

İMEAK
Deniz Ticaret
Odası'nın
resmi yayınıdır.

Deniz Ticareti

DERGİ KURULUŞ: 1984

AĞUSTOS / 2024



- ▶ TEMMUZ AYI MECLİS TOPLANTISINDA EKONOMİK GELİŞMELER DEĞERLENDİRİLDİ
- ▶ **DOSYA:** DENİZ TURİZM SEZONUNDA NELER YAŞANIYOR?

UZMAR®



LİMANLARDA EMNİYET BİZE EMANET

WWW.UZMAR.COM.TR

Denizcilik Sektöründe 20 Yıldır Sizlerle...



BERK GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ LTD. ŞTİ.

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

BERK LOJİSTİK LTD. ŞTİ.

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



BELZONA®

Repair • Protect • Improve

Tamir • Koruma • İyileştirme



En İyi Kalite
ve
En İyi Sonuç
Garantisi

ÜRÜNLERİMİZ



Denizcilik sektörü için kapsamlı Belzona® çözümleri

Tamir, Kavitasyon ve korozyon koruma
kaplama alanları

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



Öncesi



Sonrası



Belzona Türkiye Exclusive
(Tam Yetkili) Distribütörü:



İTER-MAR
GEMİ ONARIM

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





MCE KARGO

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

www.MCEKARGO.com

ALL YOU NEED
For
YOUR ENGINE

ISO 9001

BUREAU VERITAS
Certification



BTM Teknik
Diesel & Gas Engines

bmtmeknik.com.tr

YEDEK PARÇA

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



TEKNİK SERVİS

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



TUZLA ATÖLYE

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

YALOVA ATÖLYE

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

MERKEZ

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

Info@bmtmeknik.com.tr

+90 216 447 31 91

+90 216 447 31 93

BTM Teknik

SERBEST BÖLGE

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

İZMİR ATÖLYE

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



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

+90 216 447 31 91

www.btmco.com.tr

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

DenizTicareti



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

M. ZİYA KALKAVAN

OMAR ÖZENİR

2011 Fotoğraf Yarışması'nda DTO'nun eserini satın aldığı
fotoğrafçılar arasında yer alıyor.



Yıl 40

AĞUSTOS 2024

Yayın Türü: Yaygın - Süreli Yayıdır. 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 Salıpaazarı 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 KALENEROĞLU

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

Editörler

AHU ERKIVANÇ - muhabir@likyareklamcilik.com.tr

EFSANE NUR FİDAN - editor@likyareklamcilik.com.tr

Katkıda Bulunanlar:

SEVİM TARHAN ATASOY

Baskı: ÖZGÜN OFSET

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

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

www.ozgun-ofset.com

Dergimizde yayınlanan yazılar, yazarların kişisel görüşleridir.
Bu yazılardan dolayı Deniz Ticareti Dergisi sorumluluk üstlenmez.

Kaynak belirtmek koşulu ile alıntı yapılabilir.

ISSN 1301 – 5907

Güçlü
“yönümüz”
sizin
memnuniyetiniz



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

Geminizin Enerji İhtiyacı!

Primegen



**KİRALIK
JENERATÖR**





 **ANGE**
assistance

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

Sağlık hizmetlerinde en iyi çözüm ortağınız!



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



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



www.angeassistance.com
info@angeassistance.com

İÇİNDEKİLER



18

MECLİS

TEMMUZ AYI MECLİS
TOPLANTISINDA EKONOMİK
GELİŞMELER
DEĞERLENDİRİLDİ

34

GÜNDEM

30 AĞUSTOS ZAFER
BAYRAMI KUTLU OLSUN!

14

TAMER KIRAN

TEMMUZ AYINDA
SEKTÖRÜMÜZÜ YAKINDAN
İLGİLENDİREN ÇOK ÖNEMLİ
GELİŞMELER OLDU

48

GÜNDEM

DENİZCİLİK
SEKTÖRÜNÜN ÇATI
KURULUŞU
İMEAK DTO 42 YAŞINDA

52

DOSYA

DENİZ TURİZM
SEZONUNDA NELER
YAŞANIYOR?

60

AKADEMİK BAKIŞ

PROF. DR. M. ZİYA SÖĞÜT -
PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ REKTÖR
YARDIMCISI

66

BUNKER

AYDIN YILDIZ - PETROL OFİSİ
DENİZCİLİK KIDEMLİ MÜDÜRÜ

68

MAKALE

İSMAİL ŞAHİN - GEMİ
BROKERLERİ DERNEĞİ
YÖNETİM
KURULU BAŞKANI

70

LİMANLAR

HAMDİ ERÇELİK -
TÜRKLİM YÖNETİM
KURULU BAŞKANI

90

LOJİSTİK

ALPEREN GÜLER - UTİKAD
GEN. MÜD. VE YEŞİL LOJİSTİK
ODAK GRUBU KOORDİNATÖRÜ

FAALİYET RAPORU	32
ODADAN HABERLER	36
ŞUBELERİMİZDEN	44
MAKALE	68
SEKTÖRDEN HABERLER	72
LOJİSTİK	86
MARİNALAR	92
DTO AB BÜLTENİ	94
GEMİ TUTULMALARI	96
S&P	98
YÜK İSTATİSTİKLERİ	102
ISTFIX ANALİZ	104
HURDA RAPORU	106



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!





MAR-CA

Marine Technic & Supply



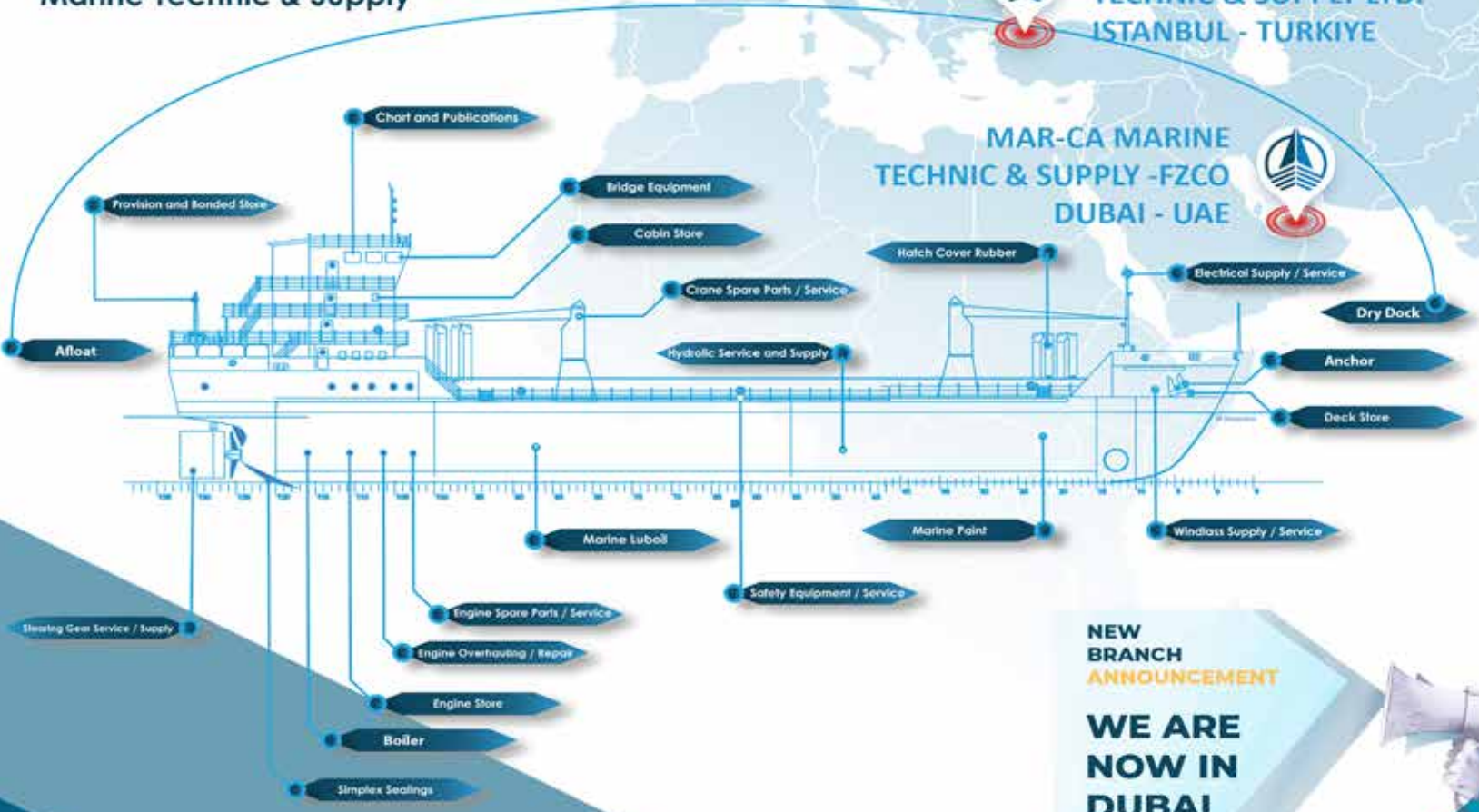
MAR-CA MARINE
TECHNIC & SUPPLY B.V.
ROTTERDAM - THE NETHERLANDS



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



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



NEW
BRANCH
ANNOUNCEMENT

WE ARE
NOW IN
DUBAI



ME & A/E SPARES



BRIDGE EQUIPMENTS



SAFETY EQUIPMENTS
SERVICES
[LSA & PFA]



STEERING GEAR
SERVICES



HYDRAULIC
EQUIPMENT SPARES



AUX BOILER SPARES



CRANE SPARE PARTS
SERVICE



ELECTRO MOTOR &
ELECTRIC SERVICE & SUPPLY



DECK STORE



HATCH COVER RUBBER



BOILER REPAIRS



DRY DOCKING & AFLOAT REPAIR



MOORING ROPES &
ANCHOR CHAIN



LUBE OIL SUPPLY



PROVISION &
BOND STORES



SHIP AGENCY WORKS & LAY UP
BERTHS



BWTS PIPELINE (D2 STANDART
LAB TEST)



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

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



M

Mikron BOYA

Her Yüzeye Uygun Boya Çözümleri



Gemi Boyaları



Yat Boyaları



Sanayi Boyaları



Hırdavat



Raspa ve Boya Uygulama

Evliya Çelebi Mah. Küme Sok. Tuzla Ticaret Merkezi No:2 B Blok K:2 D:13 No: 34944
Tuzla/İstanbul Tel: +90 216 514 8688 mikronboyamarket.com

Temmuz ayında sektörümüzü yakından ilgilendiren çok önemli gelişmeler oldu



TAMER KIRAN

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı

Son yılların en sıcak temmuz aylarından birini daha yaşıyoruz. Yüksek nem oranı değerleri de sıcaklıkları daha bunaltıcı hissetmemize neden oluyor. Netice itibarıyla iklim değişikliğinin güçlü etkilerini bu yaz da hissediyoruz.

Dünyanın gündeminde de havalara paralel hararet yüksek... İsrail Filistin, Rusya Ukrayna savaşlarının hiç bitmeyecekmiş gibi duran seyri yanında İngiltere ve Fransa'da yaşanan sürpriz seçim sonuçları ve yansımalarını geride bırakırken, şimdi tüm dikkatler ABD seçimlerine yönelmiş durumda... Cumhuriyetçi Başkan Adayı Donald Trump'a suikast girişiminin ardından mevcut Başkan Joe Biden'in adaylıktan çekildiğini duyurması 5 Kasım'da yapılacak seçimler arifesinde, ülkedeki kutuplaşma da dikkate alındığında tansiyonu bir hayli artırdı. ABD seçim sonuçlarının Dünya siyasetini de yakından ilgilendirmesi nedeniyle önümüzde merakla takip edeceğimiz bir 4 ayın beklediğini çok rahatlıkla söyleyebiliriz.

Dünyada bu önemli gelişmeler yaşanırken ülkemizde en önemli konularımızdan ekonomide dengelenme süreci devam ediyor. Merkez Bankası brüt rezervleri, 12 Temmuz haftasında 153.8 milyar dolar ile yeni tarihi zirvesine

yükseldi. Yine Merkez Bankası'nın temmuz ayına ilişkin "Piyasa Katılımcıları Anketi" sonuçlarında yıl sonu enflasyon beklentilerinin hedeflenen rakama yakın çıkması, dezenflasyona yönelik politikaların başarılı olacağına yönelik inancı ortaya koyması açısından önemli bir veri oldu.

Temmuz ayında denizcilik sektörümüzü yakından ilgilendiren çok önemli gelişmeler de yaşandı. 7519 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ile Bazı Kanunlarda ve 655 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun, 9 Temmuz 2024 tarihli Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girdi. Bahse konu kanunla kurulan Emisyon Ticaret Sistemi'nden (ETS) ülkemizin elde edeceği gelirlerin AB ülkelerinde olduğu gibi, gemiler, tersaneler ve limanların yeşil dönüşümünde kullanılması imkânı sağlanmasından, liman, iskele ve kıyı yapılarında gemilere verilen hizmetlere ilişkin taban ve tavan ücretleri konusunda yasal yetki düzenlemesi yapılmasına, uluslararası sefer yapmayan, Kabotaj ve İdari Liman sınırlarımızda faaliyet gösteren deniz turizmi araçlarımız ile yolcu gemilerimizde yolcu başına zorunlu sigorta bedelinin 250.000 SDR'den, 100.000 SDR'ye indirilmesine kadar sektörümüzün sorunlarının çözümüne yönelik Odamızca uzun zamandır

ilgili kurumlardan talep ettiğimiz çok sayıda düzenlemeye yer verildiğini memnuniyetle müşahede ettik.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin 11 Temmuz tarihli Meclis Toplantısında da Seyahat Kartları Yönetmeliği'nde değişiklik yapılırken, yüzde 50 indirimli Öğrenci Kartı uygulamasına 30 yaş sınırı getirildi, 30 yaştan gün almış öğrencilerin indirim oranı ise yüzde 10 olarak belirlendi. İstanbul'da denizyolu yolcu taşımacılığı yapan üyelerimizin gelir kayıplarını önleyecek yönetmelik değişikliğinin de hayırlı olmasını temenni ediyorum.

Malumunuz Ağustos ayı Odamız için ayrı bir öneme sahip. 1982 yılında 744 deniz taciri ile kurulan Odamız, bugün yaklaşık 11 bin üyesiyle ülkemizin en büyük ticaret ve sanayi odaları arasında ilk sıralardaki yerini almıştır. Kuruluşundan itibaren kendi özel hayatlarından fedakârlık yapmak suretiyle büyük emeklerle hizmet ederek, Odamızın Türkiye'nin en köklü iş dünyası örgütlerinden birisi haline gelmesine vesile olan ve ahirete irtihal eden tüm büyüklerimizi rahmet ve minnetle anıyorum. Hepsinin ruhu şad olsun.

Cumhuriyetimizin ikinci yüzyılına girerken, bizlere miras bırakılan bu köklü çınarı daha da ileriye taşımak, bizden sonraki nesillere çok daha güçlü bir Oda bırakma sorumluluğu ve gayretiyle var gücümüzle çalışmaya devam ediyoruz. Bu yolculukta, tüm üyelerimizin desteğiyle daha nice başarılarla imza atacağımıza inancımız tamdır.

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın 42. kuruluş yıldönümünü kutlarken, birlikte nice yıllara ve başarılarla hep birlikte ulaşmayı diliyorum.

Ağustos ayı, şanlı tarihimizde zaferlerle dolu önemli bir ay... Şüphesiz bunlardan en önemlisi tarihimizin gördüğü en büyük kahramanlık destanlarından birisi olan 30 Ağustos Zaferi'dir. 30 Ağustos Zaferi, aziz Türk Milletinin, asla ve asla tutsak yaşamayacağını göstermiş, istiklalini ve istikbalini koruma konusundaki kararlılığını dünyaya ilan etmiş, çağdaş Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşuna giden yolun temelini atmıştır. Büyük Zafer'in yıldönümünde Gazi Mustafa Kemal Atatürk başta olmak üzere silah arkadaşlarını, Malazgirt'ten Büyük Taarruza ve günümüze kadar uzanan zafer yolculuğunda bu toprakları korumak için hayatlarını feda etmiş tüm şehitlerimizi saygı ve minnetle anıyorum. 30 Ağustos Zafer Bayramımız kutlu olsun. Kalın sağlıklıkla...

INNOVATIVE SOLUTIONS



SUSTAINABLE RESULTS

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



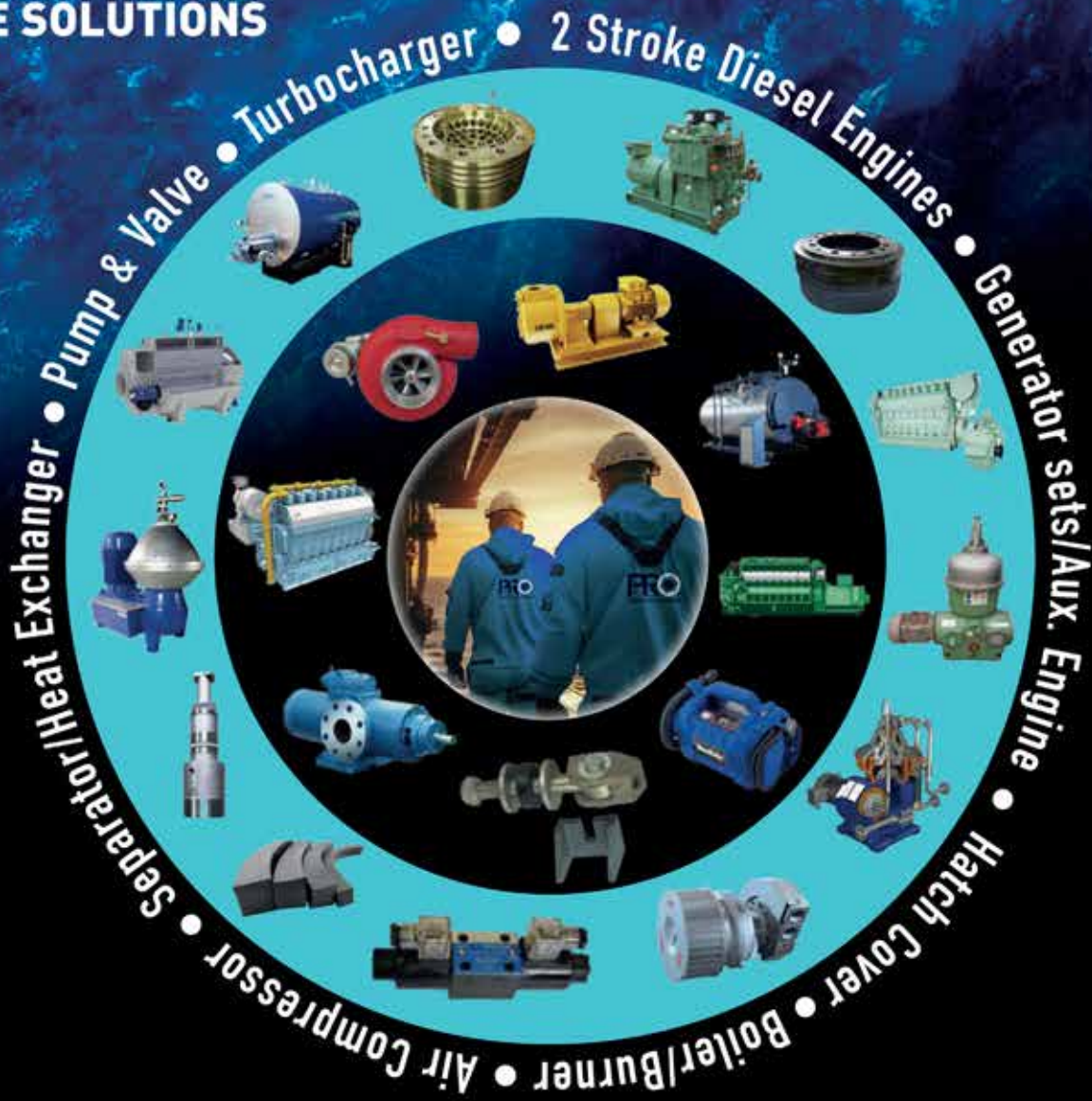
Learn more today at
www.eagle.org/sustainability.





MARINE SOLUTIONS

• PARTNERING FOR SPARE PARTS AND SEAMLESS OPERATIONS •



Promarine Solution's existence on Technical Service is empowering with Optima Power

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

FOR OUR OTHER PRODUCT STOCKS. PLEASE CONTACT US THROUGH PROMARINE

Evliya Çelebi Mah. Nazan Sok. No:12 K:3 34940 Tuzla/İstanbul/Turkey

+90 216 446 65 44 info@promarinesolutions.com

www.promarinesolutions.com

Pro Marine Solutions & Optima Power are combining their power under





On-Site/On Board Services

Workshop Services

Workshop Reconditioning Services

Shipyard Representation

- Main Engine Routine / Major Overhauling
- Auxiliary Engine Routine / Major Overhauling
- Bearing Inspections (Main, Cross head, Crankpin, Camshaft, Thrust Bearings)
- Main Air Starting Valve Overhauling
- Engine tie-rod / foundation bolt check and re-tightening.
- Troubleshooting
- Supervision Works
- Engine Performance Evaluation
- Cylinder Condition Evaluation
- Chain Drive Inspection
- Camshaft Inspection
- Crankcase Inspection
- Moment Compensator Inspection

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

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

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.



Excellent Service Needs Excellent Team of Optima Power...

Optima Power's existence on spare parts is empowering with Promarine Solutions

Contact

+90 216 494 16 11
info@optimapwr.com
technic@optimapwr.com

Aydintepe Mah. Sahil Bulvarı,
 Optima, No: 124
 Tuzla / Istanbul | TR

Optima Power &
 Promarine Solutions
 are combining their power under

PROPTIMA
 POWER SOLUTIONS

TEMMUZ AYI MECLİS TOPLANTISINDA EKONOMİK GELİŞMELER DEĞERLENDİRİLDİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın 4 Temmuz Perşembe günü düzenlenen Temmuz Ayı Meclis Toplantısı'nda, İstanbul Topkapı Üniversitesi Rektör Yardımcısı Prof. Dr. Erhan Aslanoğlu "Türkiye ve Dünya Ekonomisi – Göstergeler ve Gelişmeler" başlıklı bir sunum gerçekleştirdi.



Kaşif Kalkavan - Emin Eminoğlu - Başaran Bayrak

İMEAK Deniz Ticaret Odası Temmuz Ayı Meclis Toplantısı, 4 Temmuz Perşembe günü yapıldı. İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak'ın oturumu açmasının ardından, Meclis Kâtip Üyesi Kâşif Kalkavan vefat haberlerini okudu; vefat edenlere Allah'tan rahmet, ailelerine baş sağlığı dilendi: "Odamız İzmir Şubesi Meclis üyesi ve Korkmazlar 2 Balıkçılık ve Yolcu Taşımacılığı firması sahibi Şeref Bademci'nin annesi Güler Bademci; Alfa Denizcilik A.Ş. kurucu ortaklarından, odamız üyesi Atilla Donat vefat etmiştir. Merhum ve merhumeye Allah'tan rahmet, kederli ailesine odamız ve camiamız adına baş sağlığı dileriz." Gündemin ilk maddesi 13.06.2024 tarih ve 21 sayılı toplantı zabıtlarının görüşülmesi ve onaylanmasıydı.

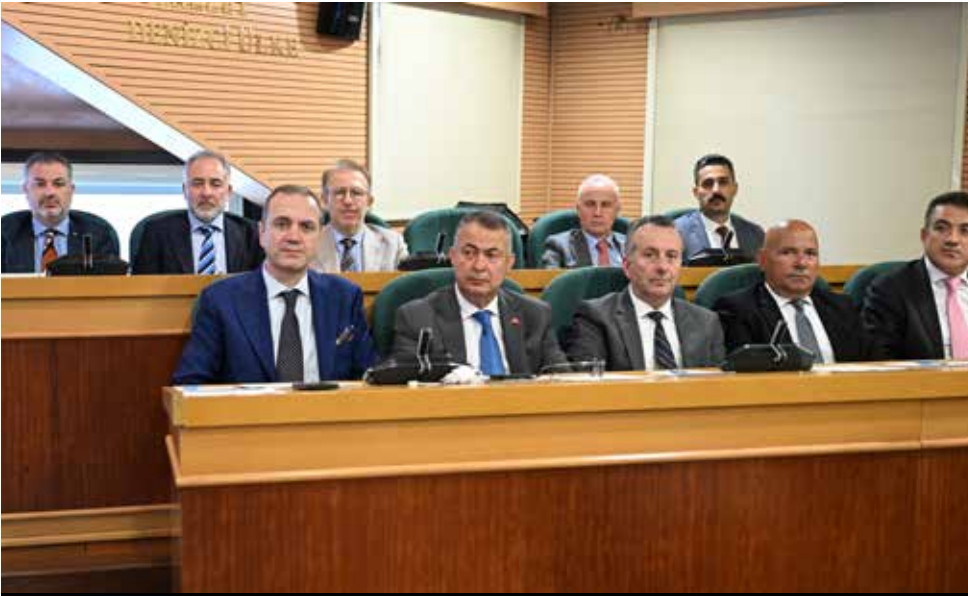
Zabıtlar oybirliğiyle onaylandı. Gündemin ikinci maddesi mayıs ayı fasıllar arası aktarım taleplerinin görüşülmesi ve onaylanmasıydı. Bu maddeyi İMEAK DTO Hesapları İnceleme Komisyonu Üyesi Ufuk Aksoy okudu. Aktarım talepleri oybirliğiyle kabul edildi. Gündemin üçüncü maddesinde mayıs ayı mizanı görüşüldü ve oy birliğiyle onaylandı. Gündemin dördüncü maddesi meclis üyelerine verilecek huzur hakkının görüşülmesi ve onaylanmasıydı. Meclis Kâtip Üyesi Kâşif Kalkavan'ın okuduğu maddede, "meslek komiteleri ve yönetim kurulu üyelerine iştirak edecekleri toplantılar için huzur hakkı ödenmemesi; meclis üyelerinin iştirak edecekleri toplantılar için genel kurul tarafından belirlenmiş olan huzur

hakkından feragat edilmesi" hususunun meclise arz edilmesine karar verildiği ifade edildi. Karar oy birliğiyle kabul edildi.

DTO Haziran ayı faaliyetlerinin aktarıldığı videolu sunumun ardından, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran kürsüye gelerek konuşmasını yaptı.

TAMER KIRAN: "TÜRKİYE'NİN GRİ LİSTEDEN ÇIKMASI MEMNUNİYET VERİCİ BİR GELİŞME"

Tamer Kiran herkesi sevgi ve saygıyla selamladıktan sonra, 2024 yılının ilk yarısının tamamlandığını söyleyerek, ekonomide makroekonomik verilerin yanında üç önemli gelişmenin yaşandığını



Ön sıra soldan sağa: Tamer Kıran (YK Başkanı), Recep Düzgüt (YK Bşk. Yrd.), Adnan Naiboğlu (YK Bşk. Yrd.), Timur Taylan Kalkavan (YK Sayman Üyesi), Burak Akartaş (YK Üyesi)
Arka sıra soldan sağa: Serhat Barış Türkmen (YK Üyesi), Orhan Gülcek (YK Üyesi), Kemal Barış Dillioğlu (YK Üyesi), İbrahim, İsmail Görgün (YK Üyesi), Serdar Akdemir (YK Yedek Üye)

açıkladı. Tamer Kıran; “İlki kapsamlı bir şekilde hazırlanan vergi taslağının kamuoyunda tartışılması; ikincisi ülkemizin üç yıl önce girdiği Gri Liste’den haziran ayının son haftası itibarıyla çıkması; üçüncüsü ise İstanbul Sanayi Odası’nın ISO 500 Büyük Sanayi Kuruluşu 2023 verilerinin yayınlanması oldu. 2021 yılında Mali Eylem Görev Gücü (Financial Action Task Force) tarafından gri listeye alınan Türkiye, geçtiğimiz hafta beklentilere paralel olarak Singapur’da yapılan toplantı sonucunda bu listeden çıkartıldı. Bunu son derece memnuniyet verici bir gelişme olarak değerlendiriyoruz. Netice itibarıyla son bir yıldır gerek derecelendirme notlarındaki yükselme, gerekse piyasa fiyatlarındaki yansımalarla olumlu yönde seyrettiğini izlediğimiz ekonomimizin önümüzdeki sürecine yönelik sermaye hareketlerine, uluslararası yatırım çekme potansiyeline ve ekonomi dışı birçok alanda olumlu yansımalarını göreceğimiz bir karar çıkmış oldu” dedi.

“Ekonomimizin gündemini oluşturan diğer önemli bir konu da yeni vergi taslağı” diyen Tamer Kıran şöyle devam etti: “Yaşadığımız çok acı Kahramanmaraş ve Hatay depremleri, yüksek enflasyon gibi nedenlerle artan bütçe açıkları yeni önlemler ihtiyacını getirirse de

kamu maliyesinde temelde iki yapısal sorunun çözümü konusunda önemli bir vergi reformuna ihtiyacımız bulunduğu aşikâr. Birkaç yıl öncesine kadar, son 20 yılda Türkiye ekonomisinin en pozitif yönlerinden biri bütçe dengelerini sağlaması olmuştur. Bununla birlikte kayıt dışı ekonominin yaygınlığı ve dolaylı vergilerin toplam vergi gelirleri içerisindeki payının yüksek olması yapısal bir sorun olarak devam eden bir süreçti. Bu çerçevede vergi reformunun kayıt dışı ile mücadele ve dolaylı vergilerin toplam vergi hasılasındaki payını düşürmeye yönelik yapısal bir reform şeklinde ilerlemenin çok değerli olacağı aşikâr.

Diğer tarafta detaylı olarak görememekle birlikte edindiğimiz bilgiler doğrultusunda sektörümüzle ilgili yapılmış öngörülen değişiklikler hakkındaki görüşlerimizi hem yazılı hem de sözlü olarak ilgili mercilerle paylaştık. Gelir İdaresi Başkanlığı ile bu konuda defalarca toplantı yaptık. Umarım sektörümüzü asgari düzeyde etkileyecek bir netice ile bu süreç tamamlanır. Umarım diyorum, çünkü sizin de bildiğiniz üzere kamuoyunda çok fazla spekülasyon haber dolaşüyor. Bir taslak olduğu iddia edilen bir metin dolaştı. Daha sonra tam olarak doğruyu yansıtmadığını öğrendik. Ancak yine de Plan Bütçe Komisyonu’na



Tamer Kıran

gelmeden, hatta ondan sonra meclise indiğinde dahi birçok değişikliğin olma ihtimali olduğunu da göz ardı etmemeliyiz. Ancak şundan emin olunuz ki hem yazılı mahiyette, hem de karşılıklı yaptığımız görüşmelerle sektörümüzü asgari şekilde etkileyecek bir metin olması konusunda uğraşlarımızı sürdürüyoruz. Görünen o ki her sektör etkilenecek. Dolayısıyla burada neyi ne kadar elde edebiliriz şeklinde bir çalışmamız oldu. Doğru olduğunu düşündüğümüz bütün konuları bir araya gelerek aktardık, anlattık”.

