İhracat		İthalat		Dış Ticaret	
		Miktar (Ton)	Değişim	Miktar (Ton)	Değişim	Miktar	Değişim
Şubat	2023	8.951.381	34,6%	18.596.465	11,6%	27.547.846	19,0%
	2024	12.049.294		20.744.969		32.794.263	
Ocak - Şubat	2023	19.511.378	19,1%	40.128.232	6,61%	59.639.610	10,7%
	2024	23.246.214		42.780.853		66.027.067	

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

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

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

ALWAYS



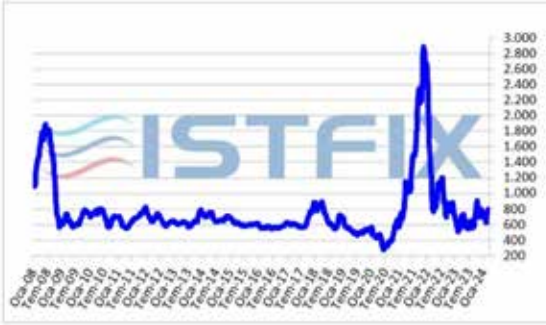
KUZEYSİGORTA

www.kuzeybrokers.com

25.03.2024

13. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

ISTFIX Bileşik Endeksi geçen haftaki 763 puandan çok farklı bir yere gitmedi ve 762 puana ufak bir düzeltme yaptı. Nehir tipi tonajın gelirlerinin bu hafta da yükselmesi ileri için olumlu bir gösterge olabilir fakat şu an için koster navlunlarına sağlam bir etkisi olduğunu söylemek zor. Baltık bölgesinde buz kısıtlamaları sürerken buz klaslı gemiler kuzeyde meşgulken navlunlar halen kuvvetle seyrediyor.



ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2024



ISTFIX - Son 1 yıl

NAVLUNLAR



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2024

S&P VE HURDA

Bu hafta 1991 inşası 2.300 DWT'lik bir kosterin 1,2 milyon dolara el değiştirdiği raporlandı.

TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonnage	Cargo	LOAD. - DISCH. PORT	L/D Rate (t/day)	Freight (\$/tonne)
3000	BHF	CHORNOMORSK-MARMARA	1000/1000	32.00
3000	FERROALLOYS	POTI-GALATI	1000/1000	36.00
4000	MALT (64')	BREMEN-IZMIR	2000/1300	77.00
5000	SHREDDED TIRES (65')	ARAG -MARMARA	3500/3500	55.00
5000	SHREDDED TIRES (63')	ROUEN-IZMIR	2500/2500	53.00
5000	CORN (51')	IZMAIL-IZMIR	1400/1400	29.50
5500	CORN (51')	CHORNOMORSK-MARMARA	2000/1500	26.00
6000	STEEL COILS	IJMUIDEN-NAPLES + GREECE + 2 TURKEY	4500/2000	52.25
6000	RAPESEED MEAL (51')	ROUEN-LA CORUNA	2500/3000	24.00
6000	CORN (51')	ODESSA-LARNACA	2000/2000	38.00
6000	BAUXITE	ANTALYA-IZMAIL	2000/1500	23.00
6200	CORN (51')	CHORNOMORSK-EGYPT MED.	2000/2000	35.00
6800	MINERALS	MARMARA-ARAG	2750/2750	49.00

Yukarıdaki tüm seferler ortalama 15 yaş profiline haiz gemilerin hız ve sarfiyat verilerine dayanılarak oluşturulmaktadır. Gemilerin ana yakıtı IFO 180, ikincil yakıtı ise MDO'dur. Tüm seferler yükleme limanının asgari 300 mil uzağından başlar, tahliye limanında biter. Varsa ortalamanın üzerindeki örneklere, diğer çeşitli kaynaklardan da doğruluğu teyit edilmeden yer verilmez.

Bu rapordaki bilgiler ISTFIX Araştırmaekibinin güvenilir bulunduğu 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.

