

İMEAK
Deniz Ticaret
Odası'nın
resmi yayınıdır.

DenizTicareti

DERGİ KURULUŞ: 1984

KASIM / 2025



Bodrum'a BOAT SHOW, İstanbul'a FONASBA damgası



UZMAR®



LİMANLARDA EMNİYET
BİZE EMANET

WWW.UZMAR.COM.TR



BERK GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ
BERK LOJİSTİK

DENİZCİLİK
SEKTÖRÜNDE
20 Yıldır
Sizlerle

BERK GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ LTD. ŞTİ.

Postahane Mah. Tunç Sok. No: 29 Tuzla,
İstanbul, Türkiye

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

info@berkgumrukleme.com

www.berkgumrukleme.com

BERK LOJİSTİK LTD. ŞTİ.

Postahane Mah. Tunç Sok.
No: 29 Tuzla, İstanbul, Türkiye

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

info@berklojistik.com

www.berklojistik.com

BELZONA®

Repair • Protect • Improve

Tamir • Koruma • İyileştirme



En İyi Kalite
ve
En İyi Sonuç
Garantisi

ÜRÜNLERİMİZ



Denizcilik sektörü için
kapsamlı **Belzona®** çözümleri

Tamir, Kavitasyon ve korozyon koruma
kaplama alanları

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



Öncesi



Sonrası



Belzona Türkiye Exclusive
(Tam Yetkili) Distribütörü:



İTER-MAR
GEMİ ONARIM

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



ÜRKMEZ SAC & DEMİR
Ticaret Limited Şirketi

ÇELİKTEN DENİZE 50 YIL...



IRCLASS



GEMİ SACI, DUBLEKS GEMİ SACI (PASLANMAZ), HOLLANDA PROFİLİ
Grade A, Grade B, Grade D, Grade E, Grade F
AH32, DH32, EH32, AH36, DH36, EH36, DH40, EH40, FH32, F36, FH40

Yeni inşa projelerinde Avrupa, Doğu Bloğu, Uzakdoğu ürünleriyle;
kaliteli ve hızlı teslimat...



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

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

www.urkmezsacdemir.com

ALL YOU NEED

For
YOUR ENGINE

ISO 9001

BUREAU VERITAS
Certification



BTMteknik
Diesel & Gas Engines

bmtmeknik.com.tr

SPARE PARTS

- Main Engine Spare Parts
- Auxiliary Engine Spare Parts
- Gear Box Spare Parts
- Separator Spare Parts
- Turbocharger Spare Parts
- Compressor Spare Parts
- Boiler Spare Parts



TECHNICAL SERVICES

- Main and Auxiliary Engine Services
- Gear Box Services
- Recondition Services
- Turbocharger Services
- Ultrasonic Washing
- Endoscopic Inspection
- Commissioning Services



Workshop TUZLA

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

Workshop YALOVA

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

Head Quarters

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

BTMteknik

Freezone Warehouse

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

Workshop İZMİR

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



BTMGROUP



+90 216 447 31 91

www.btmco.com.tr

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

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



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

M. ZİYA KALKAVAN

HACER YILMAZ

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



Yıl 41

KASIM 2025

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

SAHİBİ

İMEAK DTO adına Yönetim Kurulu Başkanı: TAMER KIRAN

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü: SERHAT BARIŞ TÜRKMEN

YAYIN KURULU

BAŞKAN: SERHAT BARIŞ TÜRKMEN

PINAR KALKAVAN SESEL

PROF. DR. MUSTAFA İNSEL

GÖKHAN ÖZCAN

İDARE MERKEZİ

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

Beyoğlu İSTANBUL-TÜRKİYE

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

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

www.denizticaretodasi.org.tr

YAYINA HAZIRLIK

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

Kadıköy İSTANBUL - TÜRKİYE

T: +90 216 428 92 51

info@likyareklamcilik.com.tr

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

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

Reklam&PR Koordinatörü: HANDAN KALENDEROĞLU

reklam@likyareklamcilik.com.tr-GSM:+90 0552 442 49 59

Satış/Pazarlama Uzmanı: ESRA NAJİM

reklam@virahaber.com-GSM:+90 0552 442 49 60

Editörler

AHU ERKIVANÇ - muhabir@likyareklamcilik.com.tr

EFSANE NUR FİDAN - editor@likyareklamcilik.com.tr

Katkıda Bulunanlar:

SEVİM TARHAN ATASOY

Baskı: ÖZGÜN OFSET

Yeşilce Mah. Aytekin Sok. No: 21 34418 4. Levent / İstanbul

Tel: + 90 212 280 00 09 / Faks: +90 212 264 74 33

www.ozgun-ofset.com

Dergimizde yayınlanan yazılar, yazarların kişisel görüşleridir.

Bu yazılardan dolayı Deniz Ticareti Dergisi sorumluluk üstlenmez.

Kaynak belirtmek koşulu ile alıntı yapılabilir.

ISSN 1301 – 5907

"Güçlü Yönümüz" Sizin Memnuniyetiniz



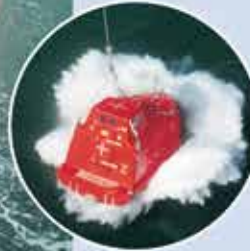
Kılavuzluk ve Römorkörcülük hizmetlerinde sahip olduğumuz tecrübe, güçlü sermaye ve ortaklık yapımızın verdiği güvenle... Her geçen gün büyüyen ve modernleşen filomuzla ülkemize, sektörümüze değer katmaya devam ediyoruz.



FREEFALL LIFEBOATS



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

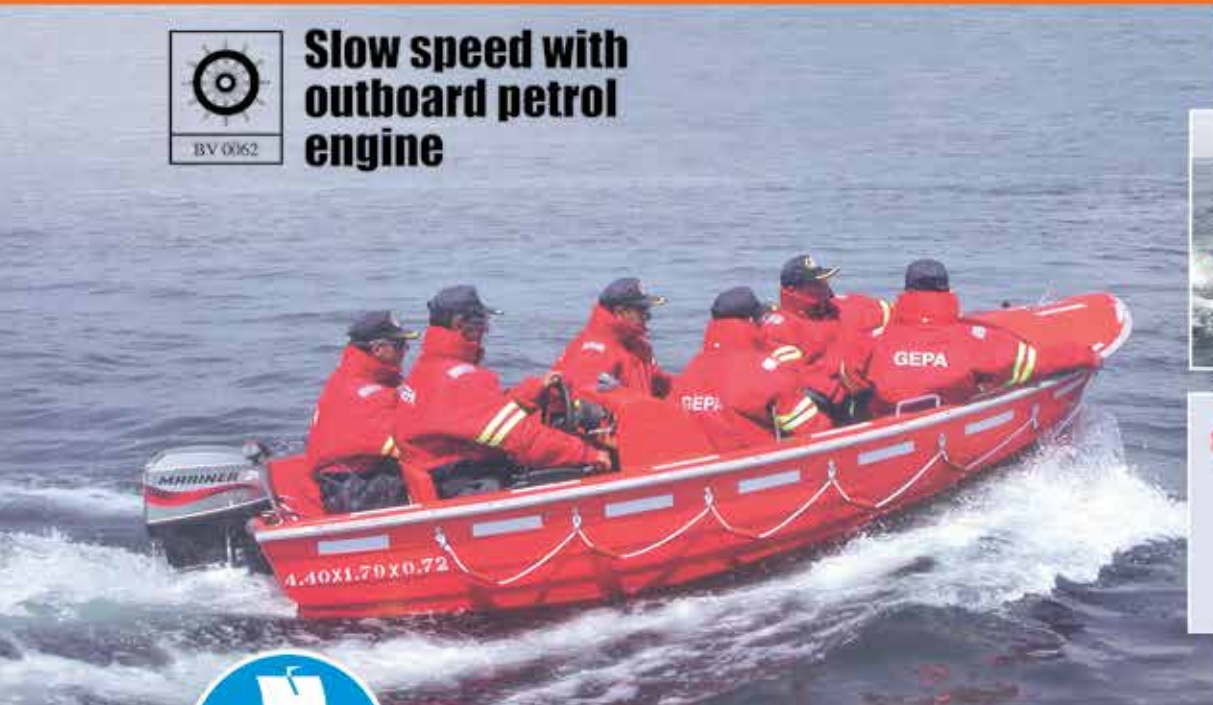


RESCUE BOATS

**SAFE
AND
SOUND**



**Slow speed with
outboard petrol
engine**



GEPA - FIBERGLASS INDUSTRY & TRADE CO. INC.

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

ATA VALF VE GEMİ MALZEMELERİ

ÜSTÜN HİZMET KALİTESİ VE
GÜVENİLİR ÜRÜNLERİYLE...

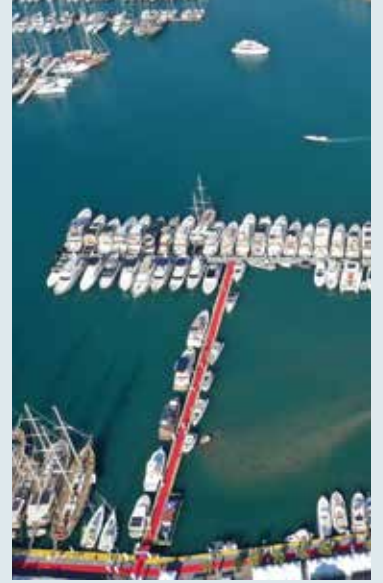


Tel: +90 216 629 1240

info@atavalve.com.tr

Evliya Çelebi Mah. Doğukan Sok. No: 13/A Tuzla/İstanbul

İÇİNDEKİLER



18

MECLİS

MECLİS TOPLANTISI'NA
MERKEZ BANKASI
BAŞKANI FATİH KARAHAN
KATILDI

34

MECLİS ÖZEL

BAKAN MURAT KURUM,
MECLİS ÖZEL
TOPLANTISI'NA KATILDI

14

TAMER KIRAN

EKİM AYINI SEKTÖRÜMÜZ VE
DÜNYA EKONOMİSİNİ
ETKİLEME KAPASİTESİ GÜÇLÜ
GELİŞMELERLE TAMAMLADIK

40

GÜNDEM

10 KASIM: SAYGI, HAFIZA
VE SORUMLULUK GÜNÜ

56

BODRUM BOAT SHOW

DENİZ VE TEKNE
TUTKUNLARI BODRUM
BOAT
SHOW'DA BULUŞTU

64

FONASBA

FONASBA GENEL KURUL
TOPLANTISI
İSTANBUL'DA YAPILDI

68

MAKALE

PROF. DR. MUSTAFA İNSEL

74

SÖYLEŞİ

UFUK ŞANSAL – NETSHIP
YÖNETİM KURULU
BAŞKANI

76

LİMANLAR

DOÇ. DR. SEDAT BAŞTUĞ
BANDIRMA ONYEDİ EYLÜL
ÜNİVERSİTESİ
DENİZCİLİK FAKÜLTESİ

100

KÜLTÜR/SANAT

HALİM METE'NİN DİZELERİNDEN
CUMHURİYET VE DENİZ

FAALİYET RAPORU	32
ODADAN HABERLER	42
SEKTÖRDEN HABERLER	80
BUNKER.....	102
LOJİSTİK.....	104
DTO IMO BÜLTENİ.....	106
DTO AB BÜLTENİ	108
GEMİ TUTULMALARI	110
S&P	112
YÜK İSTATİSTİKLERİ	116
ISTFIX.....	118
HURDA RAPORU.....	120

**REBORNSHIP
HOLDING SA.**



GEMİ KİRALAMA & BROKERLİK CHARTERING & BROKERAGE

Gemi kiralama ve brokerlik hizmetlerimizde, armatörler ile kiracılar arasında güvenilir bir köprü görevi üstlenerek her iki tarafın da ticari ve operasyonel ihtiyaçlarını en verimli şekilde karşılıyoruz. Farklı yük türlerine uygun gemilerin teminini sağlıyor, charter party sözleşmelerini müzakere ediyor ve bağlama ile sefer süreçlerinin her aşamasını titizlikle yönetiyoruz. Piyasa bilgimiz, profesyonel ağıımız ve operasyonel tecrübemiz sayesinde şeffaf, zamanında ve maliyet etkin çözümler sunarak tüm paydaşlar için uzun vadeli değer ve güven oluşturmaya hedefliyoruz.



TRUSTABLE



TEAMWORK



**TIME
EFFICIENCY**



Pinar Kent Villaları, Villa No: 3A, Post Code: 34500 Alibeyköy
Buyukcekmece / İstanbul / TÜRKİYE

**Mohamed
Abou Eldahab**
Chartering Manager



+90 (212) 880 03 62



www.rebornship.com



chartering@rebornship.com



WE ARE **HERE TO** **CHANGE THE GAME**

Eskomarine and Jointtop have joined forces to offer Turkish shipowners unparalleled drydocking services in China. This collaboration allows us to provide a single quote with the flexibility to choose from leading shipyards, ensuring optimal convenience and efficiency. Unlike traditional agents, we directly contract with the owners, positioning Jointtop as the effective shipyard utilizing premier facilities for vessel accommodations.

With nearly 150 dockings annually, we leverage our strong relationships with top shipyards to secure exceptional treatment, unbeatable prices, and unmatched flexibility, directly benefiting our clients. This results in a smoother and more efficient docking process in every respect.

Eskomarine and Jointtop's expertise and extensive network guarantee high-quality service, making us the preferred choice for ship repairs and conversions in China.

Together, we offer:

- Total Flexibility
- Excellent Service
- Unbeatable Prices
- 24/7 On-Site Assistance
- Priority treatment in all yards as a premier client
- Years of Experience that ensures quality and reliability
- A single quote with multiple leading yards to choose from



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

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

Bizi
Takip
Et!





Electrical Actuators
Rubber Expansion Joints
Compressed Air Systems
Fuel/Chemical Transfer Hoses
Tank Level and Pressure Transmitters
Breakaway and Dry Disconnect Couplings
Yacht Hoses and Exhaust Hoses
Plastic Pipes and Fittings

Key Parts

marine

key parts all you need.

Ekim ayını sektörümüz ve dünya ekonomisini etkileme kapasitesi güçlü gelişmelerle tamamladık



TAMER KIRAN

IMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı

Dünya ekonomisini etkileme kapasitesi oldukça güçlü gelişmelerin olduğu ekim ayını geride bıraktık. Bir yanda Mısır'da imzalanan anlaşmayla Gazze'de barış umutlarının artması, diğer tarafta ABD ile Çin arasında alevlenen ticaret savaşının getirdiği risklerin yükselmesi piyasa dinamiklerini ciddi biçimde etkilemeye devam ediyor. Gazze'de bu sefer öncekilerden farklı olarak "Barış" a yönelik daha ciddi bir adım atılmış oldu. Her ne kadar İsrail tarafının ihlallerine rağmen savaşın durması, yaşanan dramın en azından insani boyutuyla azalmasını son derece önemli bir gelişme olarak değerlendiriyorum. Bölgenin istikrarı sağlanabilirse küresel ekonominin arz yönlü şoklardan kaynaklanabilecek riskleri de azalacaktır. Benzer şekilde, yakın bir zamanda Rusya-Ukrayna savaşında da bir anlaşma zemininin oluşması ümidimizi korumaya devam ediyoruz.

Ekim ayında sektörümüzü yakından ilgilendiren en önemli gelişme şüphesiz Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Deniz Çevresini Koruma Komitesi'nin (MEPC), 14-17 Ekim 2025 tarihleri arasında Londra'da

yaptığı olağanüstü toplantıda yaşandı. IMO'nun, iklim değişikliği ile mücadele için gemilerden sera gazları azaltım çalışmaları kapsamında oluşturmayı planladığı ve ödemelerin 2028 yılından itibaren başlayacağı ilk küresel finansal fon için MARPOL sözleşmesi Ek VI revizyonunun yapılması ve bu regülasyonun taraf ülkelerin üçte ikisi tarafından kabulü gerekmekteydi. 4 gün süren yoğun tartışmalardan sonra yapılan oylama neticesinde 49'a karşı 57 oy ile taslağın görüşülmesine 1 yıl ara verildi. 2026 yılında yapılacak yeni bir olağanüstü IMO Deniz Çevresini Koruma Komitesi toplantısı ile konu tekrar görüşülecek.

Ekim ayı Meclis toplantımızda TCMB Başkanı Sayın Fatih Karahan'ı ağırladık. Ayrıca Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanımız Sayın Murat Kurum'un, teşekkür etmesi nedeniyle Özel Meclis Toplantısı yaptık.

Merkez Bankası Başkanımıza, sektörümüzün yüksek maliyetler ve finansmana erişimdeki sıkıntılar nedeniyle yaşadığı zorlukları aktardık. Koster filosunu yenileme projesinin hayata geçmesi için Merkez Bankası kaynaklı Aracı Bankalarca kullanılan "Yatırım Taahhütlü Avans Kredisi/Finansmanı"nın tahsis edilmesi talebimizi ilettik.

Bakanımız Sayın Murat Kurum'a da özellikle 2872 Sayılı Çevre Kanunu'nda gemilere yönelik idari para cezalarının orantısız ve aşırı yüksek uygulanması, gemi inşa ve bakım onarım sektörümüzün karşılaştıkları sorunlar ile sektörün diğer sorunlarını anlatma imkanımız oldu. Sayın Murat Kurum'a ve Sayın Fatih Karahan'a, Meclis toplantılarımıza teşekkürlerinden dolayı bir kez daha teşekkürlerimi ifade etmek istiyorum.

Bodrum'da, 15-19 Ekim tarihleri arasında Bodrum Boat Show Tekne, Tekne Ekipmanları ve Aksesuarları Fuarı'nın ilkinin büyük bir başarıyla düzenledik. 180 tekne ve 500 marka fuarında yerini alırken, 20 bin 802 kayıtlı ziyaretçinin fuarımızı ziyaret etmesinin gururunu yaşadık. Turizm sezonunun kapandığı Ekim ayında gerçekleşen fuarın, Bodrum ekonomisine de çok olumlu katkı

sağladığını memnuniyetle müşahade ettik. İlki olmasına rağmen elde edilen bu başarılar önümüzdeki yıllarda düzenleyeceğimiz fuarlar için de bize cesaret veriyor. İnşallah ilerleyen yıllarda el ele vererek, çitasını daha da yukarılara taşıyacağımız yeni Bodrum Boat Showlarda tekrar bir araya gelmeyi temenni ediyorum. Fuar organizasyonuna destek olan yerel yönetimlerimize, tüm katılımcı firmalara, Odamız Bodrum Boat Show Düzenleme Komitesi ve Bodrum Şubemiz başta olmak üzere fuarın düzenlenmesinde tüm emeği geçenlere teşekkür ediyorum.

Ulusal Gemi Brokerleri ve Acenteleri Federasyonu (FONASBA) 2025 Yıllık Genel Kurul Toplantısını Odamız, Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği ve Gemi Brokerleri Derneği ile birlikte İstanbul'da organize ettik. Hakikaten çok başarılı geçen bir Genel Kurul'a ev sahipliği yaptık. FONASBA Başkanı Fulvio Carlini'nin övgü dolu teşekkür mektubunu almanın keyfini yaşadık. İstanbul'u uluslararası alanda ön plana çıkaran bu önemli etkinliğin düzenlenmesinde emeği geçenlere de teşekkürlerimi ifade etmek istiyorum.

3-4 Kasım tarihlerinde Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi (BIMCO) Yönetim Kurulu Toplantısı İstanbul'da düzenlenecek. Toplantının, BIMCO'nun uluslararası ve Türkiye'deki üyeleri arasında diyalog ve iş birliği için değerli bir platform görevi göreceğine, Türk denizciliğinin küresel sahnedeki yükselen rolünü bir kez daha vurgulayacağına yürekten inanıyorum.

10 Kasım'da, Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ü, vefatının 87. yıl dönümünde saygıyla yad edeceğiz. Türkiye Cumhuriyeti'ni miras bırakan Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün fikir ve düşüncelerini kendimize kılavuz edinerek, bu eşsiz ülkenin her geçen gün daha da gelişmesi, ilerlemesi için elimizden gelen gayreti göstermeli, ülkemizi daha aydınlık yarınlara taşımalıyız.

Bize her zaman ilham ve umut veren Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ü, sevgi, saygı, rahmet ve şükranla anıyorum. Kalın sağlıcakla...

Genç, güçlü ve çevreye duyarlı filosuyla
Römorkörcülük ve Kılavuzluk Hizmetlerinde

50 YILA YAKLAŞAN SANMAR DENEYİMİ

sanmar.com.tr



info@esenkiyi.com.tr



ESENKIYI

SHIPYARD

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

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

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



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



MECLİS TOPLANTISI'NA MERKEZ BANKASI BAŞKANI FATİH KARAHAN KATILDI

23 Ekim Perşembe günü yapılan İMEAK Deniz Ticaret Odası Ekim ayı Meclis Toplantısı, T.C. Merkez Bankası Başkanı Fatih Karahan'ın katılımıyla gerçekleştirildi.



KAŞIF KALKAVAN - BAŞARAN BAYRAK - EMİN EMİNOĞLU

İMEAK Deniz Ticaret Odası Ekim ayı Meclis Toplantısı, 23 Ekim Perşembe günü DTO Genel Merkezi'nde yapıldı. İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak'ın başkanlık ettiği toplantıda, ilk olarak İMEAK DTO Meclis Katip Üyesi Kaşif Kalkavan vefat haberlerini okudu, merhumlara ve merhumelere Allah'tan rahmet, kederli ailelerine başsağlığı dilendi. Kaşif Kalkavan'ın okuduğu isimler şöyleydi: "Odamız üyesi, Artı Denizcilik Sanayi ve Ticaret Ltd. Şti. ortaklarından Fatih Özgür Çağın; odamız üyesi Atlas Gemicilik ve Ticaret Ltd. Şti. ortaklarından Timuçin Kaya'nın babası Fazıl Kaya; odamız üyesi Temel Denizcilik Ticaret Ltd. Şti. ortaklarından, aynı firmanın ortağı Ahmet Süleymanoğlu'nun kardeşi 44 No'lu Meslek Komitesi üyesi Mücahit Süleymanoğlu vefat etmişlerdir. Merhumlara Allah'tan rahmet, yakınlarına

Allah'tan rahmet, kederli ailelerine, odamız ve camiamızın adına başsağlığı diliyoruz."

Gündemin ilk maddesi DTO Meclisi'nin 25.9.2025 ve 36 sayılı toplantı zabıtlarının görüşülmesi onaylanmasıydı. Adreslere gönderilen toplantı zabıtları oy birliğiyle onaylandı. Gündemin ikinci maddesi 2025 Ağustos ayı fasıllar arası aktarım talebinin görüşülmesi ve onaylanmasıydı. Bu maddeyi İMEAK DTO Hesapları İnceleme Komisyonu Başkanı Ahmet Aygün Özgen okudu. Madde oy birliğiyle kabul edildi. Gündemin üçüncü maddesi 2025 Ağustos ayı mizanın görüşülmesi ve onaylanmasıydı. 2025 Ağustos ayı mizanını da Aygün Özgen okudu ve madde oy birliğiyle onaylandı. Daha sonra Meclis Eğitim ve İstihdam Komisyonu Başkanı Teoman



AHMET AYGÜN ÖZGEN

Mustafa Akyol, Meclis Eğitim ve İstihdam Komisyonu ile 44 No'lu Deniz Eğitimi, Mühendislik, Danışmanlık ve Denizde Destek Faaliyetleri Meslek Komitesi'nin eğitim faaliyetleri hakkında bir bilgilendirme sunumu yaptı.

Son yıllarda iklim değişikliğiyle mücadele ve çevrenin korunması için getirilen yeni kuralların denizcilik sektörünü derinden etkilediğini söyleyerek sözlerine başlayan Akyol; gemilerden kaynaklanan sera gazı salınımının azaltılması, alternatif yakıtlar ve yeni nesil makinelerin sektörün elindeki en güven verici alanlar olduğunu, ancak teknoloji ve altyapı ne kadar gelişirse gelişsin denizcilikte insan faktörünün başarının merkezinde kalmaya devam edeceğini belirtti. Deniz Ticaret Odası'nın sektörün nitelikli insan gücünü karşılamak amacıyla mesleki



TEOMAN MUSTAFA AKYOL

eğitimin üç ana unsuru olan denizcilik eğitim, kurum ve kuruluşları; denizci akademisyen ve eğitimciler ve öğrenci kursiyerlere yönelik faaliyetlerini aralıksız olarak yürüttüğünü söyledi.

TEOMAN MUSTAFA AKYOL: “HEDEFİMİZ DENİZCİLİK OKULLARIMIZIN EĞİTİM KALİTESİNİ ARTTIRMAK”

Sektörün en önemli ihtiyacı olan personel ve insan kaynağını sağlayan kurumların denizcilik fakülteleri, denizcilik meslek yüksekokulları ve denizcilik meslek liseleri olduğunu vurgulayan Teoman Mustafa Akyol; “Denizcilik alanında verilen eğitimlerin sektörlle birlikte uluslararası denizcilik normlarına ve yeniden yapılandırılmasına; denizcilik sektörünün ihtiyacı olan nitelikli iş gücünü yetiştirmek üzere ihtiyaç duyulan mesleki ve teknik eğitim faaliyetlerine de odamızca önemli destek sağlanmaktadır. Bu kapsamda göreve başladığımız 2022 yılı itibarıyla ülkemizin dört bir yanında denizcilik eğitimi veren fakültelerimiz, meslek yüksekokulumuz ve denizcilik liselerimizi defalarca ziyaretlerde bulunduk. Bu ziyaretlerle denizcilik sektörünün ihtiyaçları, öncelikleri ve beklentileriyle ilgili bilgilendirmeler yapıldı ve okul idarecilerinin görüş ve talepleri alınarak odamız yönetim kurulu bilgilendirildi. Ayrıca okullarımızın zorunlu eğitimlerde kullanılan donanımsal



Ön sıra soldan sağa: Tamer Kıran (YK Başkanı), Recep Düzgüt (YK Başkan Yardımcısı), Adnan Naiboğlu (YK Başkan Yardımcısı), Timur Taylan Kalkavan (YK Sayman Üyesi), Burak Akartaş (YK Üyesi), **Arka sıra soldan sağa:** Serhat Barış Türkmen (YK Üyesi), Ahmet Can Bozkurt (YK Üyesi), Kemal Barış Dillioğlu (YK Üyesi), İsmail Görgün (YK Üyesi), Serdar Akdemir (YK Yedek Üye), Semih Dinçel (YK Yedek Üye),

ihtiyaçları ve eksikleri yerinde tespit edilerek yönetim kurulumuza rapor olarak sunuldu. Ülkemizde denizcilik alanında eğitim veren toplam 51 denizcilik meslek lisesi bulunmakta olup 5871 öğrencimiz burada eğitim görmektedir. 41 güverte bölümü, 28 makine ve 18 gemi yapımı bölümü var. Okul başına düşen ortalama öğrenci sayısı da meslek liselerimiz için 115. Denizcilik alanında eğitim veren meslek liselerimizin sayı olarak yeterli olduğu görülmektedir. Buradan hareketle Deniz Ticaret Odası olarak mevcut okullarımızın eğitim kalitelerinin artırılması ana hedeflerimizden biridir” dedi.

2022 yılından beri 22 meslek lisesini ziyaret ettiklerine dikkat çeken Akyol bu ziyaretlerde, simülasyonların modernizasyonundan yangın eğitim merkezlerinin yenilenmesine, deniz güvenliği merkezlerinde filika ve matabora gibi ekipmanların bakım ve sertifikalandırılmasına kadar pek çok alanda destek sağladıklarını; gemi yapımı ve temel denizcilik atölyelerinin zenginleştirilmesiyle eğitim altyapısını güçlendirdiklerini; bazı okullar personel eksikliği yaşandığı için aşçı, zabıt veya hizmetli gibi pozisyonlara ücret desteği sunduklarını; öğrencilerin GİSİ desteği gibi imkanlarla yeni teknoloji ve standartlara erişmelerini sağladıklarını;

ayrıca öğrencilerle denizcilik sektörü temsilcilerini bir araya getiren kariyer günleri düzenlediklerini açıkladı.

Akyol, MEB ile DTO arasında imzalanan protokol kapsamında, 9 okulda İngilizce hazırlık ve yoğunlaştırılmış İngilizce eğitimi verilmeye başlandığını aktardı ve şöyle devam etti: “Bu okullara İngilizce hazırlık kitapları temin edilerek gönderilmiştir. Ayrıca, bu okullarda öğrenim gören toplam 27 öğrenciye her yıl burs desteği sağlanmaktadır. 2021–2025 yılları arasında denizcilik eğitimi veren Mesleki ve Teknik Anadolu Liselerine toplam 5.205.304,49 TL tutarında destek verilmiştir. Tespitlerimiz arasında, denizcilik meslek liselerinden mezun olan öğrencilerin kendi alanlarında yükseköğretime geçiş oranlarının yeterli düzeye ulaşmaması dikkat çekmektedir. Bu nedenle yapılan okul ziyaretlerinde konu hakkında bilgilendirme yapılmış, 27 Mayıs 2024 tarihinde Pir Reis Üniversitesi’nde 12. sınıf öğrencilerine yönelik bir denizcilik kariyer günü etkinliği düzenlenmiştir.”

Sektörün insan kaynağını artırmak amacıyla DTO ve Genel Müdürlük ile yapılan müzakereler sonucunda 29 Ağustos 2024’te yayımlanan yönetmelikle, Denizcilik Meslek Liselerinin Güverte ve Makine

bölümlerinden mezun olanların terfi sürelerinin 12 aya indirildiğini; mezunlara liman cüzdanlarının ücretsiz olarak verilmeye başlandığını belirtti. Teoman Mustafa Akyol sözlerine şöyle devam etti: “Yeni yönetmelikle birinci zabıt ve ikinci makinist yeterliğine sahip olanlar, uzak yol vardiya zabiti makinisti yeterliğine geçiş yapabiliyor. Kaptan ve baş makinist yeterlikleri olanlar da uzak yol birinci zabıt ve ikinci mühendis yeterliklerine geçebiliyor. YÖKDİL sınavı sonuçları, yönetmelikte aranan İngilizce dil puanlarıyla denk kabul ediliyor. İngilizce yeterliliği konusunda yaşanan zorluklar nedeniyle, Kabataş’ta görev alacak tüm zabıtlar için dil puanı şartı kaldırıldı. Sınırlı vardiya zabiti, sınırlı makine zabiti, elektroteknik zabiti ve yat kaptanı gibi 139 groston yeterlikleri İngilizce puanından muaf tutuldu; diğer zabıt yeterlikleri için puanlar 5'er puan düşürüldü. YDS ve eşdeğer uluslararası sınavlar da geçerli sayıldı. Meslek liselerinin hazırlık sınıfında yoğun İngilizce eğitimi alan ve mezun olan sınırlı zabıtlar ise başarı puanı şartından muaf tutuldu.”

“MESLEK LİSELERİNE VE EĞİTİMCİLERE DESTEK VERMEYE DEVAM EDECEĞİZ”

2025 ve 2026 öğretim yılında da denizcilik meslek liselerine ve eğitimcilere verilen desteklerin devam edeceğini vurgulayan Akyol, ülkemizde denizcilik alanında eğitim veren toplam 16 meslek yüksekokulu bulunduğunu ve toplam 4.385 öğrencinin eğitim gördüğünü ifade etti ve şunları söyledi: “Meslek yüksekokullarındaki zorunlu eğitimlerde kullanılan donanım eksikleri yerinde tespit edilerek yönetim kuruluna raporlandı. Sualtı teknolojileri bölümlerine modern dalış ekipmanları desteği sağlandı, bu süreçte toplam 7 meslek yüksek okulu ziyaret edildi. Ayrıca, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ile Yükseköğretim Kurulu arasında 21 Nisan 2025’te imzalanan protokol kapsamında, iş dünyasıyla entegre ve istihdama dönük bir eğitim modeli hayata geçirildi; Türkiye genelindeki 8 meslek yüksek okulu odamızla eşleştirildi.” 14 denizcilik fakültesinde 8224 öğrencinin eğitim

gördüğünü; bu kapsamda 9 fakülteyi ziyaret ettiklerini; zorunlu eğitimlerde kullanılan donanım ihtiyaçları ve eksiklerin raporlanarak yönetim kuruluna iletildiğini aktaran Akyol, “Denizcilik sektörünün uluslararası düzeyde nitelikli insan kaynağına ulaşması adına, denizcilik fakültelerinin modern binalarda ve son teknolojiyle donatılmış tesislerde eğitim vermesi odamızın öncelikli hedefleri arasında yer almaktadır.

Bu doğrultuda, 2024–2025 öğretim yılında Bandırma 17 Eylül Üniversitesi’nde Uygulamalı Eğitim Binası, Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi’nde Deniz Güvenliği Eğitim Merkezi, Ordu Üniversitesi Fatsa Deniz Bilimleri Fakültesi’nde Denizcilik Eğitim Merkezi inşaatlarına başlanmıştır. İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi’nde eğitim havuzu yenilenmiş; köprüüstü makine, ECDIS, GMDSS ve sıvı yük elleçleme simülatörleriyle destek sağlanmıştır. Ayrıca Karadeniz Teknik Üniversitesi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi, Ordu Üniversitesi ve İzmir Katip Çelebi Üniversitesi gibi kurumlara son teknoloji simülatör ve laboratuvar ekipmanları desteği verilmiştir” şeklinde konuştu.

Akyol yapılan ziyaretlerde öne çıkan ihtiyaçlardan birinin denizcilik fakülteleri ve meslek yüksekokullarındaki denizci akademisyen eksikliği olduğunu, bu kapsamda akademisyenlerin de katılımı ile bir toplantı gerçekleştirildiğinin ve çalışma başlatıldığının; toplantıların devam ettiğini altını çizdi. Konuşmasının sonunda da Akyol, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve yönetim kurulu üyeleri başta olmak üzere emeği geçen herkese teşekkür etti.

Bu noktada DTO Danışmanı Hasan Pekdemir söz alarak MLC’nin (ILO Denizcilik Çalışma Sözleşmesi) açıkça 16 yaşından küçüklerin gemilerde çalışmasını yasakladığını; bunun emredici (yani tartışmaya kapalı) bir hüküm olduğunu; Türkiye’de Denizcilik Müsteşarlığı tarafından yapılan bazı uygulamaların bu kurala aykırı olduğunu

belirtti. Ayrıca 16–18 yaş arası gençlerin de ancak belirli koruyucu düzenlemelerle ve stajyer olarak gemide bulunabileceği, özellikle gece vardiyalarında çalıştırılmayacaklarını vurguladı. Akyol ise denizcilik meslek liselerinde hazırlık sınıfıyla birlikte, öğrencilerin 20 yaşında mezun olduğunu; 15–16 yaşında alınan liman cüzdanıyla, sadece kabotaj hattında staj yapabildiğini; zaten 15 yaşından küçük öğrencilere verilmediğini aktardı.

HÜSNÜ ÇÖLLÜ: “DENİZ YOLUYLA GELEN ZİYARETÇİ SAYISI GEÇEN YILA GÖRE %6 ARTTI”

Merkez Bankası Başkanının gelmesi beklenirken gündemin beşinci maddesi olan şube başkanları, meslek komite başkanları ve meclis üyelerinin sektörel bölgesel görüş ve önerileri hakkında DTO Turizm Danışmanı Hüsnü Çöllü söz aldı. 2020’nin Aralık ayında, DTO bünyesinde Antalya, Fethiye, Marmaris, Bodrum ve İzmir şube başkanları ile ilgili meslek komite başkanlarının katılımıyla Deniz Turizmi Çalışma Grubu kurulduğunu ve bu grubun temel amacının, sektörün sorunlarını tespit ederek bölgesel çözüm önerilerini yönetim kuruluna iletmek olduğunu açıklayan Çöllü, 2020 öncesinde yalnızca “yat turizmi” olarak anılan bu alanın, artık “deniz turizmi” olarak tanımlandığını; deniz turizmi denince de marina yatırımları, yat turizmi ve günübirlik gezinti teknelerinin akla geldiğini söyledi. Bu alanlardaki önemli ilerlemelere karşın 2016–2017 yıllarında yaşanan terör saldırıları ve Orta Doğu’daki çatışmalar, yabancı turist sayısında ciddi düşüşe yol açtığını; 2019 itibarıyla toparlanma sürecine girilse de 2020’de COVID-19 pandemisiyle yeniden duraklama yaşandığını belirtti.

Çöllü daha sonra deniz turizmine ilişkin bazı rakamları sıraladı: “2025 yılının Ocak–Ağustos döneminde Türkiye’ye gelen toplam ziyaretçi sayısı 40.470.000 olarak kaydedilmiştir. Ancak yabancı ziyaretçi sayısı, geçen yılın aynı dönemine göre yaklaşık %10 azalarak 35.481.223 seviyesinde kalmıştır. Deniz yoluyla gelen ziyaretçi sayısı ise aynı dönemde



HÜSNÜ ÇÖLLÜ

2.645.418'e ulaşmış; bu rakam, geçen yılın aynı dönemine göre yaklaşık %6 artış göstermiştir. Bu artışta kruvaziyer turizmi etkili olmuştur. Türkiye, kruvaziyer turizm açısından eşsiz bir coğrafyada yer almakta; Akdeniz Çanağında aynı anda Afrika, Asya ve Avrupa'ya erişim sağlayan tek ülke konumundadır. İklim avantajı, tarihsel ve kültürel mirasıyla Türkiye'nin kruvaziyer turizmdeki rekabet gücü oldukça yüksektir. 2024 yılında ülkemiz limanlarına 1.195 kruvaziyer gemisi uğramış ve toplam 1.889.426 yolcu ağırlanmıştır. 2025'in Ocak-Ağustos döneminde ise 878 gemi ile 1.416.398 yolcu gelmiştir. Limanlar arasında Kuşadası ilk sırada yer alırken, Bodrum 76 gemiyle gelen 95.122 yolcu ile üçüncü sıradadır. Yıl sonu itibarıyla 1.800 kruvaziyer gemisi ile yaklaşık 2.300.000 yolcunun Türkiye limanlarını ziyaret etmesi beklenmektedir."

Son yıllarda gemi inşası, deniz turizmi ve deniz endüstrisinde kaydedilen ilerlemelerin Türkiye'yi bu alanda küresel ölçekte söz sahibi ülkelerden biri haline getirdiğinin altını çizen Çöllü, özellikle 24 metre ve üzeri yat üretiminde 2007'den itibaren istikrarlı bir yükseliş yaşandığını, 2023 yılında toplam 5.838 metre üretimle Türkiye'nin dünya ikinciliğine yükseldiğini; mega yat üretiminde



groston bazında kapasite 2022'de 55 bin GT iken, 2023'te 73 bin GT'ye, 2024'te ise 79 bin GT'ye ulaşarak Türkiye'yi dünya sıralamasında dördüncü sıraya taşıdığını açıkladı. 2025 yılı itibarıyla ticari deniz turizmi araç filosunun yaklaşık 6 bin adede ulaştığını; bu filoda 3.001 adet ticari yat, 2.621 adet günübirlik gezi teknesi, 2 adet gezinti teknesi ve 32 adet yüzer restoran ile benzeri araç yer aldığını belirtti. Aynı yıl itibarıyla ülkemiz kıyılarında 88 yeni yat bağlama yeri bulunduğunu; kara ve deniz kapasitesi toplamda 29.383 bağlama noktasına ulaştığını; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın hedefleri doğrultusunda bu rakamın yeni yatırımlarla 30 binin üzerine çıkması beklendiğini aktardı.

Çöllü sözlerine dalış turizmine vurgu yaparak devam etti ve unları söyledi: "Dalış turizmi, Türkiye'de uzun yıllardır sürdürülen köklü bir faaliyet alanı olarak varlığını korumaktadır. Su altı arkeolojik değerlerin fazlalığı nedeniyle bu alan uzun süre çeşitli kısıtlamalarla karşı karşıya kalmış; ancak zamanla dalış turizminin döviz getirici potansiyeli ve kültürel tanıtım gücü fark edilmiştir. Odamızın girişimleriyle birlikte, 2000'li yıllardan itibaren Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından izinli dalış bölgeleri genişletilmiş, sualtı parkları ve müzeleri oluşturulmaya başlanmıştır. Bugün itibarıyla yaklaşık 300 dalış merkezi bu alanda hizmet vermektedir. Bununla

birlikte, eğlence ve spor amaçlı deniz araçları da turizm faaliyetlerine dahil olmuş; sörf, yelken tekneleri, jet ski, deniz kayağı, banana ve paraşüt tekneleri gibi araçlarla turistlere özellikle otel ve tatil köyleri önünde hizmet sunulmuştur."

Çöllü konuşmasının sonunda Bodrum Boat Show'da emeği geçen herkesi kutlayarak "Elde edilen başarı ve eksiklerin giderilmesiyle birlikte, Bodrum Boat Show'un önümüzdeki yıllarda Cannes ve Monaco gibi uluslararası fuarlarla eşdeğer bir altyapıya kavuşacağı öngörülmektedir. Ancak geleneksel noktada, 2024 yılında küresel enflasyon, enerji fiyatlarındaki artış, döviz kurlarındaki dalgalanmalar ve işletme giderlerindeki yükseliş, sektörün maliyet yapısı üzerinde ciddi bir baskı oluşturmuştur. Bu artışların etkisiyle 2025 deniz turizmi sezonunda yakıt, personel ve yatırım maliyetlerindeki yükseliş, işletmelerin kârlılığını ve rekabet gücünü sınırlamıştır. Gerek yapısı gerekse karşı karşıya olduğu sorunlarla, deniz turizmi sektörünün bu başlıklar altında dikkatle ele alınması gerektiğini vurgulamak isterim" dedi.

SERVET YARDIMCI, KARADENİZ MÜKEMMELİYET ÖDÜLÜ ALDI

Daha sonra Karadeniz Mükemmeliyet Ödülü'ne layık görülen UEFA Yönetim Kurulu Üyesi ve Eski Geçici Türkiye Futbol Federasyonu Başkanı Servet Yardımcı, ödülü almasındaki motivasyonu



SERVET YARDIMCI

açıklayan bir konuşma yaptı: “UEFA’ya seçimle geliniyor; son seçimde 55 üye ülkenin 47’sinin oyunu alarak seçildim. Bu destek, yürüttüğüm diplomatik çalışmaların ve ülkem adına gösterdiğim gayretin bir karşılığıydı. Görev sürem boyunca UEFA’nın elit finallerini ve önemli organizasyonlarını Türkiye’ye kazandırmak için yoğun emek verdim. Bu çabalar ne yazık ki Türkiye’de yeterince karşılık bulmadı; ancak İtalya’da takdir edildi. Özellikle 2032 Avrupa Şampiyonası’nın İtalya ile ortak düzenlenmesi kararında, İtalyan Futbol Federasyonu, siyasi aktörler ve UEFA Yönetim Kurulu nezdinde yürüttüğüm diplomatik ikna süreci belirleyici oldu. Bu emeklerim, İtalya’da düzenlenen Karadeniz Mükemmeliyet Ödülleri kapsamında takdir edildi ve ödüle layık görüldüm. Bu ödül, hem ülkem adına duyduğum gururun hem de uluslararası alanda yürüttüğüm çalışmaların karşılık bulmasının bir göstergesi oldu. Mutluyum ve gururluyum.”

SERDAR AKDEMİR: “SEKTÖRE ÖZEL, DİJİTALLEŞMİŞ VE MODERN BİR MEVZUATA ACİLEN İHTİYAÇ VAR”

08 No’lu Denizaltı Hizmetleri ve İnşaatı Faaliyetleri Komitesi Üyesi ve Sürdürülebilirlik Komisyonu Başkanı Serdar Akdemir ise 10 Ekim’de



SERDAR AKDEMİR

gerçekleştirilen Denizaltı Hizmetleri ve İnşaat Faaliyetleri Genişletilmiş Meslek Komitesi Toplantısı hakkında bilgilendirmede bulundu. Çalıştay formatında yapılan toplantıda, sektörde neredeyse her alanla ilgili olan ve 1983’ten beri süregelen barınma ve bağlama sorunlarının ön plana çıktığını, ancak mevzuatla ilgili girişimlerin henüz sonuç vermediğini, yine de Oda eliyle bu sürecin nihayete ereceğine dair umutlarını koruduklarını söyledi. DTO üyelerinin tamamının bu sorunlardan etkilendiğini; yüzde 85’inin ise mevzuat ve bürokratik engeller nedeniyle ciddi sıkıntılar yaşadığını; sektöre özel, dijitalleşmiş ve modern bir mevzuata acilen ihtiyaç duyulduğunu ve bu yönde bir çalışma başlatacaklarını aktardı.

Akdemir konuşmasını şöyle sürdürdü: “Toplam 39 sayfalık bir rapor hazırladık ve raporu üç temel başlıkta özetledik. Bu başlıklardan biri, deniz araçlarının artık çok eski olması. Sektörde yatırım yapılmıyor, ancak çalıştayda fark ettik ki yatırım yapacak mali güç aslında var. En büyük engel, ‘Yatırımı yapsak bu araçları nereye bağlayacağız?’ sorusu. Yani yine barınma ve bağlama altyapısının eksikliği karşımıza çıkıyor. Yatırıma uygun bir zemin olsa da altyapı eksikliği nedeniyle bu gerçekleşmiyor. Öte yandan sektör

daraldı, talep edilen araçlar yok, tarama faaliyetleri büyümüyor. Bugün büyük limanlardan birinin Hollandalı bir firmaya birkaç ayda yaptırabileceği işi, biz ancak birkaç yılda yapıyoruz. Teknolojimiz geriledi, dışa bağımlılığımız arttı. İhtiyacımızdan daha azını üretebiliyoruz. Limanlarımız ve tersanelerimiz taramaya ihtiyaç duyduğunda öz kaynaklarla bu ihtiyacı karşılayamıyoruz. Bu nedenle limanlar 5-10 yıl içinde faaliyet gösteremez hale gelebilir ya da çok yüksek maliyetlerle karşılaşabilir. Bu alanın stratejik bir yatırım alanı olduğunu düşünüyoruz. Konuyla ilgili bir tablo hazırladık, sorunları ve çözüm önerilerini not ettik. Bu tabloyu daha sonra paylaşacağız ve gerekli düzeltmelerin yapılması için çalışacağız.”