“YÜKSEK ENFLASYON NEDENİYLE REKABET GÜCÜMÜZÜ HIZLA KAYBEDİYORUZ”

Konuşmasının devamında henüz yayınlanan ISO 500 anketine değinen Tamer Kıran, verilerin önceki birkaç yıla göre üretim, satış, kârlılık, ihracat gibi kalemlerde reel gerilemelere işaret ettiğini belirterek, 2023’te Türkiye ekonomisindeki %4,5’luk büyümeye rağmen sanayi üretiminin sadece %0,8 büyüdüğünü, normal koşullarda birbirine çok yakın olması beklenen bu iki verinin böylesine ayrışmasının sanayinin performansına ilişkin ciddi bir sıkıntının kanıtı olduğunu ifade etti. Tamer Kıran; “Tüketimin katkısıyla %4,5 büyüyen ekonomide sanayinin böylesine zayıf bir büyüme göstermesi özellikle dış talepteki zayıflığı ve aynı zamanda dış piyasalara yönelme konusunda sanayinin rekabet

gücündeki kaybını gözler önüne seriyor. Uzun süredir yaşadığımız enflasyon sonucu ülkemizin pahalı hale gelmesi özellikle ihracat ürünlerindeki rekabet gücünü olumsuz etkilemiş olduğunu artık sayılarla da görüyoruz. Özellikle gemi inşaat sektörümüz bunun sıkıntısını derinden yaşıyor. Rekabet gücümüzü hızla kaybettiğimizi çok çeşitli defalar dile getirdik; getirmeye devam ediyoruz.

Makroekonomik gidişata baktığımızda iç talepte daralma sinyallerinin devam ettiğini, bununla birlikte enflasyonu istenilen ölçüde bastırarak boyutta da olmadığını görüyoruz. Önümüzdeki süreçte talebi daha yavaşlatmaya yönelik adımların artmasını ülke olarak bekleyebiliriz. Mayıs ayı sonunda %75 ile zirveyi bulan yıllık enflasyonun haziran ayında %72'ler seviyesine gerilediğini dün açıklanan verilerle gördük. Önümüzdeki birkaç ayda gerek baz etkisiyle, gerek Merkez Bankası'nın attığı adımların neticesi olarak yıllık enflasyonun %50'nin altına inme ihtimali yüksek gibi görünüyor. Ancak bu rakam hala yüksek. Önümüzdeki süreçte makro dengelerimizin istikrarı anlamında enflasyonla mücadelenin artan kararlılıkla sürdürülmesi ve birkaç yıl içinde tek hanelere ulaşması hepimiz için son derece önemli" şeklinde konuştu.

Deniz yolu taşımacılığının yılın ilk beş ayında büyümeye devam ederek %3.1 artış gösterdiğini belirten Kıran, aynı dönemde konteyner taşımacılığının yüzde 7.7, kuru dökme yük taşımacılığının %3.7 arttığını söyleyerek küresel ekonomi üzerindeki baskıların azalması ve bazı önemli bölgelerde emtia talebinin desteklenmesi, Kızıldeniz'deki aksaklıklardan kaynaklanan rota değişikliği nedeniyle 2024 yılında ton mil cinsinden öngörülen genel deniz yolu taşımacılığı büyümesinin ise yaklaşık %5 olacağını öngörüldüğünü kaydetti. Kıran sözlerine şöyle devam etti: "OPEC'in ham petrol üretim kesintisini uzatması ham petrol ticaretinde aşağı yönlü bir risk oluştururken, artan Atlantik ihracatının etkisiyle ham petrol tankeri talebi olumlu seyrini sürdürüyor. Ham petrol tanker DWT talebinin 2022 ve 2023'te

genişlemesinin ardından 2024'te de diğerlerinden az olmakla birlikte %1.8 oranında artması bekleniyor. Konteyner da bu arada yükseliyor bildiğiniz gibi. Genel olarak zayıf geçen 2022-2023'ün ardından Çin'in özellikle gelişmekte olan bölgelere yaptığı güçlü ihracatın desteğiyle 2024 yılına güçlü bir başlangıç yapmıştı. İleriye baktığımızda Kızıldeniz ve çevresindeki olayların gelişimi konteyner gemisi talebine ana etkeni olmakla birlikte 2024 yılında sektör görünümünü epey etkileyecek olarak gözüküyor. 2024 yılının tamamında TEU mil bazında konteyner taşımacılığında %13 civarında bir artış olacağı öngörülüyor. Kızıldeniz'deki kesintinin ticaret yollarını değiştirmesi ve Atlantik kıyılarındaki ülkelerin ihracatındaki artışın kuru dökme yük taşımacılığında büyüme desteklemesinin de etkisiyle deniz yolu kuru yük taşımacılığında ise 2024 yılında yüzde 3.9 oranında bir büyüme bekleniyor."

3'ÜNCÜ DENİZCİLİK ZİRVESİ

Tamer Kıran denizciler için 1 Temmuz tarihinin ayrı bir anlam ve önemi olduğunu ifade etti ve 1 Temmuz 1926'da yürürlüğe giren Kabotaj Kanunu ile Türk liman ve iskeleleri arasında yük ve yolcu taşımacılığının Türk Bayrağı taşıyan gemilere verilerek millileştirildiğini, her türlü denizcilik faaliyetinin Türk vatandaşları ve Türk bayrağı taşıyan gemilerce yapılmasının kabul edildiğini anlattı. Tamer Kıran; "98'inci yılını kutladığımız Kabotaj Kanunu denizciliğimizin gelişip büyümesinde çok önemli rol oynamıştır. Bugün geldiğimiz noktada Türk sahipli ticaret filomuzdan tersanelerimize, limanlarımıza kadar her alanda elde edilen başarılar, denizcilikte saygın bir konuma geldiğimizi somut bir şekilde ortaya koymaktadır. Bu vesileyle denizciliği bizlere büyük ölü olarak gösteren ve bu müstesna günü armağan eden Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk başta olmak üzere tarihimize iz bırakan ve ebediyete irtihal etmiş tüm denizcilerimizi bir kez daha rahmet ve minnetle anıyor, Türk denizciliğinin gelişmesinde emeği geçenlere şükranlarımı sunuyorum" dedi.

Bu yıl kutlamalar çerçevesinde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın öncülüğünde odamızın destekleriyle Denizcilik Zirvesi düzenlediklerini vurgulayan Kıran "Zirvenin açılışını Ulaştırma Ve Altyapı Bakanımız Abdülkadir Ularoğlu, Uluslararası Denizcilik Örgütü Genel Sekreteri Arsenio Dominguez ile birlikte yaptı. Zirvede düzenlenen oturumlarda birbirinden değerli isimler görüşlerini dile getirme fırsatı buldu. Fevkalade yararlı ve bilgilendirici oturumların gerçekleştirildiği zirveden çıkacak sonuçların sektörümüzü daha da güçlendirecek adımların atılmasına vesile olmasını diliyorum" şeklinde konuştu.

Tamer Kıran; "Zirve kapsamında odamız tarafından düzenlenen 'Cumhuriyetimizin 100. Yılı Denizci Millet Denizci Ülke' proje yarışmasında dereceye giren ilk üç yarışmacıya ödülleri de takdim ettik. Yarışmada birinciliği 'E-Gulet: Enerji Verimli, Çevreci ve İnovatif Bodrum Guleti' isimli proje ile Mehmet Akman ve takımı; ikinciliği 'Covertainer Taşımacılık Sistemi' projesi ile Habib Güner Kara ve takımı; 'COLREG Kurallarına Uygun Hareket Edebilen Otonom Su Üstü Aracı Geliştirilmesi' isimli projesi ile Hasan Uğurlu kazandı. Bu vesileyle Denizci Millet Denizci Ülke Fikir Ve Proje Yarışmamıza ilgi göstererek projeleriyle katılan tüm yarışmacılarımıza ve değerlendirmeleriyle yarışmamıza katkı sağlayan akademisyenlerimize bir kez daha teşekkürlerimi sunuyorum" dedi.

"MARMARA DENİZİ'NDEKİ KİRLİLİĞİN YÜZDE 90'I KARASAL ATIK KAYNAKLI"

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, konuşmasının son bölümünü bir önceki meclis toplantısına katılan İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Ekrem İmamoğlu'na aktarılan konulara ve sonrasında yaşanan gelişmelere ve yine haziran ayında düzenlenen Marmara Denizi Eylem Planı Koordinasyon Kurulu Toplantısı'na ayırdı. Tamer Kıran şunları söyledi: "Meclis toplantımızda Sayın İmamoğlu'nun sorunlara çözüm bulunması amacıyla iki kurum arasında çalışma planlaması teklifi üzerine dosyamızı hazırlayarak Büyükşehir Belediyesi'ne



ilettik. Şimdi en yakın zamanda Büyükşehir Belediyesi yetkilileriyle tekrar bir araya gelerek ilettiğimiz bu yedi konu üzerinde müzakere edip, ortak bir çalışma yürüteceğimizi belirtmek istiyorum. Yine haziran ayında Marmara Denizi Eylem Planı Koordinasyon Kurulu 4. Toplantısı, kısa bir süre önce görevini Sayın Murat Kurum'a devreden bir önceki Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanı Sayın Mehmet Özhaseki'nin başkanlığında Dolmabahçe Cumhurbaşkanlığı Çalışma Ofisi'nde gerçekleştirildi. Toplantıya Marmara Denizi'ne kıyısı olan illerin valileri, belediye başkanları, kurul üyesi bakanlıkların bakan yardımcısı, bakanlıkların bürokratları ve birçok sayıda akademisyen katıldı. Toplantıda 6 Haziran 2021 tarihinde kamuoyuyla paylaşılan ve 22 maddeden oluşan Marmara Denizi Eylem Planı doğrultusunda daha detaylı faaliyetleri içeren ve 134 alt faaliyetten oluşan Marmara Denizi Bütünleşik Stratejik Planı değerlendirildi.

Bakanlık yetkilileri planda yer alan faaliyetlerin 108'inin tamamlandığını bizlere iletili - ki bunların içerisinde denizcilikle ilgili olan üç konunun da yüzde yüz tamamlanmış olduğu kayıtlara geçirildi. Bölgede bulunan mevcut atık su arıtma tesislerinin tamamının ileri biyolojik arıtma tesisine dönüştürüleceği bilgisi de ayrıca paylaşıldı. Marmara Denizi'ndeki kirliliğin çok büyük bir bölümünün,

%90'ının karasal atıklardan kaynaklandığı düşünülürse bu dönüşümün ivedilikle gerçekleştirilmesinin önemini vurgulamak isterim. Hem bu toplantılarda, hem de daha küçük katılımlı toplantılarda dile getirdiğimiz bir şey var: Marmara Denizi kirliliğinde tersane, denizcilik kaynaklı kirlilik oranı yüzde 8 civarında. Bunun yüzde 10 olduğunu kabul etsek bile, geri kalan yüzde 90'ına hepimizin daha fazla konsantre olması gerekir. Ancak kirliliği oluşturan üç faktörden ikisine pek bir şey yapılmadığı için, şu anda yapabildiğimiz tek şey olan denize azot ve fosfor salınmasının durdurmak olduğunu hem biz hem bilim dünyası söylüyor. Bunda herkes mutabık ancak bunun olması için ciddi bir yatırım yapılması gerekiyor.

İstanbul gibi, Marmara Bölgesi gibi her karış toprağın altın değerinde ve mülkiyet sorunlarının olduğu bir coğrafyada bunun zorluklarını yaşıyoruz. Yer sorunu çözülsün bile yatırım maliyeti sorunlarının olduğunu görüyoruz. Buna bütünleşik bir gözle bakıp çözümü için bu neslin bir şeyler yapması gerektiği konusunda herkes mutabık. Ama bakalım kim neyi ne kadar yapabilecek? Onu zaman bizlere gösterecek." Tamer Kiran "Temmuz ayında, 15 Temmuz Demokrasi ve Milli Birlik Günü'nün sekizinci yıl dönümünü idrak edeceğiz. Ülkemizin birlik ve bekasına karşı gerçekleştirilmek istenen hain darbe teşebbüsüne karşı dimdik

duran, vatani ve bayrağı uğruna canını feda eden tüm şehitlerimizi rahmet ve minnetle anıyor, gazilerimize şükranlarımızı sunuyoruz" sözleriyle konuşmasını tamamladı. İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran'ın konuşmasının ardından, İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak bir duyuru yaparak İMEAK DTO Meclisi'nde Neta Boru Çelik Konstrüksiyon Sanayi ve Ticaret A.Ş.'yi temsil eden Mehmet Birol Üner'in yerini kız kardeşi Müge Üner Rızvani'nin alacağını açıkladı ve başarılar diledi. Müge Üner Rızvani kürsüye gelerek kısaca kendini tanıttı ve başarı dilekleri için teşekkür etti.

ERHAN ASLANOĞLU: "AŞIRI SAĞIN GENEL YÜKSELİŞİ DÜNYADA KORUMACILIK EĞİLİMİNİ ARTIRIYOR"

Daha sonra kürsüye gelen İstanbul Topkapı Üniversitesi Rektör Yardımcısı Prof. Dr. Erhan Aslanoğlu, grafikler eşliğinde "Türkiye ve Dünya Ekonomisi – Göstergeler ve Gelişmeler" başlıklı detaylı bir sunum gerçekleştirdi.

Erhan Aslanoğlu, Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nı kutlayarak başladığı konuşmasının ilk bölümünde dünya ekonomisine yer vererek jeopolitik gelişmeler ve siyasetin ekonomiye yansımalarını ele aldı ve şunları söyledi: "Avrupa Parlamentosu seçimleri, Avrupa'da aşırı sağa kayış anlamında bir sonuç getirdi. Arkasından Fransa seçimleri geldi. Yıllardır Fransa siyasetinde olan bir güç hızla yükseliyor. Bu durum büyük bir ihtimalle Avrupa'da diğer ülkelere de yayılacak. Amerikan seçimlerine biraz zaman var ama sonuçlar konusunda piyasalar bir fiyatlamaya başladı. Trump'ın seçilmesi durumunda Rusya-Ukrayna mücadelesinde Rusya'nın galip ve güçlü çıkması, Avrupa'nın tek başına Ukrayna'yı destekleyememesi ve dolayısıyla Avrupa'daki siyasetin de çok etkilenmesi gündeme gelecek. Aşırı sağın bu genel yükselişi dünyada korumacılık eğilimini artırmaya aday. Yani bir taraftan yabancı düşmanlığı artacak ama ekonomik olarak da korumacılığın artma ihtimali var. Bunlar dünya ticareti için, dünyadaki verimlilik ve enflasyon

için çok iyi haberler değil. Ama bu yönde bir gidişat var. Trump seçilirse, Avrupa'ya ticaret savaşları başlatabilir. Avrupa zaten ihracatla büyüyor. Böyle bir durumda daha da sıkıntıya girebilir. Çin'e karşı tabii daha da güçlü adımlar gelir. Çin de buna hazırlıklı görünüyor zaten. Ancak özellikle Avrupa'nın olumsuz etkilenmesi, bizim ihracat pazarlarımızı da sıkıntıya sokacak.”

“DÜNYA AYNI BÜYÜMEYİ GÖSTERECEK, AMA KOMPOZİSYON DEĞİŞECEK”

Aslanoğlu, uluslararası kuruluşların dünya ekonomisine ilişkin veri ve tahminlerini değerlendirerek konuşmasını sürdürdü. Erhan Aslanoğlu, “3.2 civarında, yani geçen yıla benzer bir büyüme beklentisi var. Amerika'da yavaşlama, Avrupa'da hafif bir toparlanma beklentisi devam ediyor. Hindistan en hızlı büyüyen ekonomi. Endonezya, Çin diye gidiyor.

Türkiye tahmini 3.2-3.5 aralığında... Türkiye'nin bu yıl ve gelecek yıl dördüncü en hızlı büyüyen ülke konumunda olacağı tahmin ediliyor. Enflasyonla mücadele ettiğimiz bir dönemde önlerde yer almamız enflasyonla mücadelenin başarı şansı açısından da soru işaretleri yaratıyor. Böyle bir büyümeyle gerçekten enflasyonu düşürebilsek büyük başarı. Ama benim çok ciddi şüphelerim var. Yani hedeflediğimiz rakamlara gelmemiz zor. Ama beklentiler bu yönde. Bu yıl Arjantin en olumsuz tarafta. Suudi Arabistan'ın seneye biraz toparlanması öngörülmüyor” dedi. Aslanoğlu, “Dünyada imalat sanayi bu sene biraz daha iyiye gidiyor. Nedeni faiz indirim beklentisi. FED, Avrupa, diğer merkez bankaları faizleri indirecek. Ekonomiler biraz toparlayacak. Bu onun yansıması... Geçen yıl hizmetler öne çıkıyordu, bu yıl imalat sanayi biraz daha önde. Dünya aynı büyüme gösterecek, ama kompozisyon biraz değişecek. Hizmetlerin büyüme hızı yavaşlarken, imalat sanayinin artacak. Borsada yatırım yaparken bunlar dikkate alınabilir. Kimin kârlılığı daha çok artabilir? Kimde zayıflama olabilir? Hizmetler biraz daha zayıflayabilir gibi görünüyor. Ulaştırma, havayolları şirketleri geçen yıl çok güçlü bir performans göstermişti. Avrupa korumacılığa yönelecek; büyüme



Erhan Aslanoğlu

sorunları gelebilir beklentisiyle Euro bölgesinde bir zayıflama var. Amerikan verilerinde de bir zayıflama sinyali var. İmalat sanayi yukarı gidiyordu, hafif aşağılara döndü. Sinyal devam ederse Amerika'nın resesyonu, yavaşlama ihtimali daha fazla konuşulur. FED'in bu yıl faiz indirmeyeceğini düşünüyorum ama işsizlik rakamları kötü gelirse, düşük oranlı bir indirmeye gidebilir. Sanki FED, Amerikan ekonomisinin zayıflama hızından ürkmüş gibi görünüyor. O nedenle bir indirim kararı alabilir. Ama birkaç veri daha bekleyecektir. Amerika pazarı yavaşlıyorsa, dünyayı da yavaşlatıyor. Çünkü lokomotif. Avrupa'nın sorunu ayrı. Gelişmelere baktığımızda bir önceki toplantıya göre dünya ekonomisinin büyümesiyle ilgili bir sıkı daha kötümseriz. Dolayısıyla ihracat ve pazarlar açısından da bir sıkı daha olumsuz bir tablo çıkıyor. Teknoloji, yapay zeka gibi alanlardaki ilerleme ticarete de yansıyor, bu alanlara talep artıyor. İş gücü piyasaları eleman bulmakta zorlandıkça teknolojik olanaklara yöneliyor. Sanayinin iş gücü yerine teknolojiyi kullanması hızlı bir değişim getiriyor” şeklinde konuştu.

“ÜLKELER YATIRIM ÇEKMEK İÇİN HİZMET SEKTÖRLERİNE DAHA FAZLA ÖNEM VERMELİ”

Dünyada doğrudan yatırımlarda bir durgunluk yaşandığını kaydeden Aslanoğlu, ticaret ve büyüme ivmesinin

yatırıma göre daha güçlü olduğunu söyleyerek “büyük sıfırlama” kavramının altını çizdi. Erhan Aslanoğlu şöyle devam etti: “Jeopolitik dengeler ve siyaset nasıl olacak? Hangi sektörler öne çıkacak? Hangileri aşağıda kalacak? Bunu izlemek üzere büyük yatırım kararlarını erteliyorlar. Yatırımlar çok hızlı artmıyor. Bir başka unsur, hizmet sektöründeki yatırımların payı doğrudan yatırımlarda, imalat sanayine göre çok daha hızlı artmaya başladı. Yani hizmetler sektörü, otomobil dahil her alanda imalat sanayide kendi hizmetini sağlamaya çalışıyor. Hizmet ihracatı ve hizmet sektörüne yönelik yatırımlar, artmaya başlamış durumda. Jeopolitik dengeler yatırımların nereye gideceğini etkiliyor.

Coğrafi açıdan yakın ülkelerin birbirine yatırım yapma oranı artarken, uzak bölgelerin azalıyor. Yine yüksek teknoloji ürünlerinde doğrudan yatırımlarda çok hızlı bir değişim var. Yani teknoloji, yapay zeka, elektrikli araçlar, bataryalar, bu taraflara büyük yatırımlar gidiyor. Gelişmiş ülkeler kendi aralarında daha çok yatırım yaparken, az gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerin aldığı paylar görece düşük kalıyor. Peki, ne yapmalıyız? Ülkeler yatırım çekmek için hizmet sektörlerine daha fazla önem vermeli. Artı, küreselleşme eğiliminden ziyade bölgeselleşmeye gidiyoruz. Yatırım kararları jeopolitik olarak yakın bölgelerde daha fazla veriliyor. Bizim için Avrupa bölgesindeki network'ün içinde olmak önemli.”

Aslanoğlu'nun değindiği bir diğer konu da dünyadaki enflasyon verileri oldu. Arjantin'in yüzde 300'le başı çektiğini, Türkiye'nin yüzde 75'ten yüzde 72 civarına indiğini, ancak dünyanın geri kalanında enflasyondan pek söz edilemeyeceğini belirtti. Aslanoğlu; “Ani şoklar ya da savaşlar olmadıkça dünyada enflasyon yükselmeyecek. Bizim de hızla indirmemiz gerek. Kuru tuttukça her geçen gün daha pahalı bir ülke oluyoruz. Bu sürdürülebilir bir durum olmaktan çıkıyor. Amerika'da enflasyon yukarı gitmiyor ama aşağı gitmekte de biraz zorlanıyor. Fakat FED büyümedeki yavaşlamaya bağlı olarak bir indirim kararı alabilir. Avrupa'da enflasyon

iniyor, sorun yok. Dünyada tedarik sorunları var mı meselesine gelince; FED bir 'Tedarik Zinciri Stres Endeksi' yayınlıyor. Endekse göre Orta Doğu'da yaşananların ticarete, limanlarda yükleme, boşaltma, gecikmeye fiyat dışında henüz çok etkisi yok. Yani şu anda dünyada enflasyonist baskı yaratacak bir hamle yok. Dünyadaki jeopolitik riskler o noktada değil" şeklinde konuştu.

"Tekrar ediyorum, Amerikan seçimi önemli. Amerikan seçimi öncesi Orta Doğu'daki resmi tam göremiyoruz. Biden yönetimi hiç sıkıntı çıkmamasını, petrol fiyatlarının düşük kalmasını istiyor. Çünkü Amerika'da tüketici güveni artıştan olumsuz etkilenir" diyen Erhan Aslanoğlu şunları söyledi: "Petrolde de, jeopolitik risklerin gidişatında da Amerikan seçimi bitene kadar gerçek resmi göremeyeceğiz. Şu anda altın fiyatı yukarı gidiyor. Euro-dolar paritesinde ana yön yukarı. Eğer Avrupa çok karışır o zaman aşağı yönlü bir hareket de görebiliriz. O yüzden artılar, eksiler hala yan yana durduğu için yatay gitme ihtimali yüksek. Gelecek yıl bu zamanlar çok muhtemelen Euro'nun çok daha güçlendiği bir tablo çıkabilir. Emtia fiyatları yataylaştı. Faizler incek, dünya hızlı büyüyor diye yukarı gidiyordu, durdu. Bundan sonra yılın sonunda biraz daha yukarılarda olabilir." Aslanoğlu özetle dünya ekonomisinin yavaşlamadan büyümeye doğru gittiğini, imalat sanayinin öne çıktığını, dezenflasyonun devam ettiğini, ama asıl riskin stagflasyon olduğunu vurguladı: "Bugünlerde üçüncü dünya savaşı lafı çok ediliyor. Biz çok fazla yakından izlemesek bile bu Amerika-Rusya arasındaki mücadele farklı boyutlarda devam ediyor. Amerika Avrupa'ya, Ukrayna'ya silah taşıdığı Rusya'nın Küba'ya nükleer başlıklar yollamaya başladı. Çok açık olmayan bir şekilde misillemeler var. Maalesef bu tür hareketler çok tehlikeli. Dünya savaş tarihi de böyledir. Hani böyle bir şey yapılırken istenmeyerek de olsa bir şeyler çıkabiliyor. O yüzden uluslararası ilişkilere ilişkin yorumlar artan jeopolitik risk algısıyla olumsuz yönde. O yüzden öyle bir tablo dünyayı da stagflasyona, enflasyona ve durgunluğa götürür."

"MEVCUT EKONOMİ PROGRAMINDA KURGU DEĞİŞİKLİĞİNE İHTİYACIMIZ VAR"

Aslanoğlu dünya ekonomisini bu cümlelerle özetledikten sonra Türkiye ekonomisini mercek altına aldı ve şöyle devam etti: "Ekonomi yönetimi iç talebi azaltmaya çalışıyor. 2021 yılında, meşhur KKM döneminden sonra iç talebin fırladığı, sanayinin ve ekonomik büyümenin yavaşladığı bir süreç gördük. Talebin yüzde 60'ını oluşturan tüketim talebini aşağı getirebilmeyi başarabilirsek, sanayide, ekonominin genel büyümesi de aşağıya doğru gidecek. Normalde büyümenin aşağıya gitmesi, beklenmesi gereken bir durum. Fakat şu anda henüz o noktada değiliz. İkinci çeyrekte büyümemiz 3,5-4 civarı gözüküyor hala. İlk çeyrek 5.7 büyüdük. Bu büyüme oranıyla, bu taleple maalesef enflasyonu düşüremeyiz. Şu anki sorun bu. Bir taraftan da faiz indirimleri konuşuluyor. Mevcut programda bir kurgu değişikliğine ihtiyacımız olan bir dönemdeyiz gibi gözüküyor.

Sanayi üretimi aşağıya doğru geliyor. Yani sanayide ekonomik büyümeye rağmen sıfır civarı bir büyüme görüyoruz. 500 büyük sanayi şirketinin verileri açıklandı. Geçen yıl Türkiye 4.5 büyüdük; sanayi 0.8 büyüdük. Yani normalde 2-3-4'e yakın büyümesi lazımdı. Bu bir ayrışma. Bu yıl da benzer bir eğilim devam ediyor. Sanayi şirketlerinin reel olarak kârlılığı, ihracatı, reel satışları gerilemiş durumda. Ekonominin büyümesi daha çok tüketimden, iç talepten geliyor. İhracat demek sanayi demek, Türkiye'nin sürdürülebilir büyümesi demek; burada bir sıkıntı var. Türkiye'de kredi büyümesini aşağı çekmeye çalışıyoruz. Türkiye'de kredi büyümesiyle büyüme arasındaki ilişki güçlüdür. Yine çalışacak. Ama son yıllarda yaşanan enflasyonda öyle bir servet etkisi yarattık ki; ev fiyatları arttı, sonra faizler arttı, kur arttı. Serveti artırıcı birçok gelişme oldu. Servet etkisiyle de talep düşmüyor. 8-10 milyonluk nüfusun bir bölümü gelir biraz azalsa bile faiz de yeterince güçlü olmadığı zaman tüketimini yeterince kesmiyor. Bu da kredi dışında servet etkisiyle büyümeye büyük bir destek veriyor ve enflasyonist dinamikleri canlı tutuyor". Prof. Erhan Aslanoğlu; "Bu yıl OECD, Dünya Bankası ve Türkiye'deki

ekonomistlerin ortalama tahminleri Türkiye'nin 3-3.5 civarı büyüyeceği yönünde. İlk çeyrek 5.7 büyüdük. İkinci çeyrek 3.5-4 arası büyüyoruz. Yani neredeyse 9-10 puanı topladık yılın ilk altı ayında. 3 büyümemiz için toplamda 12 puan almamız lazım. Yani kalan altı ayda iki büyümemiz lazım. Pek mümkün değil. Öte yandan enflasyonda iniş başladı. TÜFE 1.60 geldi. ÜFE de, TÜFE de aşağı doğru döndü. Tahminlerimizden düşük geldi. Toplumda da güven sorunu maalesef maksimum derecede devam ediyor. Yani o boyutunu tartışmıyorum ama düşüş bekliyorduk ama güçlü bir düşüş oldu. Bu ay ve gelecek ayda düşüşler olacak yıllık bazlı. Bundan sonra Merkez Bankası'nın hedefi olan 38'e ulaşmak için ayda 1.5 civarında enflasyonla gitmemiz lazım. Ancak enflasyonla ilgili riskler canlı maalesef. Merkez Bankası da geçen hafta faizi sabit tuttu. Ama maalesef kuraklık yüksek Türkiye genelinde. Gıda riski devam ediyor. Jeopolitik riskler devam ediyor. Türkiye'nin iç talebi yeterince zayıflamış değil. Piyasa beklentileri tam aşağıya çekilebilmiş değil" dedi. Aslanoğlu, Merkez Bankası'nın risklerin farkında olduğunu, yani birçok unsurun enflasyon için risk oluşturduğunu belirterek, "Bir iniş göreceğiz fakat ne kadar incek meselesi var. Merkez Bankası yakınlarda sektörel enflasyon beklentilerini yayınladı. Mesela şu anda profesyonel iktisatçılar 12 ay sonra enflasyonun 30-32 civarında, reel sektör, 56 civarında olacağını söylüyor.

Vatandaş 72 civarında diyor. Vatandaş bir yıl önce de 72 civarında demiş, en iyi o tutturmuş. O yüzden vatandaş ne diyor, ona bakmakta fayda var. 72 tahminiyle seneye biraz yanılacak muhtemelen ama demek ki vatandaşın hissettiği ve algıladığı enflasyon yüksek. Buradan bakarak TÜİK'in enflasyon verilerini açıklamak zor. Geçen ay mesela ulaştırma sektörü eksi çıktı TÜİK'te. Uçak fiyatları arttı. Otobüs fiyatları arttı. Bayram öncesi bütün ulaşım arttı. Benzine zam geldi... Şu anda Türkiye'de enflasyon iniyor ama baz etkisiyle iniyor, başka şekilde de iniyor. Fakat kuru tuttukça Türkiye daha pahalı hale gelmeye başlıyor. Dolayısıyla ihracattaki sorun artar" şeklinde konuştu.

“GELECEK AY BU ZAMANLAR FAİZ İNDİRİMLERİNİ KONUŞMAYA BAŞLAYABİLİRİZ”

Merkez Bankası'nın 18 ay sonra şu anda 72 olan enflasyonun 14'e inmesini beklediğini, 18 ayda 60 puana yakın bir inişin çok iddialı bir hedef olduğunu belirten Aslanoğlu Merkez Bankası'nın bu tahmini mayıs ayında paylaşmasının nasıl bir anlam taşıyabileceğini izah etti ve şunları söyledi: “Birkaç ay sonra bu yılın son çeyreğine gireceğiz, yaklaşık bir yıl kalmış olacak 14 hedefine. Diyelim ki o zaman da Merkez Bankası'nın faizi hala 50. O zaman şu soru sorulur mu? Madem 14'e inecek, niye bu kadar yüksek faiz tutuyor? Yani 14'e inenirse 35 puan... Merkez Bankası bu tahmini paylaşarak aslında son çeyrekte bir faiz indirimini gündeme getirmiş oluyor. Çünkü 35 puan reel faiz olur mu denecek. 30'a indirse 15 puan reel faiz olur. O yüzden Anadolu'da ekonomi biraz daha yavaşladıkça, ihracattaki sıkıntılar biraz daha çıktıkça faiz indirim beklentisi ya da talebi artacaktır. O süreci nasıl yönetecek Merkez Bankası? Onu merak ediyorum. Biz gelecek ay bu zamanlar Türkiye'de faiz indirimlerinin başlayacağını konuşmaya başlarız diye düşünüyorum. Sadece Eylül mü, Ekim mi başlar? Ve ne kadar düşecek 3 ayda? Ne kadar düşeceğini konuşuruz. Benim tahminim Merkez Bankası bu tabloda faiz indirimine gitmeden zor durabilir. Ama inşallah yanılırım. Çünkü gitmemesi gerekiyor. Merkez Bankası'nın faizi kadar aktarım mekanizması da önemli. Vatandaş 70 enflasyon beklentisiyle 35-40 faize gitmez, gitmeyecek. Ya dövize, borsaya yönelecek ya da tüketecek. Yine talebi canlı tutacak. Merkez Bankası'nın ocak ayında yayınlanan enflasyon raporunda Türkiye'de büyüme potansiyelinin yaz ayları itibarıyla bu yılın 2 puan kadar altına ineceğini söylüyor; yani Türkiye'nin büyümesi 2-2.5'a doğru inecek. Gelecek yılın büyük bölümünde 3 puan kadar altında gideceğini öngörüyor. 1.5 civarında bir büyümeyle enflasyon tahminime yaklaşıyor demek istiyor. Merkez Bankası'nın kafasındaki büyüme bu. Dolayısıyla biz yeni bir şey deniyoruz, benim gördüğüm. Türkiye enflasyonla daha önce de mücadele etmeye çalıştı.