Sektörde lider



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



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



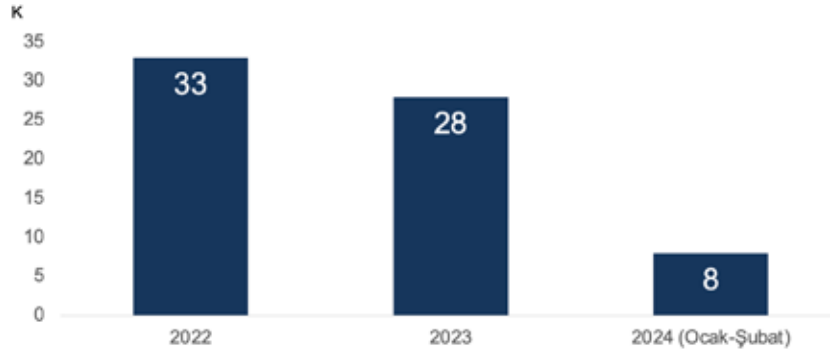
TÜRKİYE'DE GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Bayrak Ülkelerine Göre Listelenmiştir) OCAK-ŞUBAT 2024

Sıra NO	Gemi Adı	IMO NO	Tipi	Bayrak	Tonajı GT	Tonajı DWT	İnşa Yılı	Geliş Ta-rihi
1	Moby Vincent	7360605	Yolcu Gemisi	İtalya	12.187	2.541	1974	20.01.2024
2	Sardinia Vera	7360617	RO-RO Yolcu Gemisi	İtalya	-	2.840	1975	12.02.2024
3	Selena	8230120	Kuruyük Gemisi	Kamerun	2.457	3.557	1970	8.02.2024
4	El Youssef	7422049	Kuruyük Gemisi	Lübnan	2.998	4.795	1975	17.02.2024
5	Maestro Sun	8401133	Kuruyük / RO- RO	Marshall Adaları	15.375	9.200	1986	13.01.2024
6	Pride of Canterbury	9007295	RO-RO Yolcu Gemisi	Saint Kitts ve Nevis	30.635	7.509	1991	1.01.2024
7	Habiba M	7396654	Kuruyük Gemisi	Tanzanya	2.627	3.739	1975	1.01.2024
8	Amanos	7816147	Kuruyük Gemisi	Tanzanya	1.589	2.148	1978	19.02.2024

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

* Renklendirilen gemiler Şubat 2024 tarihinde geri dönüşüme giren gemilerdir.

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



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

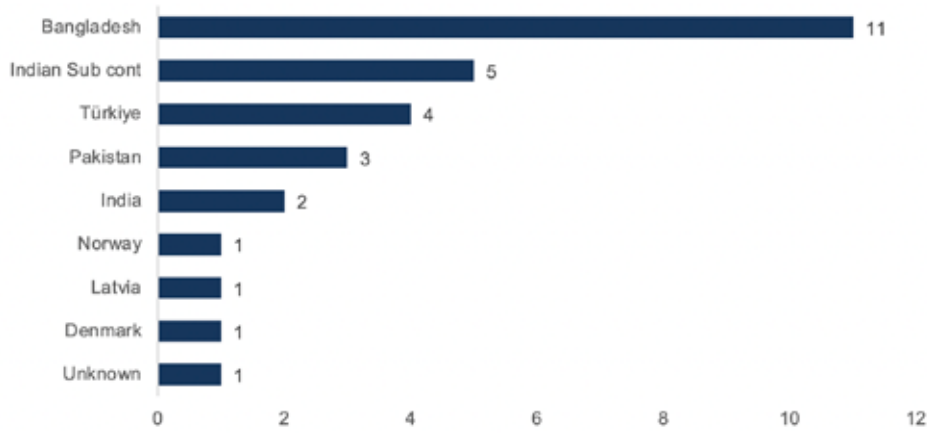
DÜNYADA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Gemi Tiplerine Göre Listelenmiştir) OCAK-ŞUBAT 2024

Gemi Tipi	OCAK			ŞUBAT		
	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT
AHTS	-	-	-	1	41,0	2.170
Bulk	3	41,3	102.791	11	26,8	965.369
Container	7	29,9	162.724	2	22,5	47.492
FPSO	-	-	-	1	49,0	130.373
GCargo	5	36,8	14.705	6	36,8	20.384
LPG	1	35,0	3.814	1	29,0	3.821
M. Sulphur	-	-	-	1	27,0	5.088
MPP	3	27,7	46.081	1	49,0	4.104
MPP/Hvy. Lift	1	26,0	22.271	1	41,0	17.850
Open Hatch	-	-	-	1	38,0	42.497
Pass/Car F.	2	41,5	10.050	2	47,5	2.855
Products	1	32,0	2.217	-	-	-