Akdemir daha sonra başkanı olduğu Sürdürülebilirlik Komisyonu’nun faaliyetleri hakkında bilgilendirme yaptı. Sürdürülebilirlik Komisyonu olarak TÜBİTAK Marmara Araştırma Merkezi’nin talebiyle bir toplantı gerçekleştirdiklerini; iki yıla yayılacak geniş kapsamlı bir proje için DTO’dan paydaşlık istendiğini ve destek vereceklerini; proje kapsamında otonom deniz araçları ve siber güvenlik gibi konularda 20’nin üzerinde çalıştay planlandığını açıkladıktan sonra komisyonun diğer faaliyetlerini şöyle sıraladı: “30 Ekim’de Piri Reis Üniversitesi’nde dijital dönüşüm platformu tanıtılacak. TÜBİTAK MAM stratejik projelerini paylaşacak. Tüm meclis üyeleri davetlidir. Konular arasında denizcilik yakıtı geliştirme ve boya gerektirmeyen materyaller gibi yenilikçi teknolojiler yer alıyor. 17 Ekim’de uluslararası bir çalıştaya katıldık. Panel moderasyonunu üstlendik. Türkiye, Yunanistan, Bulgaristan, Romanya ve Gürcistan’dan toplam 70 katılımcı, 27 kurum ve 5 panel yer aldı. Akademik paydaşlar arasında İstanbul Üniversitesi, Piri Reis Üniversitesi ve Trakya Demokrasi Üniversitesi vardı. Çalıştayın amacı, Karadeniz Havzası ve Kuzey Ege’de bilimsel deniz araştırmaları yapmak; sensörler ve ileri teknolojilerle su kalitesi, deniz çayırıları gibi verileri ölçmek ve ortak bir veri paylaşım sistemi

kurmak. Bu alanda katkı sunduk. 24 Aralık'ta, geçen yıl büyük ilgi gören Denizcilikte Yeşil Dönüşüm Zirvesi'nin ikincisi düzenlenecek. Alanında uzman isimler konuşmacı olacak. Yoğun katılım bekleniyor. Son olarak, yeni dergi sayımız yayımlandı. Konu: "Sürdürülebilirlik Rotasında Denizciler." Eğitim Sistem Komisyonu sunumu üzerine hazırlandı. Verilere göre 2021'de dünyada 26 bin zabitan açığı vardı; 2026'da bu rakamın 90 bine çıkması bekleniyor. 1.9 milyon denizci 74 bin gemide çalışıyor. Ancak Filipinler'de mezun olan 35 bin zabitan 20 bini iş bulamamış. Bu tablo, denizcilikte arz-talep dengesizliğini ve teknolojik beklentilerin arttığını gösteriyor. Son olarak Kocaeli Şubesi'ni ziyaret ettik. Özellikle dip temizliği çalışmaları dikkat çekiciydi. Şubelerimizin çevre farkındalığı sevindirici."

MUSTAFA ASLAN: "BARÇ FİLOSUNUN YENİLENMESİNDE EN BÜYÜK SORUN FİNANSMAN"

Kürsüye gelen 13 No'lu Gemi Akaryakıt İkmal Ve Sağlama Faaliyetleri Meslek Komitesi Üyesi Mustafa Aslan, 28 No'lu Gemi Yakıt ve İkmal Tanker Taşımacılığı Meslek Komitesi ile birlikte toplantı yaptıklarını ve barç filosunun yenilenmesi gerekliliğinin gündemde önemli bir yer işgal ettiğini belirtti ve şöyle devam etti: "En büyük sorun finansman. Mevcut ekonomik koşullar ve yüksek finansman maliyetleri süreci zorlaştırıyor. Merkez Bankası nezdinde bazı girişimler olsa da çözüm için daha fazla destek gerekiyor. Barç operatörlerinin Türk sularında hizmet vermesi nedeniyle hizmet ihracatı sayılmıyor. Bu durum, Eximbank kredilerinden faydalanmalarını engelliyor.

Ancak geçmişte Oda bünyesinde yapılmış bir çalışmayı referans alarak yeni bir model geliştirmek istiyoruz. O dönem için 12 yıl vadeli, ilk 2 yılı ödemesiz TL cinsinden bir kredi önerilmişti. Bu modeli güncelleyerek yönetime sunmayı planlıyoruz. Deniz Ticaret Odası'nın bütçesinden faiz desteği sağlanması da öneriler arasında. Geçtiğimiz gün Ceuta Ticaret Odası'nı ağırladık. İstanbul'un Akdeniz'de 2,5 milyon tonla ikinci



MUSTAFA ASLAN

büyük ikmal noktası olduğunu teyit ettik. Ceuta'da yıllık bir milyon ton yakıt satışı yapılıyor. Bu veriler, Türkiye'nin bu alandaki potansiyelini gösteriyor. Yenilenememiş barç operatörleri için bu süreç bir fırsat olabilir. Koster gemileri, tarama gemileri ve deniz turizmi araçları gibi diğer eski filolar için de benzer bir yenileme modeli geliştirilebilir."

Aslan'ın değindiği bir diğer konu İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin işletme ruhsatı talepleriydi. Kazanılmış davalar olmasına rağmen belediyenin ruhsat talebini sürdürdüğünü, ceza kesildiğini ve bu durumun hâlâ çözüme kavuşmadığını anlattı. Son olarak da yabancı bayraklı gemilerin yakıt aldıktan sonra Türkiye'den teknik nedenlerle ayrılamaması durumunda yaşanan sorunlara dikkat çekti: "90 günü aşan demir sürelerinde ÖTV ve diğer vergiler yakıt tedarikçisine yansıtılmaya çalışılıyor.

Oysa gemiyle ilişki kesilmiş oluyor. Yatlarda bu durum daha net: Geri döndüklerinde yakıtı beyan edip vergisini kendileri ödüyorlar. Gemi tarafında da benzer bir uygulama olmalı; muhatap doğrudan gemi olmalı. Ancak gemilerde bu sorumluluk yakıtçıya yükleniyor. Bu çelişkinin giderilmesi ve gemilerin doğrudan muhatap alınması gerek."



YUNUS CAN

YUNUS CAN: "YENİ KRİTERLER GEMİLERİN BAĞLANMASINA YOL AÇABİLECEK KADAR SERT"

İMEAK DTO Meclis üyesi Yunus Can, 12 Temmuz 2025'te yürürlüğe giren yeni yönetmelikle, düzenli sefer yapan gemilere yönelik durum değerlendirme denetimleri ve bazı teknik kriterler getirildiğini, bu kriterlerin özellikle 25 yaş ve üzeri gemileri kapsadığını, oysa Türkiye'de düzenli sefer yapan yaklaşık 140 geminin %90'ının bu yaş grubunda olduğunu belirterek, "Yeni kriterler, gemilerin sağlıklı şekilde çalışmasını desteklemekten çok, neredeyse tamamının bağlanmasına yol açabilecek kadar sert. Bu gemiler, her ne kadar klassız yapılmış olsalar da devlet denetimi altında projelendirilmiş ve bugüne kadar hizmet vermiş tekneler. Gemilerde zamanla oluşan deformasyonlar (saç, posta, döşek gibi bölgelerde) ölçülerek ve gerektiğinde değiştirilerek giderilebilir. Ancak yeni denetimlerde sıra kaynağı zorunluluğu getirildi. Oysa bu teknelerin çoğu, özellikle iç yapılarında metot kaynağı ile inşa edilmiş durumda. 25 yaş üzeri teknelerde sıra kaynağı istemek, geminin tüm iç yapısının soyulup yeniden kaynaklanması anlamına geliyor. Bu işlem, yeni bir gemi yapmaktan bile daha zor ve sürdürülebilir değil. Uygulanabilirliği yok; gemiyi bağlamakla

eşdeğer. Üstelik bu işlem, en az iki-üç ay sürecek kadar zahmetli” dedi.

Gemilerde saç kalınlığı, posta ve kemeriyelerde deformasyon varsa, bunun zaten denetçi gözetiminde ölçülerek değiştirildiğini açıklayan Can, ancak yeni yönetmelikte getirilen şartların geminin tüm iç kaplamasının sökülmesini ve metot kaynağının tamamen kaldırılarak sıra kaynağına dönüştürülmesini zorunlu kıldığını vurguladı. Yunus Can, geçmişte klas kuruluşlarının metot kaynağını kabul ettiğini hatırlatarak, bugün sıra kaynağı talep edilmesinin ne anlama geldiğinin bile net olmadığını; teknik belirsizliğin denetçilerin yorumuna bırakıldığını ve bu durumun sahada keyfi uygulamalara yol açabileceğini ifade etti. Can, toplu yolcu taşımacılığı yapan bu gemilerin navlun bedellerinin işletmeciler tarafından değil, idareler tarafından belirlendiğini, bu bedellerin oldukça düşük olduğunu ve üzerine %20 kademe eklenmesinin işletmeciler açısından ciddi bir mali yük oluşturduğunu dile getirdi. Can konuşmasını, “Bu hizmetin sürdürülebilirliği için teknik kriterlerin netleştirilmesi ve ekonomik koşulların göz önünde bulundurulması şart” diyerek tamamladı.

ZİHNİ MEMİŞOĞLU: “OPERASYONEL GİDERLER VE GİZLİ MALİYETLER SEKTÖRÜ ZORLUYOR”

İMEAK DTO Meclis Üyesi ve TURSSA Gemi Tedarikçileri Derneği Başkanı Zihni Memişoğlu ise katıldığı uluslararası bir konferanstan bahsederek konuşmasına başladı. Konferansta, Amerikan finans devi JP Morgan’ın Norveç menşeli büyük bir gemi tedarik firmasını satın aldığını, benzer şekilde İngiliz menşeli bir başka firmanın da Amerikalı bir şirket tarafından alındığını aktardı. Bu gelişmelerin, küresel finans çevrelerinin denizcilik sektörüne olan ilgisini gösterdiğini ve kendisini olumlu yönde heyecanlandırıldığını ifade etti. Singapur’da düzenlenen konferansta birçok ülkeden katılım olduğunu, meslektaşlarıyla verimli bilgi paylaşımları gerçekleştirdiklerini belirten Memişoğlu, Türkiye’ye döndüğünde ise tabloyu daha



ZİHNİ MEMİŞOĞLU

karamsar bulduğunu; Türkiye’de gemi tedarik sektörünün geçen yılın ilk altı ayında ciro bazında %2, tonaj bazında ise %14 küçüldüğünü; fiyatlar artsa da operasyonel giderlerin öngörülemezliği ve gizli maliyetlerin sektörü zorladığını vurguladı. Gemi tedarikçileri olarak meclisten ve başkandan destek beklediklerini dile getiren Memişoğlu, liman işletmeleriyle yaşanan sorunlara dikkat çekti. Limanlara girişte, sadece giriş sahası ve gemi bordası kullanıldığı halde, tüm hizmetleri almış gibi yüksek bedeller ödendiğini belirtti. Singapur örneğini vererek, orada sadece kullanılan hizmetin bedelinin ödendiğini, giriş için ekstra ücret alınmadığını söyledi. “Bedava girelim demiyoruz, ama adil olalım” diyerek liman politikalarının gözden geçirilmesi gerektiğini vurguladı. Yeni ikmal noktalarının açılmasıyla birlikte bazı firmaların kumanya tedarikçilerinden ekstra ücret alma yönünde etik dışı yaklaşımlar sergilediğini belirten Memişoğlu, bu uygulamaların sektöre zarar verdiğini ifade etti. Konuşmasını, bu konunun mecliste detaylı şekilde ele alınması gerektiği çağrısıyla tamamladı.

SİNA ŞEN: “NEFES KREDİLERİNDEN AZ SAYIDA ESNAF YARARLANABİLDİ”

31 No’lu Liman İçi ve Liman Dışı Hatlı Tarifeli Sefer Yapan Yolcu Gemisi



SİNA ŞEN

Taşımacılığı Meslek Komitesi Üyesi Sina Şen ise Sirkeci merkezli deniz turizmi seferlerinde son bir yılda kayıt dışı yapıların ortaya çıktığını belirterek, İstanbul Valiliği, Fatih Kaymakamlığı ve ilgili polis birimlerinin operasyonlarıyla bu yapıların bir kısmının engellendiğini söyledi. Kıyı tesisi olmayan noktalardan, yeterliliği olmayan gemilerle yapılan seferlerin hem karada hem denizde sürdüğünü ve bu durumun Oda’ya sıkça şikâyet edildiğini aktardı. Devletin Kültür ve İşçileri Bakanlıkları üzerinden denetimlerini sürdürdüğünü belirten Şen, İstanbul Valisi Davut Gül’ün konuya gösterdiği hassasiyet için teşekkür etti.

Sözlerini sektörün ekonomik sıkıntılarla karşı karşıya olduğunu vurgulayarak sürdüren Şen, nefes kredilerinden çok az sayıda esnafın yararlanabildiğini, kamu ve özel bankalara yapılan başvuruların sonuçsuz kaldığını ifade etti. TOBB Başkan Vekili Tamer Kıran’dan bu konuda bilgilendirme talep etti: “Gemi ve motor yenilemek için krediye ulaşmak zor. Biz toplu taşımacılığın içindeyiz, eğitim ve gıda gibi zaruri bir hizmet veriyoruz. Üzerimizdeki %20 KDV oranı çok yüksek. Maliye Bakanlığı belki olumlu bakmaz ama biz yine de bu konuyu arz ediyoruz.”

Bu bölümde söz alan Deniz Kültürü Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Ayşe Olcay da dernek olarak İMEAK DTO desteği ile Piri Reis Üniversitesi'nde 19 Kasım 2025'de yapılacak "İklim Değişikliği ve Çevre Sempozyumu"na herkesi davet etti ve verdikleri destek için DTO Yönetim Kurulu Başkanı ve Yönetim Kurulu üyelerine teşekkür etti.

TAMER KIRAN: "KARŞILIKLI TEDBİRLER, KÜRESEL DENİZ TAŞIMACILIĞINDA BELİRSİZLİĞİ ARTIRIYOR"

Oturumun bu bölümünde Merkez Bankası Başkanı Fatih Karahan toplantıya iştirak etti. İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran da, Karahan'ın iştirakinden sonra aylık olağan konuşmasını gerçekleştirdi. Karahan'a yoğun mesaisinden zaman ayırıp meclis toplantısına katıldığı için teşekkür ederek konuşmasına başlayan Tamer Kiran, dünya ekonomisini etkileyen güçlü gelişmelerin yaşandığı bir dönemden geçtiğimizi; Gazze'de barış umutlarını artıran Mısır anlaşması ve ABD-Çin arasında alevlenen ticaret savaşının, piyasa dinamiklerini ciddi biçimde etkilediğini; Gazze'de barışa yönelik atılan adıma rağmen yeni dönemin Filistin halkı açısından tartışmalı yönlerinin süreceğini belirtti ve unları söyledi: "Savaşın durması ve insani dramın sona ermesi, bölge istikrarı açısından kritik. İstikrar sağlanırsa, küresel ekonomide arz yönlü şoklara bağlı riskler de azalacaktır.

Dericilik sektörü özelinde, ateşkes sonrası Kızıldeniz'deki güvenlik sorunlarının çözülmesi ve gemi rotalarının yeniden düzenlenmesi gündemde. Uzun vadede güvenlik sağlanırsa, geçişlerin eski düzene dönebileceği öngörülüyor. Çin'in nadir element ihracını sınırlaması ve Trump'ın vergi yükünü %155'e çıkarması, ticaret savaşını derinleştiriyor. Bu gelişmeler, Trump ve Xi arasındaki görüşme ihtimalini zorlasa da, şimdilik beklentiler olumlu. Ticaret savaşının olumsuz seyri, küresel büyüme ve ticareti sekteye uğratabilir; tedarik zincirinde aksaklıklar ve enflasyon baskısı artabilir. Denizcilik sektörünü etkileyen en önemli gelişme, ABD'nin Çin bağlantılı gemilere



TAMER KIRAN

liman ücretleri uygulaması. Ekim itibarıyla devreye giren bu uygulamaya karşılık, Çin de ABD gemilerine ek ücretler ve erişim kısıtlamaları getirmeye hazırlanıyor. Bu karşılıklı tedbirler, küresel deniz taşımacılığında belirsizliği artırıyor." IMO'nun Londra'daki olağanüstü toplantısında ABD'nin gemilerden iklim değişikliği amacıyla finansal katkı toplanmasını öngören uluslararası fon önerisine karşı çıkarak tasarıyı onaylayacak ülkelere ve hatta oy kullanacak temsilcilere yaptırım uygulanacağını ilan ettiğini ifade eden Kiran; "Petrol ihraç eden ülkeler, regülasyonun eksik ve olgunlaşmamış olduğunu savunarak erteleme talep etti. Gemi filoları güçlü ülkeler, düzenlemenin maliyetleri artıracığını ve Avrupa Birliği'nin mevcut sistemleriyle ikili vergilendirme yaratacağını belirtti. AB ise ETS ve Fuel EU Maritime uygulamalarını kaldıracağına dair net bir taahhütte bulunmadı. Dört gün süren tartışmaların ardından, 49'a karşı 57 oyla tasarının görüşülmesine bir yıl ara verildi. Yeni toplantı 2026'da yapılacak. Ancak geçmiş örnekler, bu tür ertelemelerin yıllarca sürebileceğini gösteriyor. 1984'te ertelenen bir tasarı ancak 1996'da tekrar gündeme alınabilmişti. Sonuç olarak, bu gelişme denizcilik sektöründeki gelecek belirsizliğini daha da derinleştirdi" şeklinde konuştu.

"YÜKSEK ENFLASYON, FİYAT REKABETİNİ VE PAZAR PAYINI KORUMAYI ZORLAŞTIRIYOR"

Deniz taşımacılığının, deniz ticaretinin ve küresel ekonominin omurgası olduğunu vurgulayan Kiran, Türkiye'nin denizcilik sektöründeki başarılarını özetleyerek sözlerini sürdürdü. Türk denizciliğinin son yıllarda geldiği noktanın gurur verici olduğunu, ancak ekonomi yönetiminde bozulan dengeler nedeniyle çeşitli sıkıntılar yaşandığını belirtti ve bu sıkıntıları şöyle dile getirdi: "Eylül ayı imalat sanayi satın alma yöneticileri endeksi, eşik değer olan 50'nin altında kalarak sanayideki büyüme sorununun sürdüğüne işaret etti. 10 ana sektörden yalnızca gıda pozitif tarafta kalırken, kara ve deniz taşıtları imalat endeksi 46'ya geriledi. Talep, maliyet ve rekabet koşullarındaki zorluklar istihdamı da olumsuz etkiliyor. Yüksek enflasyon, fiyat rekabetini ve pazar payını korumayı zorlaştırıyor. Bu nedenle verimliliği artırıcı ve maliyetleri düşürücü çabaların kesintisiz sürdürülmesi gerekiyor. Türkiye, döviz bazında ham madde, işçilik ve finansman maliyetleri açısından rakiplerine göre ciddi zorluklar yaşıyor. Döviz bazında işçilik maliyetlerindeki artış, gemi inşaat siparişi almayı ve tamir-bakım sektöründeki başarıyı sürdürmeyi zorlaştırıyor. Enflasyon ücretlere baskı yaparken alım gücünü de düşürüyor.

Enflasyonla mücadele, tüm bu sorunların çözümünde temel faktör. Kur politikası da bu süreçte önemli bir araç olarak öne çıkıyor. Rekabet gücünü korumak için Türk Lirası'nda reel değer kaybı olmasa bile, reel değerlemenin olmaması bu aşamada stratejik bir araç olabilir.”

2025 itibarıyla Karadeniz-Akdeniz çanağında hakim konumda olan 377 Türk sahipli koster gemisinin yaş ortalamasının 27'ye ulaştığını, alternatif yakıtlı yeni nesil gemilerle dönüşümün kaçınılmaz olduğunu söyleyen Kıran, bu dönüşüm için Merkez Bankası kaynaklı yatırım tarihli avans kredisi finansmanının tahsisini talep etti ve konunun teknik boyutu nedeniyle detaylı çalışılması gerektiğini vurguladı. Denizcilik sektörünün hedeflenen ekonomik amaçlara ulaşmak için Merkez Bankası ile ortak bir anlayış içinde hareket ettiğini ve ekonominin sürdürülebilir büyüme yolunda ilerlemesini desteklediğini ifade etti.

“YENİ BODRUM BOAT SHOW'LARDA HEDEFİMİZ ÇITAYI YÜKSELTMEK”

Başkan Tamer Kıran, 15–19 Ekim tarihleri arasında düzenlenen Bodrum Boat Show hakkında da şu değerlendirmede bulundu: “180 tekne ve 500 markanın yer aldığı fuar, 20.802 kayıtlı ziyaretçiye ağırladı. Bodrum'da üretilmiş 4 adet 50 metre üzeri mega yatın sergilenmesi, yerel üreticilere destek açısından sevindirici oldu. Turizm sezonunun sonuna denk gelen fuar, Bodrum ekonomisine olumlu katkı sağladı. İlk kez düzenlenmesine rağmen elde edilen başarı, gelecek yıllardaki fuarlar için güçlü bir motivasyon oluşturdu. Yeni Bodrum Boat Show'larda hedefimiz çitayı yükseltmek. Organizasyona destek veren yerel yönetimlere, katılımcı firmalara ve Bodrum Şubesi ile Düzenleme Komitesi başta olmak üzere emeği geçen herkese teşekkür ederim.” Öte yandan İstanbul'da gerçekleştirilen FONASBA Genel Kurul Toplantısı hakkında “Fevkalede bir uluslararası etkinliğin hayata geçirildiğini” vurgulayarak, “Bu uluslararası etkinliklerin hem ülkemiz



FATİH KARAHAAN

denizciliğinin dışarıda tanınması hem oralardaki görünürlüğümüz açısından çok etkisi olduğunu hepimiz kabul etmeliyiz. Bu bağlamda bu genel kurulun burada yapılmasında emeği geçen herkese teşekkür ederim” dedi. Kıran 29 Ekim Cumhuriyet Bayramı'nı kutlayarak konuşmasını tamamladı: “Cumhuriyetimizin kuruluşu, büyük bir kurtuluş mücadelesinin ardından atılan sağlam temellerle gerçekleşti. Geçen zaman içinde Türkiye, bölgesinin ve dünyanın en güçlü, saygın devletleri arasında yerini aldı. Bugün istikrarsızlıkların yaşandığı zor bir coğrafyada emin adımlarla ilerleyebiliyorsak, bunu cumhuriyetin temellerine, güçlü demokrasimize ve köklü devlet geleneğimize borçluyuz. Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk başta olmak üzere tüm silah arkadaşlarını, aziz şehitlerimizi ve gazilerimizi rahmet ve şükranla anıyor; Cumhuriyet Bayramı'nızı kutluyor, hepimizi sevgi ve saygıyla selamlıyorum.”

FATİH KARAHAAN: “PİYASA ARTIK REZERV YETERLİLİĞİ KONUSUNDA CİDDİ BİR ENDİŞE TAŞIMİYOR”

Daha sonra Merkez Bankası Başkanı Fatih Karahan kürsüye geldi ve konuşmasının başında Merkez Bankası kararlarının sanayicilerin üzerinde,

sanayicilerin durumunun da Merkez Bankası kararları üzerinde etkisi olduğunun altını çizdi.

Türkiye ekonomisinin iki yıl öncesine kadar makro finansal açıdan üç temel sorunla karşı karşıya olduğunu söyleyen Karahan, bunları “rezerv yetersizliği, Yüksek Kur Korumalı Mevduat (KKM) bakiyesi ve enflasyon” olarak sıraladı. O dönemde Merkez Bankası'nın yükümlülükleri dikkate alındığında rezerv seviyesinin neredeyse eksi 60 milyar dolara ulaştığını hatırlatan Karahan, bu durumun yüksek cari açıkla birleşerek ödemeler dengesi açısından ciddi bir risk yarattığını ifade etti. Ekonominin hızlı büyüdüğü bir dönemde cari açık rezervlerle finanse edilmeye çalışılırken, rezervlerin düşük seviyesi istikrarı tehdit eden bir tablo oluşturuyordu. Karahan, gelineen noktada rezervlerde 124 milyar dolarlık net artış sağlandığını belirterek, piyasanın artık rezerv yeterliliği konusunda ciddi bir endişe taşımadığını vurguladı. Bu gelişmenin, makro finansal istikrarın yeniden tesis edilmesi açısından önemli bir mesafe anlamına geldiğini sözlerine ekledi. Karahan şöyle devam etti: “KKM hesapları, Merkez Bankası için döviz karşılığı olan ancak TL'de tutulan koşullu yükümlülüklerdi. Kur garantisi nedeniyle kurda beklenmeyen artışlar



yaşandığında, Merkez Bankası'nın bu farkı para basarak telafi etmesi gerekiyordu. 2023 Haziran'ındaki kur gelişmeleri sonrası, bir yıl içinde ticari ve bireysel kesime ciddi ödemeler yapıldı. Bu yükümlülüğün dövize dönmeden, TL'ye geçerek azaltılması gerekiyordu. Ancak o dönemde TL'ye güven tesis edilemediği için hesaplar kapatılsa bile döviz talebi artacaktı ve Merkez Bankası'nın bunu karşılayacak rezervi yoktu. Bugün itibarıyla KKM bakiyelerinde 137 milyar dolardan fazla düşüş sağlandı. Yeni hesaplar açılmıyor, mevcutlar vade sonunda yenilenmiyor. Yılbaşına kadar sistemden tamamen çıkarılmış olacak. Böylece rezerv yeterliliğiyle birlikte KKM yükümlülüğü de çözülmüş oldu." Enflasyonun, Türkiye ekonomisinin karşı karşıya kaldığı diğer makro sorunların temelinde yer aldığını belirten Karahan, "Rezerv yetersizliği ve yüksek KKM bakiyesi gibi sorunların arkasında da aslında yüksek enflasyon ve daha da yükseleceği yönündeki beklentiler vardı" dedi. Bu beklentilerin döviz, altın ve çeşitli mal taleplerini artırarak ekonomik istikrarı tehdit ettiğini ifade eden Karahan, 2023 yılında yaşanan büyük deprem felaketine rağmen alınan tedbirlerle enflasyonun üç haneli seviyelere çıkmasının önüne geçildiğini vurguladı. Hazine ve Maliye Bakanlığı ile Merkez Bankası'nın eşgüdüm içinde attığı

adımlar sayesinde enflasyonun %75 seviyesinde sınırlandığını, ardından da düşüş eğilimine girdiğini belirtti.

"REEL SEKTÖRDE BÜYÜME YAVAŞLASA DA, EKONOMİ BEKLENENDEN DAHA DAYANIKLI"

Bugün itibarıyla enflasyonun %33 seviyelerinde olduğunu aktaran Karahan, "Gıda enflasyonu son iki ayda 8 puan arttı. Sepetteki %25'lik ağırlığı nedeniyle bu artış, manşet enflasyona doğrudan 2 puanlık etki yaptı. Enflasyonun %31'e düşmemesinin temel nedeni bu" dedi. Gıdadaki artışın temelinde kuraklık olduğunu, ancak bu etkinin geçici olacağını ve dezenflasyon sürecinin devam edeceğini ifade etti. Karahan, uygulanan politikaların bazı maliyetleri olduğunu kabul ederek, "Reel sektörde büyüme bir miktar yavaşlasa da, ekonomi beklenenden daha dayanıklı. Fiyat istikrarı sağlandığında refahın daha geniş kesimlere yayılacağını göreceğiz" değerlendirmesinde bulundu. Fiyat istikrarının neden önemli olduğu ve faizlerin nasıl düşeceği sorularına dair, bu iki başlığın ekonomi politikalarının temelini oluşturduğunu belirtti. Fiyat istikrarı sağlanmadığında yaşanan olumsuzlukları üç başlıkta ele alan Karahan, ilk olarak büyüme ve yatırımlarda istikrarsızlığa dikkat çekti. Yüksek enflasyon ortamında büyüme oranlarının %3 ile %7 arasında dalgalanabileceğini, bu durumun

öngörülebilirliği azalttığını ifade etti. İkinci olarak alım gücündeki düşüşe vurgu yapan Karahan, özellikle ücretli kesimin enflasyon karşısında gelirlerini koruyamadığını, bunun toplumun geneline yayılan bir refah kaybı yarattığını belirtti. Üçüncü başlıkta ise verimlilikte yaşanan azalışa dikkat çekti. Enflasyonun yüksek olduğu dönemlerde kaynakların sağlıklı dağıtılamadığını, verimli firmalara erişimin zorlaştığını ve bu durumun ekonominin büyüme kapasitesini zayıflattığını ifade etti. Fiyat istikrarı sağlandığında büyüme oranlarının daha düşük olsa bile öngörülebilirliğin arttığını ve faizlerin kalıcı olarak düştüğü bir ortamın oluştuğunu, bu durumun uzun vadeli finansman imkanlarını artırdığını söyledi. Geçmişte enflasyonun tek haneli olduğu dönemlerde bankaların daha uzun vadeli krediler verebildiğini hatırlatan Karahan, bugün enflasyonun belirsizliği nedeniyle bankaların bu tür kredilere mesafeli yaklaştığını ifade etti. Uzun vadeli finansmanın, kendini 5, 10 hatta 20 yılda geri ödeyebilecek kaliteli yatırımların yapılabilmesini sağladığını, bu sayede daha sürdürülebilir bir büyüme ve toplumun geneline yayılan bir refah artışı elde edilebildiğini vurguladı.

"COVID SONRASI DÖNEMDE TÜRKİYE YENİDEN YÜKSEK ENFLASYON ORTAMINA GİRDİ"

Karahan şöyle devam etti: "Türkiye, 1990'larda 15 yıl boyunca ortalama %70 enflasyonla yüksek enflasyon dönemini yaşadı. 2004 sonrası başlayan yeni 15 yıllık dönemde ise fiyat istikrarı sağlandı; enflasyon genel olarak tek haneli seyretti. Fiyat istikrarı iki temel adımla sağlandı: Sıkı para politikası ve mali disiplin. Uzun süre yüksek reel faiz uygulandı, kamu harcamaları kısıldı. Bu ortamda büyümenin ve yatırımların yavaşlaması beklenirken, veriler tam tersini gösterdi. Yatırım büyümesi yüksek enflasyon döneminde %5 iken, fiyat istikrarı döneminde çok daha hızlı arttı. Paranın maliyeti yüksek olsa da öngörülebilirlik sayesinde uzun vadeli planlar yapılabilirdi. Bu da yatırım ortamını güçlendirdi, verimliliği artırdı. COVID sonrası dönemde Türkiye yeniden



yüksek enflasyon ortamına girdi; ortalama enflasyon %45 seviyesinde. Bu süreçte gevşek maliye ve para politikaları uygulandı; kredi maliyetleri düşük, erişim kolaydı. Yatırımların hızlanması beklenirken, yatırım büyümesi yavaşladı. Nedeni: yüksek belirsizlik. Enflasyon ve büyüme öngörülemediği için yatırımlar kısa vadeye sıkıştı. Uzun vadeli, verimlilik artırıcı yatırımlar ertelendi. 2000'ler fiyat istikrarı döneminde ve son dönemde ekonomi aynı hızda (%5,5) büyüdü. Ancak yatırım büyümesi yavaşlarken, büyüme özel tüketimle sağlandı. Fiyat istikrarı döneminde özel tüketim %4,5 büyürken, son dönemde bu oran %10'a çıktı.”

Fiyat istikrarı döneminde yatırımların %8'e yakın büyüdüğünü, tüketimin ise %4,5 seviyesinde kaldığını belirten Fatih Karahan, bu tabloyu “arz kapasitesinin arttığı, tüketimin de onunla birlikte dengeli biçimde yükseldiği sürdürülebilir bir büyüme” olarak tanımladı. Son dönemde yatırım artışını hedefleyen çeşitli politikalar uygulanmasına rağmen, yatırım büyümesinin zayıfladığını ve tüketimin bunun çok üzerine çıktığını ifade eden Karahan, bu durumun büyümeyi seviyede yüksek tutsa da kalıcı ve sürdürülebilir olmaktan uzaklaştırdığını vurguladı. Tüketime büyük ölçüde ithalatla karşılandığını, çünkü arz kapasitesinin aynı hızda artmadığını belirtti. Karahan, bu dengesizliğin başka sorunları da beraberinde getirdiğini söyleyerek, temel hedeflerinden birinin büyüme kompozisyonunun dengelenmesi

olduğunu ifade etti. “Daha öngörülebilir, fiyat istikrarının sağlandığı ve tüketim-yatırım dengesinin olumlu olduğu bir ekonomi için önemli mesafe katettik” diyen Fatih Karahan, bu ilerlemenin kalıcı hale gelebilmesi için enflasyonun tek haneli seviyelere inmesi gerektiğini vurguladı. Tüketime öne çekilmesinin yatırım ortamını zayıflattığını belirten Karahan, fiyat istikrarı sağlandığında tüm kesimlerin daha kalıcı bir refah artışına ulaşabileceğini sözlerine ekledi.

“ASIL ÖNEMLİ OLAN ENFLASYONUN DÜŞMESİ”

Piyasa faizlerinin nasıl düştüğüne ilişkin değerlendirmelerde bulunan Fatih Karahan, bu konunun özellikle enflasyon beklentileriyle doğrudan ilişkili olduğunu vurguladı. “Bir puanlık faiz indirimi duyurulduğunda farklı tepkiler alıyoruz. Kimileri daha fazla indirim bekliyor, kimileri hiç indirilmemesi gerektiğini savunuyor. Ancak asıl önemli olan, enflasyonun düşmesidir” dedi.

Merkez Bankası'nın politika faizinin yalnızca kısa vadeli faizleri doğrudan etkilediğini belirten Karahan, uzun vadeli faizlerin ise bankaların enflasyon beklentilerine göre şekillendiğini ifade etti. “Bir banka beş yıllık kredi verirken, o sürede alacağı paranın değerini öngörmek zorunda. Enflasyon beklentisi yüksekse, faizleri de yüksek tutmak zorunda kalıyor” dedi. Bu çerçevede, Merkez Bankası'nın faiz indirimlerinin piyasa faizlerine etkisinin, enflasyon beklentilerinin yönüyle belirlendiğini

vurgulayan Karahan, iki dönem üzerinden örnek verdi: Eylül 2021–Haziran 2022 döneminde, Merkez Bankası politika faizini 5 puan indirirken, ticari kredi faizleri 4,5 puan, tüketici kredileri 5 puan, hazine borçlanma maliyetleri ise 7 puan arttı. Karahan, bu dönemde enflasyon beklentilerinin 12 ay vadede 25 puan yükseldiğini ve piyasanın faiz indirimlerine güvenmediğini belirtti. Haziran–Temmuz 2025 döneminde ise Merkez Bankası faiz indirimi yapmamasına rağmen, ticari kredi faizleri 5 puan, tüketici kredileri 3 puan, hazine borçlanma maliyetleri ise 2 puan düştü.

Bu düşüşün, olumlu gelen enflasyon verileriyle beklentilerin iyileşmesinden kaynaklandığını ifade etti. Karahan, “Piyasa faizlerini düşür düşürmenin tek yolu, enflasyonun düşeceğine dair güçlü bir inanç yaratmaktır. Bu da kararlılık, veri odaklılık ve güvenle sağlanabilir” diyerek, sürecin hassasiyetle yürütülmesi gerektiğini vurguladı.

Fatih Karahan sözlerini şöyle tamamladı: “Enflasyon düştükçe bankalar daha uzun vadeli kredi vermeye istekli hale gelir. Çünkü düşük enflasyon beklentisi, faizlerin düşmesini ve uzun vadeli finansmandan kazanç sağlanmasını mümkün kılar.

COVID öncesi dönemde 2–5 yıl vadeli kredilerin payı daha yüksekti. Son dönemde sıkılaşma ile birlikte bu vadelerde sınırlı da olsa artış gözleniyor. Bu gelişme olumlu olsa da henüz istenen seviyelere ulaşmadı. Enflasyonla mücadelede yaşanan geçici yavaşlamanın ardından iyileşmenin hızlanması bekleniyor.”

Karahan değerlendirmelerinin ardından İMEAK Deniz Ticaret Odası meclis üyelerinin sorularını yanıtladı. Soru-cevap bölümünden sonra İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak ve Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran tarafından Merkez bankası Başkanı Fatih Karahan'a bir anı objesi takdim edildi. Ardından da İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak oturumu sona erdirdi.

OZGEN

SHIP SUPPLY

75 yıllık denizcilik tecrübesiyle,
bugün Türkiye'nin her limanındayız.

Tuzla'daki merkez binamız ve organize sanayi bölgesinde yer alan,
toplam 7.000 m²'yi aşan depolama alanlarımızda,
5.000'in üzerinde teknik ürünü daima erişime hazır tutuyoruz.
20+ araçlık filomuzla, Türkiye'nin tüm liman, boğaz ve tersanelerine zamanında,
güvenilir ve eksiksiz tedarik desteği sunuyoruz.



TUZLA MERKEZ

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

TUZLA ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ

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

www.ozgenshipsupply.com

[in](#) [@](#) / ozgenshipsupply
info@ozgenshipsupply.com

+ 90 850 777 1950



OXYMAT®

On-site gas solutions for a better world



**PSA NITROGEN
GENERATOR**



**IN-FRAME PSA
NITROGEN GENERATOR**



**MEMBRANE
NITROGEN GENERATOR**



**NITROGEN FOR
DUAL FUEL**



**LOWEST COST OF OWNERSHIP
BUILT FOR AND PROVEN IN MARINE ENVIRONMENT**



our route is yours **#yönümüzsizsiniz**



FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

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

TÜRK-ARAP EKONOMİK FORUMU

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, 2 Ekim Perşembe günü, Hazine ve Maliye Bakanı Mehmet Şimşek'in teşrifleriyle İstanbul'da düzenlenen, 16. Türk-Arap Ekonomik Forumu'na (TAF16) katıldı.

TOBB VERGİ DANIŞMA KURULU TOPLANTISI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 7-8 Ekim tarihlerinde Ankara'da çeşitli ziyaretler gerçekleştirdi ve TOBB Vergi Danışma Kurulu Toplantısı'na katıldı.

KOCAELİ ÜNİVERSİTESİ REKTÖRÜ, DTO'YU ZİYARET ETTİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 13 Ekim Pazartesi günü, Kocaeli Üniversitesi (KOÜ) Rektörü Prof. Dr. Zafer Cantürk'ü, DTO Genel Merkezi'nde ağırladı. Kıran'ı, Ordu Fatsa Atatürk Denizcilik Meslek Lisesi Okul Müdürü Samet Ertanç, Müdür Yardımcısı Ahmet Çetin ve Ordu Fatsa Denizcilik Mezunları Derneği (ORFADDER) Başkanı Harun Akbaş ile İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Mezunları Derneği (İTÜ DEFAMED) Yönetim Kurulu Başkanı Çağlar Coşkun'u da ayrı ayrı ziyaret etti.

EMEKLİ ORGENERAL ARİF ÇETİN, DTO'YU ZİYARET ETTİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 14 Ekim Salı günü, Eski Jandarma Genel Komutanı Emekli Orgeneral Arif Çetin'i ağırladı. DTO Genel Merkezi'nde gerçekleşen nezaket ziyaretine, İMEAK DTO Genel Sekreteri İsmet Salihoğlu da iştirak etti.

TÜRK KILAVUZ KAPTANLAR DERNEĞİ BAŞKANI, DTO'YU ZİYARET ETTİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 17 Ekim Cuma günü, Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Nildenz Sütçü Şen'i kabul etti. DTO Genel Merkezi'nde gerçekleşen nezaket ziyaretine, derneğin yönetim kurulu üyeleri Ali Önemli, Bora Soysal ve Salih Çok da iştirak etti.

FONASBA 2025 YILLIK GENEL KURUL TOPLANTISI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 17 Ekim Cuma günü, Ulusal Gemi Brokerleri ve Acenteleri Dernekleri Federasyonu (FONASBA) 2025 Yıllık Genel Kurul Toplantısı kapsamında gerçekleştirilen Ev Sahibi Ülke Semineri'nin açılış oturumuna katıldı ve bir konuşma yaptı. FONASBA Başkanı Fulvio Carlini konuşmalarının ardından Durmuş Ünüvar ve Tamer Kıran'a plaket takdim etti.

TÜRKİYE-İNGİLTERE DENİZCİLİK FORUMU

Türkiye-İngiltere Denizcilik Forumu (Turkish-British Shipping Forum), DTO ev sahipliğinde 21 Ekim Salı günü düzenlendi.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Meclis Salonu'nda gerçekleştirilen forumun açılışında konuşma yaptı. Forum gündemi kapsamında çeşitli oturumlar düzenlendi.

İÜ SU BİLİMLERİ FAKÜLTESİ DEKANI'NDAN DTO ZİYARETİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 21 Ekim Salı günü, İstanbul Üniversitesi (İÜ) Su Bilimleri Fakültesi Dekanı Prof. Dr.

Melek İşinibilir Okyar ve beraberindeki heyeti DTO Genel Merkezi'nde ağırladı. Fakültenin Dekan Yardımcıları Prof. Dr. Firdevs Saadet Karakulak ve Prof. Dr. Nuray Erkan Özden ile Kaptan Aktan Güneş'in iştirak ettiği ziyarette, sektör-üniversite iş birliğinin geliştirilmesine yönelik konular görüşüldü.

CEUTA LİMAN BAŞKANI JUAN MONUEL DONCEL'DEN DTO ZİYARETİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 22 Ekim Çarşamba günü, Ceuta Liman (Port Authority Of Ceuta) Başkanı Juan Manuel Doncel ve Ceuta Ticaret Odası ile denizcilik firmalarının yetkililerinden oluşan heyeti, DTO Genel Merkezi'nde kabul etti. İMEAK DTO Yönetim Kurulu üyesi Barış Türkmen, İMEAK DTO Meclis üyesi Mustafa Aslan, Türkiye Liman İşletmecileri Derneği (TÜRKLİM) Genel Sekreteri Faruk Doğan'ın da katıldığı ziyarette, Ceuta Limanı tanıtımı yapılarak gelişen liman imkan kabiliyetleri konusunda bilgi verildi.

TOBB TÜRKİYE DENİZCİLİK MECLİSİ TOPLANTISI

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Türkiye Denizcilik Meclisi Toplantısı, Meclisten Sorumlu TOBB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ın katılımıyla, 22 Ekim Çarşamba günü, TOBB'un İstanbul'daki Hizmet Binası'nda yapıldı.

Türkiye Denizcilik Meclisi Başkanı ve İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt başkanlığında gerçekleştirilen toplantıya, Türkiye Denizcilik Meclisi Başkan Yardımcısı Ali Avcı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (UAB) Denizcilik Genel Müdürlüğü Daire Başkanı Levent Akbaba ile Meclis üyeleri katıldı.



seamanticket.com

Denizden Gökyüzüne, Gemi Adamlarına Özel Biletler

Denizciler için uçuş planlamasının
hızlı, kolay ve güvenilir yolu.



Yüzlerce Uçuşa
Tek Tıkla Erişim



Filtreleme ve
Karşılaştırma



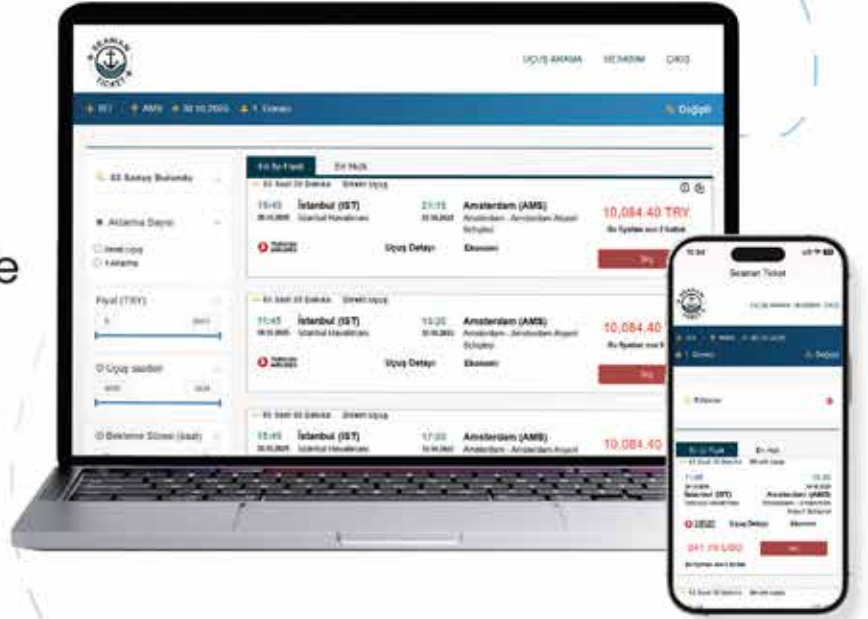
Mürettebat Listesiyle
Hızlı Rezervasyon



Kredi Kartı ile
Güvenli Ödeme



7/24 Online
Destek



Mevcut platformlar



Web sitemizi
ziyaret etmek için
QR kodu taratın



BAKAN MURAT KURUM, MECLİS ÖZEL TOPLANTISI'NA KATILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası, 31 Ekim'de yapılan Meclis Özel Toplantısı'nda Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanı Murat Kurum'u ağırladı.



TAMER KIRAN

İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Özel Toplantısı, Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanı Murat Kurum'un teşrifleriyle 31 Ekim Cuma günü yapıldı.

DTO Meclis Salonu'nda, İMEAK DTO Meclis Başkan Yardımcısı Emin Eminoğlu başkanlığında gerçekleştirilen toplantının açılışında konuşan İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, Türk denizcilik sektörü hakkında bilgi verdi.

Denizcilik sektörünün ülkemizde gelişme hızı açısından örnek alınabilecek bir sektör olduğunu söyleyen Tamer Kiran, 2025 yılı başı itibarıyla Türk sahipli gemi filosunun dünyada 52 milyon DWT taşıma kapasitesi ile 10'uncu sıraya yükseldiğini; Türkiye'deki 85 tersanenin yüksek teknolojiye sahip gemi inşasında küresel pazarda öne çıktığını; ayrıca Türkiye'nin savaş gemisi tasarlayan, inşa eden ve



bakım onarımını yapma kapasitesine sahip 10 ülkeden biri olduğunu vurguladı. Önemli konu başlıklarını toplantıya gelmeden önce Bakan Murat Kurum'a aktardıklarını belirten Kiran konuşmasında bu bölümlere değinmeyeceğini vurguladı.