94 krizi, 2001 krizi. Her ikisinde de ilk yıl 4.5 daraldık. Sert bir daralma yaşadık. Talep çok sert düştü. Ama kurlar da yukarı gitti. 8-9 ay sonra ihracat devreye girdi. Büyüme yavaş yavaş geri dönmeye başladı. Biz Türkiye olarak 4-5 civarı büyümeye ya da 4-5 civarı daralmaya alışkınız. Şu anda Türkiye'nin birkaç yıl 2 civarında büyümeyle gitmesi öngörülüyor. Bu ne biz ekonomistlerin, ne de iş dünyasının bilmediği bir patika. İki yıl boyunca 2 büyüdüğümüz bir örnek yok. Finansmanımız, borçlanmamız, ciromuz, kârlılığımız nasıl gidecek? Buna hazırlıklı olmamız gerekiyor. Bu, Türk ekonomisinin çok tecrübe ettiği bir büyüme patikası değil.”

“AYDA 2-3 CİVARI ENFLASYONLA TÜRKİYE DAHA PAHALI HALE GELECEK”

Dünyada bir yandan iki civarında büyürken, bir yandan da enflasyonu düşürmeyi başarmış bir örneğin olmadığını vurgulayan Aslanoğlu, sert bir daralma olmadan böyle yüksek bir enflasyonu düşürmenin mümkün olmadığını belirterek Merkez Bankası'nın şu anki programında üç çipa tuttuğunu söyledi. Aslanoğlu; “Birincisi talebi bastıracağım diyor. Faizi artıyor, tamam. İki, reel olarak TL değerlenecek diyor. Onu yapıyor zaten. Üç, enflasyon beklentilerini kendi tahminlerime yakın satacağım diyor. Yani ben 14 bekliyorsam piyasada 20 beklesin istiyorum diyor. Şimdi baktığımızda hangilerini başardı bu üçünden? Kuru tutmayı başarıyor uzun süredir. Kuru tutmamıza rağmen aylık iki civarı enflasyon

yaşıyoruz. Talep yeterince zayıflamış değil. Perakende satışları gördük. Ve enflasyon beklentilerinin standart saptması çok yüksek. Kendi kurgusunda iki tane nokta istediği gibi gitmiyor. Bence bu kurguda bir değişikliğe ihtiyaç var” dedi.

Prof. Dr. Erhan Aslanoğlu; “Merkez Bankası kuru tuttukça, ayda 2-3 enflasyonla Türkiye daha pahalı hale gelecek ve ihracatın sanayicinin sorunu artacak. Çok sürdürülemez. Turizmde sorunlar başladı. Daha sert bir daralmayı göze almaları lazım. Ben olsam faizi yükseltmeyi ya da sert önlemler almayı düşünürüm. Kuru biraz serbest bırakırım. Kuru biraz serbest bırakmak, talebi iyice bastırıp enflasyonla mücadeleye öyle devam etmek. Yani biz iç talebi zayıflatmaya çalışıyoruz, tam zayıflatamıyoruz. Kuru tutarak dış talebi zayıflatıyoruz. Sonuçta ne tam enflasyonu düşürüyoruz, ne vatandaşı ya da reel sektörü ferahlatıyoruz ki; en büyük sorun orada, rekabet gücüne zarar veriyoruz. Anayol doğru ama kurgu değişmeli. Bir sorun da şu: Para tabanı, likidite göstergesi 2-3 yıldır çok sert artmış, 500 milyardan 2,5 trilyona çıkmıştı. Merkez Bankası bunu indirmeye çalışıyordu. Fakat son dönemde öyle bir döviz aldı ki, döviz aldıkça TL'yi verdi, o likit de fırladı. Şimdi bunu çekmeye çalışıyor. Bankaların elinde bir sürü para olduğu için faizler o yüzden de düşüyor. Yani hazine bankalara siz verin, zararınız olursa karşılayacağız demesi gerekiyor; ya da süper bono gibi bir şeyi, 3 aylığına 70-80 falan getiri sağlayan bir

enstrümanı devreye sokmak gerekiyor. Parasal genişleme enflasyonisttir” şeklinde konuştu.

“UMARIM KAYIT DIŞIYLA GERÇEKTE MÜCADELE EDEBİLECEK BİR VERGİ TASLAĞI GELİR”

Konuşmasının bu bölümünde vergi reformuna değinen Aslanoğlu, “Aslında taslağa baktığımızda birçok maddenin doğru, olumlu olduğu; kayıt dışıyla mücadeleye yönelik olduğu görülüyor. Ama bazı maddelerin ön plana çıkması bence yanlış ve bütün gündemi meşgul etti; doğru maddelerin bir kısmı da sonunda taslaktan çıktı” diyerek sözlerine şöyle devam etti: “Bizim vergi oranlarını yükselten, yeni vergiler koyan bir söyleme değil, kayıt dışıyla mücadeleye ihtiyacımız var. Vergi oranlarını düşürüyoruz ama herkesten vergi alacağız denmeli. Herkesten yüzde 15 vergi alınsa, belki kimse kaçırmaya yeltenmeyecek. Kaçırmaya çalışan olursa da çok büyük ceza getirilirse başarırız. Ödül, ceza, denetim; bu sistem çok iyi işler. Kayıt dışıyla mücadeleyi konuşmalıyız. Yeni vergiyi değil, vergileri azaltmayı, vergi adlarını ve vergi oranlarını düşürmeyi konuşmalıyız. Ama ne oldu? Çıkış harcı geliyor, kurumlar vergisi artacak denildi. Konu hep korku. Vergi oranı artıyor, yeni vergi geliyor; daha düşük gelirlerin kaldıramayacağı bir vergi... Tartışma buraya gidince asıl meseleden çıkmış oluyoruz. Yurt dışı çıkış harcı, dolaylı bir vergi, tamamen sıfır olması gerekiyor. Dolaylı vergileri azaltmamız gerekirken, yükseltmeyi düşünüyoruz. O yüzden umarım ana odağa odaklanan, vergileri düşüren, kayıt dışıyla mücadele eden bir taslak gelir ama tahminim biz daha çok konuşacağız. Son olarak Türkiye’de döviz kuruyla ilgili cari açık azalıyor, dış açık azalıyor. Cari açık, düştü ama ciddi biçimde de kaynağı belli olmayan bir döviz çıkışı var. Her halükarda ithalat düşecek. İhracatta bir ivme kaybı var. İsteddiğimiz kadar azalması da dış açık azalacak. Çünkü ihracat destek vermeyecek, ithalat da çok düşmeyecek. Dünyanın bugünkü şartlarında, bugünkü reytingimizle, Gri Liste’den çıkmamızın etkisiyle finansman yaratırız. Yani ödemeler dengesinden kura



bir baskı gelmez. 230 milyar dolar olan kısa vadeli dış borcumuzu çevirmemizle ilgili bir sorun yaşamayız. Buradan da dövize bir baskı gelmiyor. En büyük baskı vatandaşın talebi. Şu anda vatandaş KKM’den çıktı, TL’ye hala teveccüh ediyor. Önümüzdeki birkaç ay içinde dövize ilgili vatandaşın talebi artabilir. Ama şu anda kur kontrolü tamamen ekonomi yönetiminin elinde. Dövize talep minimumda, aslında döviz arzı da maksimumda. İsteseler kuru 33, 34, 35 lira rahatlıkla yapar, yapabiliirdi. Ama talebi bastıramadığı için yapmaktan çekiniyor. O yüzden yapması gereken bence talebi bir an önce bastırıcı önlemleri almak ve kuru biraz serbest bırakmak. Son cümle şunu söyleyeyim. Sayın Bakan’a tepkiler artıyor, onu da görüyorum. Aslında ekonomi politikaları özü itibarıyla doğru yönde ama maliye politikası olsun, vergi olsun, kur politikası olsun, yanlışlar yapılıyor. Şu anda mevcut yönetimin doğru yapmasına yardımcı olmak veya bunu başarmak en iyisi. Çünkü ana yol yanlış değil.”

SORULAR-CEVAPLAR

Prof. Dr. Aslanoğlu’nun sunumunun ardından soru-cevap kısmına geçildi. İlk olarak İMEAK DTO Meclis Üyesi Can Atıl Berk söz alarak denizcilik sektörü ve taşımacılık açısından önümüzdeki 18 ay için nasıl bir perspektif çizilebileceğini sordu. Aslanoğlu şöyle cevap verdi: “Dünya ekonomisi tarafına baktığımızda faiz indirimlerini konuştuğumuz bir süreçte jeopolitik riskler çıkmadıkça dünya çok güçlü olmasa da büyüme eğiliminde

olacak. Dolayısıyla dünyanın büyüdüğü ortamda ticaret de büyür, taşımacılık talebi artar. Yani talep tarafında baz senaryomuz bir zayıflama değil, çok güçlü büyüme de değil ama yukarı yönlü bir eğilim aslında. Bu, işin artı tarafında. Ama Türkiye’de hayat pahalılığı meselemizin çözümü zaman alacak. Hayat pahalılığı bizim için uzun sürecek ama dünya için Türkiye ne kadar pahalı sorusunun yanıtı kur politikasını nasıl yöneteceğimize bağlı olacak. Bu sürdürülebilir değil diye düşünüyorsak kuru böyle tutarak politikayı sürdürmek de mümkün değil bence. O yüzden zamanlamasını tahmin etmek önemli, ama eğer biz bunu iyi yönetemezsek daha sert hareketlerle o düzeltmesini yapar. Eninde sonunda kendi yolunu bulur. Türkiye o rekabet gücünü kazanacak ortamı önümüzdeki bir yıl içinde bulur diye düşünüyorum. Ama tabii onu bulduktan sonra bir de o siparişi alıp talebi yerine getirmek. 3-5 ay sonrası için bir pozitif çok düşüneneğimiz bir tablo yok; bir buçuk yıl zor bir tablo. Ancak 2026’dan itibaren belki pozitif düşünülebilir.”

İMEAK DTO üyesi Baki Çingir ise, Rusya’nın büyüme oranlarındaki sert düşüşten hareketle dolar/ruble ve ruble/TL paritesini nasıl yorumlayacağını sordu. Aslanoğlu büyümesi zayıflayan bir ülkenin parasında değer kaybı beklenebileceğini; rezervlerinin çoğunu ruble cinsinden tutmaya başlayan Rusya’nın Çin’e bağımlılığının arttığını; rublenin değer kaybedebileceğini ama düşünülenenden daha az bir düşüş olabileceğini söyledi.

İMEAK DTO Meclis Üyesi Nurettin Paksu iki soru sordu: İlk soru yatırım ve ara mallarda ciddi bir düşüş varken, tüketim mallarında artış olmasının uzun vadede nasıl bir sıkıntı yaratabileceği; ikinci soru Amerika'daki kısa vadeli faizlerle uzun vadeli faizler arasında uzun süredir yüksek bir farkın olmasının bir risk işareti olup olmadığıydı. Aslanoğlu soruları şöyle cevapladı: "Tüketim mali ithalatında pek düşüş olmadığını görüyoruz. Bu da iç talebin yeterince zayıfladığının, Türkiye'nin pahalı olmasının bir göstergesi. Bu eğilim devam ederse, Türkiye'nin dış açığındaki azalma tekrar artmaya başlar. O talep enflasyonist olur. Yani artan dış açık kura baskı ve enflasyon getirir. Arz tarafındaki sıkıntılar da talep baskısıyla makro dengeleri bozan bir sonuç getirir. O yüzden bir an önce kurguyu değiştirmek gerektiği görüşümdedir ben de.

İkinci soru için de, çok doğru söylüyorsunuz. Amerika'daki kısa vade, uzun vade faizleri biraz FED'in ısrarlı faizi tutma eğiliminden kaynaklanıyor. Onun nedeni de 1970'lere çok benzer bir süreçten geçmemiz; petrol krizi, jeopolitik riskler, benzer bir tablo olmasından korkuyor FED. Ben bugün faiz indirirsem, gelecek yıl bu jeopolitik riskler artar, enflasyon tekrar fırlarsa ben faizi 3'e indirip tekrar 9'a çıkarmak ve ekonomiyi sağa sola savurmak istemiyorum diyor. Uzun vadede enflasyon düşüyor ama kısa vadede enflasyon tekrar artabilir kaygısıyla bu tablo ortaya çıkıyor. 8-9 ay bu anomali devam eder gibi geliyor bana." Daha sonra söz alan İMEAK DTO Üyesi Yunus Can, Prof. Dr. Aslanoğlu'nun sunumuyla ilgili kısa bir değerlendirme yaparak, asıl sorunun reel enflasyon ile açıklanan enflasyon rakamları arasındaki ciddi fark olduğunu vurguladı ve şöyle devam etti: "Bizim gibi işletme maliyetlerinin, işletme enflasyonunun çok yüksek olduğu sektörlerde ilan edilen değerlerin bir önemi yok. Buradaki değerlerle bizim yaşadığımız değerler arasında taban tabana zıtlıklar var. İşletme maliyetleri aynı zamanda işletme enflasyonunu da beraberinde getiriyor. Yüzde 70'lik enflasyon tahminine karşın bizim işletme olarak bir yılda yaşadığımız enflasyon yüzde 350. Aynı zamanda dolar



kuru üzerinden yapılan artışları da ilave ederek söylüyorum. Böyle olağanüstü rakamlarla karşı karşıyayız. Biz kendi sektörümüzü ilgilendiren kısmıyla olaya bakarsak daha sağlıklı bir sonuca gideriz.

Ayrıca sadece para politikaları üzerinden hareketle döviz olması gereken yere çekmek, faizleri belli bir yerde tutabilmek gibi politikalar üreteceğimize toplumu yönlendirebilecek insanlarımızın artık reel ekonomiye geçmenin vakti geldi geçiyor diye feryat etmesi gerekmez mi? Biz üretim yapamamanın getirdiği sonucu yaşıyoruz şu anda. Üretimden uzaklaştıkça bu tür para politikalarıyla, kıymetli kâğıt oyunlarıyla ekonomiyi, enflasyonu dengeleyebilmemizin imkânsız olduğuna inanıyorum." Aslanoğlu da bu değerlendirme karşısında şöyle bir yorumda bulundu: "Biz resmi rakamlara göre yorum yapıyoruz, ama sıkıntıları da paylaşıyoruz. Tarihimizin en değerli TL'siyle karşıyayız ve bu durum rekabette çok zorluk yaratıyor. Şuna da katılıyorum: Türkiye'nin ekonomi politikasını şekillendirirken Londra merkezle değil de reel sektöre de istişare etmek, vatandaş da daha fazla dinlemek, politikaları böyle oluşturmak gerekiyor. Türkiye'nin politika oluştururken bir istişare sürecine ihtiyacı var. Sektörlerle istişare mekanizması hiç iyi çalışmıyor. Şu anda maalesef Londra kaynaklı bir yaklaşımla Türkiye ekonomisine reçete üretiliyor."

İMEAK DTO Meclis Üyesi Alev Tunç kredi hacmi düşmesine karşın, kredilerin hangi

gruplar tarafından kullanıldığını sordu. Aslanoğlu kredi ivmesindeki sert düşüşün tüm kredi alanlarına yayıldığını; tüketim mali, yatırım mali, ara mali dâhil her tür ithalatın düştüğünü söyledi.

"VERGİYİ KONUŞUYORUZ AMA KAMU TASARRUFLARI GÜNDEME GELMİYOR"

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Üyesi Orhan Gülcek "Biz işverenler olarak asgari ücret artışından yakınıyoruz, ama bir de çarşı pazar gerçeği var. Rakamlar inanılmaz yüksek. Çalışan kesimde asgari ücrette artış beklentisi var. Ancak artsa da geçinemiyor insanlar. Asgari ücret meselesinde sizin düşünceniz nedir?" şeklinde bir soru sordu.

Aslanoğlu soruyu şöyle yanıtladı: "Asgari ücretin artması yönünde bir beklenti var doğal olarak. Ekonomi yönetimi de olmaması yönünde zorluyor. Fakat özel sektör iş gücü piyasasının özellikleri nedeniyle ücret ayarlaması yapabilir. Öte yandan önümüzdeki aylarda ara bir düzenlemeyle asgari ücrete artış gelebilir. Çünkü erken seçim gündemde. Ekonomi yönetiminin iktidarı bir şekilde bu taleplere çok cevapsız bırakmama ihtimali de var. Ama aslında ücret üzerinden bir tartışma yürütmek yerine kamu vergileri azaltılarak iş gücüne buradan birtakım sübvansiyonlar yapması çok daha değerli olur. Bugün vergiyi konuşuyoruz ama kamu tasarrufları bir türlü gündeme gelmiyor. Harcamalarını güçlü bir şekilde kesmesi bir türlü gündeme gelmiyor. Vazgeçebileceği vergiler gündeme

gelmiyor.” Aslanoğlu, Türk Armatörler Birliği Yönetim Kurulu Başkanı Cihan Ergenç’in “Kurun çıpalandırılması sizce serbest piyasa koşulları, enflasyonla mücadele, sürdürülebilirlik anlamında doğru mu yanlış mı? İkincisi, 2000’li yıllarda Ali Babacan zamanında dolar bazında yüzde 25 faiz uygulanıyordu, aynı şeyleri yaşıyor gibi görünüyoruz. Dolar bazında bu fonlar yine yüzde 25-30 gelir getirecek mi?” sorularını da şöyle cevapladı: “Son dönemde çok konuşulan carry trade meselesi gerçekten çok önemli. Bunu kısa vadeli fonlar yapıyor. Dünyanın hiçbir yerinde bulunamayacak getiriler elde ediliyor. O yüzden sıkıntılar sürdüğü müddetçe o talebi karşılayacak yönde hamlelere devam edilmesi ihtimali yüksek. Kuru çıpalayarak enflasyonla mücadelenin pek örneği yok. Merkez Bankası da muhtemelen kurun biraz daha yukarıda olmasını hedefliyordu, ama talebi zayıflatmadığı için bu hamleyi yapamadı. Sanıyorum siyaset yüzünden, erken seçim ihtimali yüzünden kritik hamleler yapmaktan çekiniyorlar.”

SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK İHTİSAS KOMİSYONU

Prof. Dr. Erhan Aslanoğlu’nun sunumunun sona ermesinin ardından kürsüye gelen Sürdürülebilirlik İhtisas Komisyonu Başkanı ve DTO Yedek Yönetim Kurulu Üyesi Serdar Akdemir, komisyonun çalışmalarını detaylandıran bir konuşma ve sunum yaptı. Başkan yardımcılığını Mustafa Aslan’ın üstlendiği komisyonun Orhan Gülce, İsmail Görgün, Yakup Kalkavan, Metin Düzgüt, Recep Ali Kaymaz ve Prof. Dr. Mustafa İnel’den oluştuğunu belirten Akdemir, komisyonun yaptığı ve yapmayı planladığı çalışmalar hakkında bilgi verdi ve şunları söyledi: “Yapay zeka bugün yazının icadından sonraki en önemli buluş olarak değerlendiriliyor.

Endüstri 4.0 yani nesnelerin interneti artık üretim alanında ve gelişmiş ülkelerin kamu hizmetlerinde de kullanılmaya başladı. Bununla birlikte dünya topyekün bir yeşil dönüşüm içinde; bunu sanayi devrimine benzetebiliriz. Sanayi devrimi gibi topyekün dönüşümler, kendini dönüştüremeyen kişi kurum ve uluslar için maalesef yıkıcı etkiler yaratmıştır.

Denizcilik alanı da bundan etkilenmektedir. Veriler de göstermekte ki, bu etki devam edecek. Küresel ısınmayı sera gazlarına, iklim krizine ya da insan etkisini bağlasanız da bağlamasanız da gerçek şu ki biz bir dönüşümün tam ortasındayız. Son yüz yılda gerçekleşen sosyal ve teknolojik dönüşümler son bin yılda olandan çok daha fazla. Yani küresel agresif bir dönüşümü yaşamak bizim payımıza düştü. Bu tip dönüşümlerde yine tarihsel süreç göstermiştir ki en kıymetli şey bilgi. Bilgiye ulaşmak her zamankinden daha kolay, doğru ve faydalı bilgiye ulaşmak da bir o kadar zor. İşte tam bu noktada artık kıymetli olan işlenmiş, değerlendirilmiş, yorumlanmış ve doğrulanmış bilgidir. Deniz Ticaret Odası bu noktada üyelerimize komisyonumuz üzerinden daha önce sunduğu hizmetlere ilave hizmetler sunmaya başladı. Malumunuz, 2050 sıfır karbon hedefi var. Üyelerimizin neyi nasıl yapacağını öğrenmeye ihtiyaç duyuyor.”

“TÜM ÜYELERİMİZE HİZMET VERMEYİ HEDEFLİYORUZ”

Deniz Ticaret Odası’nın üye yelpazesinin çok geniş olduğunu; yeni teknolojiyle üretim yapan tersanelerin yanında küçük teknesiyle balıkçılık yapan üyelerin de bulunduğunu hatırlatarak konuşmasını sürdüren Akdemir, komisyonun her üyeye hizmet vermeyi hedeflediğini aktardı. Akdemir; “Avrupa Birliği ve IMO’nun bazı uygulamaları başladı, ancak 2050’ye doğru giden yolda hala muğlak olan birçok alan var. Tüm üyelerimiz nezdinde neyi, nasıl yapacağız? Dünyada yeşil dönüşüm nasıl ilerliyor dünyada? Ülkenin stratejileri ne? Akademik çalışmalar, bilimsel araştırmalar neyi gösteriyor? Otoriteler neyin eğiliminde?

Biz neyi yapmalıyız ve nasıl yapmalıyız? Yapmazsak ne gelecek başımıza? X ülkedeki model bizim ülkemize uygulanabilir mi? Bunların cevabını verecek bir hizmet sunmak sanıyorum ki bu yeşil dönüşüm sürecinde odamızın üyelerine sunacağı en kıymetli hizmetlerden biri olur. İşte tam bu bağlamda Piri Reisi Üniversitesi ile tüm bu sorulara cevap verecek, bu bilgiyi odamız üyelerine hizmet olarak sunacak bir protokol imzaladık



Serdar Akdemir

ve çalışmalara başladık” dedi. Serdar Akdemir, öncesinde sektörel, çevre ve kamusal alanda paydaş olabileceğimizi düşündüğümüz Türk Armatörler Birliği, GİSBİR, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Marmara Belediyeler Birliği ve TURMEPA gibi kurumların yetkilileriyle istişare toplantıları yaptıklarını vurgulayarak sözlerini şöyle sürdürdü: “Daha önce yaptıkları etkinlikleri, sürdürülebilir çalışmalarını öğrendik ve tekrara düşmek istemedik. Akabinde İstanbul Kalkınma Ajansı’nı davet ettik ve ortak geliştirebileceğimiz projeleri konuştuk. Daha sonra SOCAR ve Petrol Ofisi gibi bunker ikmalci firmaların temsilcileriyle yeni nesil yakıtların taşınması, depolanması ve dağıtılması konularında istişarelerde bulduk ve finalde Piri Reis Üniversitesi ile ortak proje geliştirme yoluna girdik. Odamızın 10 bin dolayında üyesi, 48 meslek komitesi mevcut. Kabaca 15 sektöre tekabül ediyor ve biz bunu yedi ana başlık altında inceledik. Deniz işletmeciliği ve gemi donatımı; gemi inşa, bakım, onarım ve geri dönüşümü; liman, marina, denizaltı hizmetleri ve deniz yapıları; yeni nesil yakıtlar ve enerji teknolojileri; balıkçılık ve su ürünleri; sürdürülebilirlik yeşil dönüşüm kapsamında eğitim ve yeşil finansman. Bunları alt başlıklarla detaylandırdık. Denizcilik işletmeciliğine, işletme, brokerlik ve ajanslar, tedarik, turizm gibi aynı şekilde gemi yat, inşaat,



Semih Dinçel

bakım, onarım ve geri dönüşüme de alt başlıklar ekledik. Ve 48 meslek komitemizi ilgili başlığa göre dağıttık. Yani odamızın on bin üyesinden hiçbirini çalışmanın dışında bırakmayacak bir paylaşım gerçekleştirdik. Akabinde üniversitemizle yaptığımız toplantılar, çalışmalar neticesinde bir çalışma komisyonu kurduk.

Gerek özverisinden ve gerekse projeyi sahiplenmesinden dolayı rektörümüze bir daha teşekkür etmek istiyorum. Her başlık ve alt başlık için bir birim yöneticisi ve proje ekibi oluşturduk. Akademisyen ekibimiz dünyada yeşil dönüşüm alanındaki gelişmeleri takip ediyor, değerlendiriyor, yorumluyor, işliyor ve her üyemizin anlayacağı şekilde özetleyip bize bir rapor sunuyor. Ekibimiz dokuz profesör, ikisi doçent, ikisi öğretim görevlisi, ikisi öğretim üyesi olmak üzere 19 akademisyenden oluşmakta ve tüm üyelerimiz için bu çalışmalarını sürdürmektedir.”

Her çeyrek dönemde Denizcilik Sürdürülebilirlik Bülteni adı altında bir bülten yayımlayacaklarını aktaran Akdemir, ikinci çeyrek dönemin taslak projesinin hazır olduğunu ve yakında üyelere ulaştırılacağını açıkladı. Akdemir, “Bültenimizde kruvaziyer gemilerinin turizminin geleceğinden tutun da karbon fiyatlandırmasına ve tersanelerin

dijital dönüşümüyle birlikte balıkçılığın sürdürülebilirlik noktasında nerede olduğuna kadar uzanan, Çin’in kuşak yol projesi gibi küresel konuların da işlendiği değerli bir çalışma oldu. Bu ay son düzeltmeler yapıldıktan sonra matbu ve dijital ortamda üyelerimizle paylaşılacak. Her çeyrek dönemde de tekrarlanacak. Ancak sadece böyle bir bilgilendirme hizmetiyle yetinmek istemedik. Bu bilgiler ışığında konuşmak, tartışmak için 2 Ekim’de komisyon üyelerimizin moderasyonunu yapacağı; bürokrasi, akademisyen STK ve sektör temsilcilerinden meydana gelen ve çok kıymetli konuşmaların yer aldığı bir denizcilik zirvesi tertip edeceğiz. Lütfen ajandanıza not edin. 2 Ekim’de tüm üyelerimizi, paydaşlarımızı Piri Reis Üniversitesi’ne bekliyoruz” şeklinde konuştu.

TAMER KIRAN: “HEM EĞİTİM HEM SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK KOMİSYONLARI ÇOK İYİ ÇALIŞIYOR”

Serdar Akdemir’in sunumundan sonra, Yunus Can söz alarak böyle kapsamlı bir çalışma gerçekleştirdikleri için Sürdürülebilirlik İhtisas Komisyonu’na teşekkür ve tebrik etti. İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran da yaklaşık iki sene önce ihtisas komisyonları kurmalarının sebeplerinden birinin, komisyon üyelerinin gayretli çalışma azmi olduğunu söyledi.

Tamer Kıran; “İki komisyonumuz var: Sürdürülebilirlik ve eğitim. Eğitim Komisyonumuz da çok iyi çalışıyor. Her üyesi kendi mesailerinden verip, okul okul geziyor. Bazen şaşırıyorsun, kalkıyorlar, gidiyorlar. Zaman zaman İstanbul dışına çıkıyorlar. Ama bir eksikleri var: Buraya gelip ne yaptıklarını anlatmayınca, kimse bir şey bilmiyor. Her meclis toplantımızda da yoğun bir gündemimiz oluyor, bir türlü sıra gelmiyor. Ama ağustos toplantısında da Eğitim İhtisas Komisyonu’nu dinlemekten fevkalade memnun oluruz.”

Daha sonra İMEAK DTO Meclis Üyesi Semih Dinçel kürsüye gelerek koster taşımacılığındaki dramatik düşüşü değerlendirdi. Öncelikle 28 Haziran’da Gemi Brokerları Derneği tarafından



düzenlenen Ship Brokers Dinner’ın başarısından söz eden Dinçel, emeği geçenlere teşekkür etti. Kosterlerde büyük sıkıntı yaşandığını belirten Dinçel sözlerine şöyle devam etti: “Türk lirasının da baskılanmasının etkisiyle işletme giderleri en basit koster gemisinde 2000-2200 dolara çıktı. Bunu etkileyen iki faktör var: Biri arz talepten dolayı zabıt, kaptan ve baş mühendislerin yabancı gemilere gitmesi yüzünden döviz bazında maaşlar arttı.

Bir de Türk Lirası’nın döviz karşısında çok değerli olması. Dolar bazında maliyetlere böldüğünüz zaman 2000-3000 tonluk basit koster gemilerde 2200 dolar işletme masrafı çıkıyor. 10 bin tonluk gemide 2500, 3000 tonluk gemide 1290 dolar. Nehir gemilerinde durum daha da beter. Tabii bu ne kadar sürer? Bir de Çin’in yaklaşık 350 tane gemi aldığı konuşuluyor. Bunun en az 200 Türk sahipli. Ben en azından on tanesine şahit oldum. Tonaj arzı oluştu. Navlunlar da umarım yükselir ve önümüzdeki ay bu konuda daha kapsamlı hazırlık yaparken sizlere bunu telaffuz etmeyi gönülden diliyorum. Yoksa dayanılacak bir boyutta değil.”

Semih Dinçel’in kısa sunumunun ardından İMEAK DTO Meclis Başkanı, 15 Temmuz Demokrasi ve Milli Birlik Günü’nün ülkemize hayırlı olmasını dileyerek toplantıyı kapattı.

HER DENİZCİ BİLİR Kİ
KUVVETLİ VE DAYANIKLI HALATLAR
EMNİYET DEMEKTİR.



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



GARWARE
TECHNICAL FIBRES

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

OZGEN
SHIP SUPPLY
Since 1950, We Care About Your Vessels

sales@ozgenshipsupply.com  /ozgenshipsupply

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

Sektörde lider



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



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





SHIPYARD FAMAGUSTA CYPRUS

GAZİMAĞUSA TERSANESİ

DOĞU AKDENİZ'DE TAMİR BAKIM İÇİN DOĞRU ADRES



Toplam Alan

26.800m²

14.000 m² Yüzer havuz, atölyeler, ofisler ve borda alanı

5.500 m² Yeni inşaa alanı, CNC atölyesi, torna atölyesi

1.300 m² Çok amaçlı atölye alanı

6.000 m² Depo



Kaldırma Araçları

Yüzer havuz üzeri 2 adet 5ton vinç

50 ton'luk yüzer vinç



Yüzer Havuz

140 m x 25 m (max draft 6.5m)

8500 ton lightweight kaldırma kapasitesi



Borda

160 m x 32 m (max draft 8.5m)

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

BİZE ULAŞIN

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

www.shipyardcyprus.com

info@shipyardcyprus.com / repair@shipyardcyprus.com

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

FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

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

3. TÜRKİYE DENİZCİLİK ZİRVESİ

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından, İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın desteğiyle düzenlenen 3. Türkiye Denizcilik Zirvesi, 2 Temmuz Salı günü Haliç'te Tersane İstanbul'da yoğun bir katılımla gerçekleşti. Sektörün önemli isimlerini bir araya getiren zirvede, denizcilik sektörünün güncel sorunları ele alındı. Zirve esnasında "Denizci Millet, Denizci Ülke" adıyla bu yıl üçüncü kez yapılan Cumhuriyetimizin 100'üncü Yılı Denizci Millet Denizci Ülke Proje Yarışması'nda ilk üç dereceye giren proje sahiplerine ödülleri takdim edildi.