Reefer	1	33,0	6.120	-	-	-
Rfr Fish C.	1	40,0	2.397	-	-	-
Ro-Ro	2	35,5	14.081	-	-	-
Tanker	2	34,0	315.964	-	-	-
Tug	3	33,7	393	1	43,0	680
Genel Toplam	32	34,0	703.608	29	33,6	1.242.683

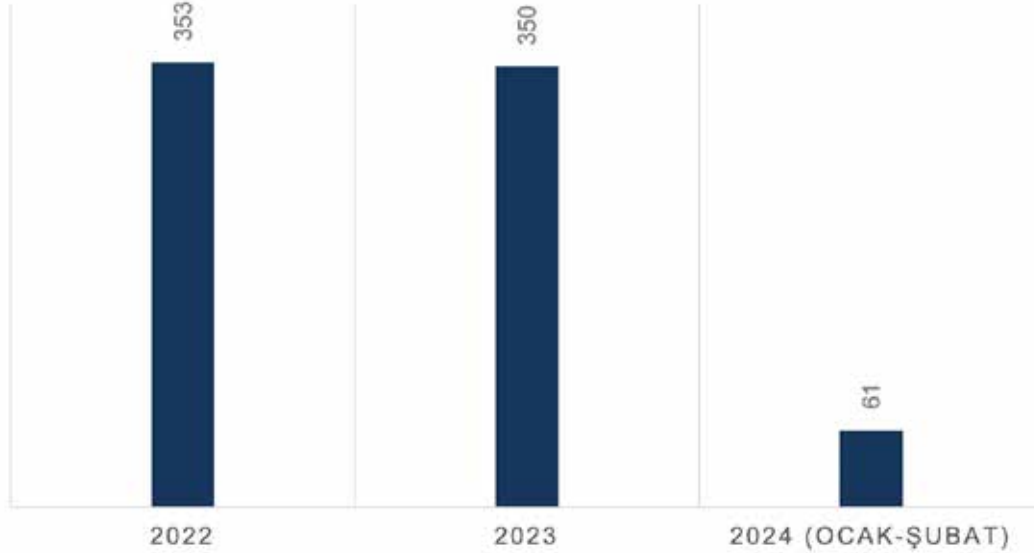
Kaynak: Clarksons Research Services Limited ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

GEMİ GERİ DÖNÜŞÜMÜNDE ADET BAZINDA ÜLKELER (ŞUBAT 2024)



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

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



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

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



**Poseidon
Marine**

**FIRE & SAFETY
WORLD WIDE
SERVICE 7/24**



T. +90 216 493 44 24 - info@poseidontr.net - operation@poseidontr.net - www.poseidontr.net

Head Office : Evliya Çelebi Mah. Mehmet Akif sk. No:1 Tuzla-Istanbul / TURKIYE

Service Station1 : Evliya Çelebi Mah. Fersah sk. Tuzla gemi yan sanayi sitesi E Blok no:1/9 Tuzla- Istanbul/ TURKIYE

Service Station2 : Evliya Çelebi Mah. Fersah sk. Tuzla gemi yan sanayi sitesi E Blok no:1/1 Tuzla- Istanbul/ TURKIYE

MESSI

MARINE ENGINE SPARES SERVICE INT. INC.



SPARE PARTS / SCOPE OF SUPPLY

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



REPAIR / TECHNICAL SERVICE

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



NETWORK / OPERATION


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

SPARE PARTS SUPPLIER

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


SPARE PARTS


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

 www.messiservice.com

 @messiserviceinc

 @messiservice

 info@messiservice.com

 +90 216 599 06 39

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



BAKIM VE ONARIM HİZMETLERİ



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



BSKY
HİDROSİKLON TEKNOLOJİSİ

YEDEK PARÇALAR

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



SERVİS HİZMETLERİ

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



BALLAST WATER MANAGEMENT SYSTEM

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



SHIP SPARE PARTS & ENGINEERING

yafdiezel.com.tr
ballastwater.net



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