TAMER KIRAN: "GEMİ İNŞAAT SEKTÖRÜ GÜÇLÜ ÜLKELER, GELECEKLERİNİ DE GÜVENCE ALTINA ALIR"

Gemi inşaat ve bakım endüstrisinde güçlü olan ülkelerin geleceklerini de güvence altına aldıklarını altını çizen Başkan Tamer Kiran, Marmara Denizi ve Adalar'ın 2021 yılında Özel Çevre Koruma Bölgesi ilan edilmesi sebebiyle oluşan ve denizcilik sektörünü olumsuz etkileyen sorunları Bakan Murat Kurum'a aktardı.

Denizcilik sektörünün, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'ndan sonra en çok temasta olduğu bakanlığın Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı

olduğunu, sektör-idare iş birliğine en üst seviyede devam ettiklerini belirten Kiran, Bakanlık ile yapılan çalışmalara değindi.

Bu çalışmalar kapsamında "Deniz Kıyı Alanları Tekne İmal ve Çekek Alanlarının, Bağlama ve Barınma Yerlerinin Belirlenmesi, Mapa-Şamandıra Noktaları ve Sayılarının Belirlenmesi ile Kurulumu İçin Fizibilite Raporu Hazırlanması İşine Ait Protokolü", Deniz Ticaret Odası, Tabiat Varlıklarını Koruma Genel Müdürlüğü, Piri Reis Üniversitesi ve GİSBİR arasında 1 Ağustos'ta imzaladıklarını belirten Kiran, protokolle, Marmara, Ege ve Akdeniz kıyılarında tekne imal ve çekek alanlarının, bağlama ve barınma yerlerinin ve mapa-şamandıra sistemlerinin kurulabileceği bölgelerin belirlenmesi amacıyla fizibilite raporu hazırlanacağını, halihazırda çalışmalara başlandığını ve devam ettiğini söyledi. İstanbul'daki DTO üyelerinin aktif şekilde kullandığı 20 iskelede yaşanan kira sorunlarının önüne geçilemek amacıyla



MURAT KURUM

DTO'ya kiralanması ve DTO tarafından üyelere kullanılması yönündeki talep hakkındaki çalışmaların son aşamaya geldiğini büyük bir memnuniyetle öğrendiklerini belirten Kıran, bu konudaki yapıcı yaklaşımları nedeniyle Bakan Murat Kurum ve Tabiat Varlıklarını Koruma Genel Müdürü'ne teşekkür etti. Önemli bir konu olan Denizcilik Atıkları Uygulaması Genelgesi (DAU) kapsamında yaşanan sorunların çözümü için DTO taleplerinin de dikkate alınarak bir çalışma yürütüldüğünü memnuniyetle öğrendiklerini ifade eden Başkan Tamer Kıran, bu konuda da yine Bakan Kurum ve Çevre Yönetimi Genel Müdürü'ne teşekkür etti.

MURAT KURUM: "DENİZLERİMİZ STRATEJİK BİR HAZİNE VE GELECEĞİMİZİN GÜVENCESİDİR"

Daha sonra kürsüye gelen Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanı Murat Kurum denizlerin sadece coğrafi sınırları değil, geleceğin rotasını da belirlediğini vurgulayarak sözlerine başladı ve unları söyledi: "Ekonominin, ticaretin, enerjinin, insani yardımın, hatta diplomasinin merkezinde denizlerimiz var. Bugün Mersin Limanı'nda ticaret yaparken, İzmir Limanı'nda gemilerimizi

uğurlarken, Karadeniz'de doğalgaz ararken, Sinop'ta balıkçılarımız ağlarını denize bırakırken aslında Türkiye'nin ekonomik, stratejik ve çevresel gücünü sizlerle birlikte büyütüyoruz. Ve bu tablo bize şunu gösteriyor ki, denizlere sahip olan geleceğe de sahip olur. Bu yüzden denizlerimiz stratejik bir hazinedir ve geleceğimizin en büyük güvencesidir."

Geçen ay Birleşmiş Milletler Genel Kurulu'nda denizlerin karşı karşıya olduğu tehdidi açıkça dile getirdiklerini belirten Kurum "Mavi bizim umudumuz, geleceğimizdir. Bu bilinçle durmaksızın çalışıyor, denizleri hem temizliyor hem de koruyoruz. Marmara'da müsilağı önlemek için ileri biyolojik arıtma tesislerine destek veriyor, ilgili belediyelerle yapılan mutabakatı yakından takip ediyoruz. Buradan bir kez daha vurgulamak isterim: Belediyelerimizin bu mutabakat çerçevesindeki sorumluluklarını eksiksiz yerine getirmesi, Marmara'nın korunması ve geleceğe daha temiz bırakılması açısından hayati önem taşıyor" dedi.



Cumhurbaşkanı Tayyip Erdoğan'ın eşi Emine Erdoğan'ın yürüttüğü Sıfır Atık Mavi Hareketi kapsamında Sıfır Atık projesinin küresel bir çevre markasına dönüştüğünü, tüm dünyaca benimsendiğini ve Birleşmiş Milletler'in 30 Mart'ı "Sıfır Atık Günü" ilan ettiğini ifade eden Kurum, bu kapsamda denizlerimizi korumak ve geleceğe en iyi şekilde bırakmak için 50 ve 100 yıllık planlar yapıldığını; bu kapsamda denizlerimizi korumak ve geleceğe en

iyi şekilde bırakmak için 50 ve 100 yıllık planlar yapıldığını; hayata geçirilen MAPA Şamandıra projesiyle Fethiye Göcek Özel Çevre Koruma Bölgesi'nin pilot bölge ilan edildiğini; yaklaşık 1100 şamandıranın Bakanlık, Tabiat Varlıkları Genel Müdürlüğü ve Çevre Ajansı iş birliğiyle hızla inşa edildiğini; ayrıca Bakanlık, Deniz Ticaret Odası, Türkiye Gemi Sanayicileri Birliği ve Piri Reis Üniversitesi arasında önemli bir protokol imzalandığını açıkladı.

"MAPA ŞAMANDIRA PROJELERİ, DENİZLERİMİZİN KORUNMASINA YÖNELİK ADIMLARIN İLK HALKASI"

Kurum sözlerine şöyle devam etti: "MAPA Şamandıra projeleri, denizlerimizin korunmasına yönelik stratejik adımların ilk halkasını oluşturuyor. Marmara Bölgesi'nde, vatandaşların daha nitelikli hizmet alabilmesi ve kıyı girişimcilerinin faaliyetlerini çevreyle uyumlu biçimde sürdürebilmesi amacıyla kapsamlı düzenlemeler hayata geçiriliyor. Bu doğrultuda, tekne imalat ve çekek

alanları ile bağlama ve barınma noktalarının tespiti için detaylı bir fizibilite çalışması hazırlandı. Çalışmaların bu yıl hızla tamamlanması hedefleniyor. Ardından Marmara, Ege ve Akdeniz kıyılarında gerekli altyapı imalatları gerçekleştirilecek. Deniz trafiği planlı ve kontrollü bir yapıya kavuşacak; koylarda tekne ve yatların adil biçimde konaklaması sağlanacak. Bu yaklaşım, yalnızca deniz ulaşımını düzenlemekle kalmayacak; aynı zamanda biyolojik



çeşitliliğin ve deniz canlılarının korunmasına da katkı sunacak. Tekne bağlama düzeniyle çevreye zarar veren uygulamalar sona erdirilecek. Böylece hem denize atık deşarjı önlenecek hem de ekosistemi destekleyen çayır alanları ve doğal yaşam döngüsü korunarak, çevreyle uyumlu bir deniz turizmi kalıcı hale getirilecek. Koylarımızda daha yaşanabilir ortamlar inşa edilecek.”

Fosil yakıtlar ve yüksek emisyon üreten sektörlerin, önümüzdeki süreçte

dip tarama projesinin yarısı tamamlandı; Körfez nefes almaya başladı, balıklar geri döndü, sahillerde vatandaşlar huzurla vakit geçiriyor. Amacımız; kıyılarımızı, denizlerimizi, koylarımızı korumak ve bu doğrultuda gerekli tüm yatırımları hayata geçirmek” dedi.

Sözlerini bakanlığın çevre, şehircilik ve iklim alanlarında da faaliyet gösterdiğini vurgulayarak sürdüren Kurum, 6 Şubat 2023 depreminin ardından 11 ilde devam eden kalkınma çalışmalarına



kendilerini yenilemek ve yeni sisteme uyum sağlamak zorunda kalacaklarını belirten Kurum, ne kadar erken dönüşüm sağlanırsa küresel pastadan o kadar büyük pay alınacağını ifade ederek, “Bu çalışmalarını Marmara, Ege ve Akdeniz kıyılarına yaymak için kararlıyız. İzmit Körfezi’nde yürütülen dünyanın en büyük

değindi: “29 Ekim’de İskenderun’da, depremden ciddi şekilde etkilenen sahil bölgesinde örnek bir düzenleme projesinin ilk etabını tamamladık. Sahildeki 80 cm’lik çökme Ulaştırma Bakanlığı tarafından tahkim edildi; biz de restorasyon sürecini yürüttük. İskenderun’un eşsiz doğasına değer

katan bu proje, vatandaşların huzurla vakit geçireceği bir yaşam alanı sundu. Genel olarak, 11 ilde 3.481 alanda, 200 bin mimar, mühendis ve işçiyle asrın inşa seferberliğini sürdürüyoruz.”

“15 KASIM’DA 350 BİNİNCİ KONUTUMUZU TESLİM EDECEĞİZ”

Bakan Kurum, konuşmasında 6 Şubat depremlerinden etkilenen 11 ilde yürütülen çalışmaları da anlattı. Son olarak 29 Ekim Cumhuriyet Bayramı’nda İskenderun Sahil Projesi’nin 1. etabının açılışını gerçekleştirdiklerini söyleyen Bakan Kurum, “3 bin 481 alanda, 200 bin mimarla, mühendisle, işçi kardeşimizle çalışıyoruz. Saatte 23, günde 550 konut üretilip, bitirip teslim ediyoruz. Yani şu toplantı sırasında deprem bölgesinde 23 konut bitirildi ve depremde kardeşimize teslim edildi. Bugün 304 bin konutun teslimini bu güçlü devlet gerçekleştirmiştir. İnşallah 15 Kasım’da sayın Cumhurbaşkanımızın teşrifleriyle 350 bininci konutumuzun teslim edeceğimiz ve yıl sonuna geldiğimizde burada 453 bin hak sahibi vatandaşımıza tüm konutlarını teslim etmiş olacağız” diye konuştu.

Kurum sözlerini şöyle tamamladı: “Kararlılıkla sürdüreceğimiz çalışmalarla denizlerimizi, şehirlerimizi, çevremizi ve insanımızı koruyacak; çocuklarımıza daha yaşanabilir bir gelecek bırakacağız. Bu tecrübeyi 81 ilimizde uygulayarak şehirlerimizi, depreme dayanıklı hale getirmeye devam edeceğiz.

Milletimize hizmet yolunda emek veren tüm iş insanlarına ve girişimcilere teşekkür ediyorum. Ülkemizi denizcilikte lider yapmak, teknolojinin tüm imkânlarından faydalanarak çevremizi korumak ve birlikte büyümek için her zaman yanınızda olacağız.” Konuşmaların ardından soru-cevap bölümüne geçildi, burada Bakan Kurum kendisine yöneltilen sorulara cevap verdi.

Toplantının sonunda İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve Meclis Başkan Vekili Emin Eminoğlu ve Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanı Murat Kurum’a gemi maketi takdim etti.

PASSENGER SAFETY IS OUR TOP PRIORITY

NON-COMBUSTIBLE DRAINAGE SYSTEMS

**Stainless Steel Push-Fit
Drainage System**

Easy and Fast Installation

Light Weight

Fire Safety

Production in Denmark

Short Delivery Time



DOP DANISMA ORGANIZASYON PAZARLAMA

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

BLÜCHER®

A **WATTS** Brand

www.blucher-marine.com



BASARAN shipyard



BASARAN IS THE CORPORATE SOLUTION PARTNER OF POLLUTED SEAS !



Ship Building

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



Ship Repairing

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



Marine Sub Industry

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



Oil Spill Response

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

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

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

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

We're with you for the journey



Ballast Water Treatment Systems | CompactClean

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

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

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



www.desmi.com

DESMI

Make life flow

10 KASIM: SAYGI, HAFIZA VE SORUMLULUK GÜNÜ

Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucusu Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk'ü minnet, özlem ve rahmetle anarken, mirasını geleceğe taşıma sorumluluğumuzu bir kez daha hatırlıyoruz.



Her yıl 10 Kasım sabahı saat 9'u 5 geçte Türkiye genelinde hayat bir dakikalığına durur. Sirenler çalar, insanlar saygı duruşuna geçer, şehirler sessizliğe bürünür. Bu an, yalnızca bir matem

değil; aynı zamanda bir hatırlama, değerlendirme ve sorumluluk alma anıdır. Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün aramızdan ayrılışının yıl dönümü olan 10 Kasım, toplumsal hafızamızda derin bir yer tutar.

Mustafa Kemal Atatürk, yalnızca bir asker ya da devlet adamı değil; aynı zamanda çağının çok ötesinde düşünen bir liderdi.

"Benim naçiz vücudum elbet bir gün toprak olacaktır; fakat Türkiye Cumhuriyeti ilelebet payidar kalacaktır" sözü, onun kişisel varlığından çok daha büyük bir ideali temsil ettiğini gösterir.

AKIL, BİLİM, EŞİTLİK VE İLERLEME

Atatürk'ün mirası, akla, bilime, eşitliğe ve ilerlemeye dayalı bir yönetim anlayışıdır. 10 Kasım, bu mirası yeniden düşünmek için bir fırsattır. Cumhuriyetin temel değerleri olan laiklik, hukuk devleti, kadın-erkek eşitliği, eğitimde fırsat eşitliği ve çağdaşlaşma hedefi, bugün hâlâ güncelliğini korumaktadır. Atatürk "Hayatta en hakiki mürşit ilimdir" sözüyle, bir yön pusulası tayin etmiştir.

Mustafa Kemal Atatürk, 29 Ekim 1938'de, Cumhuriyet'in 15'inci yıldönümünde bağrından çıktığı orduya bir mesajla seslendi. Bayram nedeniyle Ankara'da düzenlenen törenlerde bu konuşmayı Başbakan Celâl Bayar okudu. Ancak durumu giderek kötüleşti ve 10 Kasım Perşembe günü Dolmabahçe Sarayı'nda hayata veda etti.

Atatürk'ün ebediyete intikal ettiği haberi yurt içinde çok büyük bir üzüntü yaratırken dünyada da geniş yankılar buldu. Türkiye'de ilk kez ulusal yas ilan edildi, cenaze töreni günlerce süren bir halk katılımıyla gerçekleştirildi. Türkiye'nin ölümsüz liderinin cenaze namazı 19 Kasım'da kılındıktan sonra naaşı İstanbul'dan Ankara'ya uğurlandı ve 21 Kasım'da düzenlenen bir törenle, Etnografya Müzesi'nde hazırlanan geçici kabre yerleştirildi.

Anıtkabir'in yapımına 9 Ekim 1944'te başlandı ve inşası 1 Eylül 1953'te tamamlandı. 10 Kasım 1953'te büyük önderin naaşı Ankara Etnografya Müzesi'nden alınarak, Cumhurbaşkanı Celâl Bayar'ın katıldığı bir törenle Anıtkabir'e nakledildi.

10 Kasım, yalnızca bir anma günü değil; aynı zamanda Türkiye'nin kendini yeniden tanımladığı, geçmişle gelecek arasında köprü kurduğu bir tarih oldu.

Bugün, Atatürk'ün bıraktığı mirası anlamak, korumak ve geleceğe taşımak Türk milletinin birinci vazifesi; her bireyin, her kurumun, her neslin ortak görevidir.

Biz de aramızdan ayrılışının 87'nci yılında, Cumhuriyetimizin kurucusu, Büyük Önder Mustafa Kemal Atatürk'ü bir kez daha rahmet, dinmeyen bir özlem ve şükranla anıyor, aziz hatırası önünde saygıyla eğiliyoruz.





TAMER KIRAN, ANKARA'DA ÇEŞİTLİ ZİYARETLERDE BULUNDU

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 7-8 Ekim tarihlerinde Ankara'da çeşitli ziyaretler gerçekleştirdi ve TOBB Vergi Danışma Kurulu Toplantısı'na katıldı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 7 Ekim Salı günü, toplantı ve ziyaretlerde bulunmak üzere Ankara'ya gitti. Kıran, programı kapsamında Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (UAB) Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar, Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Salih Tan ile Türkiye Çevre Ajansı Başkanı Nurullah Öztürk'ü ziyaret

etti. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nda gerçekleştirilen ve DTO şube başkanlarının da katıldığı ziyaretlerde, sektörel konular ele alındı.

Kıran, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği faaliyetleri kapsamında da Hazine ve Maliye Bakanlığı Vergi Denetim Kurulu Başkanı Muhsin Atcı'nın katılımıyla Birlik Merkezi'nde düzenlenen, TOBB Vergi

Danışma Kurulu Toplantısı'na iştirak etti. Toplantıda, iş dünyasını yakından ilgilendiren güncel vergi mevzuatındaki düzenlemeler değerlendirildi.

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 8 Ekim Çarşamba günü, Ankara programı kapsamında ziyaretlerini sürdürerek Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) İzin ve Denetim Genel Müdürü Fatih Ekmekçi, Tabiat Varlıklarını Koruma Genel Müdürü Dr. Hacı Abdullah Uçan ve Çevre Yönetimi Genel Müdürü Fatih Turan'ı ziyaret etti. DTO şube başkanlarının da katıldığı ziyaretlerde, sektörel sorunlar ve çözüm önerileri ile ortak çalışma imkanları değerlendirildi.

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

TÜRK-ARAP EKONOMİK FORUMU YAPILDI

2 Ekim'de İstanbul'da gerçekleşen 16. Türk-Arap Ekonomik Forumu'na, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran da katıldı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, 2 Ekim Perşembe günü, Hazine ve Maliye Bakanı



Mehmet Şimşek'in teşrifleriyle İstanbul'da düzenlenen, 16. Türk-Arap Ekonomik Forumu'na (TAF16) katıldı. İstanbul Valisi Davut Gül, TOBB Yönetim Kurulu Başkanı M. Rifat Hisarcıkloğlu'nun katıldığı forum,



Türkiye ile Arap dünyası arasındaki ticari ve ekonomik bağların güçlendirilmesi, yeni yatırım fırsatlarının değerlendirilmesi ve stratejik işbirliklerinin geliştirilmesini amaçlıyor.

KOCAELİ ÜNİVERSİTESİ REKTÖRÜ DTO'YU ZİYARET ETTİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 13 Ekim Pazartesi günü, Kocaeli Üniversitesi (KOÜ) Rektörü Prof. Dr. Zafer Cantürk'ü, DTO Genel Merkezi'nde ağırladı.



Ziyarete, Kocaeli Üniversitesi (KOÜ) Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Nalan Tek, Karamürsel Denizcilik Meslek Yüksek Okulu (MYO) Müdürü ve Denizcilik Fakültesi DUİM Bölüm Başkanı Öğretim Üyesi Dr. Muhammed Bamyacı ile İMEAK DTO Kocaeli Şubesi Yönetim Kurulu



Başkanı Vedat Doğusel katıldı. Kıran'ı, Ordu Fatsa Atatürk Denizcilik Meslek Lisesi Okul Müdürü Samet Ertanç, Müdür Yardımcısı Ahmet Çetin ve Ordu Fatsa Denizcilik Mezunları Derneği (ORFADDER) Başkanı Harun Akbaş ile İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Mezunları



Derneği (İTÜ DEFAMED) Yönetim Kurulu Başkanı Çağlar Coşkunsu da ayrı ayrı ziyaret etti. Ziyaretlere, İMEAK DTO Yönetim Kurulu üyesi Barış Türkmen, İMEAK DTO Meclis Eğitim ve İstihdam Komisyonu Başkan Yardımcısı Cihat Yavuz Güler de katıldı.

Excellent Service Needs Excellent Team of Optima Power...



ON SITE / ON BOARD SERVICES

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

WORKSHOP SERVICES

- Fuel Injection Valve Refurbishment
- Fuel Pump Overhauling
- Engine Units (Cylinder Head, Piston, Liner) Overhauling
- Cylinder Liner Honing (upto Ø700mm)

WORKSHOP RECONDITIONING SERVICES

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

SHIPYARD REPRESENTATION

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

SPARE PART SUPPLY

- Spare Part supply options for M/E, D/G, Compressor, Pumps, Separators, Filter Elements, etc.

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

- Air Starter Overhauling
- Auxiliary Pumps Overhauling
- Machining & Grinding Works
- Special Fabrication of Parts (Like pin, shaft, bush, gear, impeller,etc.)
- Chemical & Ultrasonic Cleaning of Coolers

DTO'DAN EĞİTİME TAM DESTEK

Bandırma Onyedli Eylül Üniversitesi heyeti ve öğrencileri DTO'nun katkılarıyla üniversite bünyesine kazandırılan Uygulamalı Eğitim Merkezi için teşekkür ziyaretinde bulundu.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 3 Ekim Cuma günü DTO Genel Merkezi'nde ziyaretleri kabul etti. Kıran ilk olarak



Bandırma Onyedli Eylül Üniversitesi (BANÜ) Denizcilik Fakültesi Dekan Vekili Prof. Dr. Celil Aydın ve beraberindeki öğretim görevlileri ile fakülte öğrencilerini

ağırladı. DTO Eğitim ve İstihdam Komisyonu Başkan Yardımcısı Cihat Yavuz Güler ve Komisyon Üyesi Orhan Semih Dinçel'in de katıldığı ziyarette, DTO'nun destekleriyle üniversiteye kazandırılan "Bandırma Onyedli Eylül Üniversitesi İMEAK Deniz Ticaret Odası Denizcilik Uygulamalı Eğitim Merkezi" için öğrenciler Tamer Kıran'a teşekkür etti.

Kıran daha sonra Denizciler Dayanışma Derneği (DAK/SAR) Yönetim Kurulu Başkanı Turgay Aytaç ve Asbaşkan Murat Kaya'yı kabul etti.

DTO İLE PANAMA ARASINDA İŞ BİRLİĞİ PROTOKOLÜ

İMEAK Deniz Ticaret Odası ile Panama Cumhuriyeti Deniz Ticaret Odası arasında denizcilik alanındaki iş birliğini güçlendirmeyi amaçlayan bir protokol imzalandı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası ile Panama Cumhuriyeti Deniz Ticaret Odası bir iş

birliği protokolüne imza attı. 6 Ekim'de DTO Genel Merkezi'nde gerçekleşen

törende, iş birliği protokolünü, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ile Panama Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Rene Gomez imzaladı.

Protokol, Türkiye ve Panama Cumhuriyeti arasında denizcilik alanındaki iş birliğini güçlendirmeyi hedefliyor.

İmza törenine, Panama Cumhuriyeti Ankara Büyükelçisi Karina Arias, İstanbul Başkonsolosu Juan Jaime Delvalle, Panama Deniz Ticaret Odası'ndan Andres Elias Mata, İMEAK DTO Yönetim Kurulu üyesi Barış Türkmen, İMEAK DTO Disiplin Kurulu üyesi Av. Hakan Tüfekçi ve İMEAK DTO Meclis üyesi Cihat Yavuz Güler katıldı.

ABOUT US

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

OUR INNOVATION TO TRANSPARENCY

IMMEDIATE ACCESS TO CRITICAL INFORMATION

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

BUDGET MANAGEMENT TOOLS

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

TIME MANAGEMENT FEATURES

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



OUR SERVICES

Ship Repair & Maintenance

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

New Building

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

Conversion - Retrofit Works

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



TÜRKİYE DENİZCİLİK MECLİSİ TOPLANDI

22 Ekim’de yapılan TOBB Türkiye Denizcilik Meclisi Toplantısı’nda sektörel sorunlar ve çözüm önerileri ele alındı.



Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Türkiye Denizcilik Meclisi Toplantısı, Meclisten Sorumlu TOBB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkan

Tamer Kıran’ın katılımıyla, 22 Ekim Çarşamba günü, TOBB’un İstanbul’daki Hizmet Binası’nda yapıldı. Türkiye Denizcilik Meclisi Başkanı ve İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep



Düzgüt başkanlığında gerçekleştirilen toplantıya, Türkiye Denizcilik Meclisi Başkan Yardımcısı Ali Avcı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (UAB) Denizcilik Genel Müdürlüğü Daire Başkanı Levent Akbaba ile Meclis Üyeleri katıldı. Toplantıda, sektörel sorunlar ve çözüm önerileri görüldü.

TÜRKİYE-ALMANYA TİCARİ İLİŞKİLERİNE MERCEK TUTAN KONFERANS

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, 16 Ekim’de TOBB ve Alman Ticaret ve Sanayi Odalar Birliği’nin Berlin’de düzenlediği Türk-Alman Ekonomi Konferansı’na iştirak etti.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, 16 Ekim Perşembe günü Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkanı M. Rifat

Hisarcıkloğlu ile Almanya’nın başkenti Berlin’de programlara katıldı. Kıran, Türk-Alman Ticaret ve Sanayi Odası’nın seçimli genel kurulu ile TOBB ve Alman Ticaret ve Sanayi Odalar Birliği (DIHK) tarafından düzenlenen Türk-Alman Ekonomi Konferansı’na iştirak etti. Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar’ın da katıldığı konferansta Türkiye-Almanya iktisadi ve ticari ilişkileri ele alındı.

TOBB Başkanı Hisarcıkloğlu toplantıda yaptığı konuşmada dünyada belirsizliğin ve ticarette korumacılığın her geçen

gün arttığını vurgulayarak “Dünyadaki korumacılık eğilimleri artıyor. Bu durum kimi zaman ticaret savaşlarına dönüşüyor. Öylesi bir dönemde Türkiye ile Almanya’nın, Türkiye ile Avrupa Birliği’nin daha yakın çalışması büyük önem taşımaktadır” dedi.

Alman Sanayi ve Ticaret Odaları Birliği Başkanı Peter Adrian da Alman ekonomisinin zorluklarla karşı karşıya olduğunu belirterek, böyle bir dönemde Türkiye ile Almanya arasındaki ekonomik ilişkilerin geliştirilmesine çalıştıklarını söyledi.



Dünyaya iyi bak!

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



TURKP&I

Türk P ve I Sigorta A.Ş.

Genel Müdürlük

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

Bölge Müdürlüğü

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

Ümraniye/İstanbul

T. 0850 420 8136 F. 0216 545 0301



TÜRKİYE VE İNGİLTERE DENİZCİLİKTE ORTAK VİZYONLA BULUŞTU

21 Ekim’de İMEAK Deniz Ticaret Odası’nın ev sahipliğinde yapılan Türkiye-İngiltere Denizcilik Forumu’nda (Turkish-British Shipping Forum) küresel denizcilik piyasaları ve iş birliği olanakları değerlendirildi.



Türkiye-İngiltere Denizcilik Forumu (Turkish-British Shipping Forum), İMEAK Deniz Ticaret Odası’nın ev sahipliğinde 21 Ekim Salı günü yapıldı. Türk ve İngiliz denizcilik sektörleri arasında iş birliğini geliştirmeyi, deneyim paylaşımını teşvik etmeyi ve yeni fırsatları keşfetmeyi amaçlayan forum, ikinci kez düzenlendi.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran açılış konuşmasında denizcilik sektörünün her zaman küresel ticaretin kalbinde yer aldığını; ülkeleri, ekonomileri ve insanları birbirine bağladığını belirterek “Denizde köklü geleneklere sahip iki gururlu denizcilik ülkesi olarak Türkiye ve Birleşik Krallık, sektörümüzün küresel değişim karşısında yenilikçi, dirençli ve sürdürülebilir kalmasını sağlamak adına ortak bir vizyonu paylaşmaktadır. Deniz Ticaret Odası, Türkiye’nin denizcilik



sektörünü temsil eden öncü kuruluştur. 1982 yılında kurulduğundan bu yana, ülkemizde deniz taşımacılığı, gemi inşası, liman işletmeciliği ve deniz turizminin gelişimini destekleme konusunda merkezi bir rol üstlenmiştir. Bugün Türkiye, dünyanın en dinamik denizcilik ülkelerinden biri olarak öne çıkmakta; küresel ticaret filusunda ilk 15 arasında yer almakta ve LNG yakıtlı tankerlerden elektrikli feribotlara kadar dünyanın en ileri teknolojilere sahip gemilerini inşa edebilen bir gemi inşa sanayisine ev sahipliği yapmaktadır. Limanlarımız genişliyor, lojistik ağıımız modernleşiyor ve özel sektörümüz deniz ticaretinde yeşil ve dijital dönüşüme aktif biçimde katkı sunuyor” dedi.

“YENİ İŞ BİRLİĞİ YOLLARI KEŞFETMEK İÇİN EŞSİZ BİR FIRSAT”

Konuşmasını küresel denizcilik tarihindeki en büyük dönüşüm süreciyle karşı karşıya olduğunu söyleyerek sürdüren Kıran; karbonsuzlaşma, alternatif yakıtlar, dijital inovasyon, yeni finansal araçlar ve bu değişimleri destekleyecek insan kaynağı dönüşümü gibi zorluklarla yol alındığını ve bu dönüşümlerin küresel iş birlikleri, ortak bilgi paylaşımı ve denizcilik ülkeleri arasında karşılıklı güven gerektirdiğini vurguladı.



Kıran sözlerini şöyle tamamladı: “Bugün burada bulunan Türk katılımcılar için bu forum, küresel pazar eğilimlerini yakından takip etmek ve sürdürülebilir deniz taşımacılığının geleceğini şekillendirmek üzere muhataplarımızla yeni iş birliği yolları keşfetmek adına eşsiz bir fırsattır. Uzmanlığımızı, kaynaklarımızı ve ortak vizyonumuzu bir araya getirerek, küresel denizcilik ekosistemine yalnızca ekonomik büyüme için değil; daha temiz, daha akıllı ve daha dirençli bir denizcilik geleceği için de anlamlı bir katkı sunabileceğimize yürekten inanıyoruz.”

Arrow Shipbroking Araştırma Departmanı Başkanı Burak Çetinok ise küresel denizcilik piyasalarına ilişkin genel bir değerlendirme yaptığı sunumunda denizcilik sektörü açısından önemli küresel eğilimleri ve bunların sektöre yansımalarını ele aldı.

Daha sonra “Geçiş Döneminde Gemi Finansmanı”, “Nakliyat Sigortası Tazminatları” ve “Yaptırımlara İlişkin Güncellemeler” başlıklı paneller düzenlendi. Moderatörlüğünü Maritime London’ın başkanı Jos Standerwick’in üstlendiği panellerde İMEAK DTO Meclis Üyesi ve ICS Başkan Yardımcısı Metin Düzgüt de konuşmacılar arasında yer aldı.

Petrol Ofisi, PO/Marine ile denizlerdeki liderliğini sürdürüyor.

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

PO/Marine



Petrol Ofisi

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

DTO VE BIMCO'DAN ORTAK RESEPSİYON

İstanbul'da yapılan BIMCO Yönetim Kurulu Toplantısı kapsamında, 4 Kasım Salı akşamı İMEAK Deniz Ticaret Odası ev sahipliğinde bir resepsiyon düzenlendi.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, bu yıl 3–5 Kasım tarihlerinde İstanbul'da gerçekleşen Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi (BIMCO) Yönetim Kurulu Toplantısı kapsamında, 4 Kasım Salı akşamı düzenlenen resepsiyona katıldı.

İMEAK Deniz Ticaret Odası ve BIMCO ev sahipliğinde gerçekleşen resepsiyona, BIMCO Yönetim Kurulu üyeleri ile BIMCO'nun Türkiye'de faaliyet gösteren üyeleri iştirak etti.



Resepsiyonda konuşma yapan Tamer Kıran, denizcilik sektörünü bekleyen dönüşüm sürecine ve uluslararası dayanışmanın önemine vurgu yaparak "IMO'nun karbonsuzlaştırma hedeflerine ulaşmaktan ekonomik ve jeopolitik belirsizliklerle baş etmeye kadar önümüzdeki zorluklar, hepimiz arasında birli, vizyon ve sürekli diyalogu gerektirecek" dedi. Kıran, denizcilik sektöründe BIMCO'nun oynadığı role de şu sözlerle dikkat çekti: "BIMCO'nun

liderliği paha biçilmez olmuştur; gemi sahiplerine, operatörlere ve politika yapıcılara derin değişim çağında rehberlik etmiş ve daha sürdürülebilir ve dayanıklı bir deniz taşımacılığı sektörü için pratik çözümler sunmuştur. BIMCO'nun ülkeler, sektör liderleri ve düzenleyiciler arasındaki diyaloga yaptığı katkıyı çok takdir ediyoruz."

Konuşmaların ardından Kıran, BIMCO Başkanı Paul Pathy'ye plaket takdim etti.

TAMER KIRAN BANÜ'DE ÜNİFORMA Gİyme VE BRÖVE TAKMA TÖRENİ'NE KATILDI

Tamer Kıran BANÜ Denizcilik Fakültesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği ve Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği'nde törenlere katılım sağladı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 3 Kasım 2025 Pazartesi günü, Bandırma Onyedi Eylül Üniversitesi (BANÜ) Denizcilik Fakültesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği ve Gemi



Makineleri İşletme Mühendisliği 1. sınıf öğrencilerinin Üniforma Giyme ve Bröve Takma Töreni'ne katıldı.

BANÜ Rektörü Prof. Dr. İsmail Boz ile Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof.

Dr. Celil Aydın'ın ev sahipliğinde düzenlenen törene, DTO Yönetim Kurulu Üyeleri Burak Akartaş ve İsmail Görgün, Kocaeli Şube Başkanı Vedat Doğusul, Bandırma ve Erdek'teki Odaların Başkanları, sivil toplum kuruluşları temsilcileri, öğretim görevlileri ve öğrenciler iştirak etti.

Bröve takdiminin ardından düzenlenen panelde Tamer Kıran, denizcilik sektörüne ilişkin görüş ve deneyimlerini paylaşılarak öğrencilerin sorularını yanıtladı.

ADVANCED SOLUTIONS

— *FOR YOUR* —

EVOLVING FLEET

Techno-Economic
Feasibility Studies

Carbon
Accounting

Sustainability
Notations

Performance
Improvement Advisory

Sustainable
Financing Support

ESG Reporting
and Assurance



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





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

4

CONTINENTS

13

COUNTRIES

36

CITIES

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



Kinayofficial



KINAY



Kinay



Kinay

Geminizin Tam Kontrolu Sizde!

400'ü Aşkın Geminin Güvendiği Caretta ERP,
Köprüüstünden Ofise Kesintisiz ve Entegre Sistem Deneyimi.

BELGE YÖNETİMİ

SATIN ALMA

HSEQ

MÜRETTEBAT

OPERASYONLAR

PMS



400+ Gemi | 3 Kıta | 20+ Yıllık Deneyim



 **CARETTA ERP**
SHIP MANAGEMENT SYSTEM

DENİZ VE TEKNE TUTKUNLARI BODRUM BOAT SHOW'DA BULUŞTU

Muğla Büyükşehir Belediyesi ve İMEAK Deniz Ticaret Odası iş birliğiyle, ED Fuarcılık organizasyonunda düzenlenen Bodrum Boat Show, 15 Ekim'de Bodrum Limanı'nda kapılarını açtı. 19 Ekim'e kadar süren fuarda, 180 tekne ve 500'den fazla marka deniz tutkunlarıyla buluştu.



Bodrum Belediyesi ve MUTTAŞ Denizcilik A.Ş.'nin de destek verdiği fuar, yalnızca Türkiye'nin değil, Akdeniz'in en prestijli denizcilik buluşmalarından biri olmayı hedefliyor. 180 tekne ve 500 markanın yer aldığı fuar, 20.802 kayıtlı ziyaretçiyi ağırladı. Bodrum'da üretilmiş 4 adet 50 metre üzeri mega yatın sergilenmesi, yerel üreticilere destek açısından sevindirici oldu. Turizm sezonunun sonuna denk gelen fuar, Bodrum ekonomisine olumlu katkı



sağladı. İlk kez düzenlenmesine rağmen elde edilen başarı, gelecek yıllardaki fuarlar için güçlü bir motivasyon oluşturdu.

Türkiye'nin yerli tekne üreticileri, dünya markalarının distribütörleri, brokerlar, charter firmaları ve deniz ekipmanları sağlayıcılarının bir araya geldiği Bodrum Boat Show, denizcilik sektörünün nabzını Bodrum'da tuttu. Bodrum Limanı'nda gerçekleşen organizasyon, hem profesyoneller hem de deniz tutkunları için çok önemli bir deneyim oldu. Türkiye'nin denizcilik potansiyelini Bodrum'un eşsiz atmosferinde dünyaya tanıtan Bodrum Boat Show'un açılışına Muğla Vali Yardımcısı Mehmet Eriş, Bodrum Kaymakamı Ali Sırmalı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (UAB) Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Salih Tan, Muğla Büyükşehir Belediyesi Genel Sekreteri Tayfun Yılmaz, Bodrum Belediye Başkanı Tamer Mandalıncı, İMEAK DTO Başkanı Tamer Kıran, Meclis Başkanı Başaran Bayrak, DTO Yönetim Kurulu Üyeleri, DTO Meclis Üyeleri, Fuarlar Komitesi Başkan ve Üyeleri ile diğer komite başkan ve üyeleri, DTO Şube Başkan ve Yöneticileri ile birçok sektör temsilcisi katıldı.



DİLEK SOYDAN

"BODRUM'UN MARKA DEĞERİNİ ULUSLARARASI ALANDA DA EN İYİ ŞEKİLDE TEMSİL EDECEĞİZ"

ED Fuarcılık Kurucu Ortağı Dilek Soydan, fuarın açılış konuşmasında Bodrum Boat Show'un yalnızca bir sektör buluşması olmadığını, aynı zamanda Bodrum'un marka değerini dünyaya taşıyan bir etkinlik olduğunu vurguladı. Soydan, "Bodrum'un eşsiz atmosferinde bu kadar



güçlü bir organizasyonu hayata geçirmek bizim için büyük bir gurur. Bodrum; hem deniz turizmi hem de denizci yaşam kültürü açısından Türkiye'nin en güçlü



TAMER KIRAN

destinasyonlarından biri. Bodrum Boat Show'a sadece teknelerin sergilendiği bir platform olarak bakmıyoruz. Global anlamda denizcilik dünyasını buluşturan bu fuar, Bodrum'un uluslararası bilinirliğini artırmasının yanında bölgeyi Akdeniz'in denizcilik üssü haline getirecek bir vitrin olacak." dedi. Soydan, fuarın uzun vadede Bodrum'un marka değerine büyük katkı sağlayacağını da belirterek, "Bodrum Boat Show'u her yıl daha da büyüterek, Türkiye'nin denizcilikteki gücünü dünyaya göstermeye devam edeceğiz" dedi.

"CANNES VE MONACO GİBİ OLACAĞIZ"

İMEAK DTO Başkanı Tamer Kiran ise, "Ülkemiz yat inşası ve ihracatında fiyat ve kalite bakımından dünyada yükselen bir yıldız gibi parlamaktadır. Özellikle 24 metre ve üstü yat inşasında 2007 yılından itibaren istikrarlı bir yükseliş göstermiş ve 2023 yılında 5 bin 830 metre ile dünya ikinciliğine, 2024 yılında da 6 bin 410 metre ile bu konumunu sürdürmüş ve 440 milyon dolarlık ihracat yapmıştır. Yat imalatı konusunda ideal bir yere sahip olan Bodrum'da da uzun yıllardır üretilen guletler ve tirhandiller bölgenin simgesi haline gelmiş tekneler olarak hepimiz tarafından çok yakından tanınmaktadır. Bodrum Guleti ve Bodrum Tirhandili coğrafi işaret tescili de alarak Bodrum'un zengin denizcilik kültürünü onurlandırmakla kalmayıp aynı zamanda dünya çapındaki bilinirliğini artırmıştır. Tüm bu nedenlerle yerel markalaşmış



teknelerimizin yanı sıra daha modern tekniklerle üretilen saç teknelerimizin de yerinde tanıtılabilmesine olanak sağlayacak Bodrum Boat Show'u çok önemli buluyoruz. Ayrıca dünyanın en güzel ve doğal koylarına sahip Muğla Bölgemizde yapılan bu etkinliğin Mavi Yolculuktan dalışa ve su sporlarına kadar her türlü deniz turizmi türünün etkin bir şekilde tanıtılmasına çok önemli katkı sağlayacağına inanıyoruz. Fuarın ilerleyen yıllarda Akdeniz çanağında uzun yıllardan beri yapılmakta olan Cannes, Monako ve Cenova gibi prestijli fuarlar seviyesine ulaşacağına yürekten inanıyoruz." dedi.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran "Denizcilik sektörümüzün serbest ve adil rekabet ortamında gelişmesi, uluslararası alanda rekabet gücünü artırması ve ülke ekonomisine katkı sağlaması için var gücümüzle çalışıyoruz. Fuar organizasyonları, sektörümüzün dünyayla buluşması açısından büyük önem taşıyor. Bu fuarın gerçekleştirilmesinde büyük katkıları olan Muğla Büyükşehir Belediyesi'ne, MUTTAŞ Denizcilik A.Ş.'ye ve Bodrum Belediyesi'ne çok teşekkür ediyorum" şeklinde konuştu.

"BU BAŞARI, BİR KENTİN ORTAK ESERİDİR"

Bodrum Belediye Başkanı Tamer Mandalıncı de konuşmasında şunları söyledi: "Bodrum Boat Show'un ilk buluşmasının gerçekleşmesinin heyecanını yaşıyoruz. Bu buluşmada Muğla Büyükşehir Belediyemiz,

MUTTAŞ'ımız, Deniz Ticaret Odamız Bodrum Şubemize teşekkür ediyorum. Biz Bodrum'da denizi korumadan kalkınmanın mümkün olmadığını biliyoruz. Boat Show'dan marina projelerimize kadar her adımı doğayla uyumlu şekilde planlıyoruz. Deniz bizim ortağımızdır, müşterimiz değil. Bu başarı, bir kentin ortak eseridir".

"BODRUM BOAT SHOW, KENTİN DENİZCİLİK VİZYONUNU GÜÇLENDİREN STRATEJİK BİR ADIM"

Muğla Büyükşehir Belediyesi Genel Sekreteri Tayfun Yılmaz da konuşmasına; "Muğla Büyükşehir Belediye Başkanımız Sayın Ahmet Aras'ın ifadeleriyle 'Bodrum Boat Show' Bodrum gibi bir markanın güçlenmesi için stratejik bir adımdır" diyerek başladı. Aras; "Bu anlayışla, başından itibaren Deniz Ticaret Odamızla birlikte sonuna kadar desteğimizi verdik. Bundan sonraki süreçte de Bodrum Boat Show'un kalıcı hale gelmesi için desteklerimizi sürdüreceğiz. 200 tekne ve 500 markanın burada yer alması, Bodrum'un bu alandaki potansiyelini net biçimde ortaya koyuyor. Muğla Büyükşehir Belediyesi olarak, belki de Türkiye'de tek olan üç uluslararası limanı işleten bir kurumuz. Tüm marina ve limanlarımızda kapasite artırımı ve yenileme çalışmalarımızı gerçekleştirdik." dedi.

BODRUM'DAN DÜNYAYA AÇILAN BİR DENİZCİLİK PENCERESİ OLUŞTURDUK

Muğla Vali Yardımcısı Mehmet Eriş de yaptığı konuşmada; "200'ü aşkın tekne ve 500'den fazla markanın katılımı,



ORHAN GÜLCEK - BARIŞ DİLLİOĞLU

Ülkemizin denizcilik fuarcılığında dünya markası olma yolunda emin adımlarla ilerlediğini gösteriyor. Bu fuar, üreticileri, yatırımcıları ve deniz tutkunlarını bir araya getirerek Bodrum'dan Dünyaya açılan bir denizcilik penceresi oluşturmuştur” şeklinde konuştu. Açılış konuşmalarının ardından Tamer Kiran ve protokol heyeti, fuar alanını gezdi. Tamer Kiran, tören öncesi İMEAK DTO standında, Türkiye Cumhuriyeti Podgoritsa Büyükelçisi Barış Kalkavan ve Hindistan'ın İstanbul Başkonsolosu Mijito Vinito'yu ağırladı.

“BAŞTAN BERİ AMACIMIZ FUARI ULUSLARARASI HALE GETİRMEK”

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Üyesi ve Fuarlar Komitesi Başkanı Orhan Gülcek, Bodrum Boat Show'a dair izlenimlerini ve gelecek vizyonunu Deniz Ticareti Dergisi'ne anlattı. Bodrum Boat Show'un ilk yılı, beklentilerin ötesinde bir ilgiyle karşılandı diyen Orhan Gülcek, fuara dair izlenimlerini ve organizasyonun arka planındaki emeği paylaştı. Gülcek, “Bu kadar yoğun bir ilgi beklemiyordum. Büyük bir emek verdik, özveriyle çalıştık. Tam anlamıyla bir ekip çalışmasıydı ve sonuç gerçekten mükemmel oldu. Bundan sonra Bodrum'un bir marka haline geleceğine inanıyoruz. Zaten amacımız en başından beri bu fuarı uluslararası bir organizasyona dönüştürmektir. Bu hedefimizden vazgeçmiş değiliz, aksine daha çok çalışacağız” sözleriyle memnuniyetini dile getirdi.



Organizasyonun başarısında, Deniz Ticaret Odası'nın liderliğinde kurulan güçlü iş birliği yapısının etkili olduğunu vurgulayan Gülcek, Bodrum Limanı gibi zorlu bir alanda fuar düzenlemenin kolay olmadığını; Muğla Büyükşehir Belediyesi'nin desteğiyle görevlendirilen MUTTAŞ firmasının süreci yakından takip ettiğini; İMEAK DTO Bodrum Şubesi ve diğer şubelerden gelen üyelerle birlikte gece gündüz çalışıldığını ifade etti. Ayrıca, Fuarlar Komitesi olarak ciddi bir çaba sarf ettiklerini ve bu iş için özel bir komisyon kurulduğunu da ekledi.