ZİYA KALKAVAN MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ'NDE TOPLANTI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 5 Temmuz Cuma günü, Ziya Kalkavan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi'nde, denizcilik eğitiminin değerlendirildiği toplantıya katıldı. Okul Müdürü Erol Gündoğdu'nun ev sahipliğinde yapılan toplantıya, Milli Eğitim Bakanlığı (MEB) Mesleki ve Teknik Eğitim Genel Müdürü Ali Karagöz, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (UAB) Denizcilik Genel Müdür Yardımcısı Mustafa Çankaya, MEB Bürokratları, DTO Meclis Eğitim ve İstihdam Komisyonu Başkanı Teoman Mustafa Akyol, Komisyon Üyeleri Cihat Yavuz Güler, Burak

Atasoy, Orhan Semih Dinçel, Erhan Esinduy, DTO Genel Sekreteri İsmet Salıhoğlu ve DTO ile Milli Eğitim Bakanlığı arasında imzalanan Mesleki Eğitim İş Birliği Protokolü'ne dahil okulların müdürleri katıldı.

TAMER KIRAN, SCODA HEYETİNİ AĞIRLADI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı ve Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, 5 Temmuz Cuma günü Çin Halk Cumhuriyeti Şanghay İşbirliği Gösteri Alanı Heyeti (SCODA) İcra Direktör Yardımcısı Li Gahg başkanlığındaki heyeti, TOBB İstanbul Ofisi'nde ağırladı.

BAŞARAN BAYRAK, İTÜ MEZUNİYET TÖRENİ'NE KATILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Başaran Bayrak, 5 Temmuz Cuma günü yapılan, İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ) Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi'nin Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği ile Deniz Teknolojisi Mühendisliği bölümlerinin 2023-2024 Akademik Yılı Mezuniyet Töreni'ne katıldı.

LAOS ULUSAL TSO HEYETİNDEN ZİYARET

Laos Ulusal Ticaret ve Sanayi Odası (LNCCI) Başkanı Oudet Souvannavong başkanlığında bir

heyet, 10 Temmuz Çarşamba günü TOBB İstanbul Ofisi'ni ziyaret ederek, TOBB Başkan Yardımcısı ve İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ile görüştü. TOBB İstanbul Ofisi'nde gerçekleşen ziyarette, LNCCI heyetine LNCCI Başkanı Oudet Souvannavong başkanlık etti.

İKTİSADİ KALKINMA VAKFI 62. OLAĞAN GENEL KURULU

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı ve Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, 11 Temmuz Perşembe günü TOBB İstanbul Hizmet Binası'nda düzenlenen İktisadi Kalkınma Vakfı (İKV) 62. Olağan Genel Kurulu'na katıldı. İKV Genel Kurulu'nda konuşan Tamer Kıran, Türkiye-AB ilişkilerinin önemini vurguladı.

TOBB İSTİŞARE TOPLANTISINA CİHAN ERGENÇ KATILDI

TOBB Başkanı M. Rifat Hisarcıkloğlu'nun ev sahipliği yaptığı ve Ankara'da TOBB İkiz Kuleler Konferans Salonu'nda 22 Temmuz Pazartesi günü düzenlenen İstişare Toplantısı, İçişleri Bakanı Ali Yerlikaya'nın katılımıyla gerçekleşti. Toplantıya TOBB çatısı altındaki 365 oda ve borsanın yönetim kurulu başkanlarıyla birlikte TOBB Deniz Ticaret Odası Konseyi Başkanı ve meclis üyesi Cihan Ergenç iştirak etti.



Beşiktaş Marine

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



**Expert Ship
Service and Repair**



**Ship Chandling and
Technical Store**



**Crewing and Ship
Agency Service**



**Provision and
Bonded Store**



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

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

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

30 AĞUSTOS ZAFER BAYRAMI KUTLU OLSUN

Büyük Önder Mustafa Kemal Atatürk'ün “Genç Türkiye Cumhuriyeti'nin temelleri burada atıldı” sözleriyle önemini vurguladığı 30 Ağustos Başkomutanlık Meydan Muharebesi, Türk milletinin topyekûn verdiği mücadelede bağımsızlığa uzanan dönüm noktalarından biri oldu.



Mustafa Kemal Atatürk'ün benzersiz askeri dehası ve siyasi zekâsıyla önderlik ettiği Kurtuluş Savaşı'nda özgürlüğe giden ilk adım 19 Mayıs 1919 sabahı atıldıysa, son nokta da 26 Ağustos 1922'de başlayıp 30 Ağustos'ta sonuçlanan Başkomutanlık Meydan Muharebesi ile koyuldu. Bu zafer ulusal birlik ve beraberliğin, bağımsızlık direnişinin, vatan sevgisinin, özgürlükle imzalanan ulusal bir kimliğin simgesi oldu.

Büyük Taarruz öncesinde Batı Cephesi'ndeki savaşların her biri, belli bir hedefe ulaşmak amacıyla dikkatle düşünülmüş stratejik hamlelerden farksızdı aslında: I. İnönü (9-11 Ocak 1921), II. İnönü (28 Mart - 4 Nisan 1921) ve Dumlupınar (13-15 Nisan 1921) muharebelerinde amaç işgal kuvvetlerini lojistik kaynaklarından uzaklaştırıp yıpratmaktı. 23 Ağustos - 13 Eylül 1921 tarihleri arasındaki Sakarya Meydan Muharebesi'nde Türk ordusu 100 kilometrelik bir cephede Yunan

ordusuna karşı mücadele etti ve büyük bir zafer kazandı. Türk ordusunun inisiyatifi tümüyle ele almasıyla savunma düzeninden taarruz düzenine geçmek için hazırlıklara başlandı. Hatta Mustafa Kemal Paşa, 6 Mart 1922'de Büyük Millet Meclisi'nin gizli bir toplantısında sarf ettiği “Ordumuzun kararı, taarruzdur. Fakat bu taarruzu tehir ediyoruz. Sebebi, hazırlığımızı tamamen bitirmeye biraz daha zaman lazımdır. Yarım hazırlıkla, yarım tedbirlerle yapılacak taarruz, hiç taarruz etmemekten çok daha kötüdür” sözleri ne denli tedbirli ve akılcı bir strateji uyguladığını kanıtlıyordu. Askeri hazırlıkların yanı sıra siyasi anlamda stratejik çalışmalar yapıldı ve Misak-Millî'yi dünyaya açıklamak ve kabul ettirmek adına çok sayıda girişimde bulunuldu. Nihayet 1922 yılının Haziran ayında, taarruz için hareket kararı alındı.

ZAFER YÜRÜYÜŞÜ

25 Ağustos 1922 günü tüm koşullar Türk ordusunun 1. Ordu ile Afyon'un güneybatısından taarruz başlatması



için uygundu ve Kocatepe'ye doğru yaklaşık 14 kilometre sürecek olan yürüyüş başladı. 26 Ağustos sabahı Başkomutan Mustafa Kemal Paşa, Genelkurmay Başkanı Fevzi Paşa ve Batı Cephesi Komutanı İsmet Paşa ile birlikte muharebeyi idare etmek üzere Kocatepe'deki yerini aldı. Topçuların sabah saat 04.30'da taciz ateşi ile başlayan harekât, saat 05.00'te önemli noktalara yoğun topçu ateşi ile devam etti.

Taarruzun birinci günü, 1'inci Ordu Birlikleri, Büyük Kaleciktepe'den Çiğiltepe'ye kadar on beş kilometrelik bir bölgede düşmanın birinci hat mevzilerini ele geçirdi.

5'inci Süvari Kolordusu düşman gerilerindeki ulaştırma kollarına başarılı taarruzlarda bulundu; 2'nci Ordu da cephede tespit görevini aksatmadan sürdürdü. Taarruzun ikinci ve üçüncü gününde de bütün cephelerde taarruz sürdü; bu arada Başkomutanlık



Karargâhı ile Batı Cephesi Komutanlığı Karargâhı Afyon'a taşındı. 29 Ağustos gecesi durum değerlendirmesi yapan komutanlar, hemen harekete geçerek muharebenin hızla sonuçlandırılması gerektiğine karar verdi.

Düşmanın geri çekileceği yolları kesmek, çarpışmaya zorlamak ve teslim olmalarını hızlandırmak hedefleniyordu. Karar hemen uygulandı. 30 Ağustos 1922 Çarşamba günü taarruz harekâtı, Türk ordusunun kesin zaferi ile sonuçlandı ve Büyük Taarruz'un son safhası tarihe Başkomutan Meydan Muharebesi olarak geçti.

“ORDULAR, İLK HEDEFİNİZ AKDENİZ'DİR. İLERİ!”

30 Ağustos 1922 Başkomutan Meydan Muharebesi sonunda, düşman ordusunun büyük kısmı dört taraftan sarıldı. İşte o zaman Büyük Önder Mustafa Kemal Atatürk, Çalköy'de yıkık bir evin avlusunda Yunan ordusunu takip etmesi için Türk ordusuna tarihi emrini verdi: “Ordular, ilk hedefiniz Akdeniz'dir. İleri!”

Türk ordusu 1 Eylül'de başladığı takip harekâtı neticesinde 9 Eylül 1922'de İzmir, 11 Eylül'de Bursa ve 18 Eylül'de de Batı Anadolu düşman işgalinden kurtarıldı. 11 Ekim 1922'de imzalanan Mudanya Ateşkes Anlaşması ile Doğu Trakya, silahlı çatışma olmadan Yunan

askerinden arındırıldı. 24 Temmuz 1923'te imzalanan Lozan Barış Antlaşması ile Türkiye bağımsızlığını tüm dünyaya kabul ettirdi. Mustafa Kemal Paşa, iki yıl sonra, 30 Ağustos 1924'te Başkomutan Meydan Muharebesi'ni kumanda ettiği Zafertepe'de Büyük Zafer'in önemini şu sözlerle vurgulayacaktı: “Hiç şüphe etmemelidir ki yeni Türk devletinin, genç Türkiye Cumhuriyeti'nin temelleri burada atıldı.

Ebedî hayatı burada taçlandırıldı. Bu sahada akan Türk kanları, bu semada uçuşan şehit ruhları, devlet ve cumhuriyetimizin ebedî muhafızlarıdır.”

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

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



ZİYA KALKAVAN MESLEKİ VE TEKNİK ANADOLU LİSESİ'NDE DENİZCİLİK EĞİTİMİ DEĞERLENDİRİLDİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran ve beraberindeki heyet, 5 Temmuz Cuma günü Ziya Kalkavan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi'nde, denizcilik eğitiminin değerlendirildiği toplantıya katılım sağladı.



Okul Müdürü Erol Gündoğdu'nun ev sahipliğinde yapılan toplantıya, Milli Eğitim Bakanlığı (MEB) Mesleki ve Teknik Eğitim Genel Müdürü Ali Karagöz, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (UAB) Denizcilik Genel Müdür Yardımcısı Mustafa Çankaya, MEB bürokratları, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, DTO Meclis Eğitim ve İstihdam Komisyonu Başkanı Teoman Mustafa Akyol, İMEAK DTO Komisyon



Üyeleri Cihat Yavuz Güler, Burak Atasoy, Orhan Semih Dinçel, Erhan Esinduy, İMEAK DTO Genel Sekreteri İsmet Salihoğlu ve Deniz Ticaret Odası ile Milli Eğitim Bakanlığı arasında imzalanan Mesleki Eğitim İş Birliği Protokolü'ne dâhil okulların müdürleri katıldı.

Tamer Kiran toplantının açılışında yaptığı konuşmada, denizcilik eğitimi ile ilgili değerlendirmelerde bulundu,



eğitimin niteliğinin artmasının önemini vurguladı. Mesleki ve Teknik Eğitim Genel Müdürlüğü (METEGEM) Programlar ve Öğretim Materyalleri Daire Başkanlığı'ndan Erdoğan Özdemir, "Denizcilik Eğitiminin Dünü, Bugünü ve Geleceği" konulu sunum yaptı.

Toplantıda, denizcilik eğitiminde yaşanan sorunlar ve çözüm önerileri ele alındı.

LAOS ULUSAL TSO HEYETİNDEN ZİYARET

Laos Ulusal Ticaret ve Sanayi Odası (LNCCI) Başkanı Oudet Souvannavong başkanlığında bir heyet, TOBB İstanbul Ofisi'ni ziyaret ederek, TOBB Başkan Yardımcısı ve İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran ile iş birliği fırsatları hakkında verimli görüşmeler gerçekleştirildi.



Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu



Başkanı Tamer Kiran, 10 Temmuz Çarşamba günü Laos Ulusal Ticaret ve Sanayi Odası (LNCCI) heyetini ağırladı. TOBB İstanbul Ofisi'nde

gerçekleşen ziyarette, LNCCI heyetine LNCCI Başkanı Oudet Souvannavong başkanlık etti. Görüşmelerde, iki ülke arasındaki ticaret hacminin artırılması, yatırım olanaklarının değerlendirilmesi ve ortak projeler geliştirilmesi konuları ele alındı. Görüşmenin akabinde, Türkiye-Laos Ticaret ve Sanayi Odası Forumu kurulmasına yönelik Mutabakat Zaptı imzalandı. İmzalanan Mutabakat Zaptı, Türkiye ve Laos arasında ekonomik iş birliğini artırmak için somut adımlar atılmasını hedefliyor.

UZUN DÖNEM KİRALAMADA **FIRSAT ARAÇLARI**



RENAULT CLIO HB
MANUEL BENZİNLİ
27.000 ₺



RENAULT CLIO HB
OTOMATİK BENZİNLİ
29.000 ₺



RENAULT TAILANT
OTOMATİK BENZİNLİ
34.000 ₺



DACIA DUSTER
MANUEL BENZİNLİ
34.000 ₺



VOLKSWAGEN GOLF
OTOMATİK BENZİNLİ
38.000 ₺



RENAULT MEGANE
OTOMATİK BENZİNLİ
39.000 ₺



SKODA OCTAVIA
OTOMATİK BENZİNLİ
48.000 ₺



KIA EV6
ELEKTRİKLİ
80.000 ₺




VOLVO S60
OTOMATİK BENZİNLİ
85.000 ₺

ARAÇLARIMIZ STOKLARLA SINIRLIDIR. FİYATLARIMIZA KDV DAHİL DEĞİLDİR.

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



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

www.bersucarrental.com
 [bersu_car_rental](https://www.instagram.com/bersu_car_rental)

15 TEMMUZ DEMOKRASİ VE MİLLİ BİRLİK GÜNÜ'NDE ŞEHİT VE GAZİLERİMİZİ ŞÜKRAN VE MİNNETLE ANIYORUZ

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran 15 Temmuz Demokrasi ve Milli Birlik Günü'nün 8. yıl dönümü dolayısıyla bir mesaj yayınladı.



“15 Temmuz Demokrasi ve Milli Birlik Günü'nün 8. yıl dönümünü idrak ederken, şehitlerimizi anıyor, milli irade zaferimizi kutluyoruz. Terör örgütü FETÖ yapılanmasına dahil hainler tarafından

15 Temmuz 2016 Cuma akşamı güneş batarken başlatılmak istenen kalkışma, ilk andan itibaren sokağa dökülen, hayatı pahasına darbelerle geçit vermeyen aziz milletimizin kahraman direnişi sayesinde sabah güneşin doğuşuyla birlikte akamete uğratılmıştır. O gece Türk halkı, Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'ın liderliğinde demokrasiyi canı pahasına savunmuştur.

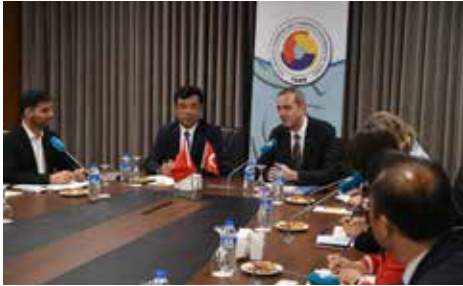
15 Temmuz gecesi tüm vatandaşlar destansı bir direniş göstererek yekvücut olup hain girişimin karşısında durmuşlar ve Milletın Zaferi'ni ilan etmişlerdir. 15 Temmuz'da ülkemizin birliğini, bütünlüğünü, demokrasimizi hedef alan, aynı zamanda ekonomimizi çökertmeyi amaçlayan kanlı darbe girişimi, bir ibret vesikası olarak tarihimizdeki yerini

almıştır ve hiçbir zaman unutulmayacak, ilelebet hatırlanacaktır. Türk iş dünyasının temsilcileri olarak hürriyetimize, demokrasimize, ülkemizin geleceğine aynı 15 Temmuz'daki kararlılığımızla sahip çıkmaya devam ederken, hiçbir zaman yılgınlığa ve umutsuzluğa kapılmadan, ülkemizin potansiyeline olan inancımızla, yeni Türkiye Yüzyılında daha güçlü, daha müreffeh, daha huzurlu bir ülke için birlik beraberlik içinde tüm gücümüzle çalışmaya devam edeceğiz.

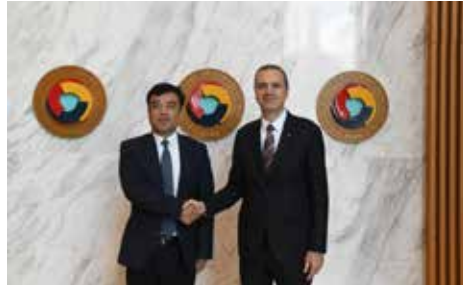
15 Temmuz'un 8. yıldönümünde; demokrasi mücadelesinde hayatını kaybeden tüm şehitlerimizi rahmet ve minnetle anıyor, gazilerimize şükranlarımı sunuyorum. Yüce Rabbim, milletimize bir daha böyle ihanetler ve acılar yaşatmasın.”

TAMER KIRAN, SCODA HEYETİNİ AĞIRLADI

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Tamer Kiran, Çin Halk Cumhuriyeti Şanghay İşbirliği Örgütü Gösteri Alanı Heyeti (SCODA) ile bir araya geldi.



Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, Çin Halk Cumhuriyeti Şanghay İşbirliği Örgütü Gösteri Alanı Heyeti (SCODA) İcra Direktör



Yardımcısı Li Gang başkanlığındaki heyeti TOBB İstanbul Ofisi'nde ağırladı. Ziyaret sırasında SCODA heyeti, “Gösteri Alanı” hakkında kapsamlı bir sunum gerçekleştirdi. Sunumda SCODA'nın işleyişi, hedefleri ve Türkiye ile olası iş



birliği fırsatları detaylı bir şekilde ele alındı. SCODA, Şanghay İşbirliği Örgütü üyesi ülkeler arasında ekonomik ve ticari iş birliğini teşvik etmeyi amaçlayan stratejik bir platform olarak TOBB ile daha yakından çalışma isteğini dile getirdi.

FREEFALL LIFEBOATS



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

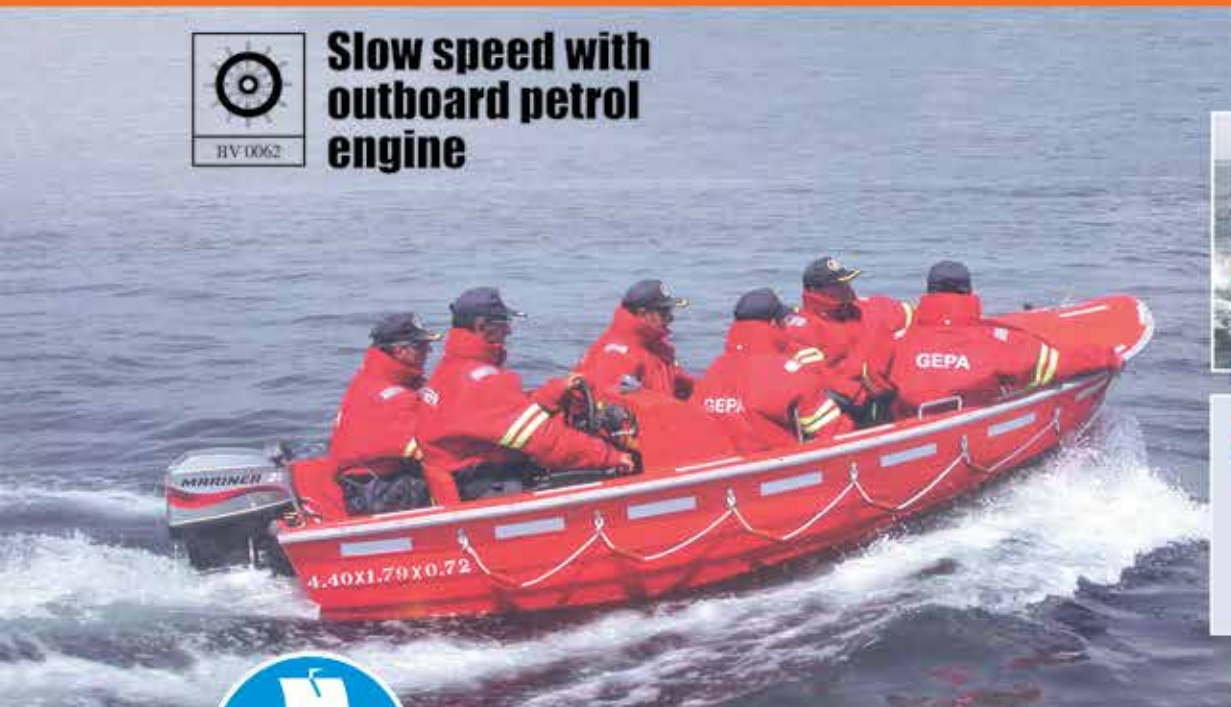


RESCUE BOATS

**SAFE
AND
SOUND**



Slow speed with
outboard petrol
engine



GEPA - FIBERGLASS INDUSTRY & TRADE CO. INC.

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

İKV GENEL KURULU'NDA TÜRKİYE-AB İLİŞKİLERİ GÜNDEMDEYDİ

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, İktisadi Kalkınma Vakfı (İKV) 62. Olağan Genel Kurulu'nda yaptığı konuşmada Türkiye-Avrupa Birliği ilişkilerini değerlendirdi.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı ve Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Tamer Kiran, 11 Temmuz Perşembe günü TOBB İstanbul Hizmet Binası'nda düzenlenen İktisadi Kalkınma Vakfı (İKV) 62. Olağan Genel Kurulu'na katıldı.

Divan başkanlığını Kocaeli Sanayi Odası (KSO) Meclis Başkanı Hasan Tahsin Tuğrul'un yaptığı genel kurula, İKV Yönetim Kurulu Başkanı Ayhan Zeytinoğlu ve yönetim kurulu üyelerinin yanı sıra Dışişleri Bakan Yardımcısı ve Türkiye Cumhuriyeti Avrupa Birliği Başkanı Büyükelçi Mehmet Kemal Bozay da video konferans aracılığıyla katıldı.



TAMER KIRAN TAŞIMA KOTALARİ SORUNUNA ÇÖZÜM ÇAĞRISİ YAPTI

İKV Genel Kurulu'nda konuşan Tamer Kiran, Türkiye-AB ilişkilerinin önemini vurguladı. Türkiye'nin Avrupa Birliği ile ilişkilerinin 1963 yılında imzalanan Ankara Anlaşması ile başladığını ve bu ilişkinin zamanla derinleştiğini belirten Kiran, ülkemizin AB ile entegrasyon sürecinde iş dünyasının oynadığı kritik role dikkat çekti. Kiran konuşmasında Türkiye-AB ilişkilerinin genel bir değerlendirmesini yaparken, gümrük birliğinin güncellenmesi, iş insanlarının sorunu ve taşıma kotaları

sorunlarına çözüm bulunması çağrısını yaptı. Ankara Anlaşması'ndan kısa bir süre sonra Türkiye'nin ekonomik kalkınmasına katkıda bulunmak amacıyla kurulan İktisadi Kalkınma Vakfı'nın önemine de değinen Kiran, vakfın Türkiye'nin AB ile ilişkilerinde iş dünyasının sesi olduğunu ifade etti.

Genel Kurul 2023 yılı Yönetim Kurulu Çalışma ve Mali Raporları ile Denetim Kurulu Raporu'nun görüşülmesi, 2023 yılı faaliyetlerinin ibrası, 2024 çalışma programı ve bütçe teklifinin görüşülüp karara bağlanması ile sona erdi.

TOBB İSTİŞARE TOPLANTISI YAPILDI

22 Temmuz'da Ankara'da düzenlenen TOBB İstişare Toplantısı'na TOBB Deniz Ticaret Odası Konseyi Başkanı ve meclis üyesi Cihan Ergenç katıldı.

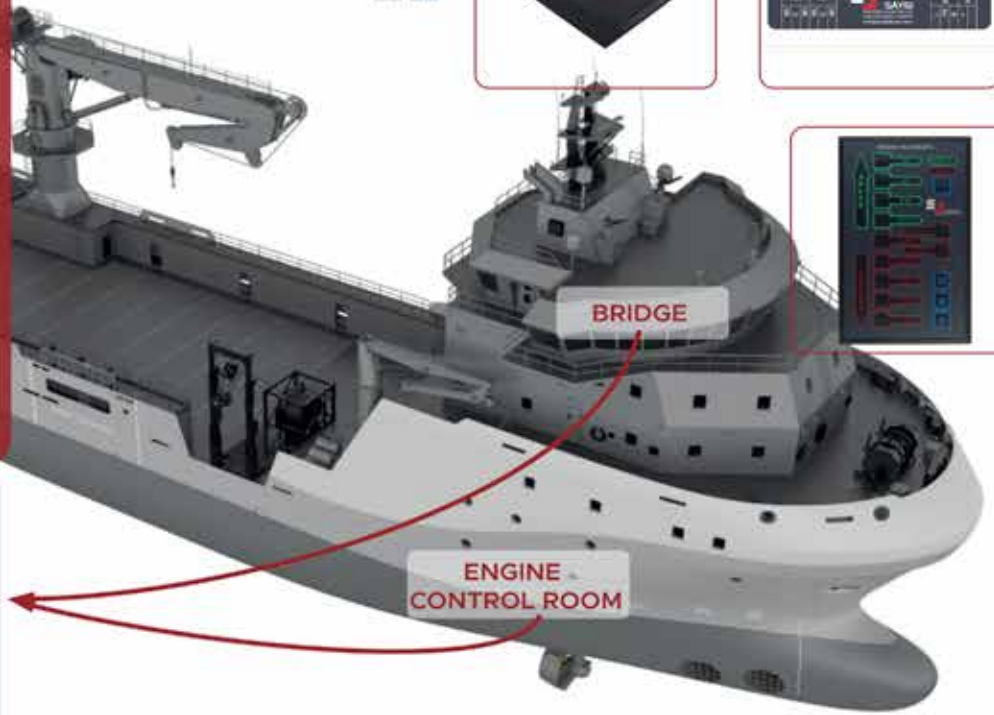
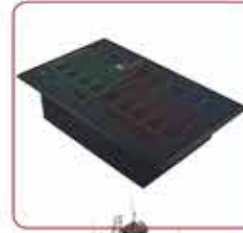
TOBB Başkanı M. Rifat Hisarcıklıoğlu'nun ev sahipliği yaptığı ve Ankara'da TOBB İkiz Kuleler Konferans Salonu'nda 22 Temmuz Pazartesi günü düzenlenen İstişare Toplantısı, İçişleri Bakanı Ali Yerlikaya'nın katılımıyla gerçekleşti. Toplantıya TOBB çatısı altındaki 365 oda ve borsanın yönetim kurulu başkanlarıyla birlikte TOBB Deniz Ticaret Odası Konseyi Başkanı ve meclis üyesi Cihan Ergenç iştirak etti.



SAYGI - NEW ETS MAKİNE TELGRAF SİSTEMİ

- ZORLU ŞARTLARA UYGUN, SAĞLAM YAPI,
- 25 DERECE İLE 85 DERECE ARASINA UYGUN ÇALIŞMA SICAKLIĞI,
- ANA ÜNİTE VE YARDIMCI ÜNİTE SEÇİMİ,
- TÜM KOMUTLARIN AYDINLATILMASI,
- ÇEŞİTLİ KOMUTA DURUMLARI İÇİN FARKLI AYDINLATMA RENKLERİ,
- ÇALIŞMA DURUMU GÖSTERGESİ,
- IŞIĞA DUYARLI SENSÖR,
- ARIZA TAKİBİ, ARIZA BİLDİRİMİ,
- LAMBA TESTİ, ALARMI DURDUR, DEVRALMA BUTONLARI,
- +/- AYARLANABİLİR PARLAKLIK SEVİYESİ,
- ENTEGRE BUZZER.

CE
IP54



2Lİ SET
MAKİNE
TELGRAF
SİSTEMİ



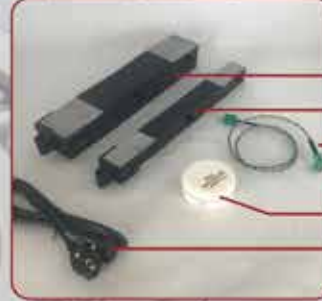
SAYGI
Denizcilik ve Elektrik
San. ve Tic. Ltd. Şti.

📍 Aydıntepe Mah. Tersaneler Bölgesi Gemdok
San. Site Güzin Sok. No:17/C3 Tuzla / İstanbul
☎ Tel.: +90 216 392 60 21 Mobile: +90 545 580 94 07
✉ satisplanlama@saygielectric.com



📺 SAYGI

🌐 SAYGI



KUTU İÇERİĞİ

- 50mm Nüve
- 30mm Nüve
- Termokupl Sıcaklık Sensörü
- Beyaz Vazelin
- Güç Kablosu

HEATMAG - BHT M1 RULMAN ISITICI

- K TİP SICAKLIK TERMOKUPL İLE SICAKLIK ÖLÇÜMÜ,
- ENTEGRE BUZZER,
- SÜRE AYARLANABİLİR YAPISI İLE KOLAY KULLANIM,
- PCB EKРАН İLE KOLAY ERİŞİM,
- 220V POWER KABLOSUYLA TAK ÇALIŞTIR,
- SAĞLAM YAPI, UYGUN MALİYETLİ, UZUN ÖMÜRLÜ.

TAVSİYE EDİLEN ÇAP ARALIĞI

ØÇAP ARALIĞI
Ø 80 - 300mm



ØMİNİMUM ÇAP
Ø 40mm



CE





www.anadoluport.com.tr
Pendik/İstanbul



CELEBRATING A MILESTONE

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

Contact
Us!

EXPANDING HORIZONS

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



ALIAĞA'DA ULAŞIM VE ALTYAPI SORUNLARI ELE ALINDI

Aliağa Ticaret Odası tarafından düzenlenen ve Aliağa'daki ulaşım ve altyapı sorunlarının ele alındığı toplantıya İMEAK DTO Aliağa Şubesi üyeleri de katıldı.



Aliağa Ticaret Odası ev sahipliğinde gerçekleştirilen ve İzmir Büyükşehir Belediye Başkanı Dr. Cemil Tuğay'ın da katıldığı toplantıda Aliağa'da sanayi ve limanlar bölgesinde yaşanan ulaşım ve altyapı sorunları görüşüldü. Toplantıya İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliağa



Şubesi Yönetim Kurulu üyesi Birol Akgöz, İMEAK DTO Aliağa Şube Müdürü A. Orçun Tuncer ve üye liman işletmeleri de iştirak etti. Toplantı sonunda limanlar bölgesindeki sorunlara dair kısa ve

uzun vadede çözüm bazlı master plan hazırlanması için çalışmalara başlanması yönünde karar alındı.

(DTO Aliağa Şubesi)

BODRUM'DA TURİZM DEĞERLENDİRME TOPLANTISI

24 Temmuz'da Bodrum Kaymakamı Mustafa Çit'in ev sahipliği ettiği Turizm Değerlendirme Toplantısı'na İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Orhan Dinç de katıldı.



24 Temmuz Cuma günü, Bodrum Kaymakamı Mustafa Çit başkanlığında Turizm Değerlendirme Toplantısı düzenlendi.

Toplantıya Bodrum Belediye Başkanı Tamer Mandalinci, İMEAK Deniz Ticaret



Odası Bodrum Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Orhan Dinç, Bodrum Ticaret Odası Başkanı Ahmet Kocadon, Bodrum Esnaf ve Sanatkarlar Odası Başkanı Erdoğan Başeğmez, TÜRSAB Bodrum BTK Başkanı Mustafa Demir, Bodrum Otelciler Derneği Başkanı Ömer Faruk



Dengiz ve turizm sektörü temsilcileri katıldı. Turizm sektörünün ve Bodrum bölgesinin sorunlarının ele alındığı toplantıda, çözüm önerileri tartışıldı.

(DTO Bodrum Şube)

MEDKON
LINES



YÖNÜMÜZ
Gizsiniz



ANTALYA'DA DIŞ TİCARET GÖRÜŞÜLDÜ

İMEAK DTO Antalya Şubesi Başkanı Ahmet Çetin ve İMEAK DTO Antalya Şubesi Müdürü Esra Güner ve sektör paydaşları 25 Temmuz'da Batı Akdeniz Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdür Vekili Lütfü Tayfur'u ziyaret etti.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Çetin, İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi Müdürü Esra Güner, SETUR Marina Antalya Müdürü Ziya Baykal, Kemer G Marin Müdürü Levent Tokaç, SETUR Marina Kaş Müdürü Tuncay Özses, SETUR Marina Finike Müdürü Vedat Ergin, Alanya Marina Müdürü Mustafa Kaya ve 25 Temmuz Perşembe günü Batı Akdeniz Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdür Vekili Lütfü Tayfur'u makamında ziyaret etti. Ziyarete denizcilik sektörünü ilgilendiren konularda görüş alışverişinde bulunuldu.

(DTO Antalya Şubesi)

MARMARİS'TE TURİZM KOMİSYONU TOPLANTISI

İMEAK DTO Marmaris Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Halil Bağlı'nın da katıldığı Turizm Komisyonu Toplantısı'nda Marmaris'in turizm alanındaki sorunları ele alındı ve çözüm önerileri paylaşıldı.



Marmaris'te yapılan Turizm Komisyonu Toplantısı'na İMEAK Deniz Ticaret Odası Marmaris Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Halil Bağlı ve İMEAK DTO Marmaris Şubesi Müdürü V. Ceyda Bazayıt'ın yanı sıra Marmaris Belediyesi, GETOB, Marmaris Ticaret Odası, Marmaris Esnaf ve Sanatkarlar



Odası, TÜRSAB Marmaris Şubesi ve sektör temsilcileri katıldı. Toplantıda ekonomimizin can damarı turizmi daha nitelikli ve kaliteli hale getirmek ve bölgedeki yapıyı güçlendirmek için ne gibi girişimlerin yapılabileceği konuşuldu. Devam eden sezonla ilgili değerlendirmeler yapılırken Marmaris'in



turizmde bir marka haline gelmesi için yapılabilecekler de tartışıldı. Ayrıca konaklama kapasitesi, turist sayısı, denizlerdeki sorunlar, önümüzdeki dönem yapılacak fuarlar gibi konularla ilgili fikir alışverişinde bulunuldu.

(DTO Marmaris Şubesi)

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

DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN ÇATI KURULUŞU İMEAK DTO 42 YAŞINDA



Deniz Ticaret Odası'nın kuruluş hikayesi 1970 yıllarına uzanmaktadır. Bu tarihte denizcilik camiamızın temsil edildiği yer, İstanbul Ticaret Odası'dır. İTO'daki denizcilik komitesinin üyeleri de rahmetli Ziya Kalkavan ve Mehmet Şekerci'dir. Deniz Ticaret Odası'nın kurulmasında dönemin başbakanı Bülent Ulusu'nun, E. Oramiral Celal Eyiceoğlu ve deniz kuvvetlerinin katkısı büyüktür. DTO'nun kuruluşunda elini taşın altına koyan isimler olduğu gibi, onları bu savaşta destekleyen, bu işin mutfağında çalışan birçok isim vardır.

İstanbul Ticaret Odası'nda bir meslek komitesiysen, bundan tam 38 yıl önce 1982 yılında başlangıçta sadece İstanbul Deniz Ticaret Odası olarak 744 üye ile kurulmuş bulunan İMEAK Deniz Ticaret Odası, bugün yaklaşık 10 bin üyesi ile Türkiye'nin en büyük odaları arasında yerini almıştır. DTO'nun kuruluş çalışmaları 1980'li yılların başlarında dönemin Başbakanı Em. Oramiral Bülent Ulusu'nun denizcilğe verdiği büyük önem dikkate alınarak Armatörler Birliği ve dönemin denizcilik camiası paydaşlarının yaptıkları girişimler sonucunda başlamıştır. İlerleyen süreçte yapılan çalışmalar sonucunda; Ticaret Bakanlığı'nın, 4 Mayıs 1982 tarihli kararıyla Oda'nın kuruluş izni verilmiştir.

Oda Meslek Komitelerinin ilk seçimi 3 Ağustos 1982 tarihinde yapılmış, 26 Ağustos 1982 tarihinde Oda Meclis Başkanlık Divanı gözetiminde ilk yönetim kurulu başkanı ve yönetim kurulu üyeleri seçimi yapılarak DTO, ilk hizmet yeri olan

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın Beşiktaş, Akaretler'de tahsis ettiği bir binada faaliyetine başlamıştır.

Dönemin Ticaret Bakanı Kemal Cantürk ile görüşmeye giden ve giderken götürdükleri kuruluş dilekçesinde isimleri olan kurucu üyeler:

Ziya Kalkavan, Ferit Özdemir, Hacı İsmail Kaptanoğlu, Fuat Miras, Gündüz Kaptanoğlu, Eşref Cerrahoğlu, Asaf Güneri, Pekin Baran, Selahattin Beyazıt, E. Oramiral Celal Eyiceoğlu, Cengiz kaptanoğlu, Mehmet Şekerci, Şadan Kalkavan, Hüsnü Şişman Yazıcıoğlu, Semih Sohtorik ve Deniz Nakliyat Genel Müdürü Rıza Akoğlu.

Dilekçeyi Ticaret Bakanı Kemal Cantürk'e elden teslim eden heyet:

Ferit Özdemir, Fuat Miras, Eşref Cerrahoğlu, Pekin Baran ve Cengiz Kaptanoğlu.

İlk Mütevelli Heyet: Bu heyetin görevi, Oda'nın ilk genel kurulunun yapılması için hazırlık yapmaktır. Ferit Biren heyet başkanı, Ferit Özdemir ise başkan vekili seçilir:

Fuat Miras, Eşref Cerrahoğlu, Ferit Özdemir, Mehmet Şekerci, Turgut Kaptanoğlu, Rüstem Markaloğlu, Hüsnü Şişman Yazıcıoğlu, Erdal Aksoy, Hüseyin Aksu, Cengiz Kaptanoğlu, Nevzat Kalkavan, Erim Akat, Hakkı Uzunoğlu, İsmail Kaptanoğlu, Ferit Biren, Asaf Güneri, Semih Sohtorik, Hilmi Sönmez, Adil Göksu, Bedri İnce, Kenan Kolotoğlu, Reşit Kalkavan, Çetin Taşkent, Sefer Kalkavan, Pekin Baran, Şadan Kalkavan, Gündüz Kaptanoğlu, Selahattin Beyazıt, Nuri Cerrahoğlu, Ziya Kalkavan.

DTO'nun ilk yönetim kurulu

Yönetim Kurulu Başkanı Pekin Baran, Başkan Vekili Cengiz Kaptanoğlu, Başkan Vekili Asaf Güneri, Muhasip Üye Eşref Cerrahoğlu, Üye Metin Leblebicioğlu, Hilmi Sönmez, Semih Sohtorik, Fethi Işın,



Genel Sekreter Dr. Yıldırım Kılıç, Genel Sekreter Yardımcısı Necmettin Akten.

Deniz Ticaret Odası'nın kuruluşundan bu yana Meclis Başkanları

E. Oramiral Celal Eyiceoğlu
Ziya Kalkavan
Eşref Cerrahoğlu
Adil Göksu
Erol Yücel
Cengiz Kaptanoğlu
Salih Zeki Çakır
Başaran Bayrak

Deniz Ticaret Odası'nın kuruluşundan bu yana Yönetim Kurulu Başkanları

Pekin Baran
Semih Sohtorik
Erol Yılmaz Akçal
Hilmi Sönmez
Eşref Cerrahoğlu
Cengiz Kaptanoğlu
Metin Kalkavan
Tamer Kıran

DTO'NUN LOGOSU

Meşakkatli bir yolculuktan sonra sıra DTO'nun logosuna gelmiştir. Önce ünlü grafik sanatçımız İhap Hulusi'ye logo için teklif götürülür, ancak yaşlılığı nedeniyle İhap Hulusi, bu çalışmayı yapamayacağına nazik bir dille denizcilere beyan eder. Bunun üzerine logonun hazırlanması için Pendik Tersanesi'nin de logosunu çizen Tatbiki Sanatlar Yüksek Okulu Hocası Halis Biçer'e teklif götürülür. Sonuçta, TSYO Grafik Bölümü'nde bir yarışma açılır. Yarışmayı kazanan logo, DTO'nun logosu olarak onaylanır.



Customer Satisfaction Delivered

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

Visit our stand at WCA → Booth: F7-F12

BEYOND THE HORIZON

4

CONTINENTS

11

COUNTRIES

29

CITIES



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



kinayofficial



KINAY



KINAY



KINAY

ONURSAN

TEST POOL

Fast and Efficient



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

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



ONURSAN

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



COMPACTCLEAN

BALLAST WATER MANAGEMENT SYSTEM

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



3 BWMS TYPES TO MATCH EVERY NEED:

- ✓ CompactClean
- ✓ CompactClean OptIMO
- ✓ CompactClean Bulker



DOP Danışma Organizasyon Pazarlama



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

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

DESMI

PROVEN TECHNOLOGY

www.desmi.com

E-mail: bwmssales@desmi.com

DENİZ TURİZM SEZONUNDA NELER YAŞANIYOR?

2024 yılında Türkiye olarak hedeflediğimiz 60 milyon turist 60 milyar dolar turizm geliri yolunda emin adımlarla ilerliyoruz. Ülkemiz bir turizm cenneti, özellikle deniz ve güneşin tadını çıkarmak isteyenler sahil beldelerinin yolunu tutuyor. Bu yıl yeniden başlayan Yunan adalarına yapılacak turistik seyahatlerde kapıda tek girişli ve yedi gün geçerli vize uygulaması da son sürat ve büyük taleple devam ediyor. Sadece denizin üstü değil su altı güzellikleri de turistlerin ülkemize gelmesine neden oluyor. İMEAK DTO Şube Başkanlarına “Bölgelerinde deniz turizmi nasıl gidiyor?” diye sorduk. İşte şube başkanlarının görüş ve önerileri...



ADEM ŞİMŞEK: “KUZEY EGE’NİN YATÇILAR İÇİN CAZİBE MERKEZİ HALİNE GELMESİNİ AMAÇLIYORUZ”

Turizm sezonun en hareketli günlerini geçirdiğimiz, değişen iklim ve sıcaklıklardan kaynaklı olarak deniz ve denizin getirdiği güzellikleri sonuna kadar kullandığımız ve yaşadığımız güzel bir yaz sezonu geçiriyoruz. 2024 yılında ülke olarak hedeflediğimiz 60 milyon turist 60 milyar dolar turizm geliri hedefinde

istikrarlı olarak ilerliyoruz. 2028 yılı için belirlediğimiz kişi başı harcamada 130 doları geçme planının en büyük destekçisi olabilecek olan deniz turizminin ivmesi her geçen gün artarak devam ediyor. Pandemi sonrası hem bireysel hem de ticari yatçılığımızın gelişimi son derece hızlı olmuştur. Bunun pozitif olduğu kadar negatif yanları olsa bile yaratılan katma değer denizcilik sektörümüzü kuvvetlendirmektedir. Sorumluluk

alanımızdaki Kuzey Ege Bölgesi de bu gelişimlerin bire bir etkilerini net bir şekilde gösteriyor.

230’u denizde ve 100’ü karada olmak üzere 330 yat bağlama kapasitesine sahip ve aynı zamanda sosyal bir yaşam merkezi olarak inşa edilen Yeni Foça’daki yat limanının açılışı ile sorumluluk alanımızda Ayvalık Setur’dan sonra ikinci özel yat limanı devreye girmiş oldu. Bölgemize



ADEM ŞİMŞEK
İMEAK DTO ALIĞA ŞUBESİ YÖNETİM
KURULU BAŞKANI

hem istihdam hem de turizm açısından katkı vermeye hızlı bir şekilde başlayarak yüzde 100 doluluk oranına geldi. Ayvalık Setur marinamız ise zaten yüzde 100 doluluk oranının üzerinde çalışırken arka plan inşaatına başlayarak hizmet yelpazesini genişletecek bir hale geliyor. Kuzey Ege bölgesinin yat işletmecileri ve özel yatlar sahipleri açısından bir cazibe yeri haline gelmesini amaçlıyor ve tüm girişimleri destekliyoruz. Çok yakında yat limanlarımıza bir yeni proje daha eklenecek. Aliğa Körfezi içerisinde yaklaşık 200 yatlık yeni marinanın gerekli izinleri alınıp inşaat aşamasına geçecektir. Turizm açısından sorumluluk alanımızda bulunan Foça, Ayvalık ve Dikili tarihi ve doğal güzellikleri ile cazibe merkezi haline gelmeye devam ediyor. Dikili geçtiğimiz yıl 25 adet kruvaziyere ev sahipliği yaparak Türkiye’de yedinci sırada yer almıştır.

KAPIDA VİZE UYGULAMASI SON SÜRAT DEVAM EDİYOR

Yunanistan’a gerçekleştirilen ziyaret sonrasında sektörümüzü ve özellikle deniz turizminde aktif rol alan üyelerimizi sevindiren haberler almıştık. Bu yıl yeniden başlayan Yunan adalarına yapılacak turistik seyahatlerde kapıda tek girişli ve yedi gün geçerli vize uygulamasının son sürat ve büyük taleple

devam etmektedir. Şube sorumluluk bölgemizde olan Ayvalık da bu karardan çok olumlu etkilenmiştir. Bu durum Ayvalık-Midilli hattında gerçekleştirilen yolcu ve araç taşımacılığına çok yüksek bir ivme getirmiştir. 2023 yılı içerisinde bu hatta yaklaşık 90 bin yolcu taşınmıştır. Bu sayınının 60 binlik bölümünü vatandaşlarımız oluşturmaktadır. Bu hatta 2019 yılı öncesinde de 7 yıl boyunca kapı vizesi uygulaması devam etmiştir. Bu anlamda hem Ayvalık’taki liman işletmemiz ve gümrük personelimiz hem de Midilli tarafındaki yetkililer bu kapı vizesi uygulamasına yabancı değiller. Türk yolcu sayısında en az yüzde 20 artış olacağını öngörüyoruz. Tüm bu olumlu noktaları birleştirdiğimizde Ayvalık-Midilli kapısının 2024 sezonunda rekor kırarak 120 bin yolcu sayısına erişebileceğini düşünüyoruz.

Bu olumlu gelişmelerin üzerine bir güzel haber de gelecek yıl inşallah kamuoyuna açıklayacağız. Uzun zamandır aktif olarak takip ettiğimiz ve rol aldığımız Aliğa - Midilli hattımızın liman inşaatı başladı. Gelecek yıl aktif hale geldiğini göreceğimize yürekten inanıyorum. Yaz sezonunun hızlı bir şekilde devam etmesini, denizcilliğimize hayırlar ve bol kazançlar getirmesini dilerim.

AHMET ÇETİN: “DENİZ TURİZMİ CENNETİ ANTALYA’YA BU SEZON DA İLGI BÜYÜK”

Deniz turizmi denildiğinde ilk akla gelen yerlerin başında olan Antalyamız, mavi bayraklı plajları, doğa harikası koyları, güzel iklimi ve yıl boyu uygun deniz suyu sıcaklığı ile adeta dünyanın cazibe merkezi konumunda. Türkiye’nin en uzun kıyı şeridine sahip olan bölgenin sorumluluğunu üstlenen İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi ise temmuz ayı itibarıyla 1008 üyeyle en büyük DTO Şubesi olarak ön plana çıkıyor. Üyelerimizin büyük bölümünün deniz turizmi alanında faaliyet gösterdiğine dikkat çekmek gerekiyor. Ülke olarak 2024 yılına 60 milyon turist ve 60 milyar dolarlık turizm geliri hedefiyle girmiştik. Bu hedefe ulaşma yolunda Antalya’nın önemi bir kez daha ortaya çıkıyor. Biz de bu amaç doğrultusunda geride bıraktığımız



AHMET ÇETİN
İMEAK DTO ANTALYA ŞUBESİ YÖNETİM
KURULU BAŞKANI

süreçte hem sektörümüzü hem de misafirlerimizi rahatlatarak faaliyetlere imza atmaya gayret ettik.

Bu sezona sürdürülebilir bir deniz turizmi için büyük önem taşıyan bir çalıştayla başladık ve İMEAK Deniz Ticaret Odası yönetimi önderliğinde, 29 Nisan’da Marmaris’te Deniz Turizmi Çalıştay’ını gerçekleştirdik. UAB Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar, Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan ve sektör temsilcilerinin katılımıyla düzenlenen çalıştayda, sorunlarımızı ve sorunlara yönelik çözüm önerilerimizi kamu yöneticilerine iletme imkânı bulduk, neticesinde sektörümüzün nefes almasını sağlayacak hamlelere tanık olduk.

P&I DÜZENLEMESİ ÖNEMLİ BİR GELİŞME

Bunların en önemlilerinden biri; sektörümüzde P&I olarak bilinen Deniz Araçları 3. Şahıs Mali Sorumluluk Sigortası bedelinin Kabotaj hattımızda çalışan teknelerimiz için 250.000 SDR’den, 100.000 SDR’ye indirilmesi oldu. Sektörümüz için oldukça kritik bu kararın alınmasında yoğun çabalarıyla önemli bir rol üstlenen İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanımız Tamer Kıran’a teşekkürü bir borç bilirim. Deniz Turizmi paydaşlarımıza nefes aldırarak ve atılım yapmamıza

imkan sağlayacak bu tür gelişmelerin devam etmesi en büyük arzumuz.

Deniz Ticaret Odası olarak en önemli hedeflerimizden biri halkımıza denizciliği tanıtmak ve sevdirmek. Bu açıdan 2024 yılında Antalya Şubesi olarak kamu kurumları ve STK'larla ortak projelerde yer aldık. Bu amaçla 2023 yılında 19 Mayıs Atatürk'ü Anma Gençlik ve Spor Bayramı kutlamalarında Antalya Valiliği koordinasyonunda üyelerimizin katkılarıyla oluşturduğumuz Deniz Korteji, halkımızdan gördüğü ilgi sonrasında kutlama etkinliklerinin bir ögesi haline geldi. 29 Ekim'de Cumhuriyetimizin 100. yılını da bu şekilde coşkuyla kutladıktan sonra bu yıl 19 Mayıs Atatürk'ü Anma Gençlik ve Spor Bayramı'nda da Odamıza üye olan yaklaşık 100 tekne ile düzenlediğimiz kortej, halkımızın yoğun ilgisiyle karşılaştı. Artık her resmi bayramda Antalya halkı Fener Alayı etkinliği ile birlikte Deniz Kortejini de bekliyor. Bu anlayışı yerleştirebilmek bizim için önemli bir gelişmeydi. Mavi Vatanımızda bağımsızlığımızın sembolü olan 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nda da her yıl olduğu gibi bu yıl da halkımız için dikkat çeken etkinliklere imza attık. Valimiz Hulusi Şahin ve protokol üyelerinin de katılımıyla unutulmaz bir Denizcilik ve Kabotaj bayramı kutlamasını gerçekleştirdik.

Biz ve tüm denizciler için önemli bir alan da denizlerimizin ve ekosistemimizin korunması. Bu amaçla her yıl olduğu gibi 2024'te de şube olarak aldığımız 'Sıfır Atık' belgemize uygun, ekosistemimizi koruyucu faaliyetleri gerçekleştirdik. Özellikle Deniz Temiz Derneği TURMEPA ile kıyı ve dip temizliği etkinliklerinde rol aldık. Önümüzdeki dönemde de kamu kuruluşlarımız ve STK'larımızla işbirliği halinde iklim değişiklerinin farkında bir tavırla Akdeniz'deki tüm ekosistemi koruyucu adımlar atacağız.

MAVİ BAYRAKTA LİDER YİNE ANTALYA

Bu konuda deniz turizmi sektörünün Antalya'daki önemli bir başarısından da bahsetmek gerekiyor. Uluslararası Mavi Bayrak Jürisi'nin açıkladığı 2024

ödülleriine göre, dünyanın önemli destinasyonları arasında yer alan Antalya'da 231 olan mavi bayraklı plaj sayısı bu sene 233'e çıktı. Kentimizde, 15 turizm teknesi ve 5 marina da mavi bayrak ödülü kazandı. Bu kategoride Antalyamız ülke çapında ilk sırada yer almakta, ülkemiz de dünya çapında 3. sırada bulunmaktadır. Bu yılın ilk 6 ayında 6 milyonun üzerinde turisti ağırlayan şehrimiz, yaklaşık 300 su sporu parkuru ile bu alanda Avrupa'nın lideri olma unvanını sürdürmektedir. Coğrafi özellikleri, su altı zenginlikleri ve deniz suyu kalitesinin yüksek olması sebebi ile yılın her dönemi su sporlarının merkezi durumundayız. Su sporları, 2024 yılında da özellikle yabancı turistlerin en çok ilgi gösterdiği aktivitelerden biri olmuştur.

Antalya'da deniz turizminin önemli kategorilerinden biri de bilindiği gibi günübirlik tekne turları. Kültür Turizm Müdürlüğü verilerine göre yaklaşık 800 tekne, Antalya'nın hemen hemen her bölgesinde hizmet vermekte. Bu sezon da günübirlik tekne turları, bölgemizde deniz turizmine büyük katkı vermeye devam etmiştir. Ayrıca Gazipaşa'dan Kalkan'a kadar uzanan sahil şeridimizdeki 222 dalış noktamız, sualtı tutkunlarına ev sahipliği yapmaktadır. Sezon içinde günlük bin dalışın yapıldığı Antalya'da dalış sezonu 12 ay sürmekte. Mayıs ayından itibaren deniz suyu sıcaklığının yükselmesiyle birlikte dalış turizminde önemli bir hareketlilik söz konusu.

KRUVAZİYER TURİZMİNDE ATILIM BEKLİYORUZ

Antalya'nın 2024 yılında beklediğimiz bir turizm dalı da kruvaziyer turizmiydi. Yüzen oteller olarak bilinen kruvaziyelerin kent ve ülke ekonomisine katkısı düşünüldüğünde Antalya'nın mutlaka önemli bir yerde olması gerekiyor. Geçen yıl toplam 44 kruvaziyer limanlarımızı ziyaret etti, bu yıl bu rakamın önemli ölçüde artmasını bekliyoruz. Ülkemizin en önemli yat ve tekne üretim merkezi haline gelen Antalya Serbest Bölgesi, özellikle pandemi sonrası yapılan yatırımlarla Türkiye ve Doğu Akdeniz'in en önemli yat imalatı merkezine dönüştü. 88 firmanın yer aldığı

Antalya Serbest Bölge'de 50 yat üretim firması bulunurken, 2023 yılında 1424 metre toplam uzunluğa sahip olan 93 yat, sahiplerine teslim edildi. Satış değerleri toplamı 143 milyon dolar. 2023'te yine yat bakım onarımına ise 25 yat gelirken, bu yatların önemli bir kısmı teslim edilmiş durumda.

SÜRDÜRÜLEBİLİR BİR DENİZ TURİZMİ İÇİN ATILMASI GEREKEN ADIMLAR

Rekorlarla tamamlamak istediğimiz 2024 yılında Antalyalı denizciler olarak önemli sorunlarla da baş etmek durumundayız. Turizm gelirlerinin yüzde 25'ini elde ettiğimiz deniz turizminin sürdürülebilirliği için bu konularda sonuç almamız gerektiğini ifade etmek gerekiyor. Bunlardan bazılarını sıralamak gerekirse; artan özel ve ticari tekne sayısı nedeniyle ortaya çıkan barınma yeri probleminin ilk sıralarda yer aldığını görmekteyiz. Deniz Turizmi Çalıştay'ında da defaatle ifade edildiği gibi sadece Antalya değil, tüm kıyı şeridi için barınma yeri ve çekek sorunu en önemli gündem maddelerinden biri. Konunun çözümü için yetkili kurumlarla sürekli temas halindeyiz. Tüm kamu yönetiminin bu konuya vakıf olması sayesinde en kısa sürede sonuç almayı hedefliyoruz.

Deniz turizmi sektörünü zorlayan diğer konu ise Gürültü Kontrol Yönetmeliği gereği alınacak Müzik Yayın İzin Belgesinin ücreti. Günübirlik gezi tekneleri ve deniz turizmi araçları yılın belirli döneminde çalışabildikleri için diğer eğlence yerleriyle aynı ücreti ödemesi haksız bir rekabete neden olmakta ve deniz turizmine zarar vermektedir. Bu sorununun çözümü denizciler için büyük önem arz etmektedir. Günübirlik teknelerin yoğun olduğu Antalya'daki denizcilerimizin yaşadığı bir diğer sorun da 30 yaşın üzerindeki teknelere sigorta yapılamaması. Hatta çekek yeri izin belgesi olmayan 15 yaşın üzerindeki teknelere bile sigorta yapılmıyor. Bu bizim bölgemiz için önemli bir sorun.

DENİZ TURİZMİ İÇİN ÇABAMIZ SÜRECEK

Deniz Turizmi Çalıştay'ında gündeme gelen önemli bir konudan da

bahsetmeden geçemeyeceğim. Denizcilerimiz, tekne bakım-onarım veya can güvenliği ya da hizmet kalitesini yükseltmek amacıyla deniz araçlarını yenilemek için nakdi çözümlere ihtiyaç duyulmaktadır. Turizm Teşvik Kanunu kapsamında Kamu Bankaları tarafından düşük faizli kredi desteğinin sağlanması bu bağlamda sektörümüze önemli bir fayda sağlayacaktır. Son olarak şunu da ifade etmem gerekir ki; yüklediğimiz misyonun bilinciyle, ülkemiz, bölge halkımız ve turizm paydaşlarımız için deniz turizmi sektörünün sürdürülebilirliği yolunda gerekli tüm adımları ivedilikle atmaya devam edeceğiz. Sorunlarımızın çözüm süreçlerinde her daim yanımızda olan İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanımız Tamer Kıran'ın destekleriyle, önümüzdeki dönemde, deniz turizminin, turizm sektöründeki yüzde 25'lere varan payının artması için çabamız devam edecektir.

ORHAN DİNÇ: "BU YAZ İLK DEFA TEKNELER OTELLERDEN DAHA AVANTAJLI"

Global enflasyon girdi ve çıktı maliyetleri döviz cinsi olan sektörümüzü zor durumda bıraktı. Fiyatlar döviz bazlı olduğundan ve pandemi dönemi de dahil uzun süredir zam yapılmadığından döviz enflasyonu hesaba katıldığında kar marjlarında ciddi daralma mevcut. Yatırım geri dönüş – amorti süresi de ciddi anlamda uzamış olduğundan yeni yatırımlarının da azaldığı gözlemleniyor. Öncelikli pazarımız olan Avrupa pazarında da durgunluk göze çarpmakta, Avrupa hane halkının tatilden tasarruf etmeye başladığı rezervasyonlardan da anlaşılmaktadır. Yaklaşık iki aydır görülen durgunluk, yatırımcilerimizde kaygıya sebep oluyor. Bu yıl tekne tatilleri, tatilciler için yüzde yüz daha avantajlı. Bunun en önemli sebebi döviz kurlarının stabil kalması. Teknelerin dövize endeksli olmasından ötürü fiyatlarında önceki yıllara nazaran otellerde gözlemlenen fiyat artışı yaşanmadı. Tatilciler için büyük bir fırsat olan bu durum ile bu yıl büyük bir önyargı kırılıyor. "Tekne pahalıdır" önyargısı üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizde artık değişiyor. Fakat bu durumu fırsat bilip Instagram'da tekne kiralamada büyük



ORHAN DİNÇ
İMEAK DTO BODRUM ŞUBESİ YÖNETİM
KURULU BAŞKANI

kampanya yapan kişilere kanmamak gerek. Instagram'da yüzde elli indirim vaadiyle sunulan tekneler gerçekçi değil ve birçok kişi bu şekilde kandırılmaktadır. Tekne kiralarken, İMEAK Deniz Ticaret Odası ve TÜRSAB üyesi olan firmalarla görüşmek önemlidir. Bu, tatilinizin güvenli ve sorunsuz geçmesini sağlar.

TEKNE TATİLİNİN AVANTAJLARI

Tekne tatiline ilk defa çıkacakların merak ettikleri tekne tatilinin avantajlarının başında otellerde havuz başından yaşanan şezlong savaşlarının yaşanmayacak olması. Tekne doğası gereği adeta kendi başına büyük bir şezlong olduğu için herkes dilediğince güneşten ver denizden faydalanabilir. Teknelerde evinizdeki ve arzu ettiğiniz gibi ve alışkanlıklarınıza bağlı olarak tekne aşçıları ve servis elemanları sizin için hazırlayıp, beğenimize sunuyorlar. Tekne ile karayolu ile ulaşılması imkânsız olan eşsiz koylara ve plajlara erişim sağlanabilir. Bu sayede, doğanın kucağında huzurlu ve sakin bir tatil ve muazzam manzaralar eşliğinde mükemmel bir tatil olanağı elde edilir. Tekne tatili, su sporları ve çeşitli aktivitelerle dolu bir tatil sunar. Kano, şnorkelle dalış, paddle board, su kayağı ve daha birçok su sporunu deneyimleyebilirsiniz.