İlk yılında fuara 500 marka ve 200 teknenin katıldığını açıklayan Gülcek, bu rakamların büyüklüğüne dikkat çekerek, “Zor sıdırdık diyebiliriz” dedi. Ancak fuarın yalnızca birkaç günlük bir etkinlik olarak kalmasını istemediklerini, etkisinin yıl boyunca sürmesini hedeflediklerini; özellikle yurtdışı yat dergileri ve sosyal medya üzerinden tanıtım çalışmalarının devam edeceğini vurguladı. Bodrum Boat Show'un uluslararası bir marka haline gelmesi için çalışmalarını hız kesmeden sürdüreceklerini söyleyen Gülcek, önümüzdeki yıl katılımcıların en az yüzde otuzunun yabancı olmasını hedeflediklerini; eksiklerin tespit edildiğini ve bu doğrultuda iyileştirmelerin yapılacağını belirtti. Gülcek tüm deniz tutkunlarına bir çağrıda bulunarak sözlerini şöyle sonlandırdı: “Bodrum Boat Show artık bir marka. Her yıl aynı

tarihlerde düzenlenecek. Sezonun kapanışına denk gelen bu fuar, Bodrum'a ciddi katkı sağlıyor. Tüm deniz severleri bekliyoruz”.

“FUAR DAHA İLK SENESİNDE İVME KAZANDI”

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Üyesi Barış Dillioğlu, Bodrum'da ilk kez düzenlenen Boat Show'un sektörel etkilerini ve uluslararası vizyonunu değerlendirdi. Bodrum Boat Show için kurulan komisyonda da görev üstlenen Barış Dillioğlu, Bodrum'da ilk kez düzenlenen Boat Show'un hem organizasyon sürecini hem de sektörel etkilerini değerlendirdi. Dillioğlu, fuarın beklentilerin üzerinde bir başarı yakaladığını ve Bodrum'un bu alanda uluslararası bir merkez olma yolunda önemli bir adım attığını vurguladı. “Çok güzel bir organizasyon. Yeni doğan bir çocuk gibi, beklentimizin çok üzerinde geçiyor. Biz ‘Üç-beş yıl içinde bu noktaya geliriz’ diyorduk, ama daha ilk seneden bu enerjiyi yakaladık. Tepkiler, konuşmalar çok pozitif. Çok mutluyum, çünkü önümüzdeki yıl çok daha farklı olacak” diyerek sözlerine başlayan Dillioğlu, organizasyonun hazırlık sürecinde de Bodrum Belediye Başkanı Tamer Mandalıncı'nın desteğiyle hızlı bir yol alındığını; Fuarlar Komitesi, Bodrum Belediyesi, Muğla Büyükşehir Belediyesi ve ilgili meslek odalarının iş birliğiyle güçlü bir ekip kurulduğunu ifade etti. Dillioğlu organizasyonu düzenleyen ekibin de çok

titiz çalıştığının altını çizdi ve “Geldiğimizde her şey hazır. Özellikle kırmızı halı serildikten sonra fuar alanı bambaşka bir atmosfere büründü” dedi.

Bodrum’un doğal güzellikleri ve altyapısıyla bu tür organizasyonları hak ettiğini belirten Dillioğlu, fuarın Monaco gibi prestijli denizcilik merkezleriyle yarışabilecek düzeyde olduğunu; drone çekimlerinin Bodrum’un eşsiz manzarasını ortaya koyduğunu söyleyerek “Kaleyi görebiliyorsunuz, atmosfer inanılmaz. Bodrum büyük otelleri, restoranları ve markalarıyla bunu hak ediyor” şeklinde konuştu. Fuarın en büyük eksiklerinden birinin yabancı katılımcı sayısının azlığı olduğunu vurgulayan Dillioğlu, tanıtım stratejilerinin uluslararası düzeyde yeniden ele alınması gerektiğine dikkat çekti ve “Bu sektörün dili İngilizce. Eğer sürdürülebilir bir yapı kurmak istiyorsak, en az %20–30 yabancı katılımcıyı çekmemiz gerekiyor” dedi. Basının etkinlikteki rolüne de değinen Barış



ERSOY EROĞLU

fuarda herkesin ilgisini çekecek bir ürün olduğunu aktardı. Gelecek yıl fuarın yine ekim ayında düzenleneceğini belirten Dillioğlu, bu tarihin uluslararası takvim açısından en uygun zaman olduğunu dile getirdi. “Ekim ayı Bodrum için adeta denizcilik haftası gibi. Bu dönemi çok iyi değerlendirmemiz gerekiyor” sözleriyle

görüşünde. Bodrum Boat Show, sektörün dinamiklerini yeniden şekillendiren bir buluşmaya dönüştü. Fuarlar Komitesi’nde yer alan Kaptan Denizcilik Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Ersoy Eroğlu, organizasyonun perde arkasındaki emeği ve vizyonu anlattı. Eroğlu, fuarın başarısının en temel şartının en baştan itibaren inanç olduğunu vurguladı. Kendi firması daha önce denizcilik fuarlarına katılmamış olmasına rağmen, bu projeye duyduğu güveni göstermek amacıyla stant açarak sürece dahil olduğunu söyleyen Eroğlu; “Açılışa kadar 42 yıllık tecrübemle elimden geleni yaptım, eş dost kim varsa inandırmaya çalıştım” dedi. Eroğlu, açılış günü beklediğinden çok daha iyi bir tabloyla karşılaştığını belirtti. Muğla Büyükşehir ve Bodrum Belediyesi’nin desteğini “sıfır hatayla açılış gününe kadar getirdiler” sözleriyle öven Eroğlu, organizasyonun teknik ve lojistik başarısının altını çizdi. Hem stant hem sergilenen tekne sayısının yoğunluğuna dikkat çekerek, ziyaretçi ilgisinin de fuarın



Dillioğlu, yerli ve yabancı basının daha bilinçli bir şekilde sürece dahil edilmesi gerektiğini belirtti: “Basın bu işin olmazsa olmazı. Yerli ve yabancı basını çok iyi kullanamıyoruz. Basını bilinçlendirmek gerekiyor. Gazeteciler rakamları sever. Hacmi, kapsamı, fiyat ortalamasını net şekilde vermeliyiz ki doğru tanıtım yapılsın.” Dillioğlu katılımcı sayısı ve marka çeşitliliği açısından ise aynı markadan birden fazla tekne olması gibi detayların doğru aktarılması gerektiğini,

fuarın sürdürülebilirliğine işaret etti. Son olarak fuarın Bodrum’un tanıtımına ve turizm gelirine katkı sağladığını belirten Dillioğlu, “Bu iş Bodrum’u ve ülkeyi tanıtmak için yapılıyor. Turizm gelirini artırmak hedefleniyor. Başka bir amacı yok” diyerek sözlerini tamamladı.

“İNANDIK, BAŞARDIK”

İMEAK DTO Fuarlar Komitesi Üyesi Ersoy Eroğlu da, Bodrum Boat Show’un uluslararası bir marka haline geleceği



Bodrum turizmne katkısını gözler önüne serdiğini; bölgedeki otellerin doluluk oranlarının arttığını ve esnafın yüzünün güldüğünü söyledi. Fuarın uluslararası benzerleriyle kıyaslandığında, Cannes gibi prestijli organizasyonlarla yarışabilecek düzeyde olduğunu ifade eden Eroğlu, en az Cannes kadar iyi, hatta bir tık daha dolu bir fuarla başladık, drone görüntüleri de bunu gösteriyor. Bu bir ilk, varsa da ufak tefek hatalarımız affola. Bundan sonrası daha da iyi olacak. Bu



ORHAN DİNÇ

işin tutacağına inanıyorum” dedi. Yurtdışı tanıtımının önemine değinen Eroğlu, DTO’nun İngilizce yayınları ve sosyal medya üzerinden yapılan paylaşımların etkili olduğunu belirtti. Yabancı basının davet edilmesi ve konaklama desteğiyle fuara katılım sağladığını aktararak yabancı broker ve tasarımcıların da süreçte dahil edilmesi gerektiğini vurguladı: “Aksi takdirde sadece birbirimizi ağırlar dururuz.” 2026 yılı için fuarın yine ekim

ise sektöre mesajı ise yalın ve güçlüydü: “Yaptığımız işlere lütfen inanalım.”

BODRUM BOAT SHOW 2025 BÜYÜK YANKI UYANDIRDI

“Deniz tutkunlarının buluşma noktası olan Bodrum Boat Show, ilk olmasına rağmen çok güzel geçti” diyerek sözlerine başlayan İMEAK DTO Bodrum Şube Başkanı Orhan Dinç şunları söyledi: “Bodrum’ a dair gerek Mavi Yolculuk ve yat imalatı, tamir ve bakım onarımı, gerekse kendini kanıtlamış deniz turizmimiz olmak üzere, kıymetli değerlerimizi geliştirerek korumak, ülkemizin hem turizm hem de tekne üretimi alanındaki bilinirliğini arttırmak sureti ile ülke ekonomimize katkı sağlamak amacı ile yola çıkıldı. Bu bağlamda, geçmişten bugüne geliştirdiğimiz değerlerin daha geniş kitlelere ulaşması, turist pazar payından Bodrum’un hak ettiği payı alması ve Bodrum’a katma değer sağlamak üzere, dünyada örnekleri olan ve başarıları kanıtlanmış yurtdışı şehir fuar ve festivallerini örnek alarak 15–19 Ekim 2025 tarihleri arasında Bodrum Boat Show’u gerçekleştirdik.

Bodrum Boat Show’ da görücüye çıktı. Fuarımızda beklentimizin üzerinde, 20.802 kayıtlı ziyaretçi sayısına ulaştık. Fuarda, son teknolojiye sahip motor yatlar, katamaranlar, yelkenliler, guletler ve deniz ekipmanları sergilendi. Özellikle Türk tersanelerinin yenilikçi tasarımları ve sürdürülebilir üretim anlayışları dikkat çekti. Katılımcılar, fuar boyunca deniz araçlarını yakından inceleme, deneme turlarına katılma ve sektör temsilcileriyle doğrudan iletişim kurma fırsatı buldu. Fuarın en çok ilgi gören deniz araçları olan ve Bodrum’ da üretilmiş 4 adet 50 metre ve üzeri mega yatımız ile Bodrum yat inşa sanayinin geldiği noktayı tüm ihtişamımızla sergilemiş de olduk.

Orhan Dinç; uluslararası uçak seferlerinin yapıldığı bir havaalanı, lojistik destek, lüks konaklama ve hizmet altyapılarının bulunmasının yanında, mega yatlara kapasite sunulabilmesi ve ünlülerin de tercih ettiği bilinen yat turizmimiz ile hedeflediğimiz tanıtım için en doğru yerin Bodrum Limanı olduğu bu fuarın başarısı ile tescillendiğini belirtti.

Turizm sezonunun kapandığı Ekim ayında gerçekleşen fuara ilişkin denizcilik sektörü dışında başta konaklama, hizmet, yeme-içme olmak üzere bütün sektör ve esnaf olumlu etkilenmiş, otellerde geçtiğimiz yıllar Ekim aylarına kıyasla % 30’un üzerinde doluluk artışı oranlarına ulaşıldı. Sektör temsilcileri ve esnaf ile yaptığımız görüşmelerde Bodrum Fuarı öncesi, fuar dönemi ve sonrasında yüksek sezon ekonomisini yakaladı. Yapılan fuarın yarattığı iş hacminin yanında kent ekonomisine ciddi bir katkı sağladığı gözlemlenmiş olup, önümüzdeki yıllarda ulusal ve uluslararası bilinirliğinin artması ile sağlayacağı katkı daha da fazla olacak, Muğla kent ekonomisinin önemli yapı taşlarından biri olacağı böylelikle bir kez daha kanıtlanmış oldu. Buradan İMEAK Deniz Ticaret Odamıza, Muğla Büyükşehir Belediyemize, Bodrum Belediyemize, Muttaş Denizcilik A.Ş.’ye, sponsorlarımıza, tüm paydaşlarımıza ve en büyük destekçimiz denizcilerimize teşekkür ederiz. Pruvanız neta, rüzgarınız kolayına olsun.



ayında yapılması planlanıyor. Eroğlu, Cannes, Monaco gibi fuarların takvimine göre Bodrum’un yerini sağlamlaştırmak istediklerini vurguladı: “Yoğun trafikte araya girebilmek kolay değil ama çabalıyoruz. Daha yeniyiz ama kesinlikle devam edeceğiz” dedi. Ersoy Eroğlu’nun

Bodrum Limanı’nda daha önce hiç denenmemiş bir organizasyona imza attık. Gerek deniz gerekse kara alanında büyük bir operasyonla, deniz alanında teknelerin boşaltılması, kara alanında teknik altyapının sağlanması ile 70 çadırdan ve 170 tekneden 500 marka



BEGÜM DOĞULU

“BU FUAR SADECE BİR ETKİNLİK DEĞİL, BİR VİZYON MESELESİ”

Begüm Yat'ın kurucusu ve Fuarın Gala Sponsoru olan Begüm Doğulu'ya göre Bodrum Boat Show, Türkiye'nin denizcilik vizyonu açısından bir dönüm noktasını temsil ediyor. Begüm Doğulu, bu yıl ilk kez düzenlenen Bodrum Boat Show'a dair değerlendirmelerde bulundu. Bodrum Boat Show'un yalnızca bir fuar değil, Türkiye'nin denizcilik vizyonu için bir



dönüm noktası olduğunu vurgulayan Doğulu “Bu fuarın olmuş olması bile bir değerdir. Gecikmiş bir organizasyon. Bodrum, Halikarnas Balıkcısı ile başlayan Mavi Yolculuk geleneğinin doğduğu yer. Türkiye'nin ilk yatçıları, gulet ustaları ve denizcilik duayenleri bu kıyılardan

çıkış. Nasıl Monaco dünyada yatçılığın merkezise, Bodrum da Türkiye'de yatçılığın kalbidir” sözleriyle fuarın tarihsel ve kültürel bağlamına dikkat çekti. Fuarın tanıtım ayağının doğru kurgulanması gerektiğini belirten Doğulu, egolardan arınmış, liyakat sahibi bir konsorsiyumun kurulması gerektiğinin altını çizdi: “Bodrum'da kimse egosunu kullanmasın. Bu fuarı uluslararası hale getirmek için bilgisi, deneyimi ve sektörel gücü olan kişiler bir araya gelmeli. Kimseyi sevmek zorunda değiliz ama saygı duymalıyız. Bodrum'u aşağı çekmek yerine yüceltmeliyiz.” Deniz Ticaret Odası'nın fuara sahip çıkmasının organizasyonun başarısında büyük rol oynadığını ifade eden Doğulu, gelecek yıllarda fuarın uluslararası düzeyde büyümesi için Türk imalatçıların daha görünür olması gerektiğini savundu ve şunları söyledi: “Bilgin, Numarin, Sirena, Mengi Yay... Bunlar bizim gururumuz. Bu markaları buraya getirmeliyiz. Onların katılımı, uluslararası ilgiyi artıracaktır.

Ayrıca tersaneler de burada stant açmalı. Nasıl biz Monaco'ya gidiyorsak, yabancı yatırımcılar da Türkiye'ye gelmeli. Bu bir duruş meselesi. ‘Biz buradayız, gelin bizi burada görün’ diyebilmeliyiz. Yurt dışı tanıtım konusunda Doğulu, 35 yıllık deneyimiyle katkı sunmaya hazır olduğunu belirtti ve şöyle devam etti: “Ben 35 yıldır bu sektördeyim ve yurt dışındaki hemen her fuara sponsor oldum. İnsanlar ‘Begüm Hanım neden hep yurt dışındaki fuarlara sponsor oluyor?’ diye soruyordu. Ama ben yurt dışında ülkeme yatırım yapıyorum. Begüm Yat bir Türk markası ve ben bu markayla Türkiye'nin gücünü temsil ediyorum. Bu nedenle uluslararası tanıtım konusunda bilgi ve deneyimimi organizasyonla paylaşmaktan gurur duyuyorum.” Fuardaki çeşitlilik sorulduğunda ise sergilenen teknelerin kategorize edilmesi gerektiğine rakamların basın ve tanıtım açısından önemine dikkat çekti: “Rakamlar önemlidir. Gazeteciler neyi göreceklerini bilmeli. Süper yat mı, ticari yat mı, kiralık mı? Bunları netleştirmeliyiz.” Son olarak fuar alanındaki sinerjiye değinen Doğulu, Bodrum'un bu tür organizasyonlara



ONUR TEKİN

aç olduğunu söyledi ve sözlerini öyle noktaladı: “İnsanlar birbirini kucaklıyor. Çok güzel bir sinerji var. Bu gelişecek. Birbirimizi sevmesek de olur ama sayalım, destekleyelim. Biz Türkiye'yiz. Bu fuar sadece bir etkinlik değil, bir vizyon meselesi.”

“İLK ADIM ATILDI, ŞİMDİ HEP BİRLİKTE DEVAM ETMELİYİZ”

Ada Yat CEO'su Onur Tekin, Bodrum Boat Show'un şimdiden uluslararası fuarlarla rekabet edebilecek potansiyelde olduğu görüşünde. İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın düzenlediği ilk Bodrum Boat Show, sektör temsilcilerinden tam not aldı. Ada Yat CEO'su Onur Tekin, fuarın organizasyon kalitesini ve uluslararası potansiyelini “Sanki beşinci, altıncı kez düzenlenmiş gibi hissettirdi. Teknik altyapı ve düzen açısından uluslararası fuarları aratmadı” sözleriyle değerlendirdi. Eylül ayında düzenlenen ve Ada Yat'ın Legacy adlı teknesiyle katıldığı Monaco Yacht Show ile kıyasladığında büyük bir fark göremediğini ifade eden Tekin, organizasyonun başarısını yalnızca sahada değil, uluslararası tanıtımda da sürdürmek gerektiğini vurguladı ve: “Fuar bittikten sonra asıl iş başlıyor. Drone görüntüleri, videolar, basın yansımaları dünyada dolaşmazsa başarı eksik kalır. Uluslararası basının ve brokerların etkinliğe daha fazla dahil edilmesi gerekiyor” dedi. Tekin, Ada Yat'ın fuar sonrası tüm medya materyallerini yurtdışındaki iş ortaklarına ulaştıracağını ve gelecek yıl için davet

sürecini başlatacağını açıklayarak “İlk kez yapılan bir şeye insanları davet etmek zordur. Ama ‘Bunu yaptık, seneye de bekleriz’ diyebileceğiz” şeklinde konuştu.

Ayrıca Türkiye’nin yatçılık sektöründe metre bazında dünyada ikinci sıraya yerleşmek üzere olduğunu hatırlattı ve bu ivmenin sürdürülebilmesi için sektörün ortak hareket etmesi gerektiğinin altını çizdi: “Herkes elini taşın altına koymalı. Türkiye’de çok değerli yat imalatçıları var. Önümüzdeki yıl onlar da gelecek. Bodrum’da olmak bizim avantajımız ama bu bütünlüğü sağladığımızda yurtdışından gelişler de başlayacak.” Tekin sektörel etkinliklerin sayısının artmasının kaliteyi düşürebileceğini, ülkede çok fazla fuar olması iyi gibi görünse de Amsterdam’daki METS gibi hakıyla yapılan bir fuarın yeterli olduğunu, iş adamları için zaman kaybı yaratmaması gerektiğini ve Bodrum Boat Show sektördeki bazı fuarların yerini alabilecek potansiyelde olduğunu belirtti.

Basın ve broker ayağının sektörün sürdürülebilirliği için kritik olduğunu vurgulayan Tekin, “Bu iki yapı sektörü ayakta tutar. Onlara özel hissettirecek etkinlikler yapılmalı. Yurt dışındaki fuarlarda kaptanlar için bile özel kokteyller düzenleniyor” dedi. Tekin sözlerini denizcilik sektörüne kolektif bir seferberlik çağrısıyla noktaladı: “Bu kadar yurtdışı talebin olduğu bir sektörde, bu başlangıcın devamı için herkesin gücünü yanımızda hissetmemiz gerekiyor. Pazartesi itibarıyla yeniden çalışmaya başlamak lazım.”

“İLK YIL İÇİN SONUÇ BEKLENTİLERİN ÇOK ÜZERİNDE”

Yat turizminin deneyimli ismi Barbaros Güneş, Bodrum Boat Show’un ilk yılında sektöre ve bölgeye katkılarını, eksiklerini ve potansiyelini değerlendirdi. 1991 yılından beri Mavi Yolculuk ve yat turizmi sektörünün önde gelen firmalarından biri olan ve merkezi Bodrum’da bulunan Barbaros Yatçılık, Hırvatistan ve Karadağ dahil Avrupa’nın en güzel yatçılık destinasyonlarında faaliyet gösteriyor. 15-19 Ekim tarihlerinde İMEAK Deniz



BARBAROS GÜNEŞ

Ticaret Odası ve Muğla Büyükşehir Belediyesi’nin katkılarıyla Bodrum Limanı’nda düzenlenen Bodrum Boat Show vesilesiyle Güneş’le bir araya geldiğimizde konuşmaya fuar hakkındaki izlenimlerini sorarak başladık. Bodrum Boat Show’un Bodrum Yelken Yarışı’nın hemen öncesinde gerçekleştirildiğine dikkat çeken Güneş, zamanlamanın ideal olduğu kanaatinde.

Fuarın önemli bir ihtiyacı karşıladığını belirterek “Bodrum’da böyle bir alım-satım fuarı eksikti. Güney ve Batı bölgelerinde benzer bir fuar yok, sadece İstanbul’da düzenleniyor. Katılım yüksek, organizasyon profesyonel. Ziyaretçi profili de oldukça iyi. Biz de bir tekneyle katıldık, memnun kaldık.

Teknemizi ziyaret edenler alıcı kimlikliydi, ciddi ilgililerdi” dedi. Ancak yurt dışındaki fuarlarla karşılaştırıldığında, bu yıl tanıtım için yeterli zaman olmamasının sıkıntısının yaşandığını, dolayısıyla yabancı katılımcı sayısında beklenen yoğunluğun yaşanmadığının altını çizdi: “Bu yıl tanıtım için yeterli zaman yoktu, dolayısıyla yabancı katılımcı az. Ama Bodrum halkı böyle bir fuara çok susamıştı, o yüzden yerel katılım da sorun yaşanmadı. Gelecek yıl için bir yıllık süreç var. Tanıtım hemen yapılabilir bir şey değil, ama zamanla oturur. Yurt dışı PR çalışmaları yapılırsa yabancı katılımcı da artacaktır. Sektörün önemli aktörlerinin network’ü bu noktada çok değerli.” Fuarın Bodrum’a

katkısına değinen Güneş, organizasyonun zamanlamasının sezon sonuna denk gelmesinin bölge esnafı açısından olumlu sonuçlar doğurduğunu, fuar süresince otellerdeki doluluk oranlarının arttığını, restoranların ve otoparkların yoğunlaştığını, genel olarak Bodrum’da hareketliliğin gözle görülür biçimde arttığını söyledi. “Esnaf memnun, herkes mutlu görünüyor” diyerek fuarın bölge ekonomisine katkısını özetledi. Güneş, fuara katıldıkları teknenin Hollanda menşeli Van Dutch markasına benzer yapıda olduğunu, ancak fiyat-performans açısından çok daha erişilebilir bir noktada konumlandığını aktardı. Teknenin %100 Türk üretimi olduğunu vurgulayan Güneş, üretimin İzmir Torbalı’da gerçekleştiğini ve bu yerli üretim kimliğinin özellikle öne çıkarılması gerektiğini ifade etti.

Fuar boyunca tekneye gösterilen yoğun ilgiden memnun olduklarını, ziyaretçilerin büyük çoğunluğunun alıcı kimlikli olduğunu ve fuar sonrasında deneme seyirleri için randevulaşmaların başladığını da sözlerine ekledi. Güneş, Bodrum Boat Show’un geleceğine dair de “Cannes ve Monaco gibi uluslararası markalarla kıyaslanabilmesi için içerik açısından daha üst segment ürünlerin sergilenmesi gerek.

Türkiye’de üretilen dünya çapında tanınan mega yat üreticilerinin fuara katılım sağlaması halinde Bodrum Boat Show büyük bir sıçrama yapabilir. Organizasyonun başarısı, ne sunabildiğinizle doğrudan ilgili” değerlendirmesinde bulundu.

Güneş ilk yıl için beklentilerin üzerinde bir sonuç alındığının da altını çizdi. 7 Ekim’de Bodrum Ticaret Odası’nda yapılan seçimle TÜR SAB Bodrum Bölge Temsil Kurulu’nun (BTK) yeni yönetimine seçilen Güneş, Türkiye Yardımcılar Birliği, Yat Brokerleri Derneği ve TYBA gibi yapıların fuara katkı sunduğunu, gelecek yıl Seyahat Acenteleri Birliği olarak da destek vermek istediklerini vurgulayarak sözlerini Bodrum Boat Show’un gelişimi için sektörün tüm aktörlerinin birlikte hareket etmesi gerektiği yönündeki çağrısıyla noktaladı.

AVEGA

PROFESSIONAL

Yüksek Basıncılı Yıkama Makineleri High-Pressure Washing Machines



★ Projeye Özel Üretim
Custom Production for the Project

0532 630 45 91 / 0216 630 10 05

www.avega.com.tr

FONASBA GENEL KURUL TOPLANTISI İSTANBUL'DA YAPILDI

15-17 Ekim tarihlerinde İstanbul'da düzenlenen FONASBA Yıllık Genel Kurul Toplantısı, denizcilik sektörünün ulusal ve uluslararası temsilcilerini bir araya getirdi.



Ulusal Gemi Brokerleri ve Acenteleri Dernekleri Federasyonu'nun (The Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents - FONASBA) 2025 Yıllık Genel Kurul Toplantısı, bu yıl İstanbul'da gerçekleşti. İMEAK DTO, Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği ile Gemi Brokerleri Derneği'nin evsahipliğinde 15-17 Ekim tarihleri arasında

yapılan toplantıda genel kurulların yanı sıra seminer ve paneller de düzenlendi.

Genel Kurul Toplantısı'nın 15 Ekim'de yapılan açılış töreninde FONASBA Başkanı Fulvio Carlini, İMEAK Deniz Ticaret Odası, Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği dahil emeği geçen herkese teşekkür ederek konuşmasına başladı. Salona girdiklerinde atmosferden çok etkilendiklerini belirten Carlini, "Çok mutluyuz çünkü varlığımız artıyor, önemimiz artıyor, denizciliğin ne kadar hayati bir sektör olduğunu insanlara anlatma çabamız da giderek büyüyor. Söylemeye gerek bile yok: İstanbul çok önemli bir şehir. Türkiye, denizcilik açısından son derece önemli bir ülke. Bu nedenle bu ülkede ve bu muhteşem şehirde bulunmaktan büyük mutluluk ve memnuniyet duyuyorum. Yeni yüzler görmek beni gerçekten çok mutlu etti" dedi.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve Vapur



Donatanları ve Acenteleri Derneği Başkanı Recep Düzgüt ise FONASBA'yı kıtaların, kültürlerin ve medeniyetlerin buluşma noktası olan İstanbul'da ağırlamaktan duydukları memnuniyeti ifade etti ve emeği geçen herkese teşekkürlerini sundu. Daha sonra İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın faaliyetlerine ve Türk denizcilik sektörüne katkılarına ilişkin kısa bir bilgilendirme yaptı.

RECEP DÜZGÜT: "İSTANBUL BOĞAZI, KÜRESEL DENİZCİLİK SEKTÖRÜ İÇİN EN GÜVENLİ DENİZ YOLLARINDAN BİRİ"

Düzgüt konuşmasını şöyle sürdürdü: "Dünyada iki kıtaya yayılan tek şehir olan İstanbul, en az 2000 yıllık tarihinde Roma, Bizans ve Osmanlı gibi üç büyük imparatorluğa başkentlik yapmıştır. Her daim canlı ve dinamik olan bu şehir, dünyanın en büyüleyici metropollerinden biridir. Doğu ile Batı medeniyetlerinin kesişim noktası olan İstanbul, aynı zamanda Asya ile Avrupa'yı birbirine bağlayan bir köprü işlevi görmektedir. Karadeniz'e açılan bir kapı olan İstanbul





Boğazi, Türk Boğazları sistemi içinde son derece stratejik bir konuma sahiptir. Boğaz, yalnızca büyüleyici güzelliğiyle değil, aynı zamanda Karadeniz'e giriş-çıkış yapan gemiler için tek geçiş yolu olmasıyla da hayati bir rol üstlenmektedir. Her yıl 40 binden fazla gemi bu dar geçitten geçmektedir.

Bu yönüyle İstanbul Boğazi, küresel denizcilik sektörü için en verimli ve en

fırsat sunacağına inandığını belirterek konuşmasını tamamladı.

EV SAHİBİ ÜLKE SEMİNERİ

17 Ekim'de ise FONASBA Genel Kurulu kapsamında, "Ev Sahibi Ülke Semineri" düzenlendi. Seminerin açılış konuşmalarını FONASBA Başkanı Fulvio Carlini, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar



TAMER KIRAN

da katılım gösterdi. İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, konuşmasında İstanbul'un tarih boyunca deniz ticaretinin kalbi olmuş bir şehir olduğunu vurgulayarak, FONASBA Genel Kurulu'nun bu şehirde yapılmasının büyük bir anlam taşıdığını ifade etti. Kıran, "İstanbul, Asya ile Avrupa'nın birleştiği, deniz ticaretinin yüzyıllardır şekillendiği bir merkezdir. Türkiye'nin denizcilik topluluğu adına sizleri burada ağırlamaktan büyük mutluluk duyuyoruz. Bu toplantının sadece bir fikir alışverişi değil, aynı zamanda denizcilik sektörünün geleceğini birlikte inşa edeceğimiz bir platform olmasını diliyorum" dedi.

TAMER KIRAN: "TÜRKİYE OLARAK DÖNÜŞÜMÜN BİR PARÇASI OLMAKTAN GURUR DUYUYORUZ"

Kıran, konuşmasının devamında denizcilik sektörünün bugün hızla değişen bir dönüşüm sürecinden geçtiğine dikkat çekerek, "Yeşil dönüşüm, sürdürülebilirlik ve dijitalleşme artık sektörümüzün ana gündemleri arasında. Bu değişimi yakalayabilmek için uluslararası iş birliğine, ortak akla ve inovasyona her zamankinden daha fazla ihtiyacımız var. Türkiye olarak bu dönüşümün bir parçası olmaktan gurur duyuyoruz" ifadelerini kullandı.

FULVIO CARLINI: "ZORLUKLAR YENİ FIRSATLAR DA SUNUYOR"

FONASBA Başkanı Fulvio Carlini ise, Türk denizcilik camiasına ev sahipliği için teşekkür ederek, toplantının küresel



güvenli deniz yollarından birini sunmaya devam etmektedir."

Recep Düzgüt, FONASBA Genel Kurulu'nun denizcilik sektörünün yeşil dönüşümü, sürdürülebilirlik, dijitalleşme, lojistik ve jeopolitik gelişmelerin küresel ticarete etkisi gibi güncel konular üzerine görüş alışverişi için önemli bir

yaptı. FONASBA Toplantılarına İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt başta olmak üzere Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS) Başkan Yardımcısı ve Meclis Üyesi Metin Düzgüt, DTO Yönetim Kurulu Üyesi, Serhat Barış Türkmen, DTO Meclis Üyesi Kenan Türkantos, Gemiz Brokerleri Başkanı Onur Türkeş ve DTO Sekreteryası

DURMUŞ ÜNÜVAR



denizcilik endüstrisinin hızlı ve köklü değişim sürecine ışık tutacağını belirtti. Carlini, “Bugün denizcilik sektörü enerji dönüşümü, çevresel sorumluluk ve dijitalleşme gibi zorluklarla karşı karşıya. Ancak aynı zamanda bu zorluklar yeni fırsatlar da sunuyor. FONASBA olarak amacımız, profesyonellik, adalet ve mükemmeliyet ilkelerini koruyarak sektörümüzü geleceğe taşımaktır” dedi.

Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar ise konuşmasında,



ve bu dev lojistik sistemin en önemli halkalarından biri gemi acenteleridir. Gemi acenteleri, gemi sahibi, kaptan, işletici veya kiracının temsilcisi sıfatıyla ilişkileri yönlendirir, tarafların hak ve menfaatlerini korur” dedi.

DURMUŞ ÜNÜVAR: “HEDEFİMİZ, DAHA ŞEFFAF, VERİMLİ VE KURUMSAL BİR ACENTELİK YAPISI”

Acentelerin denizcilik sektöründeki kritik rolüne vurgu yapan Ünüvar, “Denizcilik sektörünün geminin yükünü limana

yapıyoruz. Hedefimiz, daha şeffaf, verimli ve kurumsal bir acentelik yapısı oluşturmaktır” ifadelerini kullandı.

Türkiye’nin denizcilik gücüne de değinen Ünüvar, “Ülkemiz, stratejik konumu, güçlü tersaneleri ve artan filo kapasitesiyle dünya deniz ticaretinde önemli bir merkez haline geldi. 2053 vizyonumuz doğrultusunda, denizcilik altyapımızı çevreye duyarlı ve sürdürülebilir bir yapıya kavuşturmayı hedefliyoruz. Limanlarımızı geliştiriyor, yeni yatırımlarla deniz taşımacılığında rekabet gücümüzü artırıyoruz” şeklinde konuştu.

Seminerin ikinci bölümünde, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği Başkanı Recep Düzgüt’in moderatörlüğünde “Türk Boğazlarında Seyir” başlıklı panel düzenlendi. Panelde, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Mustafa Bankaoğlu, Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği Yönetim Kurulu Üyeleri Henryk Drowniak ve Cihangir İnanç konuşmacı olarak yer aldı.

Katılımcılar, Türk Boğazları’ndaki deniz trafiği, emniyet önlemleri ve dijital izleme sistemleri hakkında bilgi paylaşırken, boğazların dünya ticaretindeki stratejik önemine vurgu yaptı.

Etkinlik sonunda konuşmacılara ve katkı sunan temsilcilere plaket takdim edildi. FONASBA 2025 Genel Kurul Toplantısı, gala yemeğiyle sona erdi.



denizcilik sektörünün küresel ölçekte karşı karşıya olduğu jeopolitik riskler, enerji dönüşümü ve dijitalleşme süreçlerine dikkat çekti. Ünüvar, “Pandemi sonrası dönemde küresel deniz taşımacılığı yeniden şekilleniyor. Dünya denizlerinde yılda 12 milyar tondan fazla yük taşıyor

sorunsuz biçimde boşaltması, yeni yükleri alarak rotasına devam etmesi, acentelerin etkin kabiliyetine bağlıdır. Bu alanda faaliyet gösteren kuruluşlarımızın, teknolojik dönüşüm ve dijitalleşme süreçlerine ayak uydurabilmesi için yeni mevzuat düzenlemeleri



MCE KARGO

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

www.MCEKARGO.com

IMO Net Sıfır Çerçevesi ve AB Denizcilikte Sera Gazları Azaltım Regülasyonları ile Karşılaştırılması



*PROF. DR. MUSTAFA İNŞEL

Denizcilikte sera gazları azaltım regülasyonları denizcilik sektörünün gündemini en fazla işgal eden konulardan biridir. Avrupa Birliği gemilerden sera gazları emisyonunun azaltılması için 1 Ocak 2024'ten itibaren Emisyon Ticaret Sistemine (ETS) denizciliği dahil etmiş, alternatif yakıtların kullanımını arttırmak için 1 Ocak 2025'ten itibaren Fuel EU Maritime regülasyonlarını uygulamaya koymuştur (Şekil1).

Her iki tedbirde gemilerin uyum için finansal ödeme yapmasını gerektirmektedir.

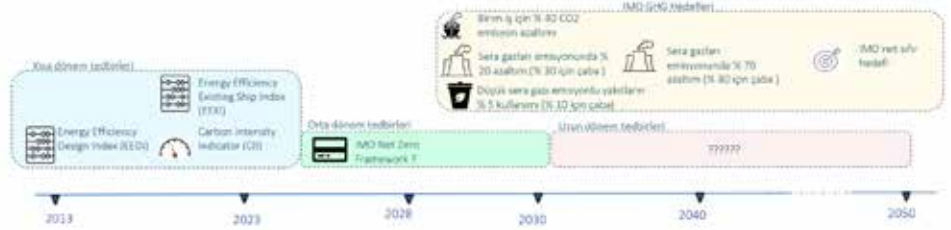
Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) sera gazları azaltım tedbirlerine enerji verimliliği hedefli EEDI, EEXI, CII regülasyonları ile başlamış, 2025 yılının mayıs ayında Net Sıfır Çerçevesini (Net Zero Framework) oluşturarak kabul etmiştir. Bu regülasyon sera gazları salınımları için ilk küresel finansal fon oluşturmayı içermektedir. Gemilerin



Şekil 1: AB denizcilik sera gazları azaltım mevzuatı

kullandıkları yakıtların sera gazı emisyon yoğunluğuna göre, finansal katkıda bulunmalarını içermektedir. Gemilerin yıllık sera gazları yoğunlukları yıllık sera

$$\text{Sera Gazı Yoğunluğu, GFI} = \frac{\sum_i E_{i_i} \cdot \text{Enerji}_{i_i}}{\sum_i \text{Enerji}_{i_i}}$$

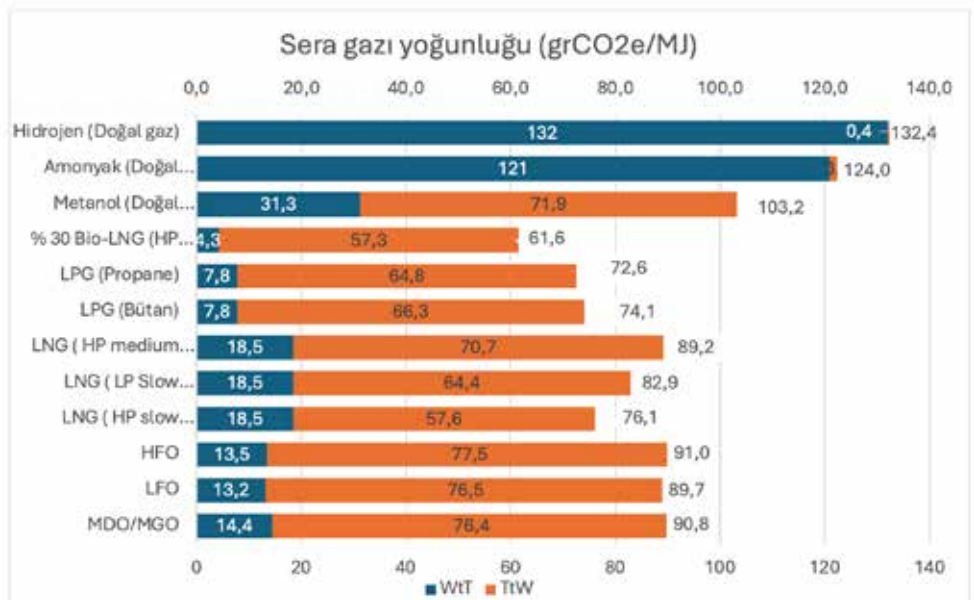


Şekil 2: IMO sera gazları azaltım mevzuatı

gazları emisyonlarının yıllık kullandıkları enerjiye bölümü ile elde edilecek olup, referans değeri 2008 yılı ortalaması olarak 93.3 CO₂e/MJ olarak kabul edilmiştir.

Burada

i : yakıt cinsi
 E_{i_i} : yakıt i'nin sera gazı yoğunluğu (grCO₂e/MJ)
 Enerji_{i_i} : yakıt i'nin toplam enerji değeri ifade etmektedir.



Şekil 3: Denizcilik yakıtları için sera gazı yoğunluğu değerleri

Sektörde yaygın olarak kullanılan yakıtların sera gazları enerji yoğunlukları şekil 3'te verilmiştir.

Net Sıfır Çerçevesi, IMO 2023 sera gazları azaltım hedefleri çerçevesince 2050 yılına kadar sera gazları yoğunluğunun azaltımını 2028-2035 yılları arasında ZT azaltım faktörü aracılığı ile yapmayı hedeflemektedir.

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

ile başlamakta, 2030 yılı ile % 43'e
erişmektedir. 2 aşamalı kriteri kullanımı
Şekil 4T'e gösterildiği üzere herhangi
bir geminin yıllık sera gazı yoğunluğuna
göre 3 ayrı durumda bulunma olasılığını
getirmektedir.

- **Gemi sera gazı yoğunluğu doğrudan uyum hedef kriterinin altında:** Gemi IMO NZF ile uyumlu olarak kabul edilmektedir. Gemi sera gazı yoğunluğu ile (GFI) değeri ile doğrudan uyum

• **Gemi sera gazı yoğunluğu doğrudan uyum hedef kriterinin üstünde temel hedef kriterinin altında:** Orta bölgede yer alan gemi için yıllık fazla emisyon, gemi sera gazı yoğunluğu ile (GFI) doğrudan uyum hedef değeri arasındaki fark alınmakta, bu değer yıllık enerji kullanımı miktarı ile çarpılarak yıllık kademe 1 (Tier 1) fazla emisyon ton CO₂e olarak bulunmaktadır. Fazla emisyonun ton başına 100 ABD doları üzerinden emisyon hakkı (Tier 1 RU: 1. Tier Remedial Unit) alınma zorunluluğu oluşmaktadır.

• **Gemi sera gazı yoğunluğu temel hedef kriterinin üstünde:** Bu durumda geminin sera gazı yoğunluğu ile (GFI) temel hedef değeri arasındaki fark alınmakta, bu değer yıllık enerji kullanımı miktarı ile çarpılarak yıllık kademe 2 (Tier 2) fazla emisyon ton CO₂'e olarak bulunmaktadır. Fazla emisyonun ton başına 380 ABD doları üzerinden emisyon hakkı (Tier 2 RU: Tier 2 Remedial Unit) alınma zorunluluğu oluşmaktadır. Alternatif olarak Tier 2 RU'lar, doğrudan uyum hedefinin altındaki SU'lar ile dengelenebilmektedir. Bu durum için IMO doğrudan bir ticari mekanizma önermemesine rağmen, bir borsa benzeri alım-satın mekanizmasının oluşması beklenmektedir.

- Eğer gemi sera gazı yoğunluğu 2028-2035 yılları arasında 19 gr CO₂’e/MJ değerinin altında, 2035 yılı sonrasında 14 gr. CO₂’e/MJ değerinin altında ise bir ödül mekanizmasının oluşması önerilmekte, ancak bu ödül mekanizmasının nasıl oluşacağı daha sonradan belirlenecektir.

Regülasyonda, her yıl azalan bir sera gazı yoğunluğu kriterine göre, 2028 yılında 1 ton fosil bazlı (MDO/HFO gibi) gemi yakıtına karşılık 70 ABD doları seviyesinde başlayacak, 2030 yılında 130 ABD doları, 2035 yılında 460 ABD doları seviyesine ulaşacak finansal ödemeler öngörülmektedir. 2040 yılında fosil yakıtların maliyetini iki katına çıkaracak bir yol haritası bulunmaktadır.

Uluslararası Denizcilik Örgütü'ne
yapılacak ödemeler ile 2028 yılında

Tablo 1: IMO NZF azaltım kriterleri

IMO NZF azaltım kriteri		
Yıl	Z ₁ for Temel hedef	Z ₇ Doğrudan uyum hedefi
2028	4.0 %	17.0 %
2029	6.0 %	19.0 %
2030	8.0 %	21.0 %
2031	12.4 %	25.4 %
2032	16.8 %	29.8 %
2033	21.2 %	34.2 %
2034	25.6 %	38.6 %
2035	30.0 %	43.0 %
2040	65.0 %	

IMO NZF Tablo1'de verildiği şekilde 2 ayrı hedef kriteri kullanmaktadır. Temel hedef referans GFI değerine göre 2028 yılında % 4 azaltım ile başlamakta, 2035 yılında ise %30 azaltıma erişmekte, daha sıkı bir hedef olan bu doğrudan uyum hedefi ile 2028 yılında % 17

hedef kriteri arasındaki fark alınıp, yıllık enerji kullanım değeri ile çarpılarak fazla unite (SU: Surplus Unit) değeri elde edilmektedir. SU'lar emisyonu fazla olan gemilerin emisyonlarını dengelemek için kullanılabilir.



Sekil 4: IMO NZF kriterleri

20-30 milyar dolardan başlayan fosil yakıtların kullanılması durumunda ileriki yıllarda 80-100 milyar ABD dolarına ulaşılacak bir fon toplanması beklenmektedir.

Bu fonun sıfır veya sıfıra yakın sera gazı emisyonlu gemilere ödül olarak verilerek yeni alternatif yakıtlar ile mevcut fosil yakıtlar arasındaki fiyat farkını desteklemek, az gelişmiş ülkelerde denizcilik alanında altyapı destekleri, ARGE, alternatif yakıtların üretiminin ve dağıtımının yaygınlaştırılması, yeşil dönüşüm işgücünün oluşturulması, teknoloji transferi, bu uygulamadan orantısız etkilenecek gıda taşımacılığı

ikinci bir çarpan ile cezasının artması kuralı uygulandığı takdirde, başka bir deyişle sadece MDO kullanımı devam ettirildiği takdirde 2035 yılında Fuel EU Maritime daha yüksek ödemelere sahip olabilmektedir.

AB ETS ve Fuel EU Maritime beraber değerlendirildiğinde ise, bu günkü AB ETS 1 ton CO₂'e emisyon değerinin 76 Euro'dan devam ettirilse bile her zaman IMO NZF'ten yüksek finansal değerlerde olduğu görülmektedir.

Avrupa Birliği'nin hem ETS hem de Fuel EU Maritime regülasyonlarında yer alan IMO eşdeğer regülasyon çıkardığında bu

toplantısını Londra'da gerçekleştirmiştir. Toplantı sırasında 3 önemli eleştiri öne sürülmüştür.