Tekne kiralamada ilk adım ihtiyaçlarınıza ve bütçenize uygun bir tekne bulmak için araştırma yapmaktır. Araştırmanızı yaparken internet üzerinden veya güvenilir tekne kiralama firmaları aracılığıyla farklı seçenekleri inceleyebilirsiniz. Aileler, arkadaş grupları veya çiftler için uygun boyut ve özelliklere sahip bir tekne seçin. Teknenin kapasitesi, konforu ve sunduğu imkanları göz önünde bulundurun. Bu firmanın İMEAK Deniz Ticaret Odası ve TÜRSAB üyesi olduğundan emin olun. Kiraladığınız teknenin ticari bir yat olduğundan emin olun, mutlaka T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından verilen turizm işletme belgesi veya firma sicil numarasını sormaktan çekinmeyin. Beğendiğiniz tekneyi seçtikten sonra, rezervasyon işlemini gerçekleştirin. Son dakika rezervasyonları, daha fazla seçenek ve daha iyi fiyatlar sunar. Önemli bir başka husus kiralama sözleşmesini dikkatlice okumak. Daha sonra gerekli ödemeleri yaparak rezervasyonunuzu kesinleştirin.

İLKAY TUGAY: "UMUDUMUZU GÜCÜMÜZDEN ALIYORUZ"

Her yıl nisan ayında başlayan ve ekim ayı sonlarına kadar hız kesmeden devam eden turizm dinamiğimiz, son iki yıldır değişime girmiştir. 2023 sezonu, haziran ayı ortalarında başlamış, talepler ise temmuz ve ağustos aylarında yükselmiştir. 2022 sezonu altın yıl olarak değerlendirilirken 2023 sezonunda gerek hava koşulları gerek ekonomik koşulların zorluğu ile beklenilenden düşük gerçekleşen deniz turizmi 2024 sezonunda yine etkilerini hissettirmektedir. Temmuz ayı itibarıyla Mavi Yolculuk ve yelkenli tekne faaliyetleri hız kazanırken gününbirlik tur teknelerimiz önceki yıllara göre daha az tura çıktılar. Sezon devam ediyor. Umudumuzu gücümüzden alıyoruz. Doğal güzelliklerimizin yanı sıra kaliteli hizmetlerimiz hep bir adım önde başlıyoruz.

Sürekli gelişen ve değişen mevzuat sistemi, düzensiz artan özel ve ticari tekneler ve bu teknelerin barınma ihtiyacı her yıl karşımıza çıkan kronik sorunlarımız haline geldi. Karaot Yat



İLKAY TUĞAY
İMEAK DTO FETHİYE ŞUBESİ YÖNETİM
KURULU BAŞKANI

İmalat ve Çekek yeri için yaklaşık 30 yıldır emek veriyoruz. Çözüme kavuşması halinde bağlantılı sorunlar da peş peşe çözülecektir. Fethiye Körfezi ve yarımadası olarak taşıma kapasitesi üzerinde yapılan yeni planlar ise düğümü biraz daha sıkıyor. Sorunlarımızın çözümüne yönelik kısa orta ve uzun vadeli iş planlarımızı gerçekleştirmekteyiz. En hızlı planımız ise ilgili bakanlıklardan katılım sağlayacak yetkililer ile bir araya gelerek taşıma kapasitemizin daha fazla yapı ve tekneyi kaldırmayacağını dile getirmek olacaktır.

Sezon sonu değerlendirmelerinin yanı sıra sezon öncesi tüm üyelerimiz ile toplantılar yaptık. Sektör talep ve beklentileri göz önüne alınarak hedeflerimizi belirliyoruz. Paydaşlarımız ile olan tüm organizasyon ve toplantılarda yerimizi alıyoruz. Özellikle tanıtım çalışmalarımıza öncelik veriyoruz. Müşteri yelpazesini genişletmek, farklı pazarlara yönelmek, tam doluluk oluşturmak adına çalışmalar yapmaktayız.

M. KEMAL KUTLU: "İSKENDERUN KÖRFEZİ DALIŞ TURİZMİNİN VAZGEÇİLMEZ DURAKLARINDAN BİRİ"

İskenderun Körfezi deniz turizmi sektöründe son zamanlarda yapılan ve planlanan yatırımlarla adından sıkça söz ettirmeyi başarmış ve Keldağ Bölgesi'nde



M. KEMAL KUTLU
İMEAK DTO İSKENDERUN ŞUBESİ
YÖNETİM KURULU BAŞKANI

Bilge Taş su altı mağarasının keşfiyle birlikte dalış turizminin vazgeçilmez duraklarından biri olmuştur. Bilge Taş su altı mağarasının keşfiyle dalış noktası sayısı artmış ve İskenderun, İskenderun-Sarıseki, Dört Yol, Dört Yol-Yeşilyurt, Arsuz, Arsuz-Konacık, Arsuz-Kaleköy, Samandağ, Samandağ-Çevlik, Yayladağı (Keldağ), Yayladağı Karamağara, Yayladağı (Kamışlı), Yayladağı (Uzunkaya) dalış noktalarıyla bu sayı 13'ü bulmuştur.

Karamağara Koyu'nu da içinde barındıran Keldağ, mitolojide efsanelere bile konu olmuş, gelen bütün uygarlıklarda kendine yer edinmiş ve kutsal sayılmış. İsimlerinden bazılarıysa Jebel Aqra, Mount Casius, Mount Zaphon, Hazzi Dağı, Hitler'in Fırtına Dağı, Yakın Doğu'nun Olimpos'u. Dünyanın en uzun sahillerinden biri olan Samandağ sahilinin yanı başında bulunan 1736 metre yükseklikteki Keldağ, 12 km'lik taban uzunluğu ile sayısız dalış noktasına sahip. 10'a yakın kumsalı, 130'a yakın irili ufaklı mağarası ve kovuk, baca gibi su altı oluşumlarına sahip.

Karamağara Mevkii'nde denizci bir kavim olan Finikeliler'den, Bizans ve Osmanlı dönemlerinden kalan gemi, amfora, çapa ve diğer tarihi kalıntılar görülüyor.

Karamağara Koyu'nda tarihi kalıntılara dalışın dışında birbirinden güzel duvar dalışları ve derin dalışlar yapılabilir. Karamağara Mevkii su altı güzelliğinin yanı sıra su üstünde kalan doğal güzelliği ve saklı kalmış koyuları ile de âdeta bir doğa harikası.

Karamağara Koyunda dalış turizmini geliştirmek için dalış tüpü dolmuş tesisi ile dalış merkezi yatırım projesi hayata geçirilmiş olup, bu proje ile arkeolojik alan olan Karamağara Koyu uluslararası dalış turizmine kazandırılarak İskenderun Körfezi'nin dalış ve yat turizminden inanç turizmine kadar birçok konuya ev sahipliği yapması sağlanmıştır.

Madenli Yat Limanının hizmete açılıp, gümrük sınır kapısı ilan edilmesi ile depremden önce Kıbrıs ve Lübnan Ro-Ro hattı işletmeye alınmıştır. Limanda, depremde meydana gelen hasarın giderilmesi çalışmalarına başlanmış olup, bahse konu hatların bir an önce faaliyete geçmesi beklenmektedir. İskenderun, Suriye, Lübnan, Mısır, Kıbrıs uğraklı (Levart Denizi) yelken ve yolcu gemisi hattı oluşması zaman içinde beklenmektedir.

YUSUF ÖZTÜRK: "DENİZ TURİZMİNDE REKABET GÜCÜMÜZÜ KAYBEDİYORUZ"

Ülkemizin içinden geçtiği yüksek enflasyon dönemi, 2024 sezonunda deniz turizmi sektörümüzde ciddi belirsizlikler ve sıkıntılar yaratıyor. Maliyetlerdeki artışın durmamasına karşı, döviz kurunun neredeyse sabit şekilde seyretmesi, Türkiye'yi turizmde rekabetçi olmaktan uzaklaştırıyor.

Turizm işletmeleri ayakta kalmak için fiyat indirimleri dahil büyük çaba gösterirken, ülkemiz yerli ve yabancı turist için pahalı kalıyor. Turizm bölgelerimizdeki yeme-içme ve konaklama fiyatlarının yüksekliği nedeniyle yurtdışından gelen turist sayısı beklenenin altında kalırken, Yunan adalarına yönelik talepte patlama yaşanıyor. Kapıda vize uygulamasının da katkısıyla Çeşme-Sakız, Kuşadası-Samos, Ayvalık-Midilli arasında çalışan feribotlarımız dolu gidip dolu geliyor. Şubemizin sorumluluk sahasındaki Çeşme, Kuşadası ve İzmir limanlarımızdan



YUSUF ÖZTÜRK
İMEAK DTO İZMİR ŞUBESİ YÖNETİM
KURULU BAŞKANI

Yunan adalarına giden yolcu sayısı turizm sezonunun başından Kurban Bayramı'na kadar 100 bin kişiyi aştı.

Bu gelişme, son yıllarda hızla artan turizm giderlerimizde ciddi bir yükselme anlamına geliyor. Geçen yıl 8.5 milyar dolar olan turizm giderlerimizin bu yıl 10 milyar doların üzerine çıkması bekleniyor. Sosyal medya paylaşımlarının etkisiyle Yunan adalarında tatil yapmanın Türkiye'ye göre çok ucuz olduğu algısı, ülkemiz turizmimize zarar veriyor. Ege ve Akdeniz bölgesinde gezip görülebilecek çok daha güzel yerlerimiz olmasına rağmen fiyat rekabeti nedeniyle bu avantajımızı kullanamıyoruz.

SÜRDÜRÜLEBİLİR TURİZM

Çeşme, Karaburun, Kuşadası gibi dünyaca bilinen dalış alanlarımız da döviz kuru ve maliyet kısılacı altında misafirlerine en iyi hizmeti vermeye çalışıyor. Dalış turizmde Mısır, Uzakdoğu gibi bölgeler, Türkiye'ye alternatif olarak öne çıkıyor.

Otellerin düşük doluluk kapasitesine bağlı olarak günübirlik gezi teknelerimiz, turizm amaçlı su sporları ve eğlence tesisleri de düşük kapasite ile hizmet veriyor. Makro ekonomik verilerde istikrar sağlanması,

ayrıca sektöre yönelik çeşitli desteklerin verilmesi ile ülkemizin ihracattan sonra en büyük döviz gelir kaynağı olan turizmin ve turizm gelirlerinin dörtte birini, yani bu yıl için 20 milyar dolar gelir üretmesi beklenen deniz turizmi sektörünün yeniden rekabetçi seviyeye gelmesi en büyük dileğimizdir.

Deniz turizmi sektörümüz, bu yaz Ege Bölgesi'ndeki çok sayıda orman yangını, su kaynaklarındaki azalma, kıyıların ve koyların yapılaşmaya açılması gibi nedenlerle de ciddi sıkıntılar yaşıyor. Doğayı koruyacak şekilde sürdürülebilir bir turizmin en büyük faydası dünya mirasının yanı sıra yine yat turizmine ve marinalarımıza olacaktır.

KRUVAZİYER TURİZMİNDE İŞLER YOLUNDA

Kruvaziyer turizmde Türkiye için işler yolunda gidiyor. Ülkemiz limanlarına bu yılın Ocak-Haziran döneminde 415 kruvaziyer gemi ile toplam 574 bin 509 bin yolcu geldi. Geçen yıl aynı dönemde 420 gemi ile 482 bin yolcu limanlarımıza ayak basmıştı. Egeport Kuşadası Limanı 196 gemi ve 278 bin yolcu ile yine başı çekerken, İzmir Alsancak Limanı 20 gemi ve 43 bin yolcu ile, 116 bin yolcunun geldiği İstanbul Galataport'tan sonra üçüncü sıraya yerleşti.

Çeşme Ulusoy Limanı ise 17 gemi ile 11 bin civarında yolcuya ev sahipliği yaptı. Bölgedeki savaş nedeniyle Doğu Akdeniz'de bazı limanların kruvaziyer hatlarının rotasından çıkmasının neden olduğu kayba rağmen, ülkemizin kruvaziyer turizmde 1,5 milyon yolcunun üzerine çıkması beklenmektedir.

Son dönemde Amsterdam, Barselona, Venedik ve benzeri Avrupa'nın önemli deniz turizmi şehirlerinin ve yakın zamanda bazı Yunan adalarının kruvaziyer gemilerine yönelik getirdiği kısıtlamalar, ülkemiz için yeni fırsatları beraberinde getirmektedir. Kruvaziyer hatları ve yolcuları için mevcut limanlarımızın tercih edilme sebeplerini artırarak, yeni limanlar ve destinasyonlar oluşturarak bu gelişmeyi ülkemiz limanları için bir avantaja dönüştürebiliriz.



VEDAT DOĞUSEL
İMEAK DTO KOCAELİ ŞUBESİ YÖNETİM
KURULU BAŞKANI

VEDAT DOĞUSEL: "DÜNYANIN DÖRDÜNCÜ SU ALTI ARKEOPARKI KOCAELİ'NDE OLACAK"

Karadeniz ve Marmara gibi iki önemli denize kıyısı olan ender bir şehir Kocaeli. İSO'nun her yıl açıkladığı ülkemizin ilk 500 büyük sanayi kuruluşu içerisinde Kocaeli'de kayıtlı firmaların bulunması, KOBİ özelliğine sahip ticari kuruluşların bölgemizde faaliyet göstermesi, 14 Organize Sanayi Bölgesi, 5 adet teknopark ve 2 adet serbest bölgenin varlığı Kocaeli'nin sanayi yapısını ortaya koymaktadır. İlimizin önemli özelliklerinden bir diğeri de liman şehri olması. Deniz taşımacılığında Anadolu'nun giriş ve çıkış kapısı niteliğindeki konumu, Kuzey Marmara ve Osmangazi Köprüsü ile güçlü dağıtım kanallarının varlığı, Kocaeli'ne denizcilik açısından avantaj sağlamaktadır. İzmit Körfezi'nin 112 km sahil şeridinde toplam 36 liman tesisini barındırması ve limanlarımızın gemi ve yük elleçleme kapasitelerinin yüksek oranda olması Kocaeli'ni Avrupa'nın 6. büyük limanı haline getirmiştir. Ülke genelinde gelen gemilerin %18'i, yük elleçlemesinin %16'sı ilimizde gerçekleşmektedir. Dış ticarete yönelik taşımacılıkta ise pay oranımız %18'dir. Türkiye denizyolu taşımacılığında ihracatta %16, ithalatta ise %18'lik pay oranlarımız Kocaeli limanlarının önemini

göstermektedir. Gayri Safi Yurtiçi Hasılaya yüksek katma değer sağlayan ilimiz; 18.269 \$ kişi Başı Milli Geliri ile tüm iller arasında ilk sıradadır.

2023 İHRACAT HACMİ 38 MİLYAR DOLAR

Kocaeli’nde faaliyet gösteren Doğu Marmara Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürlüğü, bünyesinde 5 adet gümrük müdürlüğü barındırıyor. Bu gümrük müdürlüklerinin ihtisas sahalarında 2023 yılında toplam 38 milyar 80 milyon dolar ihracat, 80 milyar 594 milyon dolar ithalat yapılırken tahsil ettiği vergi ise 346 milyar 544 milyon TL’dir. 2024 yılı ilk altı aylık periyotta ise ihracatımız 19 milyar 659 milyon dolar, ithalatımız 38 milyar 646 milyon dolar olmuştur. Son üç yıllık süreçte yıllık bazda artış eğilimi giderek azalmaktadır. Bu süreçte Rusya-Ukrayna savaşının küresel ekonomi üzerindeki olumsuz etkisi, yüksek enflasyon ve küresel ekonomide düşük büyüme sonucu ekonomik durgunluk, jeopolitik gerginliklerin yarattığı riskler, döviz kurlarının rekabet edilebilir seviyenin altında kalması, dış ticaret oranlarımızdaki düşüşlerin sebepleri arasında sayılabilir. 2023 yılında ülkemize gelen gemilerin % 16’sı olan 9.560 adet geminin ilimiz limanlarında yükleme boşaltma faaliyetleri göstermesi sonucu toplam 81 milyon 292 bin ton yük elleçlenmiştir. 2024 yılı ilk altı ayında 4.612 adet gemi ve 42 milyon 687 bin ton elleçleme yapılması Kocaeli’nin denizcilik faaliyetlerindeki önemini ortaya koyuyor.

DENİZE YÖNELİK YATIRIMLAR

Yaşadığımız kent Kocaeli, mavi ekonominin uygulanabilirliği noktasında ülkemizin en önemli kentlerinden. Balıkçılık, gemi yapımı, deniz taşımacılığı ve deniz turizmi olmak üzere denize dair her türlü ticari, sportif ve sosyal sorumluluk çalışmalarının Kocaeli’de yapıldığını ve yapılabileceğini biliyoruz. İMEAK Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi olarak denize dönük projeleri yakından takip ettiğimiz de bir gerçektir. İzmit Körfezi Dip Çamuru Temizliği Projesinin önemini de fark ediyoruz. Kocaeli Büyükşehir Belediyesi’nin Cumhurbaşkanlığı ve Çevre, Şehircilik ve

İklim Değişikliği Bakanlığı destekleriyle yürüttüğü ve 120 milyon dolarlık bu projenin, İzmit Körfezi’ni tertemiz bir hale getirebilmek için atılmış en büyük adımlardan biri olduğunu ve kısa sürede Türkiye’ye örnek olacağını düşünüyoruz. Diğer bir proje ise Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımız tarafından desteklenen ve Kocaeli Büyükşehir Belediyesi önderliğindeki Lojistik Köy projesi. Bu projede; şehir içi yollarımızın büyük araçlardan kurtarılması, kara ulaşımını daha hızlı hale getirilmesi, ithalat ve ihracat ürünlerinin daha derli toplu bekletilmesinin sağlanması amaçlanmaktadır. Projenin, kentteki limanların yük elleçleme kapasitesinin artırılmasına imkan verecek olması ülkemiz ve denizcilik camiası açısından çok önemli. Gemilerin yüklerini hızlıca boşaltarak ayrılmasını sağlayacak raylı sistem ağının genişletilmesi ve denize dolgu yapmadan limanların elleçleme kapasitelerini artırma hedefini desteklediğimizi ifade etmek isteriz.

MAVİ BAYRAKLI 7 PLAJ

Tüm bunların dışında, Kocaeli’nin deniz turizmini canlandırmak ve hak ettiği yere gelmesini sağlamak adına; Kocaeli Büyükşehir Belediyemiz, Kocaeli İl Kültür ve Turizm Müdürlüğümüz, Kandıra Kaymakamlığımız ve Kandıra Belediyemiz ile ilçemizin sahillerinde yoğun çalışmalar yürütüyoruz. Antik zamandan bugüne kadar uzanan tarih boyunca denizlerimizde yer alan batıkların mevcudiyeti deniz altı turizmini de Kocaeli’nde zenginleştirmektedir. Kocaeli, mavi bayraklı 7 plajı, Kandıra, Kefken Adası, Pembe Kayalar ve Kartal Kayalıkları gibi doğal güzellikleri ile ziyaretçilerine doğa turizmi imkanı sunuyor” diyen Doğusel, Kerpe Su Altı Arkeoparkı ile ilgili şu açıklamada bulundu; “ 2021 yılında TC Kültür ve Turizm Bakanlığı, Kültür Varlıkları ve Müzeler Genel Müdürlüğü koordinasyonu, Kocaeli İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü öncülüğü ve Kandıra Belediyesi ortaklığında planlanan Kerpe Su Altı Arkeoparkı Projesi; Kocaeli Müze Müdürlüğü tarafından yürütülmektedir. Doğu Marmara Kalkınma Ajansı’nın 2022 yılı Kırsal Kalkınma Mali Destek Programı



OĞUZ ÜNLÜER
İMEAK DTO KARADENİZ EREĞLİ ŞUBESİ
YÖNETİM KURULU BAŞKANI

çerçevesinde finansal destek verdiği bu çalışmaya İMEAK Deniz Ticaret Odası olarak bizler de katkıda bulunduğumuzu belirtmek isteriz. Kerpe Su Altı Arkeoparkı Projesi’nin hayata geçmesiyle birlikte, Türkiye gerçek eserlerin sergilendiği bir su altı arkeoparkına kavuşacak. Dünyada gerçek eserlerin sergilendiği su altı müzesi arkeopark parkuru, İtalya’da Beai antik kenti, Güney Kıbrıs’da Amatus antik kenti, İsrail’de Herodot Limanı dışında hiçbir ülkede bulunmuyor. Arkeopark projesi sayesinde arkeolojik dalış turizminin ulusal ve uluslararası turizm ağlarına entegrasyonu da sağlanmış olacaktır. Ayrıca ilimizde kültürel ve sanatsal faaliyetler kapsamında Kocaeli İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü ile ortak çalışma içinde bulunduğumuz ve her yıl düzenli olarak geleneksel hale getirdiğimiz “İki Deniz Bir Şehir: Kocaeli” Fotoğraf yarışmamız bulunmaktadır. Tarih-kültür ve deniz ile ilgili iki ayrı kategori halinde tertiplenen yarışma ile geçmişe ışık tutacak kareler elde edilmeye çalışılmaktadır.

OĞUZ ÜNLÜER: “YAT LİMANI ZONGULDAK İÇİN STRATEJİK BİR ADIM OLACAK”

Batı Karadeniz Bölgesi, tarihî ve doğal güzellikleriyle dikkat çeken ve her geçen yıl turizm alanındaki payını arttıran önemli bir bölgedir. 280 km kıyı uzunluğuna

sahip olan bölgemiz, yeni yatırımlarla önemli bir cazibe merkezi haline gelme potansiyeli taşımaktadır. Batı Karadeniz Bölgesinde deniz turizmi adına var olan potansiyeli değerlendirmek için İMEAK Deniz Ticaret Odası Batı Karadeniz Bölgesi Şubesi olarak çalışmalarımıza devam etmekteyiz. Deniz turizminin önemli bir bileşeni olan kruvaziyer turizmi, bölgemizin önemli turizm merkezlerinden biri olan Amasra'da 2022 yılından beri yapılmaktadır. Altyapı çalışmalarının tamamlanmasının ardından gemilerin sayısının artırılması için tanıtım ve iş birliği faaliyetleri başlattık. Ülkemizin en önemli kruvaziyer limanlarına ziyaretler gerçekleştirerek yerinde incelemelerde bulunduk, konuyla alakalı çalıştay ve seminerlere katıldık. Bu çabalarımızla, 2023 yılı içerisinde yaklaşık 17 bin olan kruvaziyer yolcu sayısını 2024 yılında 38 bin yolcuya çıkartmayı hedefliyoruz. Amasra'nın kruvaziyer turizminde bölgenin değil Karadeniz'in yıldızı olması ve Karadeniz Ereğli'nin de kruvaziyer yolcu gemilerinin uğrak limanlarından biri olması yönünde çalışmalarımız devam etmektedir. Deniz turizminin önemli diğer bileşenlerinden biri olan yat turizminin de bölgemizde canlandırılması için çalışmalarımız yoğun bir şekilde devam etmektedir. Bu kapsamda, Zonguldak'ın Kozlu ilçesinde bulunan balıkçı barınağının yat limanına dönüştürülmesi yönünde çalışma başlatılmıştır. Zonguldak Valiliği'nin önderliğinde gerçekleştirilen çalışmanın amacı Zonguldak'ın turizm potansiyelini artırmak, bölgenin ekonomik kalkınmasına katkıda bulunmak ve Zonguldak'ın tanıtımına yeni bir boyut kazandırmaktır.

Kozlu Balıkçı Barınağı'nın yat limanına dönüştürülmesi, Zonguldak için stratejik bir adım olacaktır. Ülkemizde yaşanan marinaların doluluk sorunu ile alakalı Karadeniz de referans alınabilecek bir yatırım olmadığı için "Kozlu Marina" bu konuda ilklerin yaşanacağı bir örnek olacak, Karadeniz'in Türk deniz sınırında kurulacak olan ilk yat limanı olarak Zonguldak'ın turizmine ve tanıtımına da anlamlı bir katkı sunacaktır. Yat limanlarının sağladığı ekonomik ve sosyal

faydalar, bölgenin turistik çekiciliğini artırmanın yanı sıra, yerel halk için yeni istihdam olanakları yaratacaktır. Ayrıca, yat turizmi sayesinde bölgeye gelecek olan turistler, Zonguldak'ın yerel kültürü ve doğal güzellikleriyle tanışma fırsatı bulabilecektir. Bu durum hem bölge ekonomisine hem de kültürel zenginliğine önemli katkılar sağlayacaktır. Bunların dışında bölgemizde yaz aylarında günübirlik tekne turları düzenlenmektedir. Akçakoca Belediyesi tarafından 35 km'lik sahil boyunca gezi tekneleriyle karedeniz turu düzenlenmektedir. Amasra'da tekne turları, büyük liman iskelesinden kalkmakta ve tur esnasında Tavşan adası ve Boztepe adası seyredilebilmektedir. Karadeniz Ereğli'de ise liman içerisinde bulunan 5 adet günübirlik gezi teknesi turistlere ve yerli vatandaşlara sahil güzergâhında turlar gerçekleştirmektedir.

HALİL BAĞLI: "MAVİ TUR TURİZMİNDE VE GÜNÜBİRLİK TUR TEKNELERİNDE DÜŞÜŞ VAR"

Denizcilik tarihi açısından baktığımızda Marmaris antik çağlardan beri önemli bir liman kenti ve deniz ticaret merkezi olmuştur. Marmaris'in denizcilik üzerine kurulu kültürel ve turistik zenginlikleri, bölgenin önemli cazibe merkezidir. Bölgemizdeki modern marinalar ve limanlar, yat sahiplerine ve deniz tutkunlarına geniş olanaklar sunmaktadır. Marmaris Limanı, ege denizinde seyahat eden yatçılar için önemli durak noktasıdır ve her yıl birçok uluslararası yat yarışması ve etkinliklere ev sahipliği yapar. Denizcilik kültürünün yanı sıra Marmaris'in tarihi dokusu da dikkat çekicidir. Kaleiçi sokakları, geleneksel Türk evleri ve antik yapılarıyla ziyaretçilere benzersiz bir atmosfer sunar. Bozburun Yarımadası sakin köyleri ve doğal yaşamıyla bilinir. Bölgedeki köyler arasında Bozburun balıkçı tekneleri, ahşap yelkenliler ile bölgenin denizci yeteneğini ve geleneğini dünya çapında yansıtır. Deniz turizmi sezonunda geçen yıllara oranla bölgemize gelen cruise gemilerinin sayılarının artması, Marmaris'ten Rodos ve Yunan adaları limanlarına seferlerin yüzde 300 artması sebebi ile canlılık söz konusu oldu. Fakat diğer bir yanda Mavi Tur



HALİL BAĞLI
İMEAK DTO MARMARİS ŞUBESİ YÖNETİM
KURULU BAŞKANI

yat turizminde daha önceki yıllara göre bir düşüş var. Bu düşüşün sebeplerinin başında ülkemizdeki yüksek enflasyon, pahalılık ve fahiş fiyatlar gelmektedir. Bunun için birtakım çalışmalar yapmalıyız. Ayrıca günübirlik tur teknelerinde de geçen yıllara göre ciddi düşüşler var. Şu an sezon ortasında olmamıza rağmen turizm pek de iyi gitmemekte. Diğer yandan su sporları yapan işletmelerin işleri de %25 ve %30 oranlarına varan bir pazar daralması yaşamakta. 2019 yılına göre kıyaslırsak bölgemizde genele baktığımızda pandemiden önce gelen turistin pazar çeşitliliğinde artış söz konusu, fakat %80 Polonya, %29 ise Almanya ağırlıklı. Eskiden bölgemiz ucuz destinasyon konusunda İngiltere pazarında birinci sıradaydı. Fakat artık ikinci sırada yer alıyor. Rusya'dan ve İsrail'den gelen turist sayısındaki düşüş bölgemize gelen turist sayısının azalmasının en önemli sebeplerinden. Öte yandan "son dakika" (last minute) diye nitelendirdiğimiz turist sayısında artış oldu. İnsanlar son dakika kararları tatil için çıkar oldular. O yüzden de rezervasyonlarda sorunlar yaşıyoruz. Bölgemizde süregelen sorunlardan bir diğeri de bağlama ve çekek yerleri. Bağlama ve çekek yerleri olmayan bölgeler turizm kurullarında istişare edilerek çözüm yolları aranmalıdır.

Karbonsuzlaştırmada gemilerin enerji verimliliği ve yönetimi



* PROF. DR. M. ZİYA SÖĞÜT

GİRİŞ

Gemiler sektörel bir oyuncu olarak ekonomik ve çevresel sürdürülebilirliğin kilit konumuna sahiptir ve bu yapı içinde enerjinin ve çevrenin yönetilebilirliği kurumsal bir eylem gerektirir. Her ne kadar artan küresel baskılar, denizcilik sektöründe fosil yakıt kaynaklı tüketimini çevresel sürdürülebilirlik için önemli problem alan haline getirirse de sektörel taleplerdeki artış eğilimi bu durumu tetiklemektedir. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) önemli regülasyonlarla bu etki süreçlerini engellerken, sektörün bu yöndeki değişimini talep etmiştir. Nitekim 2018 yılında ortaya koyduğu regülasyonla, emisyonların 2008 yılındaki emisyon değerlerinin %50'sinin altına düşürülmesini öngörmüştür. Ayrıca gemi yakıt kaynaklı kükürt emisyonlarında da sınırlamalar getirmiş ve sadece kontrol alanlar (ECA) dışında kalan bölgeler için bu değer 0,50'ye düşürülmesini istemiştir [1-3]. Buna karşın, MARPOL Ek IV'de de NOx değerinin 17.0 g/kWh'ı geçmemesi

ifade edilmiş ve egzoz gazı temizleme sistemleri ile birlikte emisyonların istenilen sınırlar içinde tutulmasına yönelik önlemlerin geliştirilmesini gerekli görmüştür [4,5].

Karbonsuzlaştırmayı temel alan öngörüler kapsamında sektörel yapılar için geliştirilen tüm regülasyonlar, kurumsal politikalar için öncelikle enerji yönetimine yönelik konulara odaklanmaları gerektiğini göstermektedir. COVID 19'dan beri artan sektörel taleplere bağlı olarak yakıt fiyatlarının da artış eğilimi, rekabetin değerli olduğu sektörel yapılar için enerjinin verimli ve etkili yönetimin gerekli kılıyor. Nitekim taşıma maliyetleri incelendiğinde, yaklaşık %70'lere ulaşan yakıt maliyetleri, kurumsal sürdürülebilirliği etkiliyor. Gemiler, yaşayan organizmalar olarak, maalesef fosil yakıt kaynaklı enerji teknolojilerinin verimsizliğini ve işletme olumsuzluğunu yaşamaktadır [6,7]. Bu durum gemilerde enerji kaynaklı operasyonların geliştirilmesini ve bunların enerji verimliliğinin önceliklendirildiği bir yapıda kurumsal yönetilebilirliğini gerekli kılıyor.

Enerji yönetimi, temelde enerjinin ve çevresel sürdürülebilirliğin etkinliğini arttırmaya çalışan bir yönetimsel organizasyondur. Enerji verimliliğinin geliştirilmesini, kurumsal verimliliğin sürekli iyileştirilmesini ve bireysel farkındalığın geliştirilmesini odak noktalar olarak tanımlar.

Denizcilik sektöründe bu yapısal organizasyonlar için bazı öneriler geliştirilmiştir. Ancak, özellikle de gemiler için sadece operasyonel sistem verimliliği yönüyle değil, çevresel etkilerin azaltılması yönüyle de bir süreç olarak şekillenmektedir. Özellikle yapısal süreçler için pek çok eylem davranışının geliştirilmesini ve değişimi önceliklendiren bir yapıdır. Günümüzde

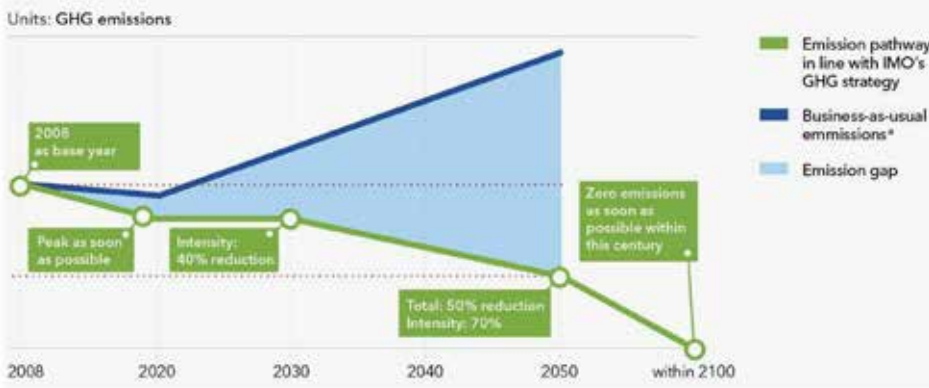
sektörel tercihler arasında öne çıkan enerji verimliliği operasyonları, trim optimizasyonu, hız yönetimi, hull yüzey ve boya yönetimi ile pervanelerde olası iyileştirmeler olarak şekillenmiştir [8]. Gerçekte etkin bir enerji yönetim için geliştirilmiş pek çok regülasyonlar uygulamada olsa da Gemilerin Enerji Verimliliği Yönetim Planı" (SEEMP) dışında sektörel zorunluluk olarak değerlendirilecek bir yönetim sistemi bulunmamaktadır. Oysa pek çok operasyonel eylem bir farkındalığı ve bir yönetim davranışını ortaya koymaktadır. Örneğin Roar ve ark. (2018) deniz şartlarında oluşan ani iklim süreçleri, motor gücünde aşırı yakıt tüketimini tetiklediğini ve bu deniz ekolojisi için etkin yüzey kirliliğinin oluşumunu tetiklediğini belirlemiştir.

Bu koşulların işletme problem olarak algılanabileceğini ve bazen %10'ları aşan verimsizlikler üretebileceğini ifade etmişler. Bir diğer operasyonel örnek sektörün en çok çalıştığı trim kontrolüdür. Trim kontrolü sefer şartları için sağlıklı bir süreç adına etkin bir enerji verimliliği davranış olarak algılanabilir.

Günümüzde bu sürecin etkin yönetilebilirliğini sağlayan yapay zeka destekli sistemler geliştirilmiştir. Ancak operasyonel yönetim belirsizliği dinamik kontrol araçları yönüyle ihtiyacın yönetilebilirliği yönüyle çalışmaların geliştirilmesi gerektiğini göstermektedir. Bu ve benzer operasyonel şartlar için enerji verimli bir yönetim yapısı dinamik bir yapıyı gerekli kılmaktadır.

IMO'NUN KARBONSUZLAŞTIRMA STRATEJİSİ

Denizcilik sektöründe sera gazı emisyonlarını azaltmayı ve sürdürülebilir bir deniz taşımacılığı sistemi oluşturmayı hedefleyen karbonsuzlaştırma stratejisi, IMO'nun sektörel çerçeveleri ortaya



Şekil 1: IMO'nun karbonsuzlaştırma hedefleri [10]

koyması ve yönetilebilir alanların oluşması olarak gelişmiştir. Bu kapsamda IMO'nun Hedefleri ve Bağlayıcı Standartları geliştirdiği görülmektedir. Nitekim IMO, 2018'de kabul edilen "İklim Değişikliği Stratejisi" ile sektörün karbonsuzlaşma yol haritası için aşağıdaki hedefleri ortaya koymuştur.

- 2050 Yılına Kadar Net Sıfır Emisyon
- 2030 Yılına kadar karbon emisyonlarını 2008 seviyelerine göre %40 oranında azaltılması

IMO, enerji verimliliğini artırmak ve yenilenebilir enerji kaynaklarını gemi taşımacılığına entegre etmek için Enerji Verimliliği ve Yeni Teknolojileri destekleyen yaklaşımlar öne çıkmıştır. Bu kapsamda, yenilenebilir enerji teknolojileri, yakıt hücreleri, elektrifikasyon ve diğer karbonsuzlaştırma çözümlerinin geliştirilmesi ve ticarileştirilmesi bu kapsamda değerlendirilebilir.

Ayrıca, LNG (Sıvılaştırılmış Doğal Gaz), hidrojen, biyoyakıtlar gibi alternatif yakıtların kullanımı da bu kapsamda görülebilir. Ancak IMO, COP28'de de ortaya konan karbonsuz yakıt tercihleri gibi etkili araştırma ve inovasyon programlarını da desteklemektedir. Bu teşvikler ve yaklaşımlar, düzenleyici yaklaşımlar ve küresel iş birlikleriyle desteklenmiştir. IMO, denizcilik endüstrisinde karbonsuzlaşma stratejilerinin uygulanması için küresel düzenlemeler geliştirir ve bu

düzenlemelerin uyumlu bir şekilde uygulanmasını teşvik eder. Bu kapsamda, IMO MARPOL Konvansiyonu ile birlikte üye devletlere teknik ve mali destek sağlayarak karbonsuzlaşma stratejilerinin uygulanmasını kolaylaştırır.

Karbonsuzlaştırma hedefleri genellikle bir süreç yönetimidir ve enerji yönetimi standartları ve düzenlemeleri ile entegre edilir. Örneğin, ISO 50001 gibi standart model yaklaşımlar, sürekli iyileştirmeyi desteklerken, enerji verimliliğini artırmayı ve fosil yakıt kaynaklı emisyonların azaltılmasını destekler.

GEMİLERDE ENERJİ YÖNETİMİ

Denizcilik sektörü küresel anlamda iklim değişikliğini önlemeyi temel alan mücadelede farkındalığı geliştirmek ve süreçleri kurallarla şekillendirmek isteyen bir yapıya sahiptir. Nitekim, uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) 2020 yılında yaptığı Dördüncü Sera Gazı çalışmasında, küresel anlamda sektörün enerji talebini yaklaşık 11 exajoule (EJ) olduğunu ifade etmiştir. Bu potansiyel, yaklaşık bir milyar ton karbondioksit (CO₂) ile toplam küresel emisyonun yaklaşık %3'lük bir potansiyeline karşılık gelmektedir [11].

Denizcilik sektöründe yakıt çeşitliliği olmasına karşın ağırlıklı tüketim fosil yakıttır. Bunlar sırasıyla ağır akaryakıt (HFO), deniz gazı yağı (MGO), çok düşük kükürlü akaryakıt (VLSFO) ve sıvılaştırılmış doğalgaz (LNG) kullanımı olmak üzere toplam tüketim yönüyle %99'u ifade etmektedir. Denizcilik

sektörü, uluslararası toplam ticaretin yaklaşık %90'ının sorumluluğuna sahip iken, emisyon üretiminde toplam enerji kaynaklı emisyonlarının yaklaşık %70'ine sahiptir. Gelişim senaryolarına göre, deniz taşımacılığında 2050 yılı için emtada yıllık %4'lük bir artış beklenmektedir. Bu yaklaşım mevcut şartlarda emisyon potansiyelinin 3 kat artması anlamına gelir [12]. Bu kapsamda IMO 2050 için öncü hedefler geliştirmiştir.

Özellikle deniz taşımacılığında, karbonsuzlaştırma hedefini temel eylem olarak, net sıfıra doğru bir arayışı temel almaktadır. Nitekim karbon yoğunluğunu azaltmayı temel alan bu bakış temelde operasyonel ve teknik olmak üzere iki yönde bir arayışı tanımlamaktadır. Bu amaçla, IMO 2030 yılı ile tanımladığı minimum karbon yoğunluğu hedefi için, gemilerde iki bakış yönüyle ele alınmıştır. Motorlarda operasyonel ve teknik bakış yönüyle, ana motor gücünün sınırlandırılması ve eski gemilerde enerji verimliliğini geliştirmesi değerlidir.

Deniz taşımacılığında fosil yakıt etkisi, çevresel tehdit başta olmak üzere, dekarbonizasyon ve sürdürülebilirlik yönüyle üzerinde yoğun çalışmaların yapıldığı bir alan olmuştur. IMO sülfür kontrolü olmak üzere karbon yönetim modelleriyle bu problem üzerinde önemli çalışmalar geliştirmiştir.

Ancak, sektörel önlemler yanında kurumsal veya gemileri temel alan önlemler ile enerji tüketimlerinin azaltılması etkin bir yaklaşım olabilir. Bu amaçla enerji verimliliği ve enerjinin etkin yönetimi öncelikli bir yaklaşımdır. Gemilerde bir yönetim aracı olarak geliştirilecek enerji verimli yönetimi, enerji verimliliğinin sürdürülebilirliğinin sağlanması için dinamik bir planlama ve uygulama süreçlerini zorunlu kılmaktadır.

Gemilerin fosil yakıt kaynaklı çevresel kirliliği önemli bir potansiyeldir. Nitekim, bir çalışmaya göre, dünyanın en büyük 15 konteyner gemisinin saldırdığı emisyon değeri, dünyadaki 760 milyon otomobilin saldırdığı emisyonu eşdeğerdir.

90.000 kargo gemisinden kaynaklanan emisyonun yalnızca Amerika'da yılda 60.000 ölüme ve 330 milyon dolar sağlık harcamasına neden olduğu gibi bazı çarpıcı karşılaştırmalar da bunu desteklemektedir [13]. Gemilerin operasyonel maliyetlerinde enerji maliyet etkisi oldukça yüksek bir değerdir.

Nitekim bir konteyner gemide bu değer, işletme maliyetlerinin %75'ini oluşturmaktadır [14]. Enerji yönetimi için bir diğer indikatör hız yönetimidir. Nitekim 25 knot olan seyir hızının daha ekonomik olan 20 Knot seviyesine indirilmesi, enerji verimliliğinde %25'lere varan bir fayda sağladığı görülmüştür [15].

Sera gazı emisyon değerlerinin sınırlandırılmasında önemli bir indikatör olan enerji verimliliği ile ilgili ilk sektörel düzenleme, Deniz Çevresini Koruma Komitesi'nin (MEPC) 62. oturumunda MARPOL Ek VI'da gemilerde enerji verimliliği konusuna eklenen bölümdür.

IMO eklenen bu bölümle birlikte, Enerji Verimliliği Tasarım Endeksi (EEDI) ve Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı (SEEMP) kavramları ortaya çıkmıştır. IMO, 1 Ocak 2013'te yeni gemiler için EEDI hesaplamasını ve hem yeni hem de mevcut gemiler için SEEMP'i zorunlu kılmıştır [16]. EEDI ve SEEMP, öncelikle denizcilik sektöründe enerji verimliliğini artırmak için birlikte çalışan iki önemli araçtır.

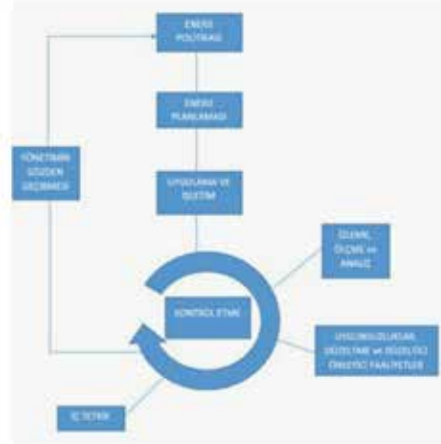
EEDI, yeni inşa edilen gemilerin enerji verimliliği standartlarını belirlerken, SEEMP mevcut gemilerin operasyonel verimliliğini artırmak için yönetim stratejileri sunar. Bu şekilde, sektör genelinde hem yeni hem de mevcut gemilerin enerji verimliliği iyileştirilerek sürdürülebilirlik hedeflerine katkıda bulunulabilir. Ancak günümüzde bu süreci daha kurumsal ve uygulanabilir bir yapıya dönüştüren ISO 50001 sektörel bir avantaj olarak gelişmiştir. ISO50001 birçok sektörel yapıda uygulanmaktadır. Ancak karasal yapılar için ulusal hedeflere göre bazı standartlar ve uygulamalar geliştirilse de

denizcilik sektörü bu kapsamın dışında kalmıştır.

ISO 50001, enerji yönetim sistemleri için uluslararası bir standarttır. Genel olarak, herhangi bir endüstri veya işletme için enerji yönetimi sisteminin kurulmasını, uygulanmasını, sürdürülmesini ve iyileştirilmesini kapsar. ISO 50001'in ana unsurları sırasıyla;

- Enerji politikası ve hedeflerinin belirlenmesi.
- Enerji kullanımını izleme ve ölçme süreçlerinin oluşturulması.
- Performans değerlendirmeleri ve sürekli iyileştirme faaliyetlerinin gerçekleştirilmesi.

ISO 50001, kurumsal bir çerçeveye sahiptir ve enerji verimliliğinin artırılması yönünde fırsatların oluşturulması ve yönetilebilirliğini sağlar. Şekil 1'de görüldüğü ISO 50001 doğrudan etkili bir akış yapısına sahiptir.



Şekil 2: Enerji yönetim sistem şeması [17]

Gemiler enerji sistem ve bileşenlerinin dinamik yönetilebilirliği doğrudan yönetim sorumluluğu olarak bazı indikatörlerle birlikte değerlendirilir.

Nitekim günümüzde üretilen Karbon Yoğunluk Endeksi (CII) gibi karbonsuzlaştırma süreçlerinde ölççek olarak kullanılacak araçlar olarak ifade edilir. Bu yönüyle gemilerin enerji

yönetiminde kullanılabilir indikatörlerden bazıları aşağıdaki gibidir.

Hız-Güç Performans Eğrileri (Speed-Power Performance Curves)

Bu indikatör, geminin belirli hızlarda tükettiği gücü ve bu güçle elde ettiği hızı gösterir. Hız-güç performans eğrileri, geminin optimum hız ve güç ayarlamalarını yapmasına yardımcı olarak enerji verimliliğini artırabilir.

Özgün enerji tüketimi (SEC)

Özgül enerji tüketimi, geminin belirli bir mesafe veya zaman biriminde tükettiği enerji miktarını gösterir. SEC, gemiler arasında enerji performansını karşılaştırmak için yaygın olarak kullanılan bir indikatördür.

Yakıt Tüketim İndikatörleri (Fuel Consumption Indicators)

Yakıt tüketim indikatörleri, geminin yakıt tüketimini belirli koşullarda izlemek ve analiz etmek için kullanılır. Bu indikatörler, geminin farklı işletim durumlarında ne kadar yakıt tükettiğini gösterir ve yakıt verimliliğini değerlendirmede önemli bir rol oynar.

EEOI (Energy Efficiency Operational Indicators)

Enerji verimliliği işletme indikatörleri, geminin taşıdığı yük veya taşıma kapasitesi birimi başına tükettiği enerjiyi ölçer. Bu indikatör, geminin operasyonel verimliliğini değerlendirir ve enerji verimliliğini artırmak için geliştirilen önlemlerin etkinliğini izlemeye yardımcı olur.

Performans İzleme Sistemleri (Performance Monitoring Systems)

Performans izleme sistemleri, geminin enerji verimliliğini sürekli olarak izlemek ve değerlendirmek için kullanılan bütünsel bir yaklaşımdır. Bu sistemler genellikle sensörler, veri toplama sistemleri ve yazılım platformlarıyla entegre olarak çalışır ve geminin operasyonel performansını detaylı bir şekilde analiz eder.

Karbon Yoğunluk İndikatörü (Carbon Intensity Indicator)



Şekil 3: Gemilerde ISO 50001'in uygulama çerçevesi

Karbon yoğunluk indikatörleri, geminin taşıdığı yük veya mesafe birimi başına saldırdığı karbon emisyonunu gösterir. Bu indikatörler, geminin karbon ayak izini değerlendirmek ve karbonsuzlaştırma hedeflerine ulaşmak için önemlidir.

Gemilerde ISO 50001 uygulama prosedürleri, geminin enerji tüketimini yönetme ve iyileştirme hedeflerini desteklemek için belirli adımlar içerir ve bu yapı içinde gemilerde ISO50001'in kullanımı etkin prosedürlerle birlikte değerlendirilmelidir. Bu çalışmada önerilen ISO 50001 çerçevesi Şekil 3'de verilmiştir.

SONUÇ

Gemiler doğrudan enerjinin yönetilebilirliği, IMO kapsamında önerilen SEEMP planı yanında ISO 50001'in daha kurumsal bir yapısını temel almaları avantajlı ve sürdürülebilir kolaylık sağlayacaktır. Özellikle enerji verimliliği odaklı ve sürekli iyileştirmeyi temel alan bir yaklaşım karbonsuzlaştırmaya geçiş için de bir avantaj olarak görülebilir. Bu yönüyle önerilen çerçeve sektörel paydaşların tüketim potansiyeline bakılmaksızın bir model olarak görülebilir.

Kaynakça

[1] IMO, 2016a. *International Maritime Organization). Nitrogen oxides (NOx) e regulation. (Accessed 28 January 2019).*

[2] IMO, 2016b. *Module 6 – Energy Management Plans and Systems. International Maritime Organization, London,*

January.

[3] IMO(2018) *Resolution MEPC 304 (72), Initial IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions from Ships MEPC 304 72 (imo.org)*

[4] Nader R Ammar, Ibrahim S Seddiek. *Thermodynamic, environmental and economic analysis of absorption air conditioning unit for emissions reduction onboard passenger ships, Transportation Research Part D: Transport and Environment 2018;62:726–38. https://doi.org/10.1016/j.trd.2018.05.003. ISSN 1361-9209.*

[5] Koray, M., & Sogut, M. Z. (2021). *Investigation of energy efficiency and environmental effects on valuation for bulk carriers. International Journal of Global Warming, 25(3-4), p. 353-365*

[6] Xinpeng Yan, Yapeng He, Ailong Fan (2023) *Carbon footprint prediction considering the evolution of alternative fuels and cargo: A case study of Yangtze river ships, Renewable and Sustainable Energy Reviews, Volume 173, 2023, 113068, ISSN 1364-0321,*

[7] Xinpeng Yan, Yapeng He, Ailong Fan (2023) *Carbon footprint prediction considering the evolution of alternative fuels and cargo: A case study of Yangtze river ships, Renewable and Sustainable Energy Reviews, Volume 173, 2023, 113068, ISSN 1364-0321, https://doi.org/10.1016/j.rser.2022.113068.*

[8] Oktay Çetin, Sogut, M. Ziya, *A new strategic approach of energy management*

onboard ships supported by exergy and economic criteria: A case study of a cargo ship, Ocean Engineering, Volume 219, 2021, 108137, ISSN 0029-8018,

[9] Roar,Adland, et al. *"The energy efficiency effects of periodic ship hull cleaning." Journal of Cleaner Production (2018)*

[10] DNV, *Maritime Forecast to 2050, Energy Transition Outlook 2019*

[11] Min Wu, Li Kevin X, Xiao Yi, Yuen Kum Fai. *Carbon emission trading scheme in the shipping sector: drivers, challenges, and impacts. Mar Pol 2022;138:104989.*

[12] James, J.C., James, Winebrake, 2008. *The Impacts of Globalization on International Maritime Transport Activity Past Trends and Future Perspectives. Energy and Environmental Research Associates, the United States.*

[13] S. Ergin, "Gemilerde Enerji Verimliliği," pp. 1–80, [Online] Available: <https://gigm.itu.edu.tr/wp-content/uploads/projeSERGIN.pdf>

[14] D. Ronen, "The Effect of Oil Price on containership Speed and Fleet Size", *Journal of the Operational Research Society, vol. 62, no. 1, pp. 211-216, 2011.*

[15] M. Golias, G. Saharidis, M. Boile, S. Theofanis and M. Ierapetritou, "The Berth Allocation Problem: Optimizing Vessel Arrival Time", *Maritime Economics & Logistics, vol. 11, no. 4, pp. 358-377, 2009.*

[16] 48. "The United Nations Framework Conference on Climate Change", *Unfccc.int. [Online]. Available: https://unfccc.int/kyoto_protocol/items/2830.php.*

[17] Tumplr, *ISO 50001 Enerji Yönetim Sistemi, (Online);*

<https://www.tumblr.com>



► Lashing & Unlashing Hizmetleri ► Gözetim Hizmetleri ► Liman Hizmetleri



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

Thor Uluslararası Denizcilik Liman Hizmetleri Pazarlama A.Ş.

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

İskenderun: Dumlupınar Mah. 312 Sk. No:11 Sanayi Sitesi, İskenderun / Hatay

İzmir : Samurlu Mah. 1244 Sk. No:18B Yeni Sanayi, Aliaga / İzmir

Tel : +90 212 438 00 39

7/24 : +90 532 710 80 03

E-mail : thor@thormarinesa.com.tr



www.thormarinesa.com.tr



2024



Guest Country
THE NETHERLANDS

Istanbul Calling

Ahoy Maritime Leaders

Save The Date

October 22, Tuesday
Venue: Divan Kuruçeşme

14:00-19.00 Conference
19:00-23.30 Cocktail Reception & Gala Dinner

shiproute.org

Social Media
[@shiproute](https://twitter.com/shiproute)



Petrol Ofisi Grubu denizcilikteki gücünün etki alanını Türkiye'de ve uluslararası arenada genişletiyor



* AYDIN YILDIZ

Petrol Ofisi Grubu'nun denizcilik sektöründeki lider markası PO/Marine olarak her yıl iç pazarda 30 binden, transit pazarda 3 binden, madeni yağ pazarında 2 bin 500'den fazla gemiye, Türkiye dışında ise 60 ülkede akaryakıt ikmal yapabilen bir güce sahibiz.

Ayrıca Türkiye'de denizcilik sektörüne transit, ÖTV'siz, gümrüklü yakıtlar, deniz yağları ikmal ve hizmetlerini bir arada sunabilen tek şirketiz. PO/Marine olarak misyonumuz Petrol Ofisi Grubu'nun deniz taşımacılığı ve liman hizmetlerindeki varlığını güçlendirmek, yüksek kaliteli yakıt ve hizmetler sunarak Türkiye'nin denizcilik alanındaki rekabet gücünü artırmak.

Bu alanda faaliyet gösteren müşterilerimize de bu amaçla en yüksek kalite standartlarına uygun ürünler ve kesintisiz hizmet sunuyoruz. Müşterilerimizin ihtiyaçlarına sunduğumuz hızlı ve etkili çözümler ve sağladığımız teknik desteklerle güvenilir bir iş ortağı olmak en önemli

motivasyonlarımızdan. Bu yaklaşımla yürüttüğümüz çalışmalar neticesinde transit pazarda yüzde 32,5, yurt içi denizcilik yakıtları pazarında yüzde 42 ve tüm denizcilik pazarında yüzde 34,2 pay oranı ile geçtiğimiz dört yılda olduğu gibi 2023 yılını da lider olarak tamamlamaktan gurur duyuyoruz.

GENİŞ AĞIMIZ SAYESİNDE GEMİLERE DE HIZLI VE GÜVENİLİR YAKIT İKMALİ YAPIYORUZ

Petrol Ofisi Grubu'nun Türkiye genelindeki yaygın lojistik ve dağıtım ağından elde ettiğimiz fayda da bu başarımızın ardındaki önemli etkenlerden biri. Limanlarda ve stratejik noktalarda konumlanmış depolama tesislerimiz ve terminallerimiz sayesinde, gemilere hızlı ve güvenilir yakıt ikmal hizmeti sunuyoruz. 17 barç ve 21 bin 615 metrik ton kapasite ile Türkiye'nin en büyük filosuna sahip olmamız ve geniş kara tankeri filosuna sahip tedarikçilerle çalışmamız esnek ikmal seçenekleri sunmamıza olanak sağlıyor.

Bu büyük barç filomuza her yıl yeni barçlar ekleyerek yaş ortalamasını küçültüyoruz. Tüm barçlarımızda çalışanların güvenliği, çevre koruma ve acil durum hazırlıkları gibi konularda düzenli eğitimler ve tatbikatlar yapıyoruz. Eğitimlerimizi dünya denizcilik sektöründe uygulanan kontrol standartları çerçevesinde veriyoruz.

Tüm bu ikmal kabiliyetimiz ve operasyonel gücümüz sayesinde kamudaki önde gelen kuruluşların yakıt taleplerini karşılıyoruz.

Türkiye'nin balıkçılık, yolcu taşımacılığı, petrol ve doğal gaz arama faaliyetlerinin yanı sıra yat, kılavuz gemileri, römorkör, yük gemileri ve kruvaziyerlerinin akaryakıt ihtiyacının çok büyük bir bölümünü de bizim tarafımızdan tedarik ediyor. 7 marina istasyonu ağıımız ve 8

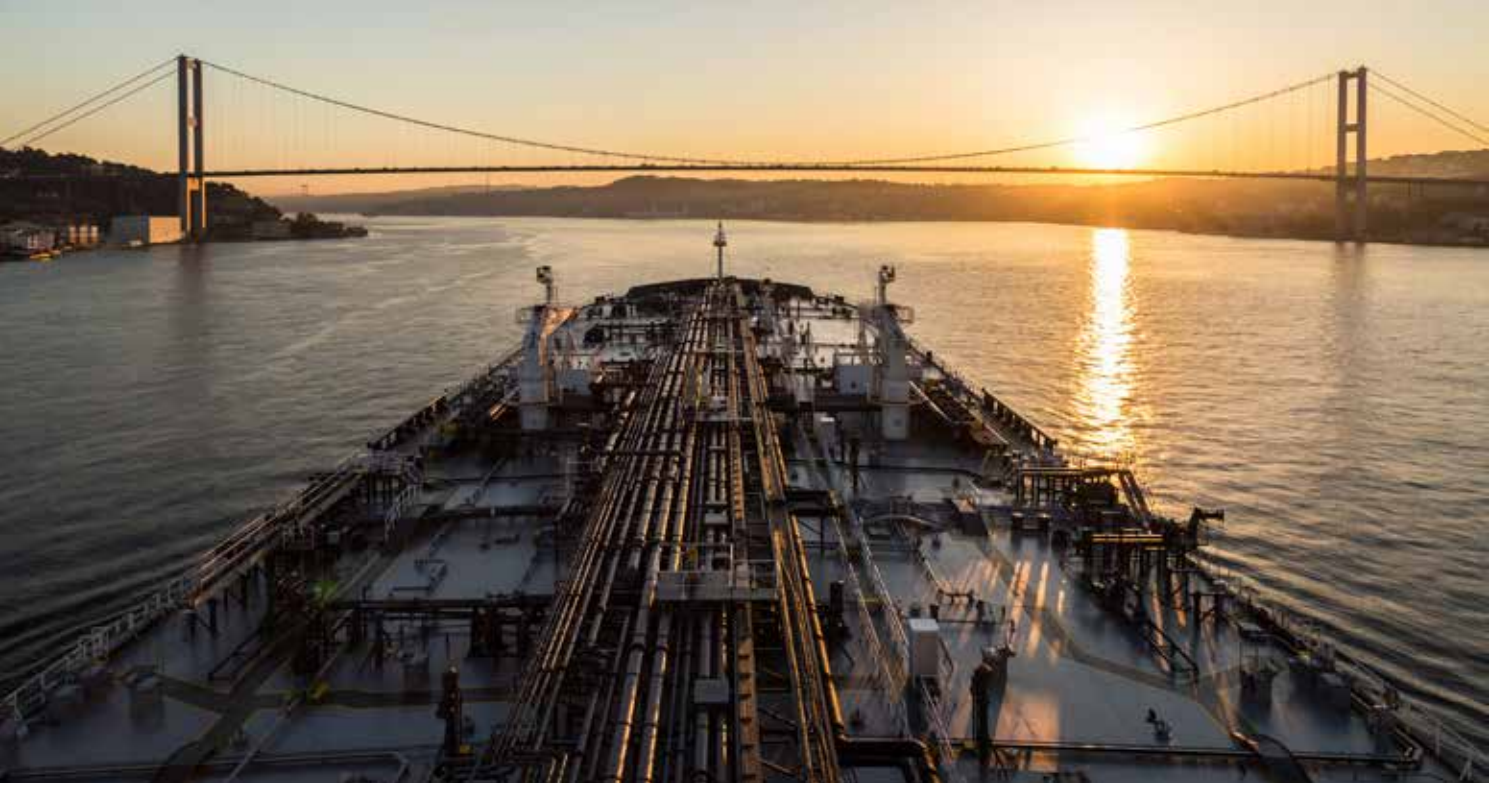
ikmal noktamızla tüm kıyılarımızda deniz taşıtlarına kesintisiz hizmet sağlıyoruz.

DENİZ TAŞIMACILIĞININ ÇEVRESEL ETKİLERİNİ AZALTIYORUZ

Diğer yandan global olarak artan karbon emisyonu ve çevreyi koruma konusundaki çalışmalar nedeniyle sektör büyük bir dönüşüm geçiriyor. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), gemi emisyonlarını azaltmak için sıkı kurallar getirdi, 2020 yılında yürürlüğe giren MARPOL Annex VI düzenlemeleri, gemi yakıtlarındaki kükürt içeriğini yüzde 0,5'e düşürdü. Tüm bunlar da denizcilik şirketlerini daha temiz yakıtlar ve yenilikçi teknolojiler kullanarak enerji verimliliğini artırmaya yönlendiriyor.

IMO'nun Akdeniz'in tamamını Emisyon Kontrol Alanı ilan etmesi ve 1 Mayıs 2025 itibarıyla gemilerin zorunlu olarak düşük sülfür içeren yakıt kullanmak zorunda olmasının da etkisiyle son günlerde hepimizin gündeminde olan alternatif yakıtlar konusu, devlet kurumlarının dikkatini çekmiş durumda.

Türkiye, bu alanda gelişmeler kaydetmekte ve denizcilik sektöründe sürdürülebilir ve çevre dostu yakıtların kullanımını artırmak için çeşitli adımlar atıyor. Bu önemli gelişme diğer limanlara karşı elimizi güçlendirecek ve rekabet gücümüzü artıracak. Petrol Ofisi Grubu olarak biz de bu yüzden ülkemizin bu alandaki hedeflerine katkıda bulunuyor, sürdürülebilirlik ve çevresel sorumluluk konularına büyük önem veriyoruz. Bu kapsamda düşük emisyonlu yakıtlar ve çevre dostu ürünler ile deniz taşımacılığının çevresel etkilerini azaltıyoruz. Ayrıca, atık yönetimi ve çevre koruma konularında da çeşitli projeler yürütüyoruz. Denizcilik sektöründe sürdürülebilir bir gelecek için çalışmalarımıza devam ediyoruz. Yakın zamanda aldığımız Uluslararası Sürdürülebilirlik ve Karbon Sertifikasyonu



(ISCC) ile bu alandaki gücümüzü de küresel çapta tescilledik. Aracılık ettiğimiz Singapur'daki ilk B24-biyoyakıt ikmal bu kabiliyetimizin somut bir örneğini teşkil etmesi açısından önem taşıyor. Yurt dışı ikmal kabiliyetimizin de gücüyle çevre dostu yakıt teknolojilerinde önemli bir adım atarak 300 tonluk ilk B24-biyoyakıt ikmal sürecini bu ayın başında Singapur sularında tamamladık. Eş zamanlı olarak terminallerimizde biyoyakıt ve ultra düşük kükürtlü akaryakıt (ULSFO) ürünleri ile ilgili tank, tedarik ve ikmal için çalışmalara da başladık.

LİMANLARIMIZIN GÜCÜYLE REKABETTE FARK YARATIYORUZ

Türkiye'nin küresel denizcilik akaryakıt sektöründeki konumuna baktığımızda Karadeniz, Ege ve Akdeniz'e kıyısı olan tek ülke olması sebebiyle Doğu ile Batı arasında önemli bir ticaret köprüsü görevi görüyor.