- ABD uluslararası bir fon kurularak gemilerden iklim değişikliği amacı ile finansal katkı toplanmasının taşımacılık ücretlerini artmasına sebep olarak kendi vatandaşlarına zarar vereceğini öne sürerek tasarıya karşı çıkmış, tasarımı onaylayacak ülkelere karşı yaptırımlar uygulayacağını ilan etmiştir.

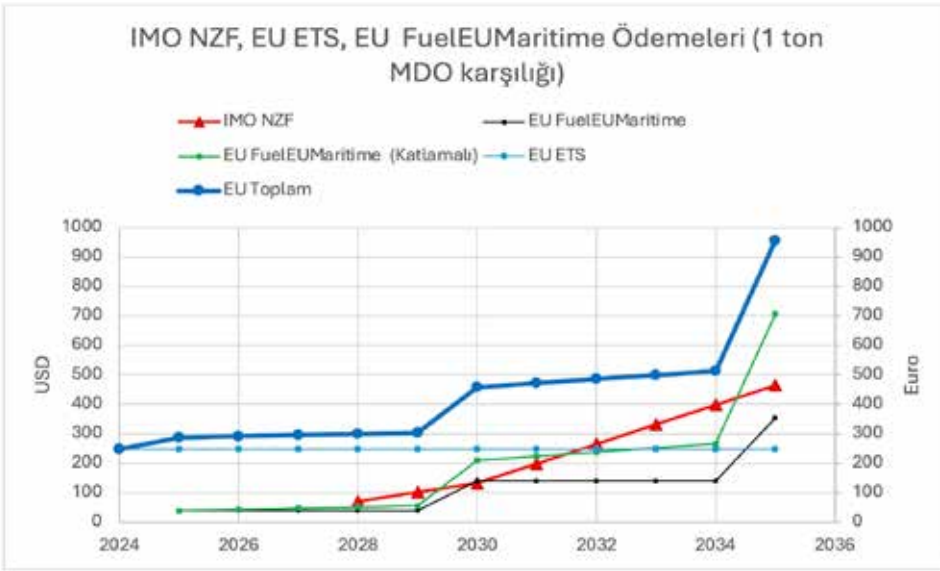
- Suudi Arabistan başta olmak üzere özellikle petrol ihraç eden ülkelere oluşan bir grup regülasyonun olgunlaşmadığını, eksik ve yetersiz kısımları olduğunu iddia ederek, bir süre daha tartışılmasını gerektiğini ifade ederek erteleme istemişlerdir.

- Özellikle gemi sahiplerinden oluşan endüstrinin bir kısmı regülasyonun maliyetleri arttırarak finansal yük oluşturacağını, mevcut Avrupa Birliği Emisyon Ticaret Sistemi ETS ve Fuel EU Maritime finansal regülasyonu ile ikili vergilendirme getireceğini, AB'nin bu regülasyonları kaldırması gerektiğini ifade etmişlerdir.

Denizcilik camiası için her ülkenin ayrı ayrı uygulayacağı sera gazı emisyon beyan ve vergilendirmesinin deniz işgücü, gemi adamları ve gemi işletmecileri için ek yük oluşturacağı aşkar olup, küresel tek bir vergilendirme sistemi tercih edilmektedir.

Ancak yerel vergilendirme sistemini günümüze kadar uygulamaya koymuş tek otorite olan Avrupa Birliği IMO tarafından çıkarılacak NZF kendi regülasyonu ile eşdeğer olduğu durumda ETS ve Fuel EU Maritime regülasyonlarını, ETS ve Fuel EU Maritime revizyonunu IMO net Sıfır çerçevesini onayladığı takdirde gerçekleştireceğini ilan etmiş olmasına rağmen, kaldıracağını beyan edememiştir. Endüstri çifte vergilendirme istememektedir.

Çekinceler IMO Çevre Komitesinde dile getirilmiş, 4 gün süren yoğun



Şekil 5: IMO NZF ve AB ETS, Fuel EU Maritime finansal karşılaştırması

gibi taşımacılık desteklerin verilmesi hedeflenmektedir. Hedef; artan fosil yakıt maliyetleri nedeniyle yeni alternatif yakıtların üretiminin, dağıtımının ve kullanımının artırılmasıdır.

IMO NZF regülasyon olarak AB FuelEU Maritime benzeri bir regülasyon olarak ortaya çıkmaktadır. Şekil 5'te iki regülasyonun 1 ton MDO kullanımı için karşılaştırıldığında, IMO NZF'nin daha yüksek bedeller gerektirdiği, aradaki farkın 2031 yılı ile arttığı görülmektedir. Ancak Fuel EU Maritime da yer alan cezaya kalan bir geminin,

regülasyonları kaldırabileceği varsayımı temel bulamamakta, AB'nin sadece Fuel EU Maritime konusunda adım atmasının, AB ETS'nin ise tüm emisyonları fiyatlandığı için kaldırılma olasılığının az olduğu görülmektedir.

IMO Net Sıfır Çerçevesinin uygulamaya konulabilmesi için, MARPOL sözleşmesi Ek VI revizyonun yapılması ve bu regülasyona taraf ülkelerin üçte ikisi tarafından kabulü gerekmektedir. 14-17 Ekim 2025 tarihleri arasında IMO Deniz Çevre Komitesi bu amaçla olağanüstü



tartışmalardan sonra regülasyonun onaylanma görüşmelerine, oylama ile 49 karşı oya karşı 57 kabul oyu ile 1 yıl ara verilmiştir. 2026 yılında yapılacak yeni bir olağanüstü IMO Deniz Çevre Komitesi toplantısı ile bu konuda karar verilecektir.

IMO'nun karar vermeyi bir yıl geciktirmesi ile 3 ayrı olasılık ortaya çıkmaktadır:

- Bir yıl sonra IMO NZF regülasyonunu kabul eder, AB ETS ve Fuel EU Maritime regülasyonunun eşdeğer olmadığına karar verir, bu durumda birçok ülke kendi ETS ve Fuel EU regülasyonlarını çıkarır, sektör çifte vergilendirmeye tabi olur.
- Bir yıl sonra IMO NZF regülasyonunu

kabul eder, AB Fuel EU Maritime regülasyonunun eşdeğer olduğuna karar verir, ancak ETS'ye devam eder. Bu durumda birçok ülke kendi ETS regülasyonlarını çıkarır, sektör küresel olarak düşük sera gazı emisyonlu yakıtların oluşmasını ve bölgesel olarak emisyonlarının fiyatlandırmasını ödeyerek çifte vergilendirmeye tabi olur.

- Bir yıl sonra IMO NZF regülasyonunu ret eder. AB ETS ve Fuel EU Maritime regülasyonuna devam eder, bu durumda birçok ülke kendi ETS ve Fuel EU regülasyonlarını çıkarır, sektör bölgesel raporlama ve vergilendirmeye devam eder.

Bu durum denizcilik sektöründe gelecek belirsizliğini daha da arttırmıştır. AB

gibi diğer ülkelerde kendi denizcilik sera gazları emisyon fiyatlandırmalarını devreye alarak çok taraflı raporlama ve fiyatlandırma mekanizmalarının oluşma sürecine girilmekte olup, denizciliğimizin yeşil dönüşümünün gerçekleştirilmesi büyük önem taşımaktadır. Türk Denizciliği AB ETS ve Fuel EU Maritime kapsamında 2027 yılı itibarı ile yaklaşık 250 milyon Euro finansal kaynağı AB'ye aktaracaklardır.

Bu enstrümanlar ile yılda 9 milyar Euro toplayacak AB'nin denizciliğinin dönüşümüne aktardığı kaynak haksız rekabet yaratmaktadır. Bu amaçla ulusal bir yeşil dönüşüm fonunun kurulması ve sektördeki dönüşümün başlatılması sektörün AB denizciliği ile rekabeti açısından hayati önem taşımaktadır.



YÜCEL KANT GEMİ
Rotamız Kusursuzluk

MÜHENDİSLİK BİZİM İŞİMİZ!

DETAYDA SAKLI GÜCÜ ÜRETİME YANSITIYORUZ.

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



✉ siparis@yucelkantgemi.com ☎ +90 532 507 75 40 📱 [yucelkantgemi](https://www.yucelkantgemi.com)

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

www.yucelkantgemi.com | sacbukumkesim.com





Teknolojik Çözümlerle

Gemileriniz için
Yeni Nesil Dönüşümler Sağlıyoruz.

Güvenlik ve Verimlilik için
Teknolojik Çözümler Sunuyoruz.

Denizlerde Güçlenin!

sales@naveetechnology.com
www.naveetechnology.com

KONTRATLI IT ÇÖZÜMLERİ



UYDU HABERLEŞME SİSTEMLERİ



DENİZCİLİK YAZILIMLARI



DENİZDE GÜVENİLİR ORTAK: 21 YILLIK YOLCULUK



UFUK ŞANSAL

NETSHIP YÖNETİM KURULU BAŞKANI

21 yıldır Türk denizcilik sektörünün önemli aktörlerinden biri olan Net Gemi Denizcilik, bugün hem alanındaki liderliği hem kurumsal yapısı hem de sosyal sorumluluk yaklaşımıyla dikkat çekiyor. Şirketin kurucusu Ufuk Şansal sektördeki değişimi, liderlik anlayışını ve denizde olduğu kadar karada da iz bırakmanın önemini anlattı.

Öncelikle sizi tanıyarak başlayalım.

Denizcilik serüveniniz nasıl başladı?

İstanbul Üniversitesi İşletme Fakültesi mezunuyum. Üniversitede okurken Marmara'da çalışmaya başladım. O zamanki patronlarım Aslan ailesinin değerli fertleri mesleki gelişimimle yakinen ilgilendiler. Denizcilik sektörüyle beni tanıştırdıkları ve mentörlükleri için kendilerine ne kadar teşekkür etsem azdır. Bu başlangıç nedeniyle denizcilik benim için sadece bir meslek değil, bir yaşam biçimi oldu. Uzun yıllar Marmara Ambarlı Limanı'nda acente yöneticisi olarak çalıştıktan sonra edindiğim bilgi birikimi ve kurduğum ilişkiler, kendi vizyonumu hayata geçirme isteğini doğurdu. 2004 yılında NetShip'i kurarken amacım uzun

vadeli, güvene dayalı, kurumsal değerleri sağlam bir yapıyı Türk denizcilik sektörüne kazandırmaktı. Bugün geriye baktığımda, bu hedefe adım adım ulaştığımızı görmek benim için büyük bir mutluluk

NetShip bugün geldiği noktada nasıl bir şirket profiline sahip?

NetShip bugün 21 yıllık geçmişiyle, Türk denizcilik sektöründe kurumsal temelleri sağlam ve operasyonel kabiliyeti yüksek bir şirket olarak biliniyor. Bizim için her müşteri bir proje değil, bir yol arkadaşlığı. Çalıştığımız şirketlerin büyük bir bölümüyle uzun yıllara dayanan ilişkilerimiz var. Şirketimizin başarısında en büyük pay, tecrübeli ve birbirine güvenen ekibimizin. Ekibimiz yalnızca

profesyonel olarak değil, insani olarak da birbirini tamamlayan kişilerden oluşuyor. Bu sinerji, kriz anlarında hızlı ve doğru karar almamızı sağlıyor. Ayrıca NetShip'in büyümesinde kurumsallaşma bilinci büyük rol oynadı. İlk günden itibaren şeffaf yönetim, güçlü raporlama sistemleri, etik çalışma prensipleri ve sürekli gelişim bizim için vazgeçilmez oldu. Bugün geldiğimiz noktada, yalnızca Türkiye'de değil, bölgesel anlamda da tanınan bir marka olmanın gururunu yaşıyoruz.

Önümüzdeki dönemde NetShip'i neler bekliyor?

Dünya deniz ticareti hızlı bir dönüşüm içinde. Uluslararası ticaretteki düzenlemeler, dijitalleşme,

sürdürülebilirlik, çevresel regülasyonlar gibi konular her şirketin stratejisinde artık merkezde yer alıyor. Biz de NetShip olarak bu değişimin içinde aktif bir rol oynamak istiyoruz. Teknolojiye, çevreye ve insana yatırım yapmaya devam edeceğiz. Önümüzdeki dönemde yeni pazar segmentlerine odaklanacağız. Türkiye'nin stratejik konumu, Boğaz geçişlerindeki uzmanlığımız ve yıllara dayanan operasyonel tecrübemiz bu hedefte büyük avantaj sağlıyor. Ayrıca dijital operasyon yönetimi, anlık veri paylaşımı ve şeffaf raporlama sistemleriyle müşterilerimize daha yüksek bir hizmet standardı sağlayacağız. Bizim için başarı, sadece büyümek değil; doğru değerlere bağlı kalarak büyümek. Müşterilerimizin ülkemizdeki güvenilir ortakları olmak ise en önemli değerimiz.

Bu sektörde 7/24 hizmet önemli, bu noktada nasıl bir çalışma prensibiniz var?

Denizcilik kesintisiz bir operasyon alanı; zaman, coğrafya ya da hava koşulları sınır tanımaz. Acentelik hizmetiyle uzmanlaşmış bir şirket olarak biz de “7/24 erişilebilirlik” ilkesini kurum kültürümüzün merkezine koyduk. NetShip'te ekiplerimiz vardiya sisteminden ziyade “sorumluluk bilinciyle” çalışır. Her birimiz, müşterilerimizin operasyonunun bizim operasyonumuz olduğunu biliriz. Teknoloji yatırımlarımız sayesinde müşterilerimize anlık bilgi akışı sağlıyor, gecikme ya da iletişim kopukluğuna yer bırakmıyoruz. Kısacası, bizde “mesai” kavramı değil, “güvenli operasyon” anlayışı vardır. Bu yaklaşım, yıllardır bizi müşterilerimiz nezdinde güvenilir bir çözüm ortağı haline getirdi.

Denizcilik uzun yıllardır erkek egemen bir sektör olarak görülüyordu. Kadınların bu alandaki varlığına bakışınız nedir?

Evet, denizcilik geleneksel olarak erkek yoğun bir sektör; ancak artık bu algı değişiyor ve değişmeli de... Kadınlar denizcilikte giderek daha güçlü roller üstleniyor. Ben bu dönüşümün hem çeşitlilik hem de kurumsal verimlilik açısından çok değerli olduğuna inanıyorum. Kadınların farklı bakış açıları, sevgileri, iletişim yetenekleri ve kriz

yönetimindeki esnekliği, ekiplerde ciddi bir fark yaratıyor. NetShip olarak biz, eşit fırsat ilkesini temel değerlerimizden biri olarak benimsedik. Her kademedeki kadın çalışanlarımız şirketimizin tüm alanlarında aktif olarak görev alıyor. Bizim için cinsiyet değil, yetkinlikler konuşur. Ve bu anlayışın hem çalışan motivasyonunu hem de müşteri memnuniyetini ciddi biçimde artırdığını gözlemliyoruz.

Çevre ve yeni regülasyonlar konusunda nasıl bir strateji ve yatırım planınız var?

Denizcilik sektörü, sürdürülebilirlik açısından dünyanın en kritik alanlarından biri. Uzun yıllardır yasalaşmasını beklediğimiz yeni çevresel regülasyonlar, denizcilik sektörüne gönül vermiş bizler için sadece bir yükümlülük değil, bir dönüşüm fırsatı. NetShip olarak biz bu dönüşümün parçası olmaya kararlıyız.

Operasyonel süreçlerimizde enerji verimliliği, dijital belge yönetimi ve karbon ayak izinin azaltılması gibi konularda somut adımlar attık ve atmaya da devam edeceğiz. Ayrıca temsil ettiğimiz armatörlerle birlikte çevre dostu yakıt kullanımı, emisyon ölçümü ve atık yönetimi gibi konularda sürekli iletişim halindeyiz. Bizim için çevre yatırımı, geleceğe yapılan bir yatırım, yalnızca şirketimizin ve müşterilerimizin değil, sektörün ve gezegenin sürdürülebilirliği için.

NetShip'in sosyal sorumluluk yaklaşımı nedir?

Bizim için sosyal sorumluluk, kurumsal kimliğin ayrılmaz bir parçası. Denizcilik global bir sektör, dolayısıyla çevre ve toplum bilincini yüksek tutmak zorundayız. Bu bilinçle eğitim, çevre ve spor alanlarında farklı projelere destek veriyoruz. Gençlerin bilim, teknoloji ve sporla buluşmasını sağlayan girişimlere katkı sağlamak, özellikle kadınların mesleki gelişimlerinde rol oynamak bizim için büyük önem taşıyor. Ayrıca denizcilik sektöründe çalışanların yaşam koşullarını iyileştirmeye ve meslek bilincini artırmaya yönelik platformlarda da yer alıyoruz. Kısacası, biz sadece denizde değil; karada da fayda üretmek ve iyi bir iz bırakmak istiyoruz.

Aynı zamanda aktif bir sporcu ve bir spor yöneticisiniz. Fenerbahçe Kadın Basketbol ve Kadın Futbol Takımlarından Sorumlu Yönetim Kurulu Üyeliği ve Türkiye Futgolf Derneği Asbaşkanlığınızdan biraz bahseder misiniz?

Spor benim için bir tutku. Fenerbahçe gibi bir camiada Kadın Basketbol ve Kadın Futbol Takımlarından Sorumlu Yönetim Kurulu Üyesi olarak görev yapmak hem önemli bir sorumluluk hem de büyük bir gurur. Kadın sporcuların önündeki engelleri kaldırmak, onlara eşit imkanlar sunmak, sadece sporun değil, toplumsal dönüşümün de bir parçası.

Futgolf Derneği Asbaşkanlığı görevim ise, farklı bir heyecan. Türkiye'de henüz yeni gelişen bir spor olan futgolf, hem sporun hem doğada olmanın hem de sosyalleşmenin yeni bir biçimi. Biz bu branşı yaygınlaştırmak, gençleri bu spora çekmek ve ülkemizi uluslararası platformlarda temsil etmek için çalışıyoruz. Sporun, özellikle gençler ve kadınlar için fırsat eşitliği yaratma gücüne inanıyorum. Bu nedenle bu alanlardaki sorumluluklarımı sadece bir görev değil, bir misyon olarak da görüyorum.

2026 yılından beklentileriniz neler? Son olarak sektöre nasıl bir mesaj vermek istersiniz?

Bölgesel savaşlar, global ticaretteki yavaşlama sonrasında gelen kotalar ve çevresel regülasyonlar nedeniyle sektör olarak zor bir iki yıl geçirdik. Global ticaretteki belirsizlikler elbette sürüyor, ama biz bu dönemi fırsata çevirebilecek güçte olduğumuza inanıyoruz ve 2026'ya umutla ve bakıyoruz. Yeni müşterilere ulaşmak, dijitalleşmeyi daha da derinleştirmek ve sürdürülebilir operasyon modelleriyle fark yaratmak öncelikli hedeflerimiz arasında.

Sektörümüz, dayanıklılığı ve adaptasyon kabiliyetiyle her krizi fırsata çevirmeyi başarmış bir alandır. Benim mesajım şu olurdu: Değişimden korkmadan, iş birliğine ve yeniliğe açık olalım. Denizde güven, karada itibar; ancak bu dengeyle mümkün.

Fransız Seine Aksının saklı yönleri ve Le Havre Limanı'nın enerji dönüşümü



*DOÇ. DR. SEDAT BAŞTUĞ

Son beş yıl içinde Fransız politika yapımcılar ve liman otoriteleri, Seine aksını (Le Havre Limanı'nın ağzından başlayıp Rouen üzerinden Paris bölgesine uzanan hattı) yalnızca bir limanlar dizisi olarak değil, bütünleşmiş bir endüstriyel-lojistik koridor olarak açıkça yeniden tanımlamışlardır. HAROPA PORT'un (Bkz. Şekil-1) stratejisi, Le Havre'deki derin deniz konteyner ve dökme yük operasyonlarını, nehir taşımacılığı, iç terminaller ve Seine boyunca uzanan sanayi bölgeleriyle bütünleştirmektedir. Böylece katma değerli faaliyetlerin (imalat, enerji dönüşümü ve kimyasal işlemler gibi) deniz erişimine yakın bölgelerde konumlanması hedeflenmektedir.

HAROPA, bu koridoru tek bir ticari ekosistem olarak sunmaktadır; burada ulaştırma türleri arasındaki geçiş (karayolundan nehir taşımacılığına), özel nehir platformları ve liman sahasındaki

sanayi bölgeleri birlikte hem rekabetçiliği hem de karbonsuzlaşmayı mümkün kılmaktadır.



Şekil-1. HAROPA PORT ittifakı yönetimi altındaki Seine Aksı

Liman-kent ilişkileri üzerine yapılan akademik çalışmalar, Seine aksı boyunca gözlemlenen çağdaş dönüşümleri yorumlamak için yararlı bir analitik çerçeve sunmaktadır. Carola Hein ve meslektaşları, Port City Futures ağı ve UNESCO Su, Limanlar ve Tarihi Kentler Kürsüsü aracılığıyla, limanların yalnızca lojistik düğümler olarak değil, tarih, kentsel biçim ve altyapının güncel politika tercihlerine yön verdiği katmanlı sosyo-mekânsal sistemler olarak okunması gerektiğini vurgularlar. Hein'in çalışmaları, analiz yapanlara Le Havre'deki kıyı elektrifikasyonu (OPS) uygulamaları, yeni yolcu terminali ve açık deniz rüzgâr enerjisi kurulumu gibi projeleri; limanların yeni enerji ve endüstriyel işlevleri adsorbe edecek şekilde kentsel arayüzlerini yeniden yapılandırdıkları uzun bir tarihsel sürecin parçası olarak görmeleri gerektiğini önerir. Seine aksı artık yalnızca bir altyapı olarak değil, rekabetçilik, sürdürülebilirlik ve miras arasında denge kurmaya çalışan bölgesel bir pilot bölge olarak tasavvur edilmektedir.

DEVLET DESTEĞİ VE STRATEJİK ÇERÇEVELER

Seine aksının bu iddialı dönüşümü yalnızca ticari bir girişim değildir;

Fransız ulusal politikalarına ve Avrupa çerçevelerine derinden bağlıdır. Lhyfe hidrojen tesisi gibi kilit projelerin finansmanı ve seçimi, Fransız hükümetinin "France 2030" yatırım planıyla açıkça ilişkilidir. Bu plan, yeşil hidrojen ve sürdürülebilir deniz yakıtlarını stratejik öncelikler olarak belirlemekte; IPCEI (Avrupa Ortak Çıkarları Kapsamında Önemli Projeler) gibi mekanizmalar aracılığıyla önemli kamu kaynaklarını risk azaltıcı biçimde yönlendirmektedir.

Ayrıca Fransız bölgesel planlaması sürekli olarak "Vallée de la Seine" (Seine Vadisi) terimine atıfta bulunmaktadır. Bu ifade, üç büyük liman bölgesinde ekonomik kalkınmanın bölgesel ve çevresel yönetimle entegre edildiği uyumlu, uzun vadeli bir taahhüdü göstermektedir. Bu yapısal destek, büyük ölçekli ve yüksek riskli sanayi girişimlerine özel sermaye çekmek için kritik öneme sahiptir. Bu nedenle, Le Havre'de hidrojen, e-metanol ve lityum üretimi için seçilen stratejik bölgeler yalnızca enerji dönüşümünün mantığını değil, aynı zamanda rekabetçilik stratejisini de yansıtmaktadır. Bu kümelenme mantığı liman finansman yaklaşımını da açıklar: büyük hibeler ve endüstriyel alım anlaşma (off-take agreements) müzakereleri, yatırımcıların sermaye yoğun projeleri riskten arındırmak için tedarik, altyapı ve müşteri ağlarının yoğunlaştığı yerel sistemler aradıklarını da göstermektedir.

LE HAVRE: GEÇİT, SANAYİ ARAZİSİ VE DÜŞÜK KARBON YAKITLARA DÖNÜŞ

Le Havre Limanı, Grand Canal, Port 2000 ve daha eski iç havzalar arasında dağılmış 20'den fazla ihtisaslaşmış liman terminalinden oluşmaktadır. Bu tesisler konteyner, sıvı dökme yük (petrol ürünleri ve kimyasallar), kuru dökme

yük, Ro-Ro ve kruvaziyer gibi çeşitli yolcu ve yükleri elleçlemektedir. Yalnızca Port 2000, Kuzey Avrupa hattında hizmet veren en büyük gemileri ağırlayabilecek 12 konteyner rıhtımına sahiptir. HAROPA'nın 2024'teki göstergelerine göre, Seine aksı liman kompleksi yaklaşık 83,2 milyon ton genel yük ve 3,1 milyon TEU konteyner elleçlemesi yapmıştır. Bu sistemin okyanuslara açılan kapısı olan Le Havre, HORAPA konteyner trafiğinin büyük kısmını gerçekleştirmeye devam etmektedir (sektör raporlarında son yıllarda yaklaşık 2,8–3,0 milyon TEU olarak bildirilmiştir). Ulusal istatistiklerle (Eurostat) karşılaştırıldığında, HAROPA'nın yük hacimleri Fransa'nın toplam yük trafiğinin yaklaşık %30'una denk gelmektedir. Bu ölçek, limanın hem bir sanayi platformu hem de Atlantik cephesi ile Avrupa hinterlandı arasında bir lojistik mafsalları olarak ikili rolünü vurgulamaktadır. HAROPA PORT ittifakı içinde, Le Havre okyanuslara açılan kapı, Rouen ise yük merkezi, Paris terminalleri de tek bir bütünleşmiş koridorun kentsel dağıtım arayüzü olarak görev yapmaktadır.



Şekil-2. Le Havre Limanı'nın Toplam Yük Trafiği (2015–2024 Arası) (Kaynak: CEIC ve HAROPA PORT verilerinden derlenmiştir, 2024)

Şekil-2, Le Havre'nin son on yıldaki toplam yük trafiğini göstermektedir. Bu grafik, limanın COVID-19 kaynaklı kesintiden sonra istikrarlı biçimde toparlandığını ve 2024 yılı itibarıyla yaklaşık 65 milyon ton seviyesinde sabitlendiğini vurgulamaktadır. Bu sürdürülebilir hacim, Le Havre'nin HAROPA PORT içindeki yapısal önemini teyit eder ve limanın düşük karbonlu sanayi gelişimi için birincil merkez olarak konumlandırılmasının mantığını açıklar. Le Havre, Fransa'nın derin

deniz konteyner trafiği için başlıca giriş kapısı ve büyük bir dökme yük/sanayi limanı olarak kalmaktadır. Ancak liman, yakın zamanda ağır, enerji yoğun ve düşük karbonlu endüstrilere (hidrojen, e-metanol, yenilenebilir yakıtlar ve pil/lityum üretimi gibi) ev sahipliği yapmak üzere yeniden konumlandırılmıştır. Bu endüstriler doğrudan deniz erişimi gerektirmektedir. Fransız hükümetinin 2024–2025 sanayi çağrısı sonucunda, Le Havre'de bir hidrojen ithalat terminali, bir yenilenebilir yakıt tesisi ve bir lityum fabrikası gibi projelere tahsis edilen stratejik bölgeler belirlenmiştir.

Bu seçimler, sadece aktarma yüklerini elleçlemek yerine enerji-endüstri değer zincirinin daha büyük bir kısmını liman arazisi üzerinde konumlandırma yönünde bilinçli bir dönüşümü yansıtmaktadır. Bu politika mantığı, uzun vadeli istihdamı güvence altına almak, deniz taşımacılığı için yerel olarak erişilebilir düşük karbonlu yakıt girdileri sağlamak ve küresel ticaretin değişen coğrafyasına karşı limanın dayanıklılığını artırmak amacı taşımaktadır. Le Havre limanında gerçekleştirilen yeşil dönüşüm projeleri çok farklı projelerle devam etmektedir. Bunlar;

1. Le Havre Çevresinde Lhyfe ve Büyük Ölçekli Yeşil Hidrojen Üretimi: En önemli endüstriyel projelerden biri, Le Havre'nin Grand Canal bölgesinde planlanan Lhyfe'nin büyük ölçekli yeşil hidrojen tesisidir. Fransa Başbakanı, proje için 149 milyon avroya kadar devlet hibesi onayladığını belirtmiştir ve tesisin günlük onlarca ton üretim kapasitesine sahip olacağını (kamuya açıklanan rakamlarda günde 34 ton) ve on yılın ikinci yarısında (çeşitli raporlarda 2028–2029 civarında) devreye alınmasının beklendiğini belirtmektedir.

Bu tesis, birbirleri ile ilişkili iki pazara hizmet etmek üzere tasarlanmıştır: yerel kimya pazarı ve enerji kullanıcıları için endüstriyel hammadde pazarı. Lhyfe projesi sembolik bir nitelik taşımaktadır: tek bir tesisin ötesinde, limanda kıyı endüstrilerini karbonsuzlaştırabilecek ve denizcilik için alternatif yakıt tedariki yapabilecek kümelenmiş bir hidrojen ekonomisi oluşturma yönünde bir politika itkisinin göstergesidir.

2. Qair'in Methavert e-Metanol Projesi ve Yenilenebilir Deniz Yakıtları: Qair şirketinin Methavert projesi kapsamında, Le Havre'de HAROPA tarafından yenilenebilir (e-)metanol üretimi için bir arazi tahsis edilmiştir. Fransız şirketinin bildirdiğine göre Methavert, yenilenebilir hidrojen ve yakalanmış/yenilenebilir CO₂ kullanarak yılda 200.000 tonluk ölçekte metanol sentezleyecek bir projedir; bu yakıt, daha karbon yoğun deniz yakıtlarının doğrudan yerine geçebilir veya mevcut yakıt ikmal zincirlerine karıştırılabilir. Stratejik mantık açıktır: e-metanol, Le Havre gibi limanlara gemiler için yerel olarak üretilebilen, doğrudan kullanılabilir bir yakıt seçeneği ve yakınlardaki kimya endüstrisi için değerli bir hammadde sağlayacaktır.

3. Açık Deniz Rüzgâr Çiftlikleri: Le Havre'in karbonsuzlaşmada diğer büyük bir projesi, Normandiya kıyısı açıklarında inşa edilmekte olan büyük açık deniz (off-shore) rüzgâr çiftliğidir ve bu tesis, doğrudan Le Havre'in sanayi altyapısına bağlanacaktır. Liman, türbinlerin inşası, montajı ve bakımı için merkez olarak belirlenmiş ve liman alanında bu amaçla özel tesisler kurulmuştur. PortCityFutures ve Fransız bölgesel kaynaklarının aktardığına göre, bu açık deniz rüzgâr projesi yüzlerce megavatlık kurulu kapasiteyi içermekte ve Fransa'nın ulusal yenilenebilir enerji planının kilit bir bölümünü oluşturmaktadır.

Bu proje, Le Havre'i Avrupa açık deniz rüzgâr tedarik zincirine daha güçlü biçimde entegre ederken, hidrojen ve e-yakıt girişimlerini tamamlamakta ve böylece deniz kaynaklı enerji üretimiyle karadaki üretim ve lojistik endüstriyel ekosistemini bütünleştirmektedir.

4. Hidrojen İthalatı: Yerli üretim projelerine paralel olarak, Le Havre üzerinden yenilenebilir veya düşük karbonlu hidrojen ve türevlerini ithal etmeye yönelik bir dizi projede mevcuttur. Sektör kaynaklarının raporlarına göre, büyük uluslararası aktörlere (örneğin Air Products) hidrojen ithalatı için araziler tahsis edilmiştir ve ithalata yönelik yatırımların yüz milyonlardan 1,1 milyar avroya kadar çıktığı görülmektedir. Liman enerji terminallerinin, yerli üretimin ve türev üretiminin (örneğin e-metanol, amonyak

vb.) birlikte bulunması, limanın kuzeybatı Avrupa için bir enerji kapısı olma konumunu güçlendirmektedir.

5. Yeni Yolcu Terminali ve OPS sistemi:

OPS sistemlerinin yaygınlaştırılmasına paralel olarak, Le Havre'de yeni bir yolcu terminali inşa edilmektedir. Proje, kıyı hattı boyunca liman ve kent alanlarını bütünleştiren daha geniş bir kentsel dönüşüm planının parçası olarak tasarlanmıştır. 2026'da hizmete girmesi planlanan yeni terminal, artan kruvaziyer trafiğini karşılamayı hedeflemekte olup, enerji verimli binalar ve karadan elektrik bağlantısı (OPS) uyumluluğu gibi çevresel standartlara uygun olarak tasarlanmıştır.

Le Havre'de yapım aşamasındaki yeni kruvaziyer ve yolcu terminali, yılda 550.000 yolcuya kadar hizmet verebilecek kapasitede planlanmıştır. Bu da limanın kruvaziyer operasyon kapasitesinde büyük bir artış anlamına gelir. Ferrier Marchetti Studio adlı mimarlık grubu tarafından tasarlanan yapı, düşük enerjili tasarım ilkelerini, doğal aydınlatmayı ve OPS altyapısına doğrudan bağlantıyı entegre etmektedir. Limanın üç rıhtımında da her biri 8 MWA'lık OPS bağlantısı olacak, terminalde kullanılacak elektrik enerjisi ise akıllı olarak inşa edilen şebekeden karşılanacaktır. Bu şebeke hem Fransa'nın nükleer olarak ürettiği elektriği hem de açık deniz rüzgâr çiftliklerinden elde edilen elektriği kullanacaktır. Teknik rolünün ötesinde, terminal liman ve şehir arasında bir arayüz olarak, karbonsuzlaşma ve turizm gelişimi bağlamında limanın yeni imajının sembolü olarak kurgulanmıştır.

NEHİR LOJİSTİĞİ VE HAROPA'NIN "P"Sİ

Yük taşımacılığını karayolundan nehir taşımacılığına kaydırmak ve sanayi bölgelerini iç pazarlara bağlamak için HAROPA büyük mühendislik çalışmalarına öncelik vermiştir. Bu çalışmaların amiral gemisi niteliğindeki sözleşme, VINCI konsorsiyumuna verilmiş olan nehir erişim kanal projesidir. Basında sıklıkla "la chatière" olarak anılan bu proje, Seine iç havzasını Le Havre'deki Port 2000'e doğrudan bağlayacaktır. VINCI ve HAROPA'ya göre, uzunluğu 1,8 km olan kanalın inşa sözleşmesi yüz milyonlarca

avro seviyesindedir. Proje açıkça nehir yük kapasitesini artırmak ve deniz terminalleri ile nehir mavnaları arasındaki elleçleme sürelerini kısaltmak amacı taşımaktadır.

Rouen'in nehir limanı, hâlen önemli miktarda dökme yük (tahıl, petrol ürünleri, endüstriyel hammaddeler) elleçlemekte ve yükleri Paris yönüne taşımada kritik bir düğüm noktası olarak işlev görmektedir. Seine üzerindeki kara terminalleri, özellikle Gennevilliers'deki büyük merkez ve Paris bölgesindeki Bonneuil-sur-Marne gibi bölgeler, kısa mesafeli karayolu seferlerinin yerini nehir taşımacılığı ile değiştirme konusunda en açık fırsatı sunmaktadır.

Bu terminallerde yapılan belirli iyileştirmeler, konteynerlerin ve dökme yüklerin daha hızlı biçimde nehir gemilerine aktarılmasını sağlayacak şekilde aktarma altyapısının modernizasyonuna odaklanmaktadır. Bu strateji, Paris gibi yoğun bir metropol için düşük karbonlu kentsel lojistik ihtiyacını doğrudan ele alarak, nehir taşımacılığını son kilometre tedarik zincirine entegre etmektedir. Ancak bazı kısıtlamalar da vurgulanmaktadır.

Bunlar; düşük su seviyelerinde nehir derinliğinin sınırlı olması, mevcut demir yolu ve karayolu darboğazları ve pek çok iç terminalin modernizasyonu için gereken sermaye yatırımı gibi faktörlerdir. Dolayısıyla, ulaşım sistemlerindeki değişiminin çevresel gerekçesi güçlü olsa da operasyonel ve altyapısal çalışmalar hâlâ oldukça kapsamlıdır.

Yine de Seine aksının iç bölgelerdeki başarısı yalnızca mühendislik projelerine değil, bunlara eşlik eden sosyal ve çevresel müzakerelere de bağlıdır.

RİSKLER, KAMUOYU TARTIŞMALARI VE OPERASYONEL KISITLAMALAR

Proje hattı geniş olsa da Seine aksının dönüşümünün başarısı birkaç iç içe geçmiş faktöre bağlıdır. Hidrojen ve e-metanol için güvenilir endüstriyel alım anlaşmalarının sağlanması ve şebeke genişlemesinin zamanında gerçekleşmesi gerekliliğinin ötesinde, strateji karmaşık bölgesel zorluklar arasında yol bulmak zorundadır. Bu zorluklar aşağıdadır;

1. Toplumsal ve Çevresel Diyalog:

Karbonsuzlaşma hedefiyle liman arazilerine "ağır, enerji yoğun" endüstrileri çekmeye yönelik bilinçli politika, arazi kullanımı, çevresel etki ve kamuoyu kabullenışı konusunda bölgesel tartışmaları tetiklemiştir. Kıyı ve kentsel alanlara elektroliz tesisleri ve kimyasal fabrikalar gibi devasa tesislerin konumlandırılması genellikle karmaşık ve uzun süren çevresel onay süreçlerini beraberinde getirmektedir. Liman, yerel diyalogu başarıyla yönetmek ve NIMBY (Not In My Back Yard – "Arka bahçemde olmasın") yaklaşımı ile ekolojik ödümler konusundaki endişeleri ele almak zorundadır; aksi hâlde sanayi projeleri işletme lisanslarını koruyamayabilirler. Bu kamusal boyut, öngörülen takvimlerin başarılması açısından finansman kadar kritik öneme sahiptir. Bu dönüşümün kentsel tarafı, eski liman havzaları yakınındaki rıhtım işçilerine ait konut alanlarının yeniden geliştirilmesinde de görünür hâle gelmiştir. Le Havre'nin denizcilik işçi kültürüyle uzun süredir özdeşleşmiş bu tarihî mahallelerin bir kısmı yıkılmış veya yeniden düzenlenerek kamusal yürüyüş yolları, yeşil rekreasyon alanları ve kültürel mekânlara dönüştürülmüştür. Bu değişim, kentin sahil hattı yenileme stratejisiyle uyumlu olsa da miras, toplumsal hafıza ve sosyal yerinden edilme üzerine yerel tartışmaları da tetiklemiştir.

2. Seyrüsefer ve Koordinasyon:

İklim kaynaklı düşük su seviyeleri Seine üzerinde yük taşıma kabiliyetini sınırlayan ve bütünleşmiş koridorun güvenilirliğini tehdit eden kalıcı bir operasyonel kısıtlamadır. Başarılı bir sonuç için ulusal, bölgesel ve liman yatırımlarının kusursuz biçimde koordine edilmesi gerekir; fiziksel bağlantıların (örneğin VINCI kanalı) ve enerji arzının (şebeke altyapısı) planlanan büyük sanayi üretiminin darboğazına dönüşmemesi gerekir.

3. Liman Verimliliği: Le Havre'nin otomasyon ve karbonsuzlaşma yönündeki stratejik yeniden konumlandırılmasına rağmen, liman operasyonları büyük ölçüde geleneksel elleçleme sistemlerine bağlı kalmaktadır. Konteyner terminalleri (Bkz. Şekil-3), tam otomatik olmak yerine hâlâ manuel

olarak işletilen gemi-liman vinçlerine dayanmaktadır. Liman sendikalarının, potansiyel iş kayıpları ve rıhtım işçilerinin geleneksel rollerinin aşınması gerekçesiyle otomasyona direndikleri bildirilmektedir. Ayrıca, çalışma saatleri sıkı biçimde düzenlenmiş olup, sınırlı operasyon pencereleri iskele verimliliğini kısıtlamaktadır. Le Havre'in liman iskele verimliliği, Rotterdam veya Antwerp gibi büyük ölçekli limanlara kıyasla daha düşük kalmaktadır.

Bu unsurlar, köklü liman sistemlerinde teknolojik geçişi sıklıkla eşlik eden sosyal ve örgütsel ataleti göstermektedir; modernizasyon yalnızca sermaye ve politika kısıtlamalarıyla değil, aynı zamanda derin biçimde yerleşmiş işgücü yapıları ve yerel istihdam anlaşmalarıyla da baş etmek zorundadır. Pratikte, Le Havre'nin konteyner terminaleri çoğunlukla lastik tekerlekli istif vinçleri (RTG – rubber-tyred gantry cranes) ve saha operasyonları için straddle carrier araçlarını kullanmaktadır. Yatay taşıma için ise terminal kamyonları destek sağlamaktadır.

Bu yarı manuel sistemler, Rotterdam ve Antwerp gibi Kuzey Avrupa rakiplerinde giderek daha yaygın hâle gelen tam otomatik istif vinçleri (ASC – automated stacking cranes) ve otomatik yönlendirmeli araçlarla (AGV – automated guided vehicles) tezat teşkil etmektedir. RTG sistemleri



Şekil-3. Le Havre Limanı Konteyner Terminali

esneklik ve daha düşük sermaye maliyeti sağlasa da, verimlilik ve enerji tasarrufu açısından sınırlamalar getirir. Sonuç olarak, Le Havre'de rıhtım performansı nispeten mütevazı düzeyde kalmakta ve güçlü işçi sendikalarının etkisi altında limanın otomasyona temkinli yaklaşımı görülmektedir.

LE HAVRE'NİN DENİZCİLİK KÜLTÜR VE MİRASI

Endüstriyel ve lojistik işlevlerinin ötesinde, Le Havre, yelken ve okyanus yarışlarına dayalı canlı bir denizcilik



Şekil-4. Le Havre'in Yaşayan Denizcilik Topluluğu

kültürünü korumaktadır. Kent, Transat Jacques Vabre gibi büyük uluslararası etkinliklere ev sahipliği yaparak, limanın yalnızca bir enerji ve lojistik merkezi değil, aynı zamanda profesyonel ve rekreasyonel deniz faaliyetlerinin bir arada sürdüğü yaşayan bir denizcilik topluluğu olduğunu ortaya koymaktadır (Bkz. Şekil-4).



Şekil-5. Le Havre Limanı'nın Rüzgâr Duvarları

Le Havre liman manzarasının daha az bilinen ancak sembolik bir mirası, 1970'lerde ana rıhtımlardan biri boyunca inşa edilen rüzgâr duvarıdır (Bkz. Şekil-5). Kanal'ın hâkim rüzgârlarından kanala demirlemiş gemileri korumak amacıyla tasarlanan bu yapı, operasyonel zorluklara yönelik teknik yanıtların uzun süredir limanın mekânsal ve mimari karakterini nasıl biçimlendirdiğinin bir örneğidir.

Bugün, Le Havre karasal elektrik sistemleri ve düşük karbonlu terminallerle deney yaparken, bu duvar, limanın denizcilik işlevselliği ile kentsel-çevresel koşullar arasındaki ilişkiyi yönetmeye yönelik daha önceki

çabaların fiziksel bir hatırlatıcısı olarak durmaktadır; bu, limanın doğa ve teknoloji güçlerine sürekli uyum sağlama biçiminin kalıcı bir izidir.

SONUÇ: HENÜZ TAMAMLANMAMIŞ BİR DÖNÜŞÜM EKSENİ

Seine aksı, geleneksel liman yönetiminin çok ötesine geçen yapısal bir dönüşüm evresine girmektedir. HAROPA'nın stratejisi; "Fransa 2030" hibeleri ile Lhyfe, Qair ve Air Products gibi özel sektör projeleri tarafından desteklenen, Le Havre'de demirlemiş ve Rouen ile Paris bölgesinin iç lojistiğiyle sorunsuz şekilde bütünleşmiş kendine özgü bir Avrupa düşük karbonlu sanayi kapısı oluşturma yönünde tutarlı ve birbirini güçlendiren bir girişimi temsil etmektedir. VINCI'nin La Chatière Kanalı gibi büyük mühendislik projeleri, Gennevilliers gibi iç merkezlere yönelik iddialı ulaşım türü değişimini (modal shift) mümkün kılmak için gerekli operasyonel taahhütleri temsil etmektedir.

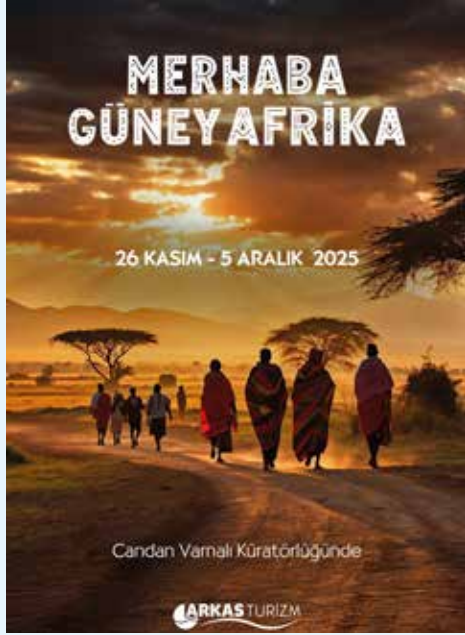
Stratejik vizyon açık ve finansal taahhütler büyük olsa da, koridorun başarısı karmaşık uygulama zorluklarının aşılmasına bağlıdır; özellikle, geniş ölçekli yenilenebilir enerji arzının güvenceye alınması, endüstriyel alım anlaşmalarının tamamlanması ve bu dönüştürücü mega projeler için uzun çevresel izin ve kamuoyu kabulleniş süreçlerinin başarıyla yönetilmesi gerekmektedir. Eğer teknik, finansal ve toplumsal unsurlar bir araya gelebilirse, Seine koridorunun Avrupa'da liman öncülüğünde karbonsuzlaşma ve bütünleşmiş iç dağıtım için öncü ve dayanıklı bir model hâline gelme potansiyeli vardır.

Bu altyapı yalnızca bir ulaştırma yatırımı değil, aynı zamanda düşük karbonlu bir gelecekte liman operasyonları ile kentsel yaşamın bir arada var olabileceğine dair bir beyan niteliği taşımaktadır. Endüstriyel yatırımlara paralel olarak, Le Havre Limanı aynı zamanda Avrupa denizcilik dönüşümü kapsamında operasyonel karbonsuzlaşma teknolojilerinin gösterim alanı olarak da konumlandırılmaktadır.

*** BANDIRMA ONYEDİ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ DENİZCİLİK FAKÜLTESİ**

ARKAS TURİZM'DE GÜNEY AFRİKA TURLARI BAŞLADI

Arkas Turizm, safariden Cape Town'a, Johannesburg'dan şarap bağlarına dek dopdolu bir programla Güney Afrika'yı da seyahat destinasyonları arasına ekledi.



Arkas Turizm, seçkin seyahat anlayışına yeni bir destinasyon ekliyor: Güney Afrika. Tarihi, kültürü, doğası ve gastronomisiyle

dünyanın en büyüleyici coğrafyalarından biri olan bu ülke, artık Arkas Turizm'in özenle tasarlanmış programlarıyla keşfediliyor. İlk turun küratörlüğünü, Afrika'ya olan tutkusu ve 16 yıllık deneyimiyle Candan Varnalı üstleniyor.

Arkas Turizm'in Güney Afrika turları, yalnızca sınırlı sayıda katılımcıya açık ve her detayı özenle kurgulanmış bir yolculuk sunuyor. Dört ve beş yıldızlı otellerde ve doğayla iç içe konaklamalar, sanat, kültür ve gastronomiyi bir araya getiriyor. Güney Afrika mutfağı, mevsiminde tarladan ve denizden sofraya gelen malzemeleri ve ustaca kullanılan baharatlarıyla öne çıkıyor; fine dining restoranlarda şarap eşliğinde akşam yemekleri, küçük bohem kafelerde özgün lezzetler, Franschhoek, Stellenbosch ve Cape Town'daki şarap tadımları turun unutulmaz anlarını oluşturuyor.

CANDAN VARNALI'DAN ÖZEL KÜRASYON

Yaklaşık 16 yıldır Güney Afrika'ya seyahat eden Varnalı, bu deneyimlerini sınırlı sayıda katılımcıya özel bir tura dönüştürüyor. "Bu tur bir gezi değil; Afrika'yı daha önce keşfetmiş biriyle yaşamak gibi. Bu turda hakikaten görülmesi ve yaşanması gerekeni paylaşacağız. Doğayla bütünleşmeye, doğanın bir parçası olduğumuzu öğrenmeye ve deneyimlemeye; hepimizin aslında bir olduğunu yaşamaya gidiyoruz" diyor Varnalı. Johannesburg'da Apartheid Müzesi, Mandela'nın Soweto'daki evine ziyaret; Kruger Milli Parkı'nda "Big Five" safari deneyimi, gün doğumunda vahşi doğa gözlemleri; Cape Town'da etkileyici Peninsula turu; gastronomi ve şarap bağları turları ve Cape Point & Boulders Beach ziyareti programın öne çıkan deneyimleri arasında.

TÜRK P&I SİGORTA'DAN "SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK İNDİRİMİ"

Türk P&I Sigorta, sürdürülebilir bir gelecek anlayışıyla çevre dostu yelkenli teknelere özel "Yeşil Poliçe" uygulamasını hayata geçirdi.



Sigorta sektörü açısından çevresel risklerin etkin yönetimi, sürdürülebilir bir gelecek için büyük önem taşıyor. Bu bilinçle hareket eden Türk P&I Sigorta, müşterilerine iklim değişikliği ve çevresel riskler konusunda destek sağlamak amacıyla sürdürülebilir sigorta ürünleri ve hizmetleri geliştirmeyi ve denizcilik sektöründe çevreye duyarlı çözümler sunmayı sürdürüyor. Türk P&I Sigorta bu kapsamda, yat sigorta poliçelerinde çevre dostu yelkenli teknelere özel "Yeşil Poliçe" kapsamında % 7,5 oranında Sürdürülebilirlik İndirimi uygulaması hayata geçirdi. Yeni uygulama ile karbon

salımını minimumda tutan, fosil yakıt tüketimi düşük olan ve çevreye daha az zarar veren teknelerin desteklenmesi hedefleniyor.

Yeşil Poliçe sayesinde, çevreye duyarlı teknelere sahip müşteriler hem mali avantaj elde ediyor, hem de denizcilik sektöründe yeşil dönüşümün bir parçası olma fırsatını yakalıyor. Türk P&I Sigorta A.Ş söz konusu uygulamayla yalnızca riskleri güvence altına almakla kalmayıp, aynı zamanda denizcilik sektöründe çevresel sorumluluğu teşvik eden öncü bir rol üstleniyor.

ATATÜRK'ÜN GEMİSİ SAVARONA'YA STM DOKUNUŞU

Atatürk'ün “manevi mirası” olarak bilinen ve aslına uygun modernize edilen TCG SAVARONA gemisine, STM'nin Elektronik Harita Gösterim, Bilgi ve Takip Sistemi STMDENGİZ WECDIS entegre edildi.



Türkiye'nin savunma sanayindeki milli mühendislik gücü STM, savaş gemilerinin yanı sıra geliştirdiği kritik yerli alt sistemlerle, Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün mirası olan Savarona yatının modernizasyon sürecine teknolojik katkı sunuyor. Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığına Devlet statüsünde devredilen ve ASFAT yükleniciliğinde İstanbul Tersanesi Komutanlığı'nca modernizasyona alınan TCG SAVARONA'ya, STM tarafından milli imkanlarla geliştirilen, Elektronik Harita Gösterim, Bilgi ve Takip Sistemi STMDENGİZ WECDIS entegre edildi. Savarona, STM'nin milli seyir sistemi ile rotasını bulacak.

STM Genel Müdürü Özgür Güleriyüz, “STM olarak geliştirdiğimiz milli sistemleri, bugüne kadar donanmamızın

modern savaş gemilerine entegre ettik. Şimdi ise bu teknolojik birikimi, tarihimizin simgelerinden biriyle buluşturmanın mutluluğunu yaşıyoruz. Bu çalışmalar, ekosisteme sunduğumuz hizmetleri sürekli geliştirme kararlılığımızın bir göstergesi. Bunun en son ve en anlamlı örneklerinden biri ise TCG SAVARONA projesi. Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün mirası olan Savarona'ya katkı sunmak, bizler için sadece bir mühendislik projesi değil, aynı zamanda tarihî bir sorumluluk ve gurur vesilesidir. WECDIS sistemi ile, Savarona'nın çağın gereksinimlerine uygun şekilde seyrini desteklemekten onur duyuyoruz” ifadelerini kullandı.

STM mühendisleri tarafından, askeri deniz platformları için geliştirilen, Elektronik Harita Gösterim, Bilgi ve

Takip Sistemi STMDENGİZ WECDIS, dünya çapında geçerliliğe sahip Denizcilik Ekipmanları Direktifi (MED-Marine Equipment Directive) sertifikası “Wheelmark” onayı alan Türkiye'den ilk WECDIS ürünü. Askeri amaçla kullanılan sualtı ve suüstü platformlar için üretilen STMDENGİZ WECDIS, yeni nesil askeri harita sistemlerini içermesinin yanı sıra tüm askeri fonksiyonel gereksinimleri karşılayacak şekilde dizayn edildi. Gemilerde, köprüüstünde veya platform büyüklüğüne göre Savaş Harekat Merkezinde de bulunabilen sistem, otomatik olarak geminin rotasını ve ilerlemesini dijital ortamda sergileyerek bir harita işlevi görüyor. Ayrıca, yüklenen ilave katmanlarla da seyir güvenliğini artırıyor.

Yerli yazılım STMDENGİZ WECDIS, diğer veri sağlayıcılarının entegre edilmesiyle seyirsel farkındalığı artırırken; seyir planının hazırlanması ve değerlendirmesinde kullanılacak süreyi azaltarak seyir planının verimliliğini de artırıyor. Harita düzeltmelerinin elektronik harita üretici kuruluşlarca otomatik olarak yapılarak sisteme yüklenmesiyle seyir personeli üzerindeki yükü de azaltarak harita düzeltmelerinin verimliliğini de olumlu etkileyen sistem, elle yapılan harita düzeltmelerine ve uzun seyir planlarına olan ihtiyacı ise ortadan kaldırıyor. STMDENGİZ WECDIS, AGOSTA 90B Pakistan Denizaltı Modernizasyon projesinde; STMDENGİZ WECDIS ise Türkiye'nin milli fırkateyn projesi “İstif” Sınıfının tüm gemileri ile Milli Hücumbot Projesinde, Yeni Tip Mayın Avlama Gemisi (Y-MAG) Projesinde ve STM'nin ihraç ettiği savaş gemilerine entegre ediliyor.



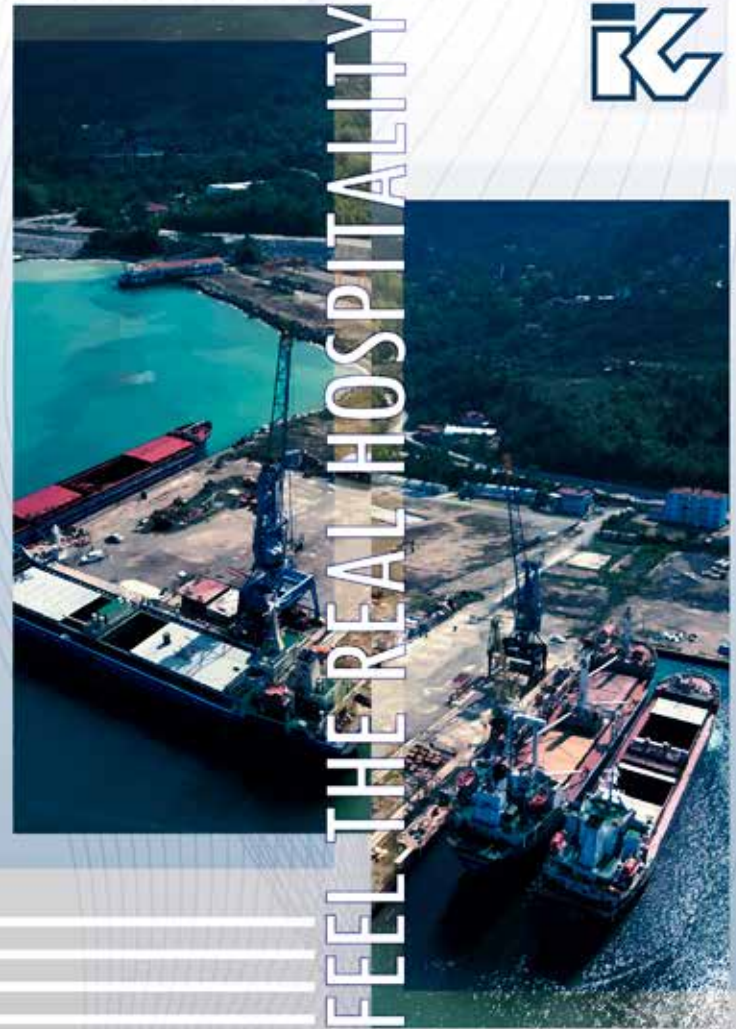
INEBOLU SHIPYARD

KARAVELİOĞLU GROUP SINCE 1916

- **REAL SAVINGS** DUE TO CLOSE DESTINATION TO REACH FOR ALL VESSELS IN THE BLACK SEA.
- **ALL KIND OF REPAIRS** WORKS WITH BEST CLIMATE CONDITIONS ROUND THE YEAR.
- **KASTAMONU AIRPORT** IS ONLY 45 MINUTES FAR FROM SHIPYARD.

HEAD OFFICE CONTACT

Address : Eğitim Mahallesi, Poyraz Sokak, Ertogay İş Merkezi, No: 3 Kat: 8 Daire: 23 - 24
Hasanpaşa Kadıköy İSTANBUL / TÜRKİYE
Tel : +90 216 337 55 01 (pbx)
Fax : +90 216 337 50 91
E-mail : karavelioglu@karavelioglu.com
Web : inebolushipyard.com



DALSAN

We've been at Sea since 1980



- Dredging and Filling Construction • Construction of Docks, Piers and Breakwaters with Caisson System
- Concrete Floating Dock and Dry Dock Construction • Concrete Pipe Manufacturing

DALSAN SUALTI VE LİMAN HİZMETLERİ SANAYİ TİCARET A.Ş

Evliya Çelebi Mahallesi Tersaneler Caddesi Işık Sokak No: 55/1 Tuzla /İSTANBUL

Tel: +90 216 447 40 83 (4Hat) www.dalsangrup.com dalsan@dalsangrup.com

BOSPHORUS BOAT SHOW TEKNE TUTKUNLARINI BULUŞTURDU

25 Ekim-2 Kasım 2025 tarihleri arasında, İstanbul Ataköy Marina'da düzenlenen Türkiye'nin deniz üzerindeki en büyük fuarı 'Bosphorus Boat Show' Tekne, Tekne Ekipmanları ve Aksesuarları Fuarı'nda 500'den fazla marka yer aldı.



ED Fuarçılık tarafından Yat ve Tekne Endüstrisi Derneği (YATED) desteği ve YATED Fuarçılık iş birliği ile Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği (GİSBİR) ana sponsorluğunda ve Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği izniyle deniz üzerinde gerçekleştirilen fuarda, 2025 ve 2026 model tekneler, Türkiye'nin önde gelen tersanelerinin iddialı modelleri ve dünyaca ünlü yat markalarının yeni model tekneleri deniz tutkunlarının beğenisine sunuldu.

Fiyatları 250 bin TL ile 650 milyon TL arasında değişen tekneler görücüye çıkarken, fuar süresince 40 bin ziyaretçi ağırlandı. Son model teknelerin de sergilendiği fuarda 200'ün üzerinde firma, 500'den fazla marka yer aldı.

Fuarın açılış törenine Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği (GİSBİR) Yönetim Kurulu Başkanı Murat Kıran, DTO Kocaeli Şubesi Başkanı Vedat Doğusul, Yat ve Tekne Endüstrisi Derneği (YATED) Yönetim Kurulu Başkanı Murat Bekiroğlu, ED Fuarçılık Kurucu Ortağı Dilek Soydan

ve Emel Yılmaz, Ataköy Marina Genel Müdürü Artun Ertem ve çok sayıda davetli katıldı.

Fuarın açılışında ED Fuarçılık Kurucu Ortağı Dilek Soydan bir konuşma yaptı ve herkese hoş geldiniz dedi. Bu fuarın dünya fuar tarihine girerek önemli fuarlar arasına katıldığını anlatan Dilek Soydan hava şartların rağmen bu fuarın açılmasında emeği geçen ekibine ve tüm sponsorlara teşekkür etti. İMEAK DTO ve GİSBİR'e de ayrıca teşekkür eden Dilek Soydan, güzel bir fuar geçirme dileklerini katılımcılarla paylaştı.

Ataköy Marina Genel Müdürü Artun Ertem de bir konuşma yaparak Ataköy Marina'da gerçekleştirilen organizasyona ev sahipliği yapmalarından duydukları memnuniyeti paylaştı. Yat ve Tekne Endüstrisi Derneği (YATED) Yönetim Kurulu Başkanı Murat Bekiroğlu da konuşmasında, "Fuarımızı bu yıl itibarıyla Ataköy Marina'ya taşıdık. Pendik'te kapasite sorunlarından dolayı büyümekte zorlanıyorduk. Geniş kapsamlı bir anlaşma yaparak Ataköy'e geldik ve bundan sonra da verimli fuarlar yapacağımıza inanıyoruz" dedi.



"İNSANLARIMIZI DENİZLE BULUŞTURMAK VE SEVDİRMEK İSTİYORUZ"

Bu fuarda emeği geçen çok fazla kurum ve kişi olduğunu vurgulayan Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği (GİSBİR) Yönetim Kurulu Başkanı Murat Kıran da sözlerine düzenlenen fuarın sektör için çok kıymetli olduğunu söyleyerek başladı. Murat Kıran, "Dünya dinamiklerine ülkemiz ayak uyduracaktır. Bu ülke çok şey gördü ve yaşadı. Yeter ki azimli olalım. Ekonomiler dursa da sektörümüz, fuarımız durmuyor" diye konuştu.

Denizlerin temiz tutulması ve çevre duyarlılığı hakkında da değerlendirmelerde bulunan Kıran, "Çevre hepimiz için çok önemli. Tekne kullanıcılarını, denizi tamamen özgürlük alanı olarak görmemesi gerekiyor. İnsanlarımızı denizle buluşturmak ve sevdirmek istiyoruz. Ancak 135 bin kayıtlı tekne var, 40 bine yakın bağlama kapasitemiz var.

Marinalarda yüksek fiyatlar ortaya çıkıyor. Akdeniz'de tekneleri denize indirme problemi var. Avrupa'da insanlar teknesini kullanıyor, sonra karaya alıp otoparkına evinin bahçesine gidiyor" dedi.



**“BU FUARLAR, DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN
GELİŞİMİ İÇİN BÜYÜK ÖNEM TAŞIYOR”**

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Bosphorus Boat Show Deniz Fuarı'nın açılışında yaptığı konuşmada, yat ve tekne endüstrisinin gelişimi açısından fuarların büyük önem taşıdığını vurguladı. Tamer Kıran, denizcilik fuarlarının yalnızca ulusal değil, uluslararası düzeyde de büyük önem taşıdığını ifade etti. "Hemen hemen her fuar açılışında dile getirdiğim gibi, Deniz Ticaret Odası olarak sadece ulusal denizciliğimiz açısından değil, global denizcilik sektörünün tüm paydaşlarını bir araya getiren, güçlü iş birliklerine zemin



Kıran; “Gemi ve yat inşa sektörümüz son yıllarda elde ettiği başarılarla hakikaten iftihar ettiğimiz sektörlerimizin başında gelmektedir. Ancak son dönemde yeşil dönüşüm kapsamında tüm dünyada yeni gemilere talebin arttığı bir zamanda bu sektörümüzün yükselen maliyetler ve finansmana erişimde yaşanan zorluklar gibi ciddi sorunlar nedeniyle ciddi bir şekilde zorlandığını söylememiz gerekiyor. Döviz bazında işçilik ücretlerindeki artış, yurt dışından yeni siparişler almamızı ve çok başarılı olduğumuz bu sektörlerde bu başarımızı devam ettirmemizi neredeyse imkansızla doğru götürmektedir” dedi. Sektörün uluslararası rekabet gücünü



Tamer Kıran, “Her yeni fuar, yeni bir heyecan demek. Bosphorus Boat Show Denizcilik Fuarı, bir yandan kışın soğuk günlerinde yaz mevsiminden esintiler sunarken, diğer yandan ziyaretçilerine keyifli bir deneyim yaşatacak” sözleriyle konuşmasını tamamladı.

“BAĞLAMA KAPASİTESİ İÇİN ÇALIŞMALAR SÜRÜYOR”

Fuarın açılışında konuşan Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar, “Bugün rekabetçi bir sektörümüz var. Gemi inşadan marinalara, bakım onarımdan ihracata, limancılıktan balıkçılığa kadar geniş bir zincir var. Tüm bunlar ülkemizin kalkınmasına ciddi katkı sağlıyor. Yat imalatçılarımızın uluslararası alanda tanınırlığı arttı. Siparişler toplam boy uzunluğuna göre İtalya’nın ardından ikinci sıraya geldi. Sektörümüz nitelikli ve katma değerli üretim yapıyor. Yat ve tekne sektörümüz aynı zamanda yan sanayi ile de büyük bir sektör. Yat ve tekne endüstrimiz yeniliğe ve ilerlemeye odaklandı” dedi.

Bağlama yerleri konusunda da çalışmaların sürdüğüne vurgu yapan Ünüvar, “Bağlama kapasitesini artırmak için yeni marina yatırımlarına da destek veriyoruz. İzmir ve Fethiye’de iki projemiz var. Diğer taraftan sadece marinalar değil, basit temel denizcilik hizmetlerinin alınabileceği, betonlaşmadan hayata geçirilecek projeler üzerinde de çalışmalarımız sürüyor” ifadelerini kullandı.

Açılış konuşmalarının ardından protokol kurdele keserek fuarın açılışını gerçekleştirdi. Ardından da fuara katılan stantlar ve tekneler gezildi.



hazırlayan bu tür organizasyonları çok önemli buluyor ve destekliyoruz” dedi.

Tamer Kıran, kısa süre önce Muğla Büyükşehir Belediyesi iş birliğiyle ilk kez düzenlenen Bodrum Boat Show'un 15-19 Ekim tarihleri arasında başarıyla gerçekleştirildiğini hatırlatarak, İstanbul'daki yeni fuarın da sektöre büyük katkı sağlayacağına inandığını belirtti.

artırmak için gerekli düzenlemelerin yapılması gerektiğini belirten Tamer Kıran, “Yaptığımız girişimlerimizin önümüzdeki günlerde müsbet sonuçlar getireceğini ilerleyen dönemde sektörümüzün tekrar eski ivmesini yakalayacağını umut edivorum.” ifadelerini kullandı.

Konuşmasının sonunda fuarın sektör için taşıdığı öneme bir kez daha değinen

GARANTİ BBVA VE TURMEPA'DAN MÜSİLAJLA MÜCADELEDE YENİ ADIM

Garanti BBVA ve TURMEPA iş birliğiyle yürütülen Mavi Nefes Projesi kapsamında Marmara Denizi'ni iklim değişikliğine karşı dirençli hale getirmeyi amaçlayan bilimsel projenin ilk deneme dalışı gerçekleştirildi.



Garanti BBVA'nın, DenizTemiz Derneği/ TURMEPA iş birliğiyle 2021 yılından bu yana yürüttüğü Mavi Nefes Projesi'nde, deniz altı ekosistemini korumaya yönelik bilimsel çalışmalar tüm hızıyla sürüyor. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı koordinasyonunda yürütülen projenin Marmara ayağında, müsilajı su altı ekosisteminden uzaklaştırmaya yönelik geliştirilen temizleme tekniğinin ilk saha denemeleri Burgazada açıklarında gerçekleştirildi.

TURMEPA koordinasyonunda ve Mavi Nefes Marmara Denizi İyileştirme Projesi kapsamında gerçekleştirilen dalışta, tekniğin su sütunu ve deniz tabanı üzerindeki etkileri gözlemlendi; elde edilen bulgular bir sonraki fazın bilimsel değerlendirmelerine temel oluşturmak üzere kayıt altına alındı. İstanbul Üniversitesi Fen Fakültesi Biyoloji

Bölümü, Hidrobiyoloji Ana Bilim Dalı Öğretim Üyesi Doç. Dr. Cem Dalyan ve ekibinin liderliğinde gerçekleştirilen deneme dalışına Garanti BBVA Su Altı Dalış Kulübü, Garanti BBVA Genel Müdür Yardımcısı Sibel Kaya, TURMEPA Genel Müdürü Semiha Öztürk ve İstanbul Üniversitesi TTO Genel Müdürü Mehmet Besim Müftüoğlu yerinde eşlik etti.

MÜSİLAJ KAYNAĞINDA TEMİZLEYEN YENİLİKÇİ TEKNOLOJİ

TURMEPA ve İstanbul Üniversitesi iş birliğiyle geliştirilen cihaz müsilajı venturi sistemiyle hava basıncıyla temizliyor. Böylece mercanların, alglerin, deniz çayırlarının ve diğer hassas canlıların üzerini kaplayan müsilaj tabakasının fiziksel olarak uzaklaştırılması sağlanıyor. Cihaz, ekosisteme zarar vermeden biyolojik çeşitliliğin korunmasına yardımcı olacak şekilde tasarlandı. İlk denemelerde,

cihazın Burgazada çevresindeki habitat üzerinde kayda değer temizlik sağladığı gözlemlendi.

Garanti BBVA Genel Müdürü Mahmut Akten, projenin geldiği noktayı şu sözlerle değerlendirdi: "Mavi Nefes projemizle 2021'den bu yana denizlerin sağlığı için bilim insanları, sivil toplum ve gönüllülerle birlikte çalışıyoruz. TURMEPA'yla birlikte kararlılıkla yürüttüğümüz bu projede pek çok noktada doğaya somut katkı sağlıyor, aynı zamanda gelecek nesillerde çevre farkındalığı yaratıyoruz. Ancak amacımız yalnızca yüzeydeki atıkları temizlemek değil; deniz altı yaşamını da onaracak uzun vadeli, bilim temelli çözümler üretmek. Mavi Nefes, bu yönüyle yalnızca bir temizlik hareketi değil; veriye dayalı, ölçülebilir ve sürdürülebilir etkiyi hedefleyen bütüncül bir program. Bugün geldiğimiz noktada, yalnızca farkındalık değil, çözüm üreten teknolojiler de geliştiriyoruz. Geliştirilen cihaz, Marmara Denizi'nde müsilajın temizlenmesine ve su altı yaşamını korumaya katkı sağlayacak önemli bir adım. Garanti BBVA olarak sürdürülebilirliği iş stratejimizin merkezine koyarken bir yandan da denizlerimizin nefes alması için bilimi, teknolojiyi ve sivil toplumu bir araya getirmeye devam edeceğiz."

"DENİZLERİMİZİ KORUMAK YALNIZCA BUGÜNÜN DEĞİL YARININ DA SORUMLULUĞU"

TURMEPA Yönetim Kurulu Başkanı Şadan Kaptanoğlu da denizlerin yaşamın kaynağı ve geleceğimizin teminatı olduğunu, bu nedenle onları korumanın yalnızca bugünün değil yarının da sorumluluğu olduğunu belirterek "Garanti BBVA iş birliğiyle yürüttüğümüz Mavi Nefes Projesi, bu sorumluluğun bilinciyle

TÜRKİYE’NİN MAVİ NEFESİ GÜÇLENİYOR

Fethiye-Göcek’te gerçekleştirilen izleme çalışmasıyla, daha önce ekilen deniz çayırlarının gelişimi değerlendirildi.



Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı Tabiat Varlıklarını Koruma Genel Müdürlüğü, Dokuz Eylül Üniversitesi ve GİSBİR iş birliğiyle yürütülen proje, Türkiye’nin denizel biyolojik çeşitliliğinin korunması adına örnek bir çalışma olarak öne çıkıyor. İlk deniz çayırı transplantasyonunu gerçekleştiren

projenin birçok sektöre ilham vereceğine inanıyoruz” dedi.

GİSBİR Çevre Komisyonu Başkanı Türkan Manasır Özde, Göcek’te başlatılan çalışmanın Türkiye genelinde örnek bir model haline geldiğini vurgulayarak “Deniz çayırlarının dağılımını haritalandırdık, tahribat gören alanları belirledik. Tonoz sistemleriyle teknelerin çapalama faaliyetlerinden kaynaklanan zararları azaltmak için önerilerimizi Bakanlığımıza sunduk. Bu proje, Türkiye kıyılarında deniz ekosistemlerinin korunması açısından önemli bir dönüm noktası” diye konuştu.

%70 BAŞARIYLA DEVAM EDEN BİR EKOSİSTEM RESTORASYONU

9 Ekim’de gerçekleştirilen izleme çalışmasında, Dokuz Eylül Üniversitesi’nden bilim insanları Domuz Adası ile Tersane Adası arasındaki G3 kodlu koyda ve Göcek Körfezi’nin kuzeybatısındaki Martı Koyu’nda dalış yaparak deniz çayırlarının gelişimini değerlendirdi. Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü’nden Dr. Barış Akçalı “İkinci yıl izlememizi yaptık. Beklentimizin üzerinde bir başarı elde ettik. Ektiğimiz alanın yüzde 70’i yaşamını sürdürüyor. Çayırlar kök saldı, yeni sürgünler gözlemledik.

Uluslararası standartlarda yürüttüğümüz bu proje, Türkiye’nin bilimsel anlamda gurur duyacağı bir başarı” açıklamasında bulundu.

BAKANLIK: “DENİZ ÇAYIRLARI, DENİZLERİN ORMANLARIDIR”

Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı Tabiat Varlıklarını Koruma Genel Müdürlüğü Yönetim Planları ve İzleme Şube Müdürü Dilek Diliçay, deniz çayırlarının iklim değişikliğiyle mücadeledeki önemine dikkat çekerek “Deniz çayırları metrekare başına 15 litreye yakın oksijen üretiyor. Aynı zamanda deniz canlıları için yuvalama ve barınma alanı oluşturuyor. Bu habitatların korunması hem ekosistem hem de turizm açısından kritik öneme sahip” dedi. Diliçay, ayrıca bu projeye birlikte Türkiye’deki diğer özel çevre koruma bölgelerinde de benzer transplantasyon çalışmalarının planlandığını belirtti:



GİSBİR, 2023 yılında başlattığı proje ile Türkiye’de farkındalık yarattı. GİSBİR Genel Sekreteri Mehtap Özdemir, proje sayesinde deniz çayırlarının öneminin daha geniş kesimlerce anlaşıldığını belirterek “Deniz çayırları denizlerimizin ormanlarıdır. Çok ciddi oksijen üretimi sağladıkları için herkes bu konuda nasıl katkı sunabileceğini düşünmeye başladı. Projemizin sloganı ‘Bir nefes GİSBİR’den, bir nefes denizden’ oldu. Bu



“Göcek’te başlattığımız bu pilot uygulama, bundan sonraki projeler için örnek teşkil edecek. Hedefimiz, deniz ekosistemlerinin sürdürülebilirliğini sağlayarak koruma-kullanma dengesini oluşturmak.”

GİSBİR: “DENİZ BİZİM EKMEK TEKNEMİZ”

Mehtap Özdemir, Türkan Manasır Özde ve Dr. Barış Akçalı, gemi inşa sektörü ile çevre duyarlılığı arasında

UTİKAD'DAN İKİ STRATEJİK ADIM

UTİKAD inovasyon, teknoloji ve kapsayıcı sürdürülebilirlik odaklı iki stratejik adımı, düzenlendiği basın toplantısında duyurdu.



Bilgehan Engin

Türk taşımacılık ve lojistik sektörünün en geniş kapsamlı sivil toplum kuruluşu olan UTİKAD (Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği), düzenlediği basın toplantısıyla sektörel büyüklük hedeflerini ve bu hedeflere yönelik iki stratejik adımı duyurdu.

Basın toplantısında, küresel jeopolitik dengelerde ve lojistik dinamiklerdeki değişimler doğrultusunda, sektörün 200 milyar dolar hedefine ulaşması için gerekli dönüşümün altı çizildi. Bu dönüşümde öncülük üstlenen UTİKAD, küresel lojistiğin en önemli buluşmalarından biri haline gelen Türkiye Logistics Summit 2025 ile ülkemizin stratejik konumunu en iyi şekilde vurgularken, bir yandan da "Lojistik Sektöründe Kadın Etki Raporu" yayımlayarak, fırsat eşitliği ve kapsayıcılık alanında önemli bir adım attı.

KÜRESEL LOJİSTİKTE BAŞAT BİR MERKEZ
UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı Bilgehan Engin, basın toplantısında "Türkiye'mizin lojistikte 200 milyar dolar düzeyinde pazar büyüklüğüyle bu alanda dünyanın 10 ülkesi arasında yer alan başat bir merkez haline gelmesini hedefliyoruz. Sektörümüz bu hedefi gerçekleştirebilecek ve hatta aşabilecek bilgi, deneyim, yetkinlik kalitesine ve yönetim vizyonuna



sahiptir. Bununla birlikte günümüzde hem jeopolitik dengeler hem küresel lojistik dinamikleri hem de uluslararası ticaret ağlarında iş yapış şekillerinin hızlı değişimine, inovasyon, teknoloji ve kapsayıcı sürdürülebilirlik odaklı dönüşümle ayak uydurmak büyük önem taşıyor" diye açıkladı. Türk taşımacılık ve lojistik sektörünün en geniş kapsamlı sivil toplum kuruluşu olan UTİKAD'ın, Türkiye'de lojistik kültürünün yerleşmesine ve sektörün uluslararası standartlarda sürdürülebilir gelişimine her zaman somut adımlarla öncülük etmeye odaklandığını belirten Bilgehan Engin, sözlerini şöyle sürdürdü: "Bugün de iki önemli adımın bilgisini paylaşıyoruz. Bunlardan biri, 7 Kasım 2025 tarihinde Turkish Cargo ana sponsorluğunda ikincisini düzenleyeceğimiz, Türkiye Logistics Summit etkinliğimiz, diğeri verimlilik, sürdürülebilirlik ve yenilikçilik açısından da büyük önem taşıyan kadın varlığı ve temsiliyeti konusunda hazırlanmış olduğumuz Lojistik Sektöründe Kadın Etki Raporu'dur."

LOJİSTİK SEKTÖRÜNDE KADIN ETKİ RAPORU

Türkiye lojistik ve taşımacılık sektörünün 200 milyar dolar büyüklük hedefi yolunda bir diğer stratejik adımın, UTİKAD Kadın Lojistikçiler Odak Grubu'nun (KLOG) katkılarıyla hazırlanan "Lojistik Sektöründe Kadın Etki Raporu" olduğunu belirten

Engin, "Rapor, kadınların sektöre sağladığı niceliksel ve niteliksel katkılar kadar, bu katkıların artırılması için çözüm gerektiren önemli konuların varlığını da ortaya koyuyor. 'İş'te Eşit Kadın Sertifikası'nı alan ilk sivil toplum kuruluşu olmamız, bu konudaki kararlılığımızın somut bir göstergesidir. Kadın Lojistikçiler Odak Grubumuzun (KLOG) katkılarıyla hazırlanan 'Lojistik Sektöründe Kadın Etki Raporu' ise bu yoldaki en yeni ve önemli adımımızdır" dedi.

"KADINLARIN YÖNETİME YÜKSELİŞİNDE TIKANMA YAŞANIYOR"

UTİKAD Kadın Lojistikçiler Odak Grubu'nun (KLOG) Koordinatörü Aslı Malay Tuncer, raporun ortaya çıkış süreci ve temel bulguları hakkında şu bilgileri verdi: "Lojistik Sektöründe Kadın Etki Raporu önemli bir gerçeği verilerle ortaya koyuyor: Sektörümüzde yetkin ve deneyimli kadın çalışanlar olmasına rağmen, üst düzey yönetim ve karar verici pozisyonlara geçişte yüzde 10'un altında kalan bir temsil oranıyla ciddi bir tıkanma yaşanıyor. Bu tablo, bize bir sorumluluk yüklüyor. Çünkü kadınların iletişim, kriz yönetimi ve teknolojiye uyum gibi yetkinliklerle süreçlere kattığı değer, sektörümüzün geleceği için vazgeçilmezdir. Raporumuz, bu tıkanıklığı aşmak ve gelecek nesillere ilham verecek eşitlikçi bir yol çizmek için hazırladığımız bir eylem çağrısıdır."

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

ALWAYS



KUZEYSİGORTA

www.kuzeybrokers.com

KALDIRMA VE TAŞIMA SİSTEMLERİNDE SESSİZ DÖNÜŞÜM

Savunma sanayi, denizcilik, havacılık, demir-çelik, otomotiv, enerji ve ağır sanayi gibi Türkiye ekonomisinin temel yapı taşlarını oluşturan sektörlerde kaldırma ve taşıma sistemlerinde stratejik işbirlikleri ve yatırımlar yapılıyor.



Yüksek tonajlı sistemlerden hassas montaj ekipmanlarına kadar geniş bir alanda faaliyet gösteren sektör, CE, TSE ve AB13001 gibi uluslararası sertifikasyonlarla üretim kabiliyetini dünya standartlarında temsil ediyor. Türkiye'nin savunma sanayi ihracatındaki yükselişi ve yerli üretim politikaları, son yıllarda bu alandaki yatırımların artmasını beraberinde getirdi.

Yalçın Akçagüney liderliğinde faaliyet gösteren Güney Lift Firması da ASELSAN, Baykar, Şişecam ve Enka gibi Türkiye'nin öncü kurumlarına farklı alanlarda çözüm sunuyor. 25 yıldır faaliyet gösteren Güney Lift Yönetim Kurulu Başkanı Yalçın Akçagüney, sektördeki yaklaşımlarını şu sözlerle özetledi: "Biz kaldırma ekipmanı üretiyoruz ama aslında daha fazlasını yapıyoruz: Güven inşa ediyoruz. CE, TSE, AB13001 gibi belgeler bizim için sadece teknik şart değil; işimizi nasıl yaptığımızın da göstergesi. Her üretimimizde sürdürülebilirlik, performans ve güvenlik

bir arada düşünülür. Çünkü üretim, sadece fiziksel bir ürün ortaya koymak değil; o ürünle birlikte bir sorumluluk taşımaktır." Akçagüney, tüm ürünlerini DIN normları ve FEM standartlarına göre ürettiklerini belirterek, üretimin her aşamasında TÜRKAK ve TÜV gibi bağımsız denetim kuruluşlarıyla iş birliği yaptıklarını vurguladı ve "Bizim için uzun ömürlü ve güvenilir olmak sadece bir hedef değil, bir zorunluluk.

Her parça, uzun bir mühendislik karar sürecinden geçiyor. Bu detaycılık bizi sektörde tercih edilir kılıyor" ifadelerini kullandı. Akçagüney, Türkiye'nin önde gelen kurumlarıyla kurdukları güçlü iş birliklerinin kendilerine sürekli gelişme motivasyonu verdiğini dile getirdi: "Böyle büyük yapılarla çalışmak sizi sürekli daha iyi olmaya zorlar. Disiplinli olursanız sürdürülebilir olursunuz. Bu nedenle biz



işimizi değil, disiplinimizi satıyoruz. Her projeyi kendi sınavımız gibi görüyoruz."

Akçagüney, geleceğe yönelik hedeflerini ise şu sözlerle paylaştı: "Artık sadece bugünü değil, yarını da tasarlamak gerekiyor. Avrupa ve Orta Doğu başta olmak üzere yeni pazarlara açılmak istiyoruz. Ar-Ge, dijital üretim ve otomasyon alanlarına ciddi yatırımlar yapıyoruz. Ancak benim kişisel hedefim daha da derin: Bu sektöre nitelikli insan kazandırmak ve yerli mühendisliği dünyada görünür kılmak. Gençlere fırsat verildiğinde bu ülkenin ne kadar büyük potansiyeli olduğunu gösteriyoruz."

Tuzla'da 2 mağazası ve 2.700 metrekarelik fabrikasıyla faaliyet gösteren Güney Lift; CNC kesim, gaz altı kaynak, robot kaynak, CNC torna, büküm makineleri ve gezer köprü vinçlerle donatılmış üretim tesisinde çalışıyor. Şirket, Güneylift, Güneycrane ve Güney Makine markalarıyla faaliyet gösteriyor.

IBIA DESTEĞİNİ YİNELEDİ

IBIA, IMO MEPC İkinci Olağanüstü Oturumu'nda yaşanan aksaklığa rağmen IMO'nun karbon azaltma çabalarına desteğini yineleyen bir açıklama yaptı.



Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC), 14-17 Ekim tarihleri arasında ikinci olağanüstü oturumunu gerçekleştirdi. Oturumun ana gündemi, MARPOL Ek VI'nın revize

edilerek IMO'nun Net Sıfır Çerçevesi'ni (NZF) hayata geçirecek düzenlemelerin kabulüydü. Toplantıda, sera gazı (GHG) emisyonlarının yakıt yoğunluğuna göre düzenlenmesi ve küresel bir fiyatlandırma/ödüllendirme mekanizması getirilmesi önerildi. Ancak bu düzenlemeler, birçok ülke arasında siyasi gerilim yarattı. Özellikle "örtük kabul" prosedürünün yerine "açık onay" yönteminin önerilmesi, diplomatik dengeleri sarstı ve uzlaşmayı engelledi. Sonuç olarak taslak metinler üzerinde uzlaşa sağlanamadı. NZF ve MARPOL değişiklikleri bir yıl ertelendi; görüşmeler Ekim 2026'da devam edecek. IBIA (International Bunker Industry Association- Uluslararası Bunker Endüstrisi Birliği) bir açıklama yaparak MEPC Olağanüstü Oturumu'nun gemilerden kaynaklanan sera gazı (GHG) emisyonlarının azaltılması ve özellikle emisyonların fiyatlandırılması konusunun birçok ülke için siyasi açıdan ne denli tartışmalı olduğunu ortaya koyduğunu belirtti. Bu durumun, mevcut aşamada bir uzlaşmaya varmanın mümkün olmadığını gösterdiğinin altını çizdi.

Açıklama şöyle devam etti: "IBIA, çok sayıda uluslararası kuruluşla birlikte, olağanüstü MEPC oturumundan farklı bir sonuç bekliyordu. IBIA, ZNF'nin kabulünü desteklemiş ve detaylı yönergeler üzerinde kritik çalışmalara başlamıştı. Ancak IMO'ya üye ülkelerin çoğunluğu ilerlemeye hazır değildi; bu da deniz taşımacılığını küresel bir düzenleyici çerçeveye karbon azaltımına yönelik ilk sektör haline getirdi. IMO'da gelecek hafta yapılacak uygulama yönergeleri hazırlık toplantısı, bu haftanın diplomatik yaralarını sarmaya yönelik bir girişim olacak. IBIA, IMO'ya ve yürüttüğü çalışmalara desteğini sürdürmeye devam edecek; bu süreçte denizcilik enerji tedarik zincirinin tamamının görüşlerini temsil etmeyi sürdürecektir."

Meeting Point of All Routes



TUNA
Ship Supply

Safety & Fire & Bridge

Your Safety Partner in TURKEY

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

TUNA GEMİ İKMAL SAN. TİC. LTD. ŞTİ.

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

Tuzla, 34944 İstanbul / TURKEY

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

supply@tunashipping.com / www.tunashipping.com

ASYAPORT'TA KADINLAR LİMANIN YÜKÜNÜ OMUZLUYOR

Asyaport'ta görev yapan yaklaşık 60 kadın çalışan, hem liman hem de lojistik sektöründe ezber bozan bir başarı hikâyesine imza atıyor.



Türkiye'nin en büyük konteyner limanı olan Asyaport, kadın istihdamına verdiği önemle sektörde fark yaratıyor. Erkek egemen bir alan olarak bilinen liman işletmeciliğinde, Asyaport'ta görev

“KADINLAR YAPAMAZ DİYE DÜŞÜNMESİNLER”

Asyaport'ta Konteyner Vinç Operatörü olarak görev yapan Şifa Çuhadar, mesleğe adım atma sürecini anlatarak kadınlara



yapan yaklaşık 60 kadın çalışan, TT Operatörü, Saha Puanörü ve Konteyner Vinç Operatörü gibi zorlu görevlerde başarıyla yer alıyor. Kadınlar, gösterdikleri performansla hem limanda hem de lojistik sektöründe örnek bir başarı hikayesi yazıyor.



cesaret çağrısında bulundu. Çuhadar, “Buraya girmeden önce videoları izledim, ilgimi çekti. Yakınlarım da destek oldu. Başvurumu yaptım, amirlerim ve yetkililer bana yardımcı oldular. Belgelerimi almamda destek verdiler. Vince ilk çıktığımda farklı bir atmosfer yaşadım,”

dedi. Zorluklara rağmen işini severek yaptığını belirten Çuhadar, sözlerini şöyle sürdürdü:

“Evet, zorluklar var ama biz kadınlar her türlü zorluğun üstesinden gelebiliriz. 22 metre yükseklikte konteyner elleçliyoruz, istiften TT'ye, TT'den istife konteyner taşıyoruz. Bu iş kolay değil ama isteyince başarıyor. Kadınlar ‘yapamam’ demesin, gelsinler, başvursunlar, kendilerini denesinler. Burada gerekli tüm destek sağlanıyor.”

“KADINLAR DİSİPLİNLİ, TİTİZ VE BAŞARILI”

Asyaport Operasyon ve Deniz İşleri Müdürü Olkay Elçin, kadın istihdamını artırmak için özel bir çaba içinde olduklarını belirtti. Elçin, “Türkiye'nin en büyük konteyner limanı olan Asyaport, operasyon süreçlerinde kadın istihdamını artırmak için planlı bir çalışma yürütüyor. İlk olarak Terminal Traktör Operatörlüğü'nde kadın çalışanlarımıza yer verdik. Ardından saha operasyon puanörleri ekibine kadınlar katıldı. Şimdi ise 6 aylık teorik ve pratik eğitimlerini tamamlayan bir kadın operatörümüz, ARTC adı verilen karasal konteyner elleçleme vincinde görev yapıyor,” dedi.

Kadın çalışanların performansından duydukları memnuniyeti dile getiren Elçin, “Kadınlar disiplinli, titiz ve işe karşı ciddi bir yaklaşıma sahip. Bu özellikleri, öğrenme sürecini kısaltıyor ve operasyon verimliliğini artırıyor. Bizim için gurur verici bir durum,” diye konuştu.

Elçin, Asyaport'ta kadın istihdamının giderek artacağını belirterek, “Şu anda 60 kadın çalışanımız var ve eğitimleri devam eden personelimiz bulunuyor. Hedefimiz, bu sayıyı her geçen gün artırmak,” dedi.

GARANTİ BBVA'DAN BİYOÇEŞİTLİLİK TEMALİ TAHVİL İHRACI

Garanti BBVA, Türkiye'nin ilk biyoçeşitlilik temalı tahvilini ihraç etti. Kaynaklar Akdeniz havzasında deniz biyoçeşitliliğinin korunmasına yönlendirilecek.

Garanti BBVA, Türkiye'de bir ilke imza atarak deniz ekosistemlerinin korunmasına odaklanan Biyoçeşitlilik ve Mavi Temalı Tahvil (Biodiversity Blue Bond) ihracını gerçekleştirdi. Toplam işlem büyüklüğü 20 milyon 215 bin dolar, vadesi 3 yıl olan ihraç, başarıyla tamamlandı. Dünya ölçeğinde de sayılı örneklerden biri olan bu yenilikçi "biyoçeşitlilik finansmanı" aracıyla sağlanacak kaynaklar, Akdeniz havzasındaki ekosistemlerin korunması ve sürdürülebilir yönetimi için kullanılacak. Tahvil gelirleri; sürdürülebilir turizm uygulamalarının yaygınlaştırılması, balıkçılık ve deniz kaynaklarının sorumlu kullanımı, sürdürülebilir su yönetimi projeleri ile sürdürülebilir tarımsal faaliyetlerin desteklenmesi gibi alanlara yönlendirilecek.

Garanti BBVA Genel Müdürü Mahmut Akten, konuyla ilgili şunları söyledi: "2018-2025 dönemi için belirlediğimiz 400 milyar TL'lik sürdürülebilir finansman hedefimizi 2025'in ilk 5 ayında tamamladık. Bu başarının ardından hedefimizi büyüterek, 2018-2029 yıllarını kapsayan dönemde toplam 3,5 trilyon TL sürdürülebilir finansman sağlama taahhüdü açıkladık. Şimdi de Türkiye'de bir ilk olan biyoçeşitlilik temalı tahvil ihracımızla sürdürülebilir büyüme vizyonumuz doğrultusunda, sermaye piyasalarını biyoçeşitlilik ve deniz ekosistemlerinin korunması için harekete geçiren öncü bir adım attık. Garanti BBVA olarak mavi finans alanında 2024 başından bu yana yaklaşık 1 milyar TL'lik finansman sağlamıştık.

Bu ihraçla çitayı daha yukarı taşıyor; Akdeniz'in benzersiz habitatını koruyan, yerel ekonomilerde kapsayıcı değer yaratan projelere bir finansman kanalı açıyoruz. 20 milyon dolarlık yeni tahvil ihracımızla, ülkemizin mavi geleceğine somut katkı sağlamaktan büyük mutluluk duyuyoruz." Bu işlemle Garanti BBVA, Türkiye'de deniz ekosistemlerinin korunması amacıyla ihraç edilen ilk tematik tahvile öncülük ederek hem finans sektöründe hem de reel ekonomide doğa dostu dönüşümü destekleyen uygulamaların yaygınlaşmasına katkı sağlıyor.

PARTNERING FOR SPARE PARTS AND SEAMLESS OPERATIONS

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

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

PRO
MARINE SOLUTIONS

PROPTIMA
POWER SOLUTIONS

+90 216 446 65 44

info@promarinesolutions.com

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

GRIMALDI GROUP'TAN, TRIESTE HATTINA DÖRDÜNCÜ GEMİ

Arkas çatısı altındaki Egekont'un yaklaşık 30 yıldır temsilciliğini yaptığı Napoli merkezli Grimaldi Group, Trieste-Gempont hattındaki Ro-Ro servislerine dördüncü gemiyi ekleyerek hizmet ağını güçlendiriyor.



Napoli merkezli Grimaldi Group, artan müşteri taleplerine cevap vermek amacıyla Trieste-Gempont hattındaki Ro-Ro servislerine dördüncü gemisini ekliyor. 4 Ekim itibarıyla sefere başlayan Eurocargo Roma, 250 ünite kapasitesiyle

haftada dört düzenli sefer gerçekleştiriyor. Yeni gemi, Grimaldi'nin çevre dostu Eco Malta, Eco Mediterranea ve Eco Salerno gemilerinin yanında hizmet veriyor. Her biri 500'den fazla treyler kapasitesine sahip bu hibrit Ro-Ro gemileri, yük başına CO₂ emisyonlarını yarıya indirirken, liman kalışlarında emisyonları sıfıra düşürerek dünyanın en çevreci filoları arasında yer alıyor. Grimaldi Group'un Trieste-Patras-Ambarlı hattına eklenen Patras uğrağı, İtalya, Yunanistan ve Türkiye arasında doğrudan bir lojistik köprü kuruyor. Hat kapsamında üç liman arasında haftada iki düzenli seferin yanı sıra, Trieste ve

Venedik'ten Patras'a karşılıklı beş sefer düzenleniyor.

AKDENİZ'DE SÜRDÜRÜLEBİLİR LOJİSTİK AĞI

Patras uğrağı, Grimaldi'nin Akdeniz'deki Motorways of the Sea ağının stratejik bir parçası olarak bölgesel ticareti kolaylaştırıyor. Venedik ve Bari üzerinden sağlanan aktarma imkanları sayesinde Güney ve Kuzey İtalya Türkiye'ye bağlanıyor. Çevre dostu Eco serisi gemilerle işletilen hat, hibrit teknolojiyle yük başına CO₂ emisyonlarını yarıya indirerek sürdürülebilir taşımacılık çözümleri sunuyor.

MERSİN LİMANI 400 METRELİK MEGA GEMİYİ KARŞILADI

Mersin Uluslararası Limanı'nın yeni tamamlanan terminaline 400 metre uzunluğundaki MSC DITTE'nin yanaşması önemli bir kilometre taşı oldu.



Mersin Uluslararası Limanı (MIP), 880 metre uzunluğundaki yeni tamamlanan East Med Hub 2 (EMH2) Terminali'ne 400 metrelik mega gemi MSC DITTE başarılı bir şekilde yanaştı. 19.313 TEU kapasiteli konteyner gemisinin gelişi bir karşılama töreni ile kutlandı. MIP Genel Müdürü Ajay Kumar Singh, törende

yaptığı konuşmada Mersin Uluslararası Limanı'nın tarihi bir gün yaşadığının altını çizerek "400 metrelik gemiler küresel tedarik zincirinin kilit oyuncularındır. Daha fazla yükü tek seferde taşıma kapasiteleri ile lojistik verimliliğin en üst düzeye çıkarılmasına katkı sunarlar. Diğer taraftan karbon emisyonlarını azaltması

yönüyle sürdürülebilir lojistiğin en güçlü destekçisidir. Mersin Limanı'nda bu ölçekte bir gemiyi güvenli ve hızlı biçimde elleçleyerek, uluslararası ticaretin kesintisiz akışında önemli bir görevi başarıyla tamamladık ve yeni bir çağ başlattık" dedi.

MSC Mersin Bölge Müdürü Uğur Tosuner ise konuşmasında "Bugün burada toplanmamıza vesile olan 19.313 TEU'luk MSC DITTE gemimiz, tiger servisimizin en büyük üyelerinden biri. Dünya ticaretinin önemli pazarlarından biri olan Batı Afrika ve Uzak Doğu bölgelerine hızlı ve direkt bağlantı sağlayacak. MSC; Türkiye'ye her zaman inandı ve bu inancını ülke çapında yatırımlarını sürdürerek göstermektedir ve göstermeye devam edecektir" ifadelerini kullandı.



macka
MARINE SERVICE

NEHİRDE İLK “DOCK2DOCK” YOLCULUK BAŞARIYLA GERÇEKLEŞTİRİLDİ

Shipping Technology, Retina ve Scylla iş birliğiyle geliştirilen ileri denizcilik teknolojileri, 24 Ekim’de Hollanda’da MS Lumière gemisiyle tarihte ilk kez otonom bir rıhtımdan rıhtıma yolculuğu mümkün kıldı.



24 Ekim’de iç su taşımacılığı alanında küresel ölçekte bir ilke imza atıldı. Scylla’nın yeni nesil yolcu gemisi MS Lumière’de gerçekleştirilen canlı gösterimde, Shipping Technology, Retina ve Scylla ortaklığıyla tarihte ilk kez otonom bir

Dock2Dock (rıhtımdan rıhtıma) yolculuk başarıyla tamamlandı. Hardinxveld-Giessendam’dan ayrılan gemi, Gorinchem’de rıhtıma yanaştı. Gösteride Retina’nın M-Pilot manevra sistemi, Shipping Technology’nin ST BRAIN ve Otonom Şerit Asistanı (ST Sailing) teknolojileriyle entegre biçimde kullanıldı. Gemi, Beaufort 8 şiddetindeki yan rüzgâra rağmen, gerçek dünya koşullarında otonom olarak seyretti. Tüm rota boyunca kaptan tam kontrol ve gözetim altında güvenliği sağladı.

SİSTEMLER ARASI ENTEGRASYON

Retina’nın M-Pilot sistemi, geminin hem iticilerini hem de motorlarını kontrol ederek Shipping Technology’nin ST BRAIN ve Otonom Şerit Asistanı (ALA) ile tam uyum içinde çalıştı. Sistemler, gemiyi A noktasından B noktasına en uygun rotada yönlendirdi; dümen ve pod hareketlerini olağanüstü bir hassasiyetle otomatik olarak yönetti. Retina BV’nin kurucusu Tom Panjer, özellikle Z-drive sistemine sahip gemiler için bu teknolojinin önemine dikkat çekerek şunları söyledi: “Sistem saniyede 10 kez ölçüm yaparak kontrollü ve güvenli operasyon sağlıyor.

Deneyimli kaptanlar diğer görevler için daha fazla zaman kazanacak; daha az deneyimli ekip üyeleri ise daha fazla destek hissedecek. Ve şunu açıkça belirtmek isterim: Güvenilir veri hayati önem taşır, ancak kontrol daima insanda kalmalıdır.” Pilot sistem, gemi yükü, motor devri (RPM) ve istenen dönüş ivmesi gibi değişkenleri sürekli olarak hesaba katarak en verimli dümen tepkisini belirliyor. İtici sistemle doğrudan entegre çalışması, gelecekte ‘tam zamanında seyir’ uygulamalarının da önünü açıyor. Bu sayede yakıt tüketimi azalıyor, operasyonlar daha sürdürülebilir hale geliyor.



Trusted Expert Ship Service

We Are Good At;

- Ship Management & Consultancy
- Ship Repair (Full Service)
- Shipyard Arrangement
- Agency Services
- Supply Services
- On Board Services

By Chf. Eng.
Hüseyin Atakan **KADIOĞLU**



service@mackamarine.com
sales@mackamarine.com
mackamarine.com
TUZLA / İSTANBUL / TÜRKİYE

BIMCO SEMPOZYUMUNDA KÜRESEL DENİZ TAŞIMACILIĞI TARTIŞILDI

BIMCO (Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi), Türk Armatörler Birliği iş birliğiyle 3 Kasım'da "Sharing Insight in a Turbulent Shipping World" başlığıyla bir sempozyum düzenledi.



CİHAN ERGENÇ

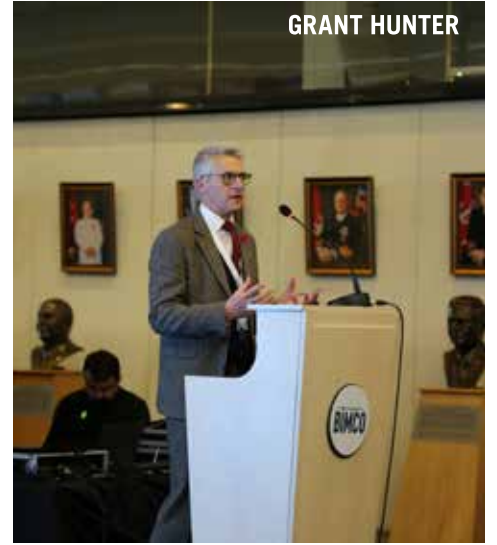
Dünya denizcilik sektörünün en büyük uluslararası ticaret örgütlerinden biri olan; 130'dan fazla ülkede faaliyet gösteren üyeleriyle, küresel deniz taşımacılığının düzenleyici ve operasyonel standartlarını belirlemede kilit rol oynayan BIMCO (Baltic and International Maritime Council - Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi), 3-5 Kasım tarihleri arasında İstanbul'da Yönetim Kurulu Toplantısı



DAVID LOOSLEY

ve bir sempozyum gerçekleştirdi. BIMCO'nun Türk Armatörler Birliği iş birliğiyle 3 Kasım'da İstanbul Deniz Müzesi Tarihi Kayıklar Galerisi'nde düzenlediği sempozyum "Sharing Insight in a Turbulent Shipping World" başlığı altında yapıldı.

Türk Armatörler Birliği Başkanı Cihan Ergenç sempozyumun açılış



GRANT HUNTER

konuşmasında BIMCO yöneticilerine ve katılımcılara teşekkür ederek sözlerine başladı. BIMCO'nun dünya çapında lider bir denizcilik kuruluşu olduğunun ve birçok hizmet verdiğinin altını çizen Ergenç, Türk denizcilik sektörünü rakamlarla özetleyerek konuşmasını tamamladı: "Türk sahipli gemilerin toplam taşıma kapasitesi yaklaşık 54 milyon ton. Dünya sıralamasında 10. ya da 11. sıradayız. Gemi inşa ve bakım-onarım alanında ise dünyada ilk dörtteyiz; yaklaşık 90 tersanemiz var. Ayrıca Türkiye, yat üretiminde de önde gelen ülkelerden biri; bu alanda da güçlü bir konumdayız. Tüm katılımcılarla birlikte, bu güçlü ve dinamik denizcilik ortamını daha da ileri taşımak için çalışıyoruz. Pazar araştırmaları, bilgi ve deneyim paylaşımı konularında çabalarımızı sürdürüyoruz."

"DENİZ TAŞIMACILIĞININ KÜRESEL DÜZEYDE DÜZENLENMESİ GEREKTİĞİNE İNANIYORUZ"

BIMCO Genel Sekreteri David Loosley ise 1997'den beri ilk kez BIMCO Yönetim





Kurulu Toplantısı'nın İstanbul'da gerçekleştirildiğini belirterek Türk Armatörler Birliği Başkanı Cihan Ergenç'e ve "büyüleyici" olarak nitelendirdiği Deniz Müzesi yetkililerine teşekkür etti. Sözlerine şöyle devam etti: "Bugünkü sempozyuma 'Denizcilik Dünyasında İçgörü Paylaşımı' adını verdik. Şu anda sektörde uzun zamandır olmadığı kadar çok belirsizlik var. Bunun iyi bir örneği elbette artan jeopolitik gerilimler. Kızıldeniz'de gemilere ve denizcilere yönelik saldırılar gibi uzak bölgelerde yaşanan çatışmalar, bizimki gibi sektörler üzerinde ciddi bir yük oluşturuyor. Çünkü bizim sektörümüz küresel ticareti kolaylaştırmak için var. Ekonomik eşitsizlik, yapı eksikliği ve can kaybı olmaksızın ticaretin sürmesi gerektiğine inanıyoruz. Ancak bu ticaret yollarının jeopolitik bağlantılarla değil, arz ve talep dengesiyle belirlenmesini tercih ederiz. Deniz taşımacılığı ve ticaret küreseldir ve biz bunun küresel düzeyde düzenlenmesi gerektiğine inanıyoruz."

BIMCO'nun mottosu olan "denizciliğin pratik sesi" doğrultusunda hareket ettiklerini söyleyen Loosley, IMO'nun ekim ayında Londra'da düzenlediği 2. Olağanüstü MEPC oturumuna istinaden "Kurumsal pozisyonumuz net: alınan kararlar küresel düzeyde uygulanabilir olmalı. Kararlar operasyonel olarak istikrarlı ve ekonomik olarak adil olmalı. Aksi takdirde bölgesel girişimler veya tutarsız uygulamalar, ilerlemeye çalıştığımız süreci baltalayabilir. Düzenleyici netlik sağlanana kadar sektöre desteğimizi sürdüreceğiz. Verimlilik önlemlerini uygulamaya devam edeceğiz çünkü bunlar hem maliyet tasarrufu sağlar hem de emisyonları azaltma fırsatı sunar. BIMCO daima sektöre doğru çözümlerle destek sunar. Dünya değiştiğinde, türü ne olursa olsun yaşanan türbülansla yüzleşmemiz gerekir. Biz bu değişimle birlikte mücadele ediyoruz" dedi.

Sempozyumun devamında BIMCO CDO & Ürün Direktörü Grant Hunter, Genel Sekreter Yardımcıları Lars Robert Pedersen ve Stinne Taiger Ivø ile Baş Denizcilik Analisti Niels Rasmussen sunumlarıyla BIMCO'nun denizcilik sektöründeki rolü, güncel projeleri ile iklim değişikliğine karşı sektörün yol haritası, dijital ticaretin Türkiye'de sunduğu fırsatlar ve küresel denizcilik piyasalarına ilişkin değerlendirmelerini paylaştı.



- ◆ Main Engine & D/G Overhaul
- ◆ Cooler & Fuel Pump Maintenance
- ◆ Ballast Pumps & Fire Pumps Maintenance
- ◆ Hatch Cover Hydraulic Cylinder Maintenance
- ◆ Windlass Maintenance
- ◆ Lathe Works



+90 533 774 7369

+90 531 231 13 50

shipdieseale

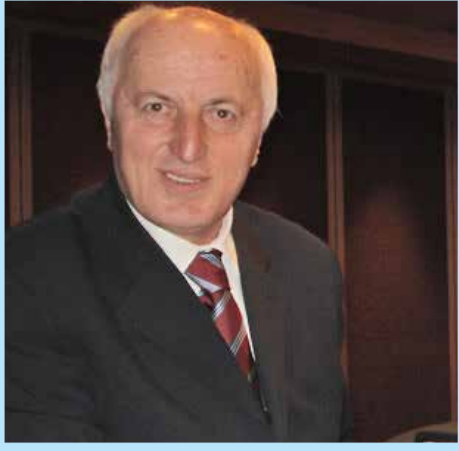
info@shipdieseale.com

www.shipdieseale.com

Orhanlı Mah. Gülsüm Sok. No: 6-D/4
Tuzla - İSTANBUL



HALİM METE'NİN DİZELERİNDEN CUMHURİYET VE DENİZ



Denizcilik sektörünün duayen ismi Halim Mete uzun yıllar hem İMEAK DTO'nun hem de TOBB'un başkan yardımcılığı görevini üstlendi. İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi'ni bitirdikten sonra yıllarca aile şirketleri olan Mete Kardeşler Şirketler Grubu'nda çeşitli şirketlerde yönetim kurulu başkanlığı yapan Halim Mete; birçok kurum, kuruluş ve üniversitede yönetimin en üst kademelerinde yer aldı. Şu anda da hala önemli birçok görevine devam eden Halim Mete; fıkraları, renkli kişiliği ve söylemleri ile denizcilik sektörünün hafızasında önemli bir yere sahip. Renkli kişiliği ile dikkat çeken Halim Mete, son dönemde yazdığı şiirlerle de gündemde. Bu sayıda sizleri Halim Mete'nin yazdığı iki şiirle baş başa bırakıyoruz.

YARIN NE GÜZEL GÜN, CUMHURİYET BAYRAMI

Yarını unutamaz hiçbir Türk,
Cumhuriyeti hediye eden Atatürk,
Cumhuriyet varsa ne para ne kürk,
Bayramınız kutlu olsun...
Her yıl 29 Ekim'de,
Cumhuriyet ilan edildiği günde,
Demokrasi, hukuk olduğu yerde,
Tüm ömrünüz mutlu olsun...

Yedi düvele karşı savaştan,
Anadolu'yu dolaştan
Düşmanları yurttan kovan,
Atatürk'ü herkes duysun...

İstanbul'dan bin vapura,
Bandırma'yla çık Samsun'a,
Erzurum'dan Sivas'ına,
Millet sana hayran kalsın,

Sakarya'dan Dumlupınar
Atatürk'tür Koca Çınar,
Omuz omuza tüm canlar,
Tüm düşmanlar da yok olsun

Savaşanlar büyüklerim,
Şehit, gazidir, köklerim,
Bu vatani hep beklerim,
Böyle düşünen çok olsun

Ne de güzeldir Cumhuriyet,
Tamamlayandır Hürriyet,
Sahip olduğumuz bu Devlet,
Binlerce yıllar var olsun,

Bugün varsak, O gündendir,
Büyük ATA'M o sendendir,
Birlik olmak elindedir,
Bayramımız kutlu olsun,
Sahip çıkanlar çok olsun
(Halim Mete / 28.10.2025)

DENİZ BİZİM SEVDAMIZ

Anam kaptan, babam kaptan
Denizci doğmuşuz çoktan,
Fener göründü uzaktan,
Bizim geçimimiz deniz,

Ömrüm denizle haşroldu,
Deniz ekmeğimiz oldu,
Deniz dalgalarla doldu
Bizim hayatımız deniz,

Dedelerim hepsi kaptan,
Gemi gelirken uzaktan,
Fırtına çıkar hiç yoktan,
Fırtinasız olmaz deniz,

Gemiler mücadele etti,
Dalgalarla kavga etti,
Dedelerim şehit gitti,
Hiç affı yok, Karadeniz,

Benim babam hep gurbette,
Kaderde vardır, ölmek te,
Tüm evlerimiz hasrette,
Bizi hep özletti deniz,

Kaza olur gemi batar,
Yükü kayar da yan yatar,
Fırtınada dümen tutar,
Çok canlar almıştır deniz,

Çocukluğum deniz, balık,
Dilerim herkese sağlık,
Yaşıyorsan büyük varlık,
Tuzlu sudur, bütün deniz,

Gün geldi armatör olduk,
Gemilere sahip olduk,
İşletirken çok yorulduk,
Çok bereketlidir deniz,

Deniz Ticaret Odası'nda,
Görev yaptım kırk yıl orda,
Çalışmak var hamurumda
Durmadan koştum bendeniz,

Armatörü, balıkçısı,
Gemilerdeki aşçısı,
Acentesi, kayıkçısı,
Onlarsız olmaz ki deniz,

Makinisti ve kaptanı,
Gemide, deniz tutanı,
Hava yiyip de yatani,
Kabul etmez hiçbir deniz,

Liman Reisi ve bürokratlar
Çalışkandır bu insanlar,
Anlaşamazsak ta bazı zamanlar
Unutmayız bizler ve deniz,

Deniz adamı cefakar,
Çalışanlar hep vefakar,
Gurbetteyken hepsi bekar
Hasret çektirtendir deniz,
Babaları bekledik biz
Olunmuyor ki denizsiz...

(Halim Mete / 25.10.2025)



Gözetim Hizmetleri



Lashing & Unlashing
Hizmetleri



Liman Hizmetleri



“Sektörden gelen önerileri yönetimimiz ile paylaşarak taleplere makul çözümler getirmeye gayret ediyoruz”



Bu yazımızda 13 No'lu Gemi Akaryakıt İkmal ve Sağlama Faaliyetleri ve 28 No'lu Gemi Yakıt ve İkmal Tanker Taşımacılığı komiteleri olarak yaptığımız çalışmaları ve önümüzdeki aylarda gündemimizde olan konuları derleyeceğiz.

Bu dönemde de sektör paydaşlarımız ve sektör düzenleyicileri olan idari kurumlar arasında bir köprü görevini sürdürmeye çalışarak, sektörden gelen geri dönüşleri yönetim kurulumuz ile paylaşarak taleplere makul çözümler getirmeye gayret ediyoruz. Bu şekilde sektörümüzün her kolundan gelen sorunları ve çözüm önerilerini derleyip gerek aldığımız kararlarla gerekse de meclis üyelerimiz aracılığıyla kürsüden meclis gündemine taşıyıp yönetim kuruluna sunmaktayız. Her ay toplantılarımızı 28 No'lu Gemi Yakıt ve İkmal Tanker Taşımacılığı komitesi ile birlikte yürütmekteyiz. Hali hazırda 13 No'lu komiteye üye 92 ve 28 No'lu komiteye üye 59 şirketimiz ile sektörümüzü temsil ediyoruz. Böylece üye sayımızın artırılması ve üye olmayan ancak işgal konusu uygun şirketlerin komitemize kazandırılması için çalışmalarımızda da önemli bir yol kat etmiş bulunmaktayız.

HAVA MUHALEFETİ NEDENİYLE AKSAYAN İKMAL SORUNLARI ORTADAN KALKTI

13 ve 28 No'lu komitelerin talepleri ile Odamız Yönetim Kurulunca yapılan girişimler sonucunda, Ticaret Bakanlığı Gümrükler Genel Müdürlüğüne yayınlanan 2024/3 sayılı bir Genelge ile gemilere ihrakiye teslimlerine getirilen yeni düzenlemelerin transit yağ / yakıt sektörünün gelişimine ve ülke ekonomisine sağladığı katkı ve getirdiği işlem kolaylığı göz önüne alınınca bu konuda emeği geçenlere teşekkürü bir borç biliyoruz.

Bu nedenle Yönetim Kurulu Başkanımız Tamer Kıran, Başkan Yardımcımız Recep Düzgüt ve Yönetim Kurulu Üyemiz Serhat Barış Türkmen başta olmak üzere emeği geçen herkese teşekkürlerimizi sunarız. Bu genelge kapsamında idare tarafından belirlenen teminat ile firmanın Yetkilendirilmiş Yükümlü Sertifikasına sahip olması neticesinde yağ ve yakıt tesliminde memur refakati aranmamaktadır. Sektörümüz adına önemli bir kazanç olan bu kararın etkisi ivedilikle hissedilmiş olup, hava muhalefeti nedeniyle aksayan ikmal sorunları ortadan kalkmıştır.

“Gemi İkmal Sektöründe Hizmet Veren Deniz Araçlarının Gemi adamları İhtiyacı” konusunun değerlendirilmesi amacıyla Odamızın Eğitim Birimi'nin de desteğiyle yine DTO bünyesinde var olan personel bilgi havuzunun paylaşarak sektör ihtiyaçlarına uygun şekilde değerlendirilmesi mümkün olmuştur.

Liman başkanlıklarına yaptığımız ziyaretlerle sorunlarımızı anlatıp, çözüm önerilerimizi dile getirdik. Ayrıca Müşterek Meslek Komitesi Toplantılarında da bu sorunları idare yetkililerine bire bir anlatma fırsatı yakaladık. Bunun neticesinde program dışı denetimlerin 15 yaş altı gemiler için 6 aylık periyotlar ile uygulanması hususunda Liman Başkanlıklarına bilgi verilmiştir.

22 Ekim 2024 tarihinde EPDK ve ilgili kamu kurumlarını ve gemi yakıt ikmal sektör temsilcilerinin katılımıyla 2025 yılından itibaren gemilere yakıt olarak %30 biyodizel ikmal ve bu yakıtın GTİP numarasının tespiti konusunda Sürdürülebilirlik Zirvesi düzenlenmiş olup, bu zirve sonucunda ortaya çıkan karar EPDK ile paylaşılmıştır.



Ayrıca her iki komite olarak yaşanan filomuzun yenilenmesi kapsamında komite üyelerinin katılımıyla bir çalışma grubu oluşturularak yenileme sürecine ilişkin faaliyetlerin belirlenmesi, maliyet analizleri, teknik gereklilikler ve devlet teşvikleri konusunda araştırmalar yapılarak bir rapor hazırlanması süreci devam etmektedir. En geç yıl sonuna kadar bu rapor yönetim kurulumuzla paylaşılarak süreç devam ettirilecektir.

AKDENİZ'İN SECA İLAN EDİLMESİ SEKTÖRÜMÜZÜ ÖNEMLİ ÖLÇÜDE ETKİLEYECEKTİR

Yönetim kurulunun bilgisi dahilinde Kartal ve Ambarlı bölgesinde transit gemilere yağ/yakıt teslimlerinin gerçekleşmesi konusunda da çalışmalarımız idare nezdinde devam etmekte olup olumlu sonuç almayı hedefliyoruz. Ayrıca, Akdeniz'in SECA ilan edilmesi süreci bölgemizde hem bunker sektörünü hem de sektör

paydaşlarını önemli ölçüde etkileyecektir. 2020, bunker sektörü için önemli bir değişimin başlangıcıydı. Görülen o ki, bu değişim hızlanarak devam edecek. Alternatif yakıtlar ve bunların getirdiği değişimler konusunda ülkemiz ve sektörümüz geçmişte olduğu gibi yakın gelecekte de en hızlı şekilde dönüşümünü tamamlayıp bölgemizde gösterdiğimiz öncülüğü devam ettirecektir. Dünya denizcileri olarak daha yaşanabilir bir dünya, daha sürdürülebilir bir çevre, daha yeşil bir gelecek ve daha temiz denizlerimiz için gereken çalışmaları hassasiyetle yapmak durumundayız. Bu dönüşümün merkezinde var olmak da biz denizciler için tarihin bir parçası olmak adına çok önemli olacaktır.

Bir diğer önemli konu da deniz yağları özelinde ülkemizin epey rağbet görmesidir. Ülkemizde faaliyet gösteren markaların son yıllarda hızla artması her

ne kadar rekabeti zorlaştırsa da kaliteyi artırma konusunda zorlayıcı olacaktır. Bu konuda da gelişen market koşulları, servis kalitesinin yıllar içinde artması, ülkemiz etrafında yaşanan olağanüstü koşullar karşısında gösterilen proaktif yaklaşımlar özellikle boğazlarımızı cazip hale getirmiştir.

Sonuç olarak, biz denizciler her zaman olduğu gibi önümüze çıkan sorunları aşmada ve yeniliklere adapte olmada ne kadar başarılı olduğumuzu yıllar içinde gösterdik.

Gelecekte de bunun devam edeceğinden şüphemiz yok, bu yöndeki çalışmalarımız artarak devam edecektir. Komitelerimiz ve Oda yönetimimizle uyum içinde çalışmalara devam ederek, bunker sektörümüzün gelişmesi ve yeni regülasyonlara uyum göstermesi anlamında yol kat etmeye devam edeceğiz.



SERVICE, OVERHAUL, REPAIR AND SPARE PARTS SUPPLY OF
Exhaust Gas Turbochargers



www.turbonetmarine.com

+90 (542) 421 22 44 - +90 (530) 668 23 98

info@turbonetmarine.com



Orta Mahalle Erk Sokak No: A5 İç Kapı: A9 Tuzla/İstanbul (Aslı Nemutlu Sanayi Sitesi)

Denizcilikte fırsat rüzgarları mı, risk dalgaları mı hakim?



* YÜKSEL KAHRAMAN

Dünya deniz ticareti, ekonomik dengelerin yeniden kurulduğu, jeopolitik risklerin yükseldiği ve enerji dönüşümünün ivme kazandığı bir dönemden geçiyor. Küresel tedarik zincirlerinin kırılganlığı, pandemi ve savaşlar sonrası yeniden tartışılırken, denizcilik sektörü hem bu dönüşümün merkezinde hem de baskı hattında yer alıyor. Yaşanan krizler ABD–Çin ticaret savaşı, Rusya–Ukrayna savaşı, İsrail’in Gazze’yi işgali ve Kızıldeniz’deki saldırılar ticaretin yönünü değiştirdi. Küreselleşmenin tek merkezli yapısı yerini “bölgeselleşmiş tedarik zincirlerine” bırakıyor. Bu değişim, üretimi uzak coğrafyalardan tüketim pazarlarına daha yakın bölgelere taşıyan “nearshoring” stratejisini öne çıkardı.

Şirketler artık yalnızca maliyet değil, erişilebilirlik, politik güven ve lojistik süreklilik kriterleriyle karar veriyor. Kısacası, dünya ticareti artık “yakın ama güvenli ticaret” dönemine geçti. Bu yeni denklemde Türkiye, coğrafi konumu, sanayi altyapısı ve bölgesel lojistik kapasitesiyle kritik bir kavşakta duruyor. Türkiye’nin Avrupa, Asya ve Orta Doğu arasındaki stratejik konumu, bölgesel ticaretin yeniden şekillenmesinde büyük bir avantaj sağlıyor. Orta Koridor (Modern İpek Yolu), Bakü–Tiflis–Kars Demiryolu, Zengezur Koridoru ve Kalkınma Yolu Projesi gibi hatlar; doğu–batı ve kuzey–güney yönlü taşımacılığın omurgasını oluşturuyor. Bu entegrasyon,

deniz–kara–demiryolu bağlantılarını güçlendirerek Türkiye’yi Avrasya ticaretinin lojistik merkezine dönüştürme potansiyeline sahip. Ancak aynı tablo, iç dinamiklerde karmaşık bir ekonomik dengeyi de beraberinde getiriyor. 2025 itibarıyla enflasyon oranı %32 seviyesinde, bu oran USD/TL kur artış hızının (%17) oldukça üzerinde. Bu fark, özellikle ihracat yapan denizcilik ve lojistik şirketlerinin kârlılığını baskılıyor. Navlun gelirleri dolar bazında artsa bile, yerel maliyetlerin TL cinsinden hızlı yükselmesi, reel kazancı azaltıyor. Aynı dönemde finansman maliyetleri ve kredi faizleri açısından tarihsel zirvelerde seyrediyor; bu da yatırım ve filo yenileme projelerini yavaşlatıyor. Kısacası ülkemiz, jeopolitik fırsatlarla ekonomik zorlukların kesiştiği bir çizgide ilerliyor.

YENİ DÜZENLEMELERLE KARBON YOĞUN YAKIT KULLANAN GEMİLERİN İŞLETME MALİYETLERİ ARTACAK

Türkiye’nin enerji maliyetleri, Avrupa ortalamasına göre hâlâ rekabetçi düzeydedir. Bu durum, özellikle demir–çelik, çimento, kimya, cam, seramik gibi enerji yoğun sektörlerde Türkiye’ye önemli bir rekabet avantajı sağlıyor. Ancak bu avantajın ardında, hâlen toplam üretimin yaklaşık üçte birini oluşturan kömüre dayalı enerji yapısı bulunuyor. Son beş yılda sanayi üretimiyle birlikte elektrik talebi %14 arttı; kömürün toplam enerji üretimindeki payı ise hâlen yaklaşık %33 civarında. Bu tablo, karbon salımlarını hızla artırdı. Reuters (2025) verilerine göre, Türkiye 2025 itibarıyla Almanya’yi geride bırakarak Avrupa’nın en fazla CO₂ salımı yapan enerji üreticisi konumuna yükseldi. Bu durum, AB’nin Karbon Sınır Düzenleme Mekanizması (CBAM) kapsamında, Türkiye’den Avrupa’ya yapılan taşımacılıklarda yeni maliyet yükleri doğuracak. Denizcilik sektörü açısından bu gelişme kritik: Yeni IMO kuralları ve AB ETS (Emissions Trading System) düzenlemeleriyle birlikte, karbon yoğun yakıt kullanan gemilerin işletme maliyetleri artacak. Dolayısıyla Türkiye’nin denizcilikteki rekabet gücü,

yeşil enerjiye geçişi ne kadar hızlı ve planlı yönetebileceğine bağlı olacak. Denizcilik sektörü bugün, küresel fırsatlar ile ekonomik gerçekler arasında ince bir çizgide yürüyor. Bir yanda ABD–Çin ayrışması, yeşil dönüşüm ve tedarik zinciri yeniden yapılanması Türkiye’ye yeni kapılar açıyor; diğer yanda yüksek enflasyon, enerji dönüşümü baskısı ve navlun dalgalanmaları geminin dengesini zorluyor. Küresel ticaret artık ucuzluk yerine erişilebilirliğe, mesafe yerine güvene, hız yerine sürdürülebilirliğe odaklanıyor. Türkiye bu yeni denklemde doğru politikalar ve etkin koordinasyonla hareket ederse, yalnızca bir geçiş ülkesi değil, deniz ticaretinin yönünü belirleyen aktörlerden biri olabilir.

Bu karmaşık tabloda çözüm, yalnızca dış gelişmeleri izlemekle değil; sektörel dayanışmayı, bilgi paylaşımını ve kurumsal koordinasyonu güçlendirmekle mümkün. Başkanlığını yürüttüğüm UTİKAD Denizyolu Çalışma Grubu’nda, gündemdeki öncelikli konuları üyelerimizle düzenli olarak değerlendiriyor, sektörel sorunlara yönelik çözüm önerilerini birlikte geliştiriyoruz. Son olarak Üyelerimizin katkılarıyla “Dolandırıcılık Teşebbüsleri İçin Alınabilecek Önlemlere Yönelik Tavsiye Rehberi” hazırlandı. UTİKAD, denizcilik ve lojistik sektörlerinde yaşanan yapısal ve operasyonel sorunların çözümüne katkı sağlamak amacıyla, ilgili bakanlıklar ve kamu kurumlarıyla temaslarını sürdürüyor, hazırladığı rehberler, raporlar ve yayınlarla sektöre somut destek sunuyor. Derneğimizin TOBB Denizcilik Meclisi ve HİB Lojistik Komitesi’nde de temsili bulunuyor. Yürütülen bu çalışmaların temel amacı; denizcilik sektöründeki ulusal ve uluslararası gelişmeleri yakından takip etmek, sektör paydaşları arasında etkin iş birliği ve koordinasyonu güçlendirmek, böylece hem mevcut sorunlara çözüm üretmek hem de Türkiye’nin küresel ticaretteki konumunu daha da güçlenmesine katkı sağlamak.

* UTİKAD DENİZYOLU ÇALIŞMA GRUBU BAŞKANI

ISO 9001 CERTIFICATION
(NQA CERTIFICATION LIMITED)

ISO 9001
NQA CERTIFICATION LIMITED

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

IEP
ATEX

RECOGNITION FOR BV MODE II SCHEME
(BUREAU VERITAS CERTIFICATION)

BUREAU
VERITAS

MARINE WANTS
Love
MARITIME RESPECT

SAYGI
Shipping & Electric Co.

REFERENCES



BOGAZICI

Gestas

GURDESAN

ILTEKNO

ULUSOY



TK TIZLA shipyard



KIRAN

FATIH OFFSHORE

REFERENCES

NEW BUILDING

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



MANUFACTURING

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



REPAIR AND MAINTENANCE

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



saygielectric.com



EUROPORT 2025

4-7 Nov | Rotterdam Ahoy

RECONNECTING
THE MARITIME WORLD

GLOBAL MARITIME EXHIBITION
04-07 November 2025

VISIT US

Hall 8

Stand No: 8422

HEAD OFFICE

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

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

Our Partnership

GUÇSAN
TEKNOLOJİ

GELECTRIC

GESAN
MARINE

Organisation

BONN
INTERNATIONAL

ROTTERDAM
ΔHOY



SAYGI
Shipping & Electric Co.



SAYGI



SAYGI

NET-SIFIR DENİZ TAŞIMACILIĞI MÜZAKERELERİ 2026'DA YENİDEN BAŞLAYACAK

Ekim ayında düzenlenen olağanüstü MEPC oturumunda alınan kararla değişikliklerin oylanması bir yıl sonraya ertelendi.



Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Deniz Çevresinin Korunması Komitesi (MEPC), Net Sıfır Çerçevesi'ne (Net Zero Framework) ilişkin müzakereleri 2026 yılına erteleyerek MARPOL Ek-VI kapsamındaki taslak değişiklikleri teknik ve operasyonel açıdan olgunlaştırmaya odaklandı.

Nisan 2025'te MEPC 83'te MARPOL Ek-VI'ya yeni bir 5. Bölüm eklenmesine yönelik onaylanan Çerçeve, gemilerde kullanılan enerjinin karbon yoğunluğunu düşürmeyi hedefleyen küresel bir yakıt standardı ile sera gazı emisyonları için piyasa temelli bir fiyatlandırma düzenlemesini birlikte tasarlıyor. 14–17 Ekim 2025 tarihleri arasında düzenlenen olağanüstü MEPC oturumunda değişikliklerin oylanmasının bir yıl sonraya ertelenmesi kararlaştırılırken, 20–24 Ekim 2025 tarihleri arasında düzenlenen Sera Gazı Emisyonlarının Azaltılmasına Yönelik Oturumlararası Çalışma Grubu 20'nci Toplantısı'nda (ISWG-GHG 20) Çalışma Grubu'nun uygulama rehberleri, İzleme Raporlama Doğrulama (MRV), yakıt standardının ölçme ve doğrulama

esasları ile piyasa mekanizmasının işleyiş kuralları üzerinde çalışmayı sürdürmesi onaylandı. Burada temel teknik öncelik, Net Sıfır hükümlerinin MARPOL Ek-VI'ya ölçülebilir ve uygulanabilir şekilde dahil edilmesi; yakıt standardının “well-to-wake/WtW” (kaynaktan son kullanıma) yaklaşımıyla kademeli karbon yoğunluğu azaltımı sağlayacak biçimde kurgulanması ve güvenlik ile operasyon uyumunun sağlanmasıdır. Piyasa temelli önlem tarafında ise fiyat göstergelerinin etkili olması, gelirlerin kullanımına ilişkin şeffaf kurallar, gelişmekte olan ülkelere yönelik destek, karbon sızıntısının önlenmesi ve küresel rekabetin adil kalması öne çıkmaktadır.

(Kaynak: IMO, SMI ve DNV Web Sitesi)

TÜRKİYE'DE FERİBOT ELEKTRİFİKASYONU ÇALIŞMALARI BAŞLADI

IMO GreenVoyage2050 Programı ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı iş birliğiyle, Marmara Denizi'nde feribot taşımacılığının elektrikli hale getirilmesi için bir çalışma başlatıldı.



Türkiye, IMO'nun GreenVoyage2050 Programı ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı iş birliğiyle Marmara Denizi'ndeki feribot taşımacılığını elektrikliye dönüştürmeye yönelik kapsamlı bir fizibilite ve etki analizi başlattı. Çalışma, ulusal iklim hedefleriyle

uyumlu şekilde deniz taşımacılığında kaynaklanan emisyonları azaltmayı, hava kalitesini iyileştirmeyi ve sürdürülebilir ulaşım çözümlerini yaygınlaştırmayı amaçlıyor. Bu kapsamda 23–25 Eylül 2025'te İstanbul'da kamu kurumları, liman otoriteleri, sektör temsilcileri ve akademinin katılımıyla teknik istişare toplantıları yapıldı.

Analizlerde Marmara'daki Ro-Ro ve Ro-Pax feribotların elektrikli tahrik sistemlerine dönüştürülmesi teknik, ekonomik ve çevresel boyutlarıyla ele alınıyor. Uygun hatların seçimi, şarj altyapısı gereksinimleri, enerji arz güvenliği ve yatırım fizibiliteleri değerlendiriliyor.

Çalışmanın çıktıları, elektrikli dönüşüme en uygun üç hattın belirlenmesini ve ayrıntılı bir değerlendirme raporunun hazırlanmasını kapsıyor. Projenin, IMO'nun sera gazı azaltım hedefleriyle doğrudan uyumlu olması, deniz taşımacılığında karbonsuzlaşma sürecine somut katkı sunuyor. Aynı zamanda gelişmekte olan ülkelerde çevresel sürdürülebilirliği ve bölgesel kapasiteyi güçlendirmeyi amaçlayan GreenVoyage2050'nin hedefleriyle örtüşerek Türkiye'nin bu alandaki dönüşümünü hızlandırmayı hedefliyor.

(Kaynak: IMO web sitesi)

IMO: OKYANUSLARI KORUMAK YÜKÜMLÜLÜĞÜMÜZ

IMO, “Okyanusumuz, Yükümlülüğümüz, Fırsatımız” teması altında 2025 boyunca kaydedilen ilerlemeleri paylaştı.



Uluslararası deniz taşımacılığı, küresel ticaretin %80'inden fazlasını omuzlayan ve deniz alanlarını yoğun kullanan bir sektör olarak okyanusu korumak için somut

adımlar atıyor. 25 Eylül 2025'te kutlanan Dünya Denizcilik Günü vesilesiyle sektörün deniz çevresi üzerindeki etkisini azaltma, sera gazı emisyonlarını sınırlama ve biyolojik çeşitliliği koruma hedefleri öne çıktı. IMO Genel Sekreteri Arsenio Dominguez, uluslararası düzenlemeler, teknik destek ve paydaş iş birliğiyle çözüm üretmeye odaklandıklarını vurgularken; BM Genel Sekreteri António Guterres de okyanusu koruma yükümlülüğünün altını çizerek dayanıklı bir denizcilik sektörüne yatırım çağrısı yaptı.

Bu ivmeyi destekleyen gelişmeler arasında, BBNJ Anlaşması'nın yürürlüğe girmek üzere olması, Haziran 2025'te Nice'te düzenlenen BM Okyanus Konferansı'nda verilen taahhütler ve plastik kirliliğine yönelik küresel anlaşma müzakereleri yer aldı. IMO, “Okyanusumuz, Yükümlülüğümüz, Fırsatımız” teması altında 2025 boyunca kaydedilen ilerlemeleri paylaştı. Nisan 2025'te kabul edilen Plastik Deniz Çöpleri Eylem Planı, gemiler ve balıkçılıktan kaynaklı atıkları azaltmayı hedefliyor. Aynı dönemde, gemi gövdelerine tutunan istilacı türlerle mücadele için küresel ölçekte bağlayıcı bir biyolojik kirlenme düzenleyici çerçevenin hazırlıklarına başlandı. Yine Nisan'da onaylanan IMO Net Sıfır Çerçevesi Taslağı, gemi yakıtları için küresel bir standart ve sera gazı emisyonlarına yönelik bir fiyatlandırma mekanizması tasarlıyor; bu düzenlemelerin Ekim 2025'te nihai kabulü gündemde. Mayıs 2025'te MARPOL Ek VI kapsamında Med SOx ECA resmen ilan edilerek bölgede kullanılan yakıtların kükürt oranı %0,1 ile sınırlandı; bu sayede hava kalitesi ve deniz çevresi açısından önemli kazanımlar bekleniyor. Haziran 2025'te Hong Kong Sözleşmesi yürürlüğe girerek gemilerin ömür sonu geri dönüşümünde güvenli ve çevreye uyumlu uygulamaları güvence altına aldı. Ayrıca sualtı gürültüsüne ilişkin güncellenmiş IMO rehberlerinin etkili uygulanması için GloNoise Projesi genişletildi; bu girişim deniz yaşamını olumsuz etkileyen akustik kirliliğin azaltılmasına ve sürdürülebilir deniz taşımacılığının desteklenmesine hizmet ediyor.

(Kaynak: IMO web sitesi)

Ar-Ge ve Proje Geliştirme Birimi ve Çevre Birimi tarafından hazırlanmıştır.



Service
Sales
Supply

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



MACGREGOR

INTERSCHELT

em-trak

BlueTraker

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

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

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

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



AVUSTRALYA'DA AMONYAK YAKIT İKMAL ALTYAPISI GELİŞTİRİLİYOR

Enerji şirketleriyle imzalanan bir anlaşma çerçevesinde, Avustralya'nın Pilbara bölgesinde uluslararası bir amonyak yakıt ikmal altyapısı kurulması hedefleniyor.



Pilbara'da amonyak yakıt ikmal altyapısını kurmaya dönük uluslararası bir girişim başlatıldı. Enerji şirketleriyle imzalanan Mutabakat Zaptı kapsamında yürütülen çalışma; Pilbara Liman Otoritesi'nin düzenleyici ve operasyonel desteğiyle güvenli, sürdürülebilir ve sektörel standartlara uygun şekilde ilerleyecek. Stratejik ortaklık, yakıt güvenliği, tedarik zinciri sürekliliği ve denizcilik emniyeti

gibi alanlarda bölgesel kapasiteyi güçlendirmeyi amaçlıyor. Planlamaya göre Dampier ve Port Hedland limanlarında 2030 itibarıyla amonyak yakıt ikmal (bunkering) operasyonları başlayacak. Dünyanın en büyük demir cevheri ihracat merkezlerinden biri olan Pilbara'nın bu konumu, alternatif yakıt altyapısının ölçeklenmesi için kritik görülüyor.

Girişimle bağlantılı olarak üç adet çift yakıtlı Capesize dökme yük gemisinin inşası sürüyor; teslimlerin 2026–2027 döneminde tamamlanması ve bu gemilerin Batı Avustralya–Doğu Asya hattında çalışması hedefleniyor. Ayrıca bölgedeki WAH2 projesi, mevcut gaz altyapısı ve karbon yakalama-depolama (CCUS) teknolojileriyle yıllık 300 bin ton düşük emisyonlu amonyak üretmeyi;

bunun yarısını deniz yakıtı olarak kullanıp kalanını ihraç etmeyi öngörüyor.

Girişim, IMO'nun 2050 net sıfır hedefleri ve AB'nin Yeşil Mutabakat/FuelEU Maritime düzenlemeleriyle uyumlu “temiz yakıt” yaklaşımını benimsiyor. Amaç; fosil yakıtla bağımlılığı azaltmak, emisyonları düşürmek ve liman/filo yatırımlarını küresel standartlara uygun biçimde hızlandırmak. Böylece amonyak bunkering projeleri, AB'nin 55'e uyum paketi “Fit for 55” hedefleri ve IMO'nun sera gazı azaltım stratejisiyle paralel ilerleyerek; deniz taşımacılığında karbonsuz operasyonlar, enerji verimliliği ve sürdürülebilir liman yönetimi açısından ölçeklenebilir bir model sunuyor.

(Kaynak: TradeWinds Web Sitesi)

LNG BUNKERING FAALİYETLERİNDE KÜRESEL ARTIŞ

Son düzenlemelerle birlikte tüm dünyada LNG ikmalinde hızlı bir artış gözlemleniyor. Singapur bu alanda lider konumda.



Küresel projeksiyonlara göre LNG bunker hacmi 2025 sonunda 4 milyon tona, 2030'a kadar yaklaşık 8 milyon tona çıkacak. Singapur liderliğini korurken, Asya ve Avrupa'daki diğer limanlar LNG ikmalinde hızla büyüyen merkezlere dönüşüyor. 2030 itibarıyla toplam LNG ve bio-LNG yakıt talebinin 15 milyon tona ulaşması bekleniyor; bugün 780'i

aşan LNG çift yakıtlı gemi sayısının mevcut siparişlerle 2030'da 1.400'ün üzerine çıkacağı öngörülüyor. Raporlar, “Kaynaktan son kullanıma” (well to wake-WtW) bakışla LNG'nin geleneksel yakıtlara kıyasla ortalama %19 daha düşük karbon salımı sağladığını gösteriyor. Amonyak ve e-metanol gibi karbon nötr yakıtların uzun vadede önemli rolü bulursa da, maliyet, tedarik ve güvenlik gereklilikleri nedeniyle henüz geniş ölçekli ticari kullanıma tam hazır değiller; bu yüzden LNG'nin 2030 sonrasında da geçiş yakıtı olarak önceliğini koruması bekleniyor.

Düzenlemeler cephesinde AB'nin FuelEU Maritime kuralları, limana uğrayan gemilerin yakıtlarında karbon yoğunluğu sınırı koyarak daha düşük

karbonlu alternatifleri teşvik ediyor. IMO'da ise 2028'den itibaren devreye girmesi planlanan düzenleme, düşük/sıfır karbonlu yakıt kullanan gemilere teşvik, sınırları aşanlara ise mali yaptırım öngörüyor; ancak bazı çekinceler onay sürecini uzatıyor. Yılın ilk dokuz ayında LNG bunker fiyatları geleneksel yakıtlardan ton başına ortalama 247 ABD doları daha yüksek seyretti; yine de on yılın sonuna doğru beklenen küresel arz fazlası fiyatları aşağı yönlü baskılayabilir.

Bu çerçevede LNG, teknolojik olgunluğu, erişilebilirliği ve emisyon azaltım etkisiyle enerji dönüşümünde köprü yakıt rolünü 2030'lara kadar sürdüreceği görünümde.

(Kaynak: Reuters Web Sitesi)

YENİ NESİL YAKITLAR İÇİN GÜVENLİ LİMAN REHBERİ

Uluslararası Limanlar Birliği (IAPH), yeni deniz yakıtları için güvenli liman operasyonlarını destekleyen araçları kullanıma sundu.



Uluslararası Limanlar Birliği (IAPH), deniz taşımacılığında karbonsuzlaşmaya eşlik eden yeni nesil deniz yakıtlarının güvenli kullanımını desteklemek amacıyla “Ürünler Portalı”nı (Products Portal) devreye aldı. Portal, liman güvenliği, çevre yönetimi ve enerji dönüşümüne yönelik tüm araçları tek bir dijital platformda toplayarak, AB Yeşil Mutabakat hedefleri ve IMO’nun 2050 net-sıfır stratejisiyle

uyumlu bir başvuru noktası sunuyor. IAPH Temiz Deniz Yakıtları Çalışma Grubu’nun hazırladığı araç setinde; amonyak yakıt ikmali için ilk kamuya açık güvenlik kontrol listesi, LNG ve sıvı hidrojen (LH₂) için güncellenmiş birleşik sıvı gaz bunker kontrol listeleri, yakıt türünden bağımsız gemi-kara operasyonları için yeni terminal ziyaret kontrol listesi ve “Clean Marine Fuels Ready Tool” yer alıyor. Bu içerikler, limanların risk temelli güvenlik yönetimini, çevresel etkilerin azaltılmasını ve operasyonel mevzuata uyumu güçlendiren “iyi uygulama” örnekleri olarak değerlendiriliyor.

Portal, “limanlar için, limanlar tarafından” yaklaşımıyla bilgi paylaşımını

kolaylaştırıyor. IAPH tam ve iştirakçi üyeleri araçlara Üyeler Portalı üzerinden erişebilirken, seçili ürünler kamuya açık ya da ücretli profesyonel platformlarda da sunulacak. 2022’den bu yana geliştirilen araçları kapsayan çok paydaşlı yapı; BM uzman kuruluşları, Avrupa Komisyonu ve sektör birlikleriyle iş birliği içinde, AFIR ve IMO’nun ilgili güvenlik/operasyon standartları (IGF Code, ISGOTT, FAL) ile tam uyum hedefliyor; böylece limanların yeni yakıt tedarik zincirlerine güvenli entegrasyonuna ve sürdürülebilir deniz taşımacılığı hedeflerinin sahada uygulanmasına katkı sağlıyor.

(Kaynak: IBIA Web Sitesi)

TEMİZ AMONYAK TEDARİK ZİNCİRİ GELİŞTİRME İŞ BİRLİĞİ

Hollanda ve Belçika’da soğutulmuş temiz amonyak için tedarik ve bunker zinciri kurmayı hedefleyen bir girişim hayata geçti.



Hollanda ve Belçika’da soğutulmuş temiz amonyak için bütünsel bir tedarik ve bunker zinciri kurmayı hedefleyen yeni girişim, AB’nin yeşil dönüşüm ve deniz taşımacılığında karbonsuzlaşma hedefleriyle uyumlu biçimde alternatif deniz yakıtlarının güvenli ve sürdürülebilir kullanımını amaçlıyor. ABD, Orta Doğu, Kuzey Afrika ve Asya’dan tedarik edilecek mavi ve yeşil amonyak Rotterdam’daki Terminal Europoort’a (OTE) ithal edilerek depolanıp dağıtılacak; buradan gemilere

ve iç bölgelerdeki sanayi kullanıcılarına doğrudan ulaştırılacak. Bu kapsamda amonyak bunker barajının tasarım, inşa ve işletmesi yürütülürken, Rotterdam Liman İdaresi ve ulusal düzenleyicilerle yakın iş birliği içinde IMO standartlarına uygun emniyet, çevre ve operasyonel güvenlik protokolleri oluşturuluyor. OTE terminalinin mevcut yaklaşık 30.000 tonluk amonyak depolama kapasitesinin izinlerin tamamlanmasıyla 90.000 tona çıkarılması ve terminalin yıllık 2 milyon tonluk işlem hacmine ulaşması öngörülüyor. Bu altyapı yatırımı, Rotterdam’ın Avrupa’nın temiz amonyak lojistik merkezi olma hedefini desteklerken, AB’nin FuelEU Maritime düzenlemesi kapsamındaki alternatif yakıt stratejileriyle tam uyum gösteriyor. Girişim, Nisan 2025’te Rotterdam Limanı’nda başarıyla gerçekleştirilen gemiden-gemiye

amonyak bunker denemesinin üzerine inşa ediliyor ve limanın Uluslararası Liman Hazırlık Seviyesi değerlendirmesinde öne çıkmasına katkı sağlıyor.

Rotterdam yetkilileri amonyağın çok yakıtlı deniz taşımacılığı geleceğinde kilit rol oynayacağını vurgularken, proje Avrupa Yeşil Mutabakatı ve 55’e uyum paketi “Fit for 55” hedefleri doğrultusunda teknik ve operasyonel kapasiteyi güçlendiriyor. Sonuçta Kuzey Denizi havzasında amonyak ikmaline uygun ilk entegre tedarik zinciri hayata geçirilerek sürdürülebilir deniz taşımacılığı, temiz enerji arz güvenliği ve liman altyapılarının karbonsuz yakıtlara uyumu için örnek bir model ortaya konuyor.

(Kaynak: Offshore Energy Web Sitesi)

MEMORANDUMLAR KAPSAMINDA TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI İSTATİSTİKLERİ

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

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

YILLARA GÖRE TUTULMA TABLOSU (2017 – 24.10.2025)*

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025 (Ocak-Ekim)
PARIS MOU	14	7	4	3	1	7	7	11	5 Tutulma (180 Denetleme)
TOKYO MOU	3	0	2	0	0	0	0	0	2 Tutulma (20 Denetleme)
BS MOU	11	2	0	1	0	2	1	1	0 Tutulma (114 Denetleme)
MED MOU	0	5	0	0	0	0	0	1	0 Tutulma (48 Denetleme)
USCG	-	1 **	0 **	1 **	1 **	0 **	0 **	0 **	0 Tutulma **

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

** USCG Web Sitesinden denetleme rakamlarına ulaşılamamaktadır.

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



PROMAR
PAINTS & COATINGS

PROMAR BOYA SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ



**DENİZ TİPİ BOYALARDA
DÜNYANIN
LİDER MARKASI**



+90 216 514 8688

www.promarboya.com



Tanker cephesindeki tablo dikkat çekici



* ULUÇ KEDME

Küresel yaptırım altındaki gemi filosu, bugün deniz taşımacılığının görünmeyen ama en etkili unsurlarından biri haline geldi. Filonun büyük bölümünü tankerler oluşturuyor ve bu oran toplamın yaklaşık yüzde 70'ine denk geliyor. Ortalama yaşın yirmi yılın üzerine çıkması, bu yapının artık genç bir ticari filodan çok, "vintage" sınıfına geçmiş bir risk segmentine dönüştüğünü gösteriyor. Düzenli bakım, sigorta ve denetim zincirlerinden büyük ölçüde kopan

bu gemiler, özellikle Rusya, İran ve Venezuela kaynaklı yükleri taşıyarak kendi kurallarını belirleyen ayrı bir ekosistem oluşturmuş durumda.

Tanker cephesinde tablo dikkat çekici: Aframax ve LR2 tipi gemiler başı çekiyor ve bu sınıfta yaptırım altındaki tonaj, aktif küresel kapasitenin dörtte birini aşıyor. Suezmax ve VLCC sınıflarında oranlar biraz daha düşük olsa da hâlâ çift haneli seviyelerde seyrediyor. Genel toplamda yaptırım kapsamındaki tankerlerin dünya filosunun yaklaşık sekizde birini oluşturduğu görülüyor. Ancak asıl fark yaş yapısında ortaya çıkıyor; filonun büyük kısmı yirmi yaş civarında ve neredeyse tamamı "yaşlı" segmentte toplanmış durumda.

Bu tablo, küresel denge açısından kritik bir öneme sahip. Yeni inşa oranlarının sınırlı kalması, yaşlı gemilerin kısa vadede yerini doldurmanın zor olacağı anlamına geliyor. Dolayısıyla yaptırım altındaki filo, küresel tanker arzında görünmeyen bir tampon işlevi görüyor; ancak bu tampon ortadan kalktığında arz sıkışması kaçınılmaz hale gelecektir.

Bayrak yapısına bakıldığında, filonun çok farklı ülkelerde kayıtlı gemilerden oluştuğu görülüyor. Bu çeşitlilik aslında denizcilik dünyasında olağan bir durum; her ülkenin kendi düzenlemeleri ve

kolaylıkları bulunuyor. Burada mesele belirli ülkelere ziyade, küresel sistemin genel karmaşıklığı.

Eğer yaptırımlar bir gün gevşetilirse, bu gemilerin meşru ticarete dönüşü kolay olmayacaktır. Uzun süre düzenli bakım döngülerinin dışında kalan bu gemiler, klas yenileme, sigorta veya kiralama süreçlerinde ciddi engellerle karşılaşacaktır. Teknik yorgunluk ve zayıf denetim koşulları, büyük kısmını ticari anlamda işlevsiz hale getirecektir. Böyle bir durumda, geniş çaplı bir hurdaya ayrılma dalgası ve buna bağlı olarak arzda ciddi bir daralma kaçınılmaz olacaktır.

Sonuçta piyasa ikiye bölünmüş bir yapıya doğru ilerliyor: bir yanda sigortalanabilir, modern ve çevre standartlarına uyumlu gemiler; diğer yanda ise ekonomik ömrünü tamamlamaya yaklaşmış gri tonajlar. Arzın daralması ve yaptırım kapsamındaki yüklerin yeniden ticarete dönmesi, doğal olarak navlunları yukarı yönlü destekleyecektir. Bugün perde arkasında kalan bu gölge filo, aslında geleceğin navlun piyasasını sessizce şekillendiren en önemli dinamiklerden biri haline gelmektedir.

* KERTE DENİZCİLİK GEMİ ALIM-SATIM BROKERLİĞİ

EKİM 2025 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

GEMİ İSMİ	DWT	İNŞA YILI	İNŞA ÜLKESİ	GEMİ TİPİ	ALICI ÜLKESİ	FİYAT US\$ M
CAPE AQUA	178.055	2009	CHINA	BULK	NA	24,00
KM NAGOYA	95.349	2012	JAPAN	BULK	NA	17,50
STAR DANAI	82.574	2006	JAPAN	BULK	INDIAN	11,44
PEDHOULAS MERCHANT	82.214	2006	JAPAN	BULK	NA	11,50
SHANDONG FU EN	81.774	2017	CHINA	BULK	NA	24,36
CLM PEARL	58.092	2010	PHILIPPINES	BULK	NA	14,20
STAR GOAL	55.989	2010	JAPAN	BULK	VIETNAMESE	15,70



COBRA	55.474	2010	JAPAN	BULK	NA	15,00
ROSTRUM ASIA	40.003	2021	CHINA	BULK	NA	25,00
BOBIC	31.896	2006	JAPAN	BULK	TURKISH	7,10
HERUN ZHEJIANG	181.056	2017	CHINA	BULK	CHINESE	48,00
CEDRIC OLDENDORFF	95.608	2011	JAPAN	BULK	NA	16,20
SHANDONG FU HUI	81.782	2017	CHINA	BULK	NA	24,58
AQUAVITA TRADER	81.112	2016	CHINA	BULK	NA	22,00
GORGO	76.498	2005	JAPAN	BULK	CHINESE	9,20
BELINDA	63.339	2016	CHINA	BULK	*SINGAPOREAN	* 84,00
BELATLANTIC	63.318	2016	CHINA	BULK	*	*
BELSOUTH	63.297	2015	CHINA	BULK	*	*
BELMONT	63.263	2016	CHINA	BULK	*	*
IVS ATSUGI	62.661	2020	JAPAN	BULK	GREEK	29,20
ALORA	58.723	2012	JAPAN	BULK	NA	16,10
JIN JUN	56.887	2009	CHINA	BULK	NA	11,00
CHEVAL BLANC	56.732	2009	CHINA	BULK	NA	10,50
IVY BLUE	55.885	2011	JAPAN	BULK	CIETNAMESE	15,60
OCEAN PRINCESS	52.475	2002	JAPAN	BULK	NA	7,85
GUO YUAN 7	47.215	1997	CHINA	BULK	NA	3,50
EVANGELIA L	38.167	2015	JAPAN	BULK	TURKISH	19,50
LUCKY TRADER	25.028	2011	JAPAN	BULK	NA	11,60
MINERAL BRUSSEL	175.219	2011	CHINA	BULK	NA	24,50
PEDHOULAS LEADER	82.050	2007	JAPAN	BULK	CHINESE	12,50
CP CHONGQING	63.581	2016	CHINA	BULK	KOREAN	21,50
KASPAR SCHULTE	58.758	2012	CHINA	BULK	NA	15,70
DL PANSY	57.835	2013	CHINA	BULK	GREEK	14,20
STAR SANDPIPER	57.809	2011	CHINA	BULK	NA	13,00
STELLAR ENGURI	33.677	2012	JAPAN	BULK	FAR EASTERN	13,50
BC CALLISTO	32.280	2010	JAPAN	BULK	CHINESE	12,05
PACIFIC WEST	175.932	2012	CHINA	BULK	CHINESE	27,10
ULTRA LION	81.843	2015	CHINA	BULK	NA	24,80
BEUTY LOTUS	63.685	2015	CHINA	BULK	NA	20,50
BEUTY PEONY	63.587	2015	CHINA	BULK	NA	20,50
NORD KITAN	60.195	2017	JAPAN	BULK	NA	24,00
JIN JI	56.913	2009	CHINA	BULK	NA	11,00
EPIC TRADER	56.778	2012	CHINA	BULK	CHINESE	13,10
APJ JAI	56.594	2011	CHINA	BULK	CHINESE	11,25
STONEWELL PIONEER	56.533	2014	CHINA	BULK	GREEK	14,00
IVS KINGLET	33.312	2011	JAPAN	BULK	NA	12,25

MOUNT RAINIER	32.816	2005	JAPAN	BULK	NA	7,90
TUOJIANG	28.515	2006	JAPAN	BULK	NA	5,37
HALCYON	299.942	2020	KOREA	TANKER	USA	119,00
NAVE EQUINOX	50.992	2007	KOREA	TANKER	INDONESIAN	14,00
SEAWAYS MIA	49.999	2008	KOREA	TANKER	INDIAN	16,50
NORD OLYMPIA	49.995	2018	JAPAN	TANKER	NA	37,00
ADVANTAGE AWARD	115.984	2011	KOREA	TANKER	TURKISH	36,50
AQUA PEARL	105.712	2005	JAPAN	TANKER	NA	24,80
LAKSHMI	50.192	2009	KOREA	TANKER	INDIAN	17,50
HAFNIA ANDROMEDA	49.999	2011	CHINA	TANKER	* NA	* 36,50
HAFNIA TAURUS	49.999	2011	CHINA	TANKER	*	*
SEAWAYS TITAN	49.999	2008	KOREA	TANKER	NA	16,50
ALIAKMON	46.792	2006	KOREA	TANKER	CHINESE	14,30
DUNE	113.667	2025	CHINA	TANKER	*KAZAKHSTANI	72,00
LAMU	113.633	2025	CHINA	TANKER	*	72,00
ORIENTAL DIAMOND	50.781	2008	KOREA	TANKER	*GREEK	15,50
ORIENTAL GOLD	50.591	2008	KOREA	TANKER	*	15,50
BULL SHARK	49.999	2009	KOREA	TANKER	EUROPEAN	17,10
GRAND ACE1	45.990	2006	KOREA	TANKER	NA	11,50
FAVOLA	37.320	2002	KOREA	TANKER	NIGERIAN	7,10
PUERTO AYSÉN	12.834	2010	KOREA	TANKER	NA	11,20
HOKORI	8.911	2010	JAPAN	TANKER	KOREAN	11,50
BU SIDRA	54.534	2008	KOREA	GAS	*INDIAN	63,50
LUBARA	54.526	2009	KOREA	GAS	*	63,50
SAKURA SPIRIT	28.104	2017	KOREA	GAS	TURKISH	NA
WYBELSUM	1.402	2008	CHINA	CONTAINER	NA	16,60
ATLANTIC WEST	1.345	2008	CHINA	CONTAINER	*FRENCH	17,00
ATLANTIC SILVER	1.341	2008	CHINA	CONTAINER	*	17,00
AS FELICIA	1.296	2006	CHINA	CONTAINER	* SINGAPOREAN	* 33,00
AS FIORELLA	1.296	2007	CHINA	CONTAINER	*	*
AS FLORETTA	1.284	2007	CHINA	CONTAINER	*	*
CONTSHIP LEX	1.118	2006	CHINA	CONTAINER	UAE	11,00
NORDERNEY	1.930	2023	CHINA	CONTAINER	GREEK	35,00
HANSA BITBURG	1.740	2008	CHINA	CONTAINER	UAE	20,10
FORMOSA CONTAINER NO. 4	920	2007	CHINA	CONTAINER	SINGAPOREAN	7,50
SHECAN	908	2008	CHINA	CONTAINER	MIDDLE EASTERN	9,30
LAGARFOSS	875	2014	CHINA	CONTAINER	NA	NA

*Enbloc satışı ifade eder

ÜLKE	HURDA FİYATLARI EKİM 2025		
	Dökme KuruYük (per T/LTD)	Tanker (per T/LTD)	Konteyner (per T/LTD)
BANGLADEŞ	US\$ 405-415	US\$ 425-435	US\$ 435-445
HİNDİSTAN	US\$ 385-395	US\$ 405-415	US\$ 415-425
PAKİSTAN	US\$ 395-405	US\$ 415-425	US\$ 425-435
TÜRKİYE	US\$ 245-255	US\$ 255-265	US\$ 265-275

EKİM 2025 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

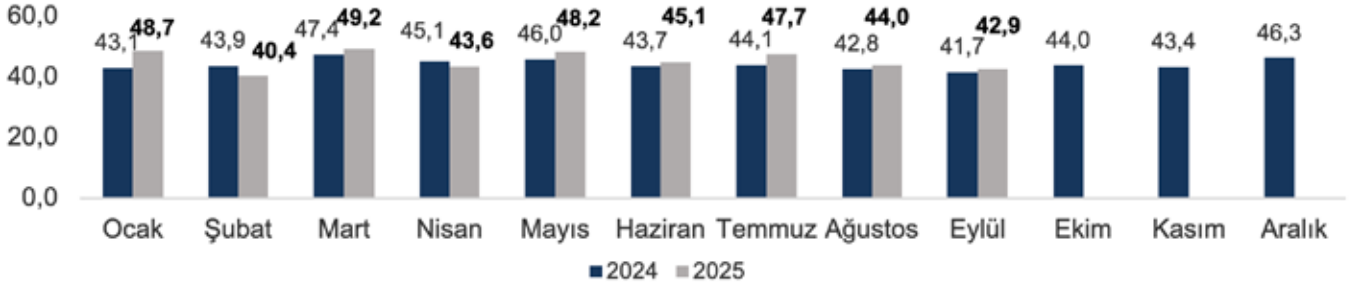
Gemi İsmi	DWT	LWT	İnşa Yılı	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	USD PER T/ LWT
AL SAMA	73.762	9.484	1997	BULKER	PAKISTAN	435
ASMAA Z	47.240	7.078	1997	BULKER	PAKISTAN	430
BOW CEDAR	37.455	11.043	1996	TANKER	INDIA	940
RISING HARRIER	47.195	8.690	1997	BULKER	PAKISTAN	445
INTERIM	40.406	7.841	1991	TANKER	BANGLADESH	470
IMPALA	11.546	3.791	1985	BULKER	INDIA	465
PUTERI KIRANA	43.598	8.082	1994	BULKER	NA	390
NIIGATA TRADER	4.810	4.810	1997	CONTAINER	INDIA	480
AE GAS	2.601	2.222	1995	GAS	NA	390
ASIAN ENTERPRISE	42.529	9.016	1995	BULKER	BANGLADESH	420
AREL 5	3.392	1.034	1986	GENERAL CARGO	TURKEY	235
LNG JAMAL	72.692	31.711	2000	GAS	INDIA	650

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

2024-2025 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2025 yılı eylül ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %2,8 artış göstererek 42 milyon 886 bin 769 ton olmuştur.

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



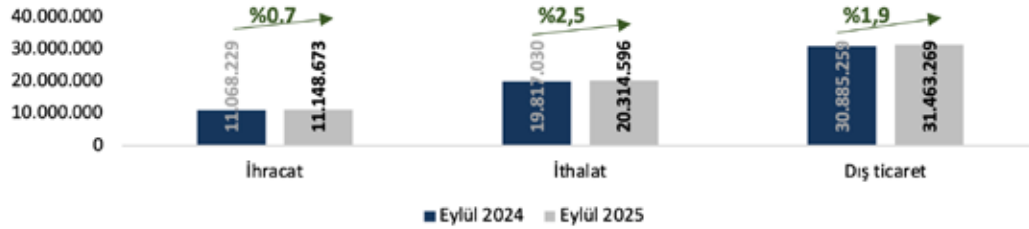
Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü, İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

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

- 2025 yılı eylül ayında bir önceki yılın aynı ayına göre limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı %0,7 artarak 11.148.673 ton olurken, ithalat amaçlı boşaltma miktarı %2,5 artarak 20.314.596 ton olmuştur. Böylece dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı 2025 yılı eylül ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %1,9 artarak 31.463.269 ton seviyesinde gerçekleşmiştir.

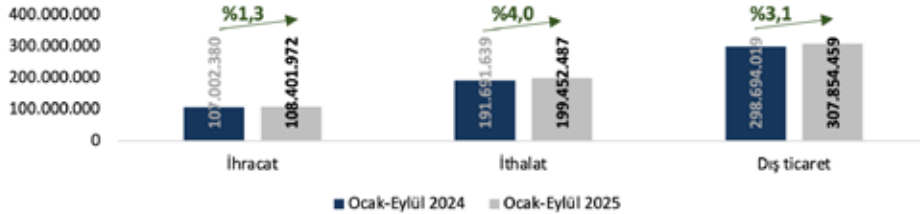
- Ocak-Eylül 2025 döneminde bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı %1,3 artarak 108.401.972 ton olurken, ithalat amaçlı boşaltma miktarı %4 artarak 199.452.487 ton olmuştur. Böylece, 2025 yılı Ocak-Eylül döneminde ise bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla dış ticaret taşımacılığındaki toplam yük %3,1 artarak 307.854.459 ton seviyesinde gerçekleşmiştir.

Grafik 2. Denizyolu ile Dış Ticaret (Ton), Eylül 2025



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

Grafik 3. Denizyolu ile Dış Ticaret (Ton), Ocak-Eylül 2025



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

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



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.

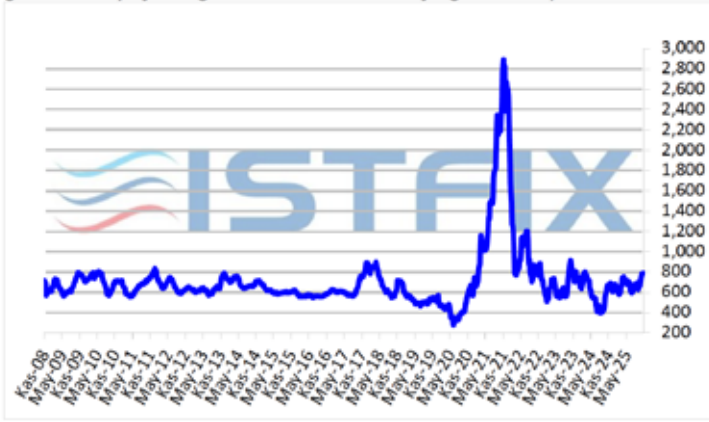


www.classnk.com

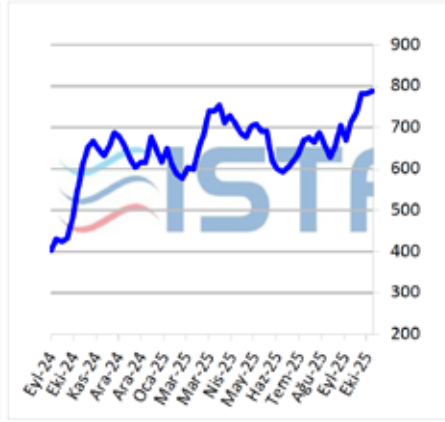
03.11.2025

45. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

ISTFIX Bileşik Endeksi bu hafta 782 puandan 788 puana çıktı. Karadeniz ve Doğu Akdeniz'de navlunlar sabit kalırken, Batı Akdeniz, Kuzeybatı Avrupa ve Baltık bölgesinde hava gecikmelerinden ötürü daha fazla gemi gecikmesi yaşandığından navlunlar artış eğilimindeydi.



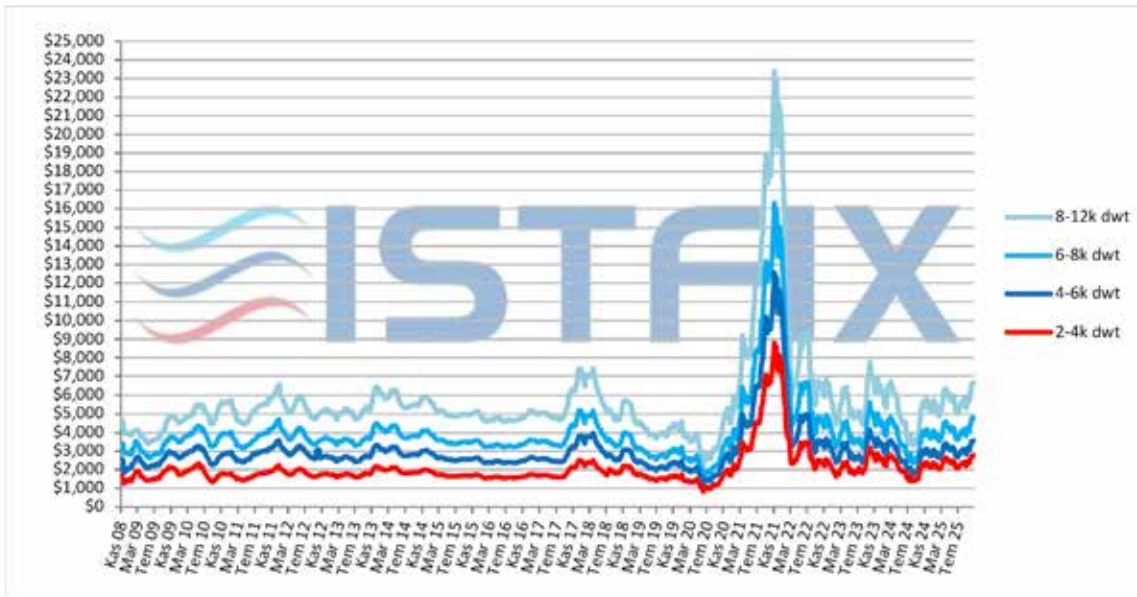
ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2025



ISTFIX – Son 1 yıl

NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	2,748	3,545	4,782	6,657
Geçen Hafta	2,727	3,518	4,745	6,606
Geçen Ay	2,494	3,217	4,339	6,040
Geçen Yıl	2,264	2,920	3,938	5,483



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2025

S&P VE HURDA

Bu hafta da bir koster satışı raporlanmadı.



TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonaj	Yük Cinsi	Yükl./Tahl. Limanı	Yükl./Tahl. Hızı (ton/gün)	Navlun (\$/ton)
3000	FERTILIZER IN BB	TRABZON-CHORNOMORSK	1000/1000	28.00
4000	STEEL COILS	NEMRUT-GAETA	1500/1500	25.00
5000	AMMONIUM SULPHATE	ANTWERP-JORF LASFAR	4000/2000	29.00
5000	UREA	POTI-VARNA	2000/2000	20.00
5500	WHEAT (47')	RENI-MARMARA	1300/1300	25.00
5500	CORN (51')	CHORNOMORSK-MARMARA	1500/1500	24.00
6000	WHEAT BRAN IN PELLETS (58')	IZMAIL-MERSIN	1500/1500	29.00
6000	WHEAT BRAN IN PELLETS (58')	IZMAIL-TBS	1500/1500	24.00
6600	SOYA (51')	CHORNOMORSK-TBS	1500/1500	24.00
6600	SOYA (51')	CHORNOMORSK-IZMIR	1500/1500	27.00
7700	WHEAT	RENI-EC GREECE	1750/2000	27.00
7700	WHEAT	RENI-EC ITALY	1750/2000	33.50
8000	UREA (51')	DAMIETTA-PASAJES	3500/2000	38.50
11000	WHEAT	PIVDENNYI OR ODESSA OR CHORNOMORSK-EC ITALY	5000/2000	32.00

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 Araştırma ekibinin güvenilir bulduğu kaynaklardan ve piyasa analizlerinden derlenmiştir. Rapor, yayımlandığı tarih için geçerlidir. ISTFIX, alıcı tarafından bu raporun herhangi bir şekilde kullanımından doğabilecek olası bir sorumluluğu kabul etmemektedir.

BUNKER PRIME

Wherever your vessel needs bunker supply, we're alongside.



PRIME
MARINE

ÖTV'siz Yakıt İkmali
Transit Yakıt İkmali
Gemi Yağları Tedariği

Bunker Prime, denizcilik sektörüne yönelik yüksek standartlı yakıt ve yağ ikmali hizmetleriyle faaliyetlerine başlamıştır. Deneyimli ekibimiz ve güçlü operasyon ağımla Mersin, İskenderun, Antalya ve Türkiye'nin Tüm Limanlarında gemilerinize hızlı, güvenilir ve kaliteli hizmet sunuyoruz.

☎ 0530 074 13 33
☎ 0324 502 62 42

📍 Kuzeykent Mah. Flex Ofis İş Merkezi No:47
Yenişehir/MERSİN

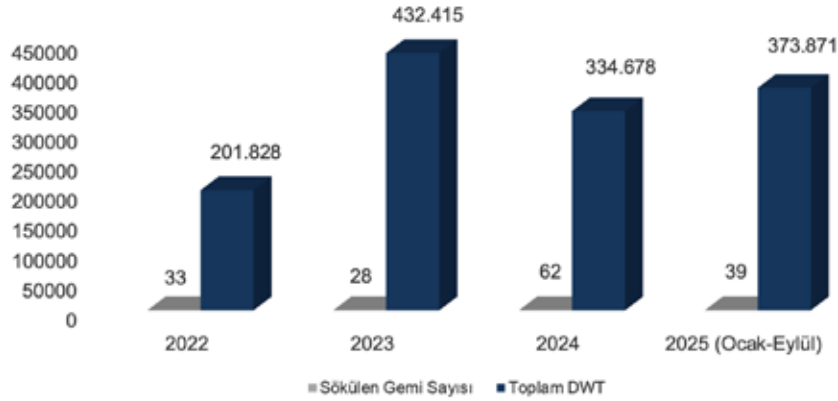
✉ bunker@bunkerprime.com
🌐 www.bunkerprime.com

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

Sıra NO	Gemi Adı	IMO NO	Tipi	Bayrak	Tonajı GT	Tonajı DWT	İnşa Yılı	Geliş Tarihi
1	Luiz	9055113	Dökme Yük Gemisi	Brezilya	25.039	42.815	1994	9.01.2025
2	Sunny Oak	9102849	Konteyner Gemisi	Güney Kore	3.996	5.841	1995	1.09.2025
3	Repubblica Argentina	9138410	Ro-Ro	İtalya	51.925	23.882	1998	26.02.2025
4	Logudoro	8506555	Ro-Ro/Yolcu Gemisi	İtalya	6.505	2.007	1989	14.02.2025
5	Stella di Lipari	7128899	Kimyasal Tankeri	İtalya	1.520	2.137	1972	24.04.2025
6	Repubblica del Brasile	9138422	Ro-Ro/Konteyner Gemisi	İtalya	51.925	23.882	1998	25.07.2025
7	Riace	8200395	Ro-Ro/Yolcu Gemisi	İtalya	2.377	848	1983	11.09.2025
8	Ocean Star	8004129	Kuruyük Gemisi	Komorlar	3.145	5.207	1980	1.01.2025
9	Eladia Isabel	8869581	Ro-Ro/Yolcu Gemisi	Komorlar	7.799	383	1986	28.04.2025
10	CSL Elbe	8001024	Dökme Yük Gemisi	Komorlar	6.944	10.110	1982	19.05.2025
11	Sormovskiy-119	8035154	Kuruyük Gemisi	Komorlar	2.466	3.134	1982	19.05.2025
12	SMS Cayenne	9118238	Dökme Yük Gemisi	Komorlar	10.421	17.386	1996	6.05.2025
13	Emona	8008101	Genel Kargo Gemisi	Komorlar	2.959	4.878	1981	25.07.2025
14	Yeoman Bank	7422881	Dökme Yük Gemisi	Liberya	24.870	43.728	1982	29.08.2025
15	Ocean Atlantic	8325432	Yolcu Gemisi	Madeira	12.798	2.059	1986	9.05.2025
16	Grande Brasile	9198123	Ro-Ro/Konteyner Gemisi	Malta	56.660	26.169	2000	24.04.2025
17	Moby Dada	7911533	Ro-Ro/Yolcu Gemisi	Malta	34.093	3.898	1981	9.06.2025
18	GMA Nadia	8631491	Kuruyük Gemisi	Palau	1.880	3.194	1988	3.04.2025
19	Jaguar	7726990	Kuruyük Gemisi	Palau	1.925	2.360	1978	8.05.2025
20	Irkutsk	7636767	Kuruyük Gemisi	Panama	2.827	3.761	1979	11.04.2025
21	Altair	7700001	Genel Kargo Gemisi	Panama	3.086	3.960	1978	8.01.2025
22	Cenk T	7528635	Ro-Ro/Yolcu Gemisi	Panama	21.162	8.408	1978	29.05.2025
23	Manassa Moon M	8202939	Genel Kargo Gemisi	St. Kitts & Nevis	5.962	9.557	1984	4.09.2025
24	Athina D	7703015	Kuruyük Gemisi	Tanzanya	1.952	3.265	1978	13.03.2025
25	Christ	8203529	Kuruyük Gemisi	Tanzanya	1.988	2.857	1982	30.06.2025
26	Boceanica	9267132	Petrol Tankeri	Tanzanya	42.058	71.864	2004	1.08.2025
27	Mody M	7414183	Kuruyük Gemisi	Tanzanya	3.885	6.351	1976	11.09.2025
28	Diamond Arrow	8221911	Kuruyük Gemisi	Togo	4.113	6.654	1982	1.01.2025
29	Las	9162681	Konteyner Gemisi	Togo	6.378	7.147	1998	10.04.2025
30	Kriti I	7814046	Ro-Ro/Yolcu Gemisi	Togo	27.239	5.398	1979	21.05.2025
31	Arel 2	8205216	Kuruyük Gemisi	Türkiye	1.908	3.170	1983	6.02.2025
32	Zekai Onel	8132603	Kuruyük Gemisi	Türkiye	2.547	4.147	1980	2.04.2025
33	Vista 2	8850657	Kuruyük Gemisi	Türkiye	499	813	1968	27.05.2025
34	Sarı Kanarya	8421896	Tarama Gemisi	Türkiye	2.081	583	1984	25.07.2025
35	Tevfik Kuyumcu	8836986	Petrol Tankeri	Türkiye	992	1.598	1990	18.08.2025
36	Arel 5	8511940	Kuruyük Gemisi	Türkiye	1.943	2.859	1986	12.09.2025
37	Limba	8947618	Kuruyük Gemisi	Ukrayna	1.866	2.132	1964	19.03.2025
38	Kriti II	7814058	Ro-Ro/Yolcu Gemisi	Yunanistan	27.239	5.339	1979	7.03.2025
39	Taxiarchis	6714536	Römorkör	Yunanistan	281	90	1967	20.05.2025

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

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



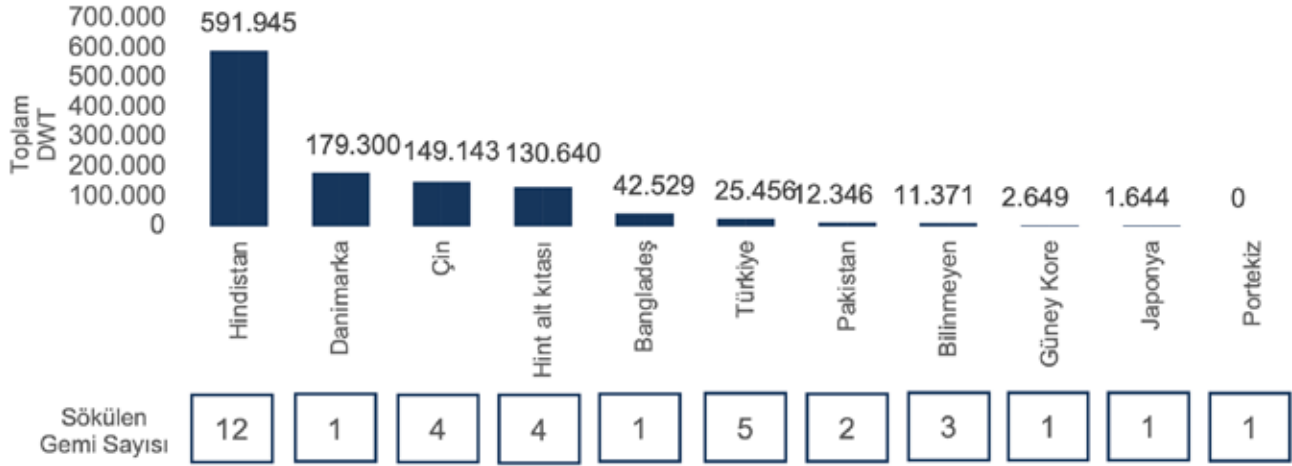
Kaynak: Clarksons Research Services Limitet ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

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

EYLÜL			
Gemi Tipi	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT
Açık Kapaklı Dökme Yük Gemisi	3	29,3	92.776
Ağır Yük Gemisi	1	47,0	8.233
Çimento Gemisi	1	35,0	1.644
Dökme Yük Gemisi	7	25,7	504.241
Duba/Şamandıra Döşeme Gemisi	1	76,0	0
Frigorifik (Soğutma Depolu) Yük Gemisi	1	39,0	6.333
Genel Kargo Gemisi	3	35,3	27.372
Kimyasal/Petrol Tankeri	1	25,0	44.990
Konteyner Gemisi	2	29,0	19.091
Kuruyük Gemisi	6	46,2	26.401
LNG Deposu	1	26,0	179.300
LNG Tankeri	1	25,0	72.674
LPG Tankeri	2	29,5	5.455
Petrol Tankeri	3	29,3	157.575
Römorkör	2	40,0	938
Genel Toplam	35	34,5	1.147.023

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

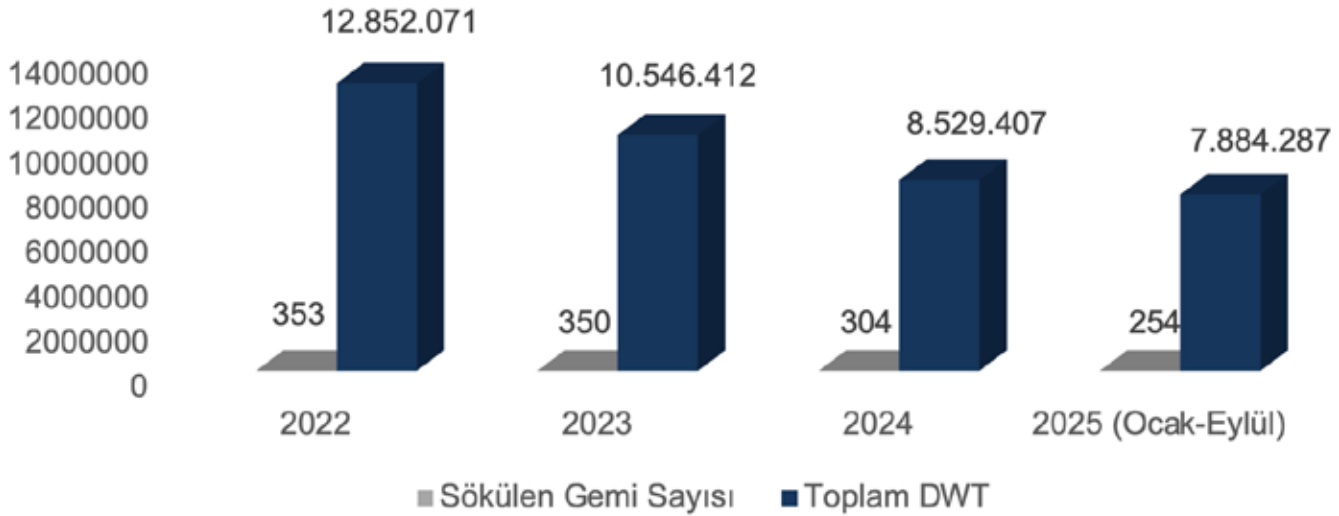
ÜLKELER BAZINDA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜMÜ (Adet ve DWT) EYLÜL 2025



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

*Portekiz'de dönüşüme giren bir geminin DWT bilgisi bulunmamaktadır.

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



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

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



PRU
PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ

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

YÜKSEK LİSANS PROGRAMLARI

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

DOKTORA PROGRAMLARI

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



İLETİŞİM

lisansustu-enstitu@pirireis.edu.tr

0216 581 00 50

www.pirireis.edu.tr



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

Zirveler için tasarlandık.



AlMESSI

MARINE ENGINE SPARES SERVICE INT. INC.



SPARE PARTS / SCOPE OF SUPPLY

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



REPAIR / TECHNICAL SERVICE

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



NETWORK / OPERATION

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

SPARE PARTS SUPPLIER

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

SPARE PARTS

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



www.messiservice.com



@messiserviceinc



@messiservice



info@messiservice.com



+90 216 599 06 39

YAF GROUP



YAF DIESEL

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

YAF ENGINEERING

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

MILESTONE SHIP MANAGEMENT & ORCA SHIP MANAGEMENT

Committed to Regulatory Compliance for All Managed Vessels –
Adhering to Flag States, IMO, Class Societies and Industry Guidelines

MILESTONE INTERNATIONAL SHIPBUILDING

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

GUIDING EXCELLENCE IN THE MARITIME INDUSTRY

yafgroup.com.tr