Türkiye denizcilik akaryakıt sektörü de bu stratejik konumu nedeniyle önemli rekabet avantajları ve dezavantajlarına sahip. Asya ve Avrupa arasındaki stratejik konumumuz sayesinde transit ticaret için ideal bir noktadayız. Bu,

akaryakıt ikmal için büyük bir avantaj sağlıyor. İstanbul, İzmir, Mersin ve İskenderun gibi büyük limanlar, farklı bölgelere hizmet vererek bizlere esneklik sağlıyor.

Türkiye'nin büyüyen ekonomisi, deniz ticareti ve akaryakıt talebini artırıyor. Limanlarda yapılan modernizasyon çalışmaları, operasyonel verimliliği artırarak hizmet kalitesini yükseltiyor. Bunlarla birlikte limanlarımız ürün kalitesi ve ikmal güvenliğini konusunda dünyanın en iyileri arasında yer alıyor. Biz de 7/24 yüzde 100 bağımsız gözetimciler eşliğinde ikmal gerçekleştiren Türkiye'deki tek firma olarak kalite ve güvenlik konularında titiz yaklaşımımızı sürdürüyoruz.

Bu olumlu yönlerin yanı sıra hala modernizasyon çalışması yapılması gereken ve altyapısı eksik limanlarımız mevcut. Bölgedeki diğer ülke limanlarının yarattığı fiyat ve hizmet kalitesi üzerinden rekabeti koruyabilmemiz için sürekli iyileştirmeler yapılması gerekiyor. Petrol Ofisi Grubu olarak bu rekabetin içinde kalmak adına müşterilerimizle ticaret hacimimizi her geçen gün genişletiyor ve global

çapta ikmal yapan firmalarla yaptığımız iş birlikleri neticesinde uluslararası limanlarda da hizmet verebiliyoruz. Türkiye'nin modern liman ağı, yüksek kalite ve güvenlik standartlarının bize kattığı değer sayesinde yakın coğrafyada da farkımızı ortaya koyuyoruz.

DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN ÜLKE EKONOMİSİNE KATKISININ BİLİNCİNDEYİZ

Özetle denizcilik sektörü; çevresel sürdürülebilirlik, dijitalleşme, pandemi sonrası değişimler, küresel ticaret ve jeopolitik gerilimler gibi pek çok önemli gündem maddesiyle karşı karşıya.

Bu dinamik ortamda, sektörün geleceğe yönelik stratejik planlamalar yapması ve yenilikçi çözümler geliştirmesi gerekiyor. Sektördeki bu gelişmeler, denizcilik dünyasının geleceğini şekillendirmeye devam edecek. Bulduğumuz sektörün ülke ekonomisine katkısının büyüklüğünün sektör paydaşları olarak hepimiz bilincindeyiz. Güçlü iş birliklerimizle ülkemizi uluslararası arenalarda temsil etmeyi sürdüreceğiz.

*** PETROL OFİSİ DENİZCİLİK KIDEMLI MÜDÜRÜ**

Gemi Brokerleri Derneği'nden teşekkür



* İSMAİL ŞAHİN

Değerli üyelerimiz, sponsorlarımız ve sektör paydaşlarımız.

Bosphorus Shipbrokers' Dinner 2024'ün unutulmaz bir gece haline gelmesinde katkıları çok büyük olan sevgili üyelerimiz, çatı kuruluşumuz İMEAK Deniz Ticaret Odası, sponsorlarımız ve tüm sektör paydaşlarımızın katkılarıyla bu yıl yerli ve yabancı 2 bin 650'den fazla misafirimizi güzel İstanbul'umuzda ağırladık. Sizlerin desteğiyle Bosphorus Shipbrokers' Dinner, Türkiye'nin en büyük uluslararası denizcilik organizasyonu haline geldi. Gemi Brokerleri Derneği olarak Türk denizciliğinin gücünü ve potansiyelini böylesine anlamlı ve etkili bir organizasyonla sergilediğimiz için gerçekten gurur duyuyoruz.

Bu başarı, derneğimizin çok ötesinde; Türk denizciliği ve Türkiye için hep birlikte yarattığımız bir değerdir. Türk denizcilik sektörü çağının ilerisinde işler yaparak hem ticari hem sivil toplum alanında kapasitesini her gün artırıyor.

En önemlisi, Bosphorus Shipbrokers' Dinner gibi organizasyonlar, bu vizyonun sektörün tüm paydaşları tarafından benimsenerek kurumsallaşmasını sağlıyor. Bosphorus Shipbrokers' Dinner'in denizciliğimize ve ülkemize hangi kapıları açacağını hayal etmek bizim için çok önemlidir. İnanıyoruz ki bu yolda koyulan her bir tuğla ileride tüm sektör paydaşlarımıza misliyle dönecektir.

Dünyanın dört bir yanından yüzlerce sektör paydaşımızın bir araya gelmesiyle oluşan iş ağının, meslektaşlarımızın bilgi ve fikir alışverişi yapmasına vesile olması son derece mutluluk vericidir. Türk denizcileri, bu sayede uluslararası

Hedefleri'nin önemli maddelerinden bir tanesi de kadının güçlendirilmesi ve her alanda üretime katkı sağlamasıdır.

Bosphorus Shipbrokers' Dinner bu anlamda Türk denizciliğinde kadının ne kadar etkin rol aldığını, özellikle brokerlik mesleğinde ne kadar başarılı olduğunu bir kere daha göstermiştir

Tüm bunları başarmamızda üyelerimizin, sponsorlarımızın ve katılımlarıyla bizi yalnız bırakmayan tüm denizcilik sektörümüzün payı çok büyük. 2026 yılında tekrardan çok daha güzel bir gecede bir araya gelmek dileğiyle, desteğini esirgemeyen tüm katılımcılara şükranlarımızı sunuyoruz. Ayrıca



uyum ve kuralların uygulanmasında çok daha hızlı hareket edebiliyorlar. Özellikle son yıllarda dünyanın en ciddi problemlerinden biri haline gelen iklim değişikliği başta olmak üzere çevre sorunlarının çözümünde denizcilik sektörümüzün dünyaya hızlı bir şekilde uyum sağlaması büyük önem arz ediyor. Son olarak sektörümüze omuz veren kadın meslektaşlarımızın sayısının önemine vurgu yapmak isteriz. Birleşmiş Milletler Sürdürülebilir Kalkınma

küresel denizcilik sektörünün üst düzey kuruluşları olarak bizleri yalnız bırakmayan BIMCO, FONASBA, ICS LONDON, HSA (Hellenic Shipbrokers' Association) ve onur konduğumuz olarak ağırladığımız Prof. Dr. Hercules Haralambides'e de yönetim kurulumuz adına özellikle teşekkür ediyoruz.

* GEMİ BROKERLERİ DERNEĞİ YÖNETİM KURULU BAŞKANI

An aerial photograph of a ship's deck. The deck is white with a green safety mat. A person in a blue uniform is visible on the deck. A supply basket, filled with various food and supply items, is being lowered into the dark blue water by a crane. The basket is suspended by a metal frame and contains items like boxes, bags, and containers. The ship's railing and equipment are visible in the upper left corner.

AVS

1985

GLOBAL SHIP SUPPLY & CATERING

**AT 1500+ PORTS
IN 126 COUNTRIES**

www.avsglobalsupply.com

at your service globally.

Türk limancılık sektörünün durumu, vizyonu ve TÜRKLİM



* **HAMDİ ERÇELİK**

Limancılık sektörü, uluslararası ticaretin ana omurgasını oluşturan en önemli endüstrilerden biridir. 2023 yılı itibarıyla, dünya genelindeki limanlar yılda yaklaşık 12 milyar ton kargo elleçlemekte ve bu küresel ticaretin yaklaşık %80-90'ını oluşturmaktadır.

COVID-19 pandemisinin 2020 ve 2021 yıllarında deniz ticareti ve limancılık sektörü üzerindeki olumsuz etkileri yavaş yavaş ortadan kalkarken, 2022 yılında Rusya-Ukrayna savaşının Karadeniz'deki deniz ticareti ve Rusya'ya uygulanan yaptırımlar ile, 2023 yılından itibaren Yemen Savaşının Kızıldeniz güvenliği ile deniz ticaretine ve limancılık faaliyetlerine olumsuz etkileri devam etmektedir. Bölgesel krizlerin küresel etkilerine rağmen, uluslararası deniz ticareti alternatif rotalarını ve limanlarını oluşturmaktadır. Kısa dönemde denizcilik ve limancılık sektörlerini de olumsuz şekilde etkileyen söz konusu krizlere rağmen, her yıl ortalama %3-4 artış gösteren küresel deniz ticaret hacmi,

limancılık sektörünün de aynı oranda gelişmesini zorunlu hale getirmektedir.

Türkiye limancılık sektörünün dünyadaki yerine baktığımızda ise; 10 yıllık örnek bir süreç olarak incelenen 2011-2021 yılları arasında toplam yükteki ortalama küresel artış oranı %2,3 iken Türkiye limanlardaki bu artış %3,8 oranında olmuştur. Konteynerde ise aynı dönem içinde ortalama küresel artış %3,8 iken Türkiye'deki limanlardaki artış %6,6 oranında olmuştur. Türkiye limancılık sektörünün gelişimini daha sağlıklı değerlendirebilmek açısından daha geniş bir süreci analiz etmek gerekirse; örneğin, 1980'li yıllardan itibaren hızlanan sanayileşme ve ihracat odaklı büyüme stratejileri paralelinde, limanlarda da yük artış hızı özellikle son 33 yılda (1990-2023) olağanüstü seviyede artış göstermiş ve bu büyüme konteynerde %3.461, toplam yükte %249 olarak gerçekleşmiştir.

Son 10 yılda (2014-2023) limanlarımızda yüklenen yük miktarı 158 milyon tondan 218 milyon tona, aynı dönemde boşaltılan yükler ise 225 milyon tondan 303 milyon tona yükselmiştir. Bu değişimi oran olarak belirtmek gerekirse; limanlarımızda elleçlenen toplam yükün on yıllık büyüme hızı %3,1 olarak gerçekleşmiştir. Son on yıllık dönemdeki bu büyüme hızı ihracat yüklerinde %4,3, ithalat yüklerinde %2,8, transit yüklerinde %3,1 ve kabotaj yüklerinde ise %2,1 oranında gerçekleşmiştir.

Türkiye limanlarında 2023 yılında 256,2 milyon ton ithalat, 135,5 milyon ton ihracat, 66,7 milyon ton transit ve 62,6 milyon ton kabotaj olmak üzere elleçlenen toplam yük 521.079.804 ton olmuştur. Limanlarımızda elleçlenen yükün rejimlerine göre dağılımına bakıldığında ise yükün yaklaşık

%75,2'sini dış ticarete konu olan yüklerimiz oluşturduğu, 2023 yılı itibarı ile transit yüklerin oranının %12,8 ve kabotaj yüklerin oranının ise %12,0 olarak gerçekleştiği görülmektedir. Küresel ortalamanın üstünde büyüyen limanlarımızın bu başarısı özellikle son 25 yılda limanlara yönelik özel sektör yatırımlarındaki artış ve ulusal limancılık vizyonunu gerçekleştirmeyi hedefleyen strateji ve uygulamalarla sağlanmıştır.

TÜRKİYE LİMAN İŞLETMELERİ DERNEĞİ'NİN (TÜRKLİM) LİMANCILIĞIN GELİŞİMİNDEKİ ROLÜ

Türkiye'de genel deniz ticaretine hizmet eden toplam 217 kıyı tesisinin 194'ü uluslararası deniz ticaretine hizmet veren limanlardır. Bu limanların kapasite olarak %80'i halihazırda sektörün tek Sivil Toplum Kuruluşu olan Türkiye Liman İşletmecileri Derneği (TÜRKLİM) üyesidir. Türkiye'de elleçlenen Konteynerin %95'i, Kuru Yük ve Genel Kargo'nun %67'si, Sıvı Kimyasal yüklerin %100'ü, RO-RO taşımacılığının %87'si ve Kurvaziyer Turizm'in %97'si TÜRKLİM üyesi limanlar tarafından gerçekleştirilmektedir. Bu açıdan TÜRKLİM, sadece sektörün temsil misyonunun değil, Türk limancılığının geleceğe taşınmasında, stratejik yönlendirme sorumluluğu olan paydaşlardan biri olduğunun da bilincindedir.

Bu kapsamda TÜRKLİM, etkin bir sivil toplum kuruluşu olarak, kurulduğu 1996 yılından bugüne kadar, ülkemizdeki liman işletmelerini bir araya getirerek ortak sorun ve ihtiyaçları tartışıp, çözüm önerileri ve taleplerinin idareyle koordinasyonunda önemli katkılar sağlamakta, üyelerimiz arasından oluşturulan çalışma grupları ile limanlarımızdaki en iyi uygulamaların yaygınlaştırılmasına çalışmakta, ayrıca paydaşlarımız ve yurt dışındaki sektörel



kuruluşlarla nitelikli bilgi paylaşımı içinde bulunmaktadır. Bunlara ilave olarak, ülkemizin iç ve dış ticaretinin ve deniz yoluyla yapılan turizmin temel yapı taşı olan liman işletmelerimizin, büyüyen ekonomimizin ihtiyaçlarını öncülleyen altyapı yatırımlarını zamanında yapabilmeleri için kamu otoritelerinde ve paydaşlarımızda gereken farkındalığı yaratmak ve çözüm odaklı yaklaşımlarla bu amaca hizmet edecek imkânları sağlamak TÜRKLİM'in faaliyetlerinin odağında yer almaktadır.

Ayrıca, referans-akreditasyon kurumu özelliklerine sahip olmak, liman operasyonlarına yönelik eğitim standartlarının belirlenmesi, ölçülmesi, değerlendirilmesi ve sertifikasyonunu sağlayan, kalite ve güvence görevleri ile sektörel kurum ve kuruluşlar arasında standardizasyon ve koordinasyonu sağlamaktadır. Bu imkân, yetenek ve sorumlulukları ile TÜRKLİM sektörün gelişmesine katkı sağlayan, Türkiye'deki limancılık sektörünün belirleyici güçlerinden biridir.

Belirtilen görev ve sorumluluklar kapsamında, TÜRKLİM yük grupları bazında sahada çalışanları bir araya getirmek, ortak sorunları belirlemek, liman işletmelerimiz arasındaki koordinasyonu, iş birliği kültürünü ve yardımlaşmayı teşvik etmek maksadıyla

8 adet Çalışma Grubu oluşturulmuştur. Bahse konu, 'İş sağlığı ve Güvenliği', 'Konteyner', 'Genel Kargo ve Kuru Dökme', 'Sıvı Dökme', 'Ro-Ro ve Otomotiv' 'Kurvaziyer ve Yolcu', 'Dijital Teknolojiler' ve 'Limanlarda Afet ve Risk Yönetimi' Çalışma Gruplarımız düzenli toplantılarla birçok konuda ortak sorunlara yönelik çözüm önerilerini ve bunlara ilişkin aksiyon planlarını oluşturmaktadır.

TÜRKLİM görev ve sorumluluklarının farkındalığı ile dönemsel olarak yayımladığı VİZYON Raporları (Vizyon-2023, Vizyon-2050), her yıl yayınladığı Sektör Raporları ve üç aylık dönemleri kapsayacak şekilde yayımladığı E-dergi ve bültenlerle bu bilgi birikimi ve farkındalığı üyelerine ve sektöre aktarmaktadır. Ayrıca, International Association of Ports and Harbors (IAPH) ve Sektörel Dernekler Federasyonu (SEDEFED) aktif üyesi olan TÜRKLİM, Avrupa Birliği ile ilgili gelişmeleri yakından takip etmekte ve dernek üyesi limanları bilgilendirmektedir.

Bu çerçevede; başta "Yeşil Dönüşüm" olmak üzere yenilenebilir enerjiye dayalı dijital/teknolojik dönüşüm ihtiyaçları başta olmak üzere, 2050 yılında sıfır-karbon hedefine yönelik yol haritasının gerekliliklerini tüm

paydaşlarının katılımıyla hazırlayan, kararlı uygulamaları sinerji içinde gerçekleştirecek kurumsal yapıları oluşturan, ekosistemin dengesini gözeten, gelecek kuşaklara yeşil dönüşümü içselleştirmiş bir liman yönetim modeli sunan ve her şeyden öte limancılık işkolumuzda toplumsal cinsiyet eşitliğini vazgeçilmez bir iş modeli haline getirmiş bir limancılık anlayışının yerleştirilmesi görevi TÜRKLİM'in oluşturduğu vizyonun öncelikli hedeflerini oluşturmaktadır.

Sonuç olarak; TÜRKLİM, bugüne kadar olduğu gibi, uluslararası bağlantıları, küresel ortaklık ve paydaşlık nitelikleri çok yüksek seviyede olan limancılık sektörünün bu paradigma ve iş modeli etrafında yükselmesinin ve büyümesinin önünü açmak, başta yeşil dönüşüm olmak üzere, küresel uygulamalarla uyumlu bir şekilde limancılık sektörümüzü çok daha yüksek bir seviyeye taşımak amacıyla yol haritalarını, ihtiyaç ve etki analizlerini, kapasite ihtiyaçlarını ve mevzuat gereksinimlerini belirleyecek çalışmalarını, başta kamu idaremi olmak üzere tüm paydaşlarımızla birlikte yapmaya devam edecektir.

*** TÜRKLİM YÖNETİM KURULU BAŞKANI**

DP WORLD VE EYAP'TAN TİCARETE İVME KAZANDIRACAK GÜÇ BİRLİĞİ

DP World Yarımca Limanı ve Evyap Grubu'na ait Evyapport birleşti. DP World Evyap adını alan yeni yapı Türkiye ekonomisine daha hızlı, verimli ve maliyet avantajı sunan lojistik hizmeti verecek.



DP World ve Evyap Grubu, Türkiye sanayisinin kalbindeki iki büyük liman altyapısını birleştirerek Türkiye'nin küresel ticaretteki rolüne önemli katkı sağlayacak stratejik bir birleşme gerçekleştirdi. DP World Evyap adını alan bu yeni yapıda DP World, Evyapport'ta yüzde 58 hisseye sahip olurken, Evyap Grubu DP World Yarımca'da yüzde 42 hissenin sahibi oldu.

Artık Marmara Denizi'nde "DP World Evyap Yarımca" ve "DP World Evyap Körfez" olarak anılacak iki terminal, toplam 1171 metre yanaşma alanına sahip olacak ve aynı anda birden fazla büyük konteyner gemisinin yanaşmasına uygun yapıda hizmet verecek. Yıllık toplam konteyner elleçleme kapasitesi 2 milyon TEU'yu aşacak olan yapı, entegre operasyon proje ve ağır yük taşımacılığı hizmetlerini içerecek şekilde genişleyecek.

Bölgede giderek artan ve çeşitlilik gösteren lojistik taleplerini karşılamayı

hedefleyen DP World Evyap, Türkiye'nin uluslararası tedarik zincirlerindeki büyüyen rolünü güçlendirecek. DP World Evyap, gelişmiş kara ve demir yolu bağlantıları ve 900'ü aşkın uzman ekibinin desteğiyle müşterilerine daha hızlı bir hizmet sunacak.

HEDEF İHRACAT VE İTHALAT HACMİNİ ARTIRMAK

DP World'ün konteyner elleçleme, gümrük müşavirliği ve antrepo hizmetlerindeki geniş deneyimi ile Evyapport'un konteyner, sıvı dökme yük ve genel kargo operasyonlarındaki uzmanlığının sinerjisi, sektörün ihtiyacı için gerekli hizmetleri bir arada sunacak. Dijital teknolojilerle güçlendirilmiş hizmet yapısına sahip DP World Evyap, bölgenin çeşitlilik gösteren lojistik yapısında önemli bir oyuncu olarak konumlanarak, Türkiye'nin ihracat ve ithalat hacmini artırmayı ve yeni endüstrilerin büyümesini hızlandırmayı hedefliyor. DP World Yönetim Kurulu Başkanı Sultan Ahmet Bin Sulayem, "DP World'ün vizyonu, küresel



ticareti daha güçlü, daha verimli ve sürdürülebilir bir geleceğe taşımaktır. Evyapport ile stratejik ortaklığımız, en önemli pazarlarımızdan biri olan Türkiye'de bu vizyonun bir parçası. Müşterilerimize uçtan uca çözümler sunmaktan, bu birliğin hız ve verimlilik açısından getirdiği birçok faydayı paylaşmaktan mutluluk duyuyoruz. DP World Evyap'ın hizmetlerini daha da geliştirmeyi dört gözle bekliyoruz" dedi.

DP World Türkiye CEO'su Kris Adams "Bu heyecan verici ortaklık, Türkiye ve bölge için önemli ekonomik faydalar sağlayacak. İki yapının mevcut güçlü altyapılarının DP World Evyap altında birleştirilmesi, müşterilerimize giderek önemli hale gelen bu bölgede, güçlü ve yeni bir hizmet sunacak" diye açıkladı.

"TÜRKİYE'NİN TİCARETİNE DEĞER KATACAK BİR ORTAKLIK"

Evyap Holding İcra Kurulu Başkanı Mehmed Evyap ise DP World'ün küresel uzmanlığını ve Evyapport'un yerel gücünü birleştiriyor olmaktan mutluluk

PETROL OFİSİ GRUBU, DENİZLERDEKİ LİDERLİĞİNİ SÜRDÜRÜYOR

Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu (EPDK), Petrol Piyasası 2023 Yılı Sektör Raporu'nu yayımladı. Raporla yer alan verilere göre Petrol Ofisi Grubu'nun PO/Marine markası, yaklaşık 915 bin toplam satış hacmi ile denizlerde bu yıl da zirvede yer aldı.



Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu'nun (EPDK) yayımladığı Petrol Piyasası 2023 Yılı Sektör Raporu'na göre PO/Marine transit pazarda yüzde 32,5, yurt içi denizcilik yakıtları pazarında yüzde 42 ve tüm denizcilik pazarında yüzde 34,2 pay oranı ile liderliğini beşinci yıla taşıdı.

Denizcilik sektöründe fark yaratmaya devam ettiklerini söyleyen Petrol Ofisi Grubu Denizcilik Kıdemli Müdürü Aydın Yıldız, "Denizcilik sektöründe beşinci kez liderliği elde edebilmemizin arkasında, sektördeki yenilikçi yaklaşımımız, yüksek kalite standartlarımız ve müşteri odaklı hizmet anlayışımız yatıyor. Türkiye'de denizcilik sektörüne transit, ÖTV'siz, gümrüklü yakıtlar, deniz yağları ikmal ve hizmetlerini bir arada sunabilen tek şirketiz. PO/Marine markamız ile her yıl iç pazarda 30 binden, transit pazarda 3 binden, madeni yağ pazarında 2 bin 500'den fazla gemiye, Türkiye dışında ise 60 ülkede akaryakıt ikmali yapabilen bir güce sahibiz. Uluslararası sularda bize biyoyakıt tedarik yetkinliği kazandıran ISCC sertifikamız sayesinde de denizcilik sektörüne daha sürdürülebilir, çevre

dostu yakıt hizmeti de sağlayabiliyoruz. Bunun ilk örneğini de geçtiğimiz günlerde Singapur'da Vitol Bunkers iş ortağımızla gerçekleştirdik. Denizcilik ekonomisindeki konumumuzu güçlendiren yerel ve küresel tüm başarılarımızın bizi sektörün değişmeyen lideri haline getirmesinden gurur duyuyoruz. PO/Marine markamızı daha da ileriye taşımak için çalışmalarımızı sürdürüleceğiz" dedi.

Türkiye'nin tüm limanlarından gemilere yakıt sağlamanın yanı sıra İstanbul Boğazı'nı transit geçiş için kullanan yerli ve yabancı gemilere yakıt ikmali yapan PO/Marine ürün çeşitliliği, lojistik kapasitesi ve piyasadaki etkinliği ile Akdeniz, Ege ve Karadeniz sahil şeridinde de önemli bir gemi yakıtı tedarikçisi konumunda bulunuyor.

MARPORT'TAN YENİ YATIRIM

Arkas Holding ve TIL (Terminal investment Limited) ortaklığı Marport, SSG vinç parkına 25+1 yan kapasiteli dört yeni vinç daha ekledi.



Toplamda yaptığı 200 milyon dolar yatırımla rıhtımlarını genişleterek aynı anda iki rıhtımda dünyanın en büyük gemilerine



hizmet verebilmeye hazır hale getiren ve rıhtım uzunluğunu dolfen bağlantısı ile 480 metreye çıkararak dünyanın en

büyük konteyner gemilerine kapılarını açan Marport, toplam vinç sayısını 14'e çıkardı.

Ambarlı'da hizmet veren Marport, SSG vinç parkına 25+1 yan kapasiteli dört yeni vinç daha ekledi. Marport yeni vinçler için 60 milyon dolar yatırım yaptı. Sunduğu hizmetlerle tüm dünyayı birbirine bağlama hedefiyle hizmetlerine devam eden Marport, mega gemilere ev sahipliği yaparken, ticaret stratejisi ve maliyet yönetimi açısından dış ticaretteki tüm paydaşlarına, dolayısıyla Türkiye ekonomisine avantaj sağlamaya devam ediyor.

MİLLİ YÜZÜCÜ KUZEY TUNÇELLİ, REKOR KIRARAK AVRUPA ŞAMPİYONU OLDU

Milli yüzücü Kuzey Tunçelli, Avrupa Gençler Yüzme Şampiyonası'nda 1500 metre serbest finalinde rekor kırarak Avrupa şampiyonu oldu.



Litvanya'nın Vilnius kentinin ev sahipliğinde düzenlenen Avrupa Gençler Yüzme Şampiyonası'nda 1500 metre serbest finalinde suya giren Fenerbahçeli milli yüzücü Kuzey Tunçelli, 14:41.89'luk derecesiyle yarışı ilk sırada tamamladı ve Dünya Gençler, Avrupa Gençler ve Şampiyona ve 17-18-19+ yaş Türkiye rekorlarını kırarak ikinci kez Avrupa Gençler şampiyonu oldu. Kuzey, yarışı 15:04.04 derecesiyle ikinci sırada bitiren Alman Johannes Liebmann'a 22.15 saniye fark attı. Kuzey Tunçelli'ye ve kürsüye çıkan diğer sporculara madalyalarını Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı Prof. Dr. Vedat Işıkhan takdim etti.

Rekortmen yüzücü, geçtiğimiz sene Sırbistan'ın başkenti Belgrad'ın ev sahipliği yaptığı Avrupa Gençler Şampiyonası'nda 14:58.89'luk derecesiyle şampiyona rekoru kırarak altın madalyanın sahibi olmuştu.

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

7519 SAYILI KANUN RESMÎ GAZETE'DE: TÜRK DENİZCİLİĞİ İÇİN ÖNEMLİ GELİŞME

Denizcilik Genel Müdürlüğü, 7519 Sayılı Kanun ile ilgili detayları sosyal medya hesabından paylaştı.



Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının görev ve yetki alanına giren konularda TBMM tarafından hazırlanan ve 04.07.2024 tarihinde kabul edilen 7519 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ile Bazı Kanunlarda ve 655 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun, 09.07.2024 Tarihli Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girdi. Kanunda Denizcilik Genel Müdürlüğü'nün görev alanına ilişkin 11 madde mevcut. Bu maddeler şunlar:

- Denizcilik Genel Müdürlüğüne deniz ve içsular ulaşımını geliştirmek ve serbest, adil, sürdürülebilir bir rekabet ortamı sağlamak amacıyla liman tesislerinde sadece gemilere verilen hizmetlere ilişkin taban ve tavan ücretleri, sürdürülebilir denizcilik hedefimiz ile uyumlu olarak belirlenebilecektir.
- Kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin yürütülmesine ilişkin usul

ve esaslar belirlenmiştir. Bu hizmetler, boğazlarımızda münhasıran KEGM tarafından yürütülecek, askeri tesisler, kamu kurumları tarafından işletilen tesisler ile özelleştirilen liman tesisleri dışındaki bölgelerde verilen hizmetler ise pazarlık usulü yöntemi ile başlayarak açık artırma usulü ile tamamlanarak özelleştirilebilecektir. Bu maddeye ilişkin Yönetmelik Denizcilik Genel Müdürlüğüne hazırlanarak 6 ay içinde yürürlüğü sağlanacaktır.

- Liman idari sınırlarında demirleyen gemilerin demirleme ücretleri geminin grostonu başına 2 TL'yi geçmemek üzere Denizcilik Genel Müdürlüğüne belirlenecektir.
- Deniz taşımacılığı kaynaklı sera gazı emisyonlarını azaltmak amacıyla karbon fiyatlandırma araçlarından faydalanarak toplanan gelir; araştırma, geliştirme, dönüşüm ve yeni yapım faaliyetlerinin desteklenmesi amacıyla kullanılacak olup Denizcilik Genel Müdürlüğüne belirlenen şartlar ile denizcilik sektörümüzün yeşil dönüşümü desteklenecektir.
- Limanlarımızdan çıkış yapacak gemilerin izin belgeleri, gelişen teknolojiye dayanarak seri, hızlı ve etkin bir denetim sonucunda düzenlenecek, daha verimli bir denetim prosedürü uygulanacaktır.
- Gemilerimizin genel denetim esasları; uluslararası sözleşmeler kapsamında olanlar için taraf olduğumuz uluslararası sözleşmelere göre, kabotajda çalışanlar için ise Yönetmelik ile düzenlenecektir. Denizcilik Genel Müdürlüğüne hazırlanacak yönetmelikle kabotajda çalışan gemilerin denetim esasları;

gemilerin cinsi, boyu gibi karakteristik özellikleri gözetilerek belirlenecek böylece denetimde etkinlik sağlanacaktır.

- Türk Uluslararası Gemi Sicili'ne (TUGS) tescil edilen gemilerde sermaye şirketlerinin birleşme, bölünme ve tür veya unvan değişiklikleri ya da miras yoluyla intikali nedeniyle yapılacak kayıt değişikliklerinde kayıt harcı alınmayacak, geminin payının devredilmesi halinde harç devredilen pay oranında alınacak, TUGS'un cazibesi artırılarak gemi insanı istihdamımızın artması sağlanacaktır.
- Türk Uluslararası Gemi sicili'ne tescilli veya tescil edilecek gemilerin LPG hariç fosil yakıt kullanmayan bir ana sevk sistemine sahip olması halinde kayıt harcı alınmayacak, yıllık harcın yarısından muaf olacak, Türk deniz ticaret filomuzda çevre dostu gemilerin artması sağlanacaktır.
- Kabotaj yolcu taşımacılığında, taşıyıcıların yolcuya gelebilecek zararlardan doğabilecek sorumluluklarına karşı sigorta yaptırma zorunluluğunun sınırı; yolcu başına 100.000 SDR'den az olmayacak, böylece daha düşük prim ödenmesi sayesinde ilgililerin sigortaya erişimi kolaylaşacaktır. Bununla birlikte taşıyanın zarar gören yolcu başına tazmin sınırında bir değişiklik yapılmamış olup halen 250.000 SDR'dir.
- Liman başkanlıkları tarafından gerçekleştirilen denizcilik işlemleri, talep edilmesi ve liman başkanlığınca uygun görülmesi halinde mesai dışında ücret karşılığı yapılabilecektir. Mesai dışında görev yapan personele fazla çalışması karşılığı ödeme yapılması hususu da düzenlenmiştir.

PO/Marine ile denizlerin lideri yine Petrol Ofisi.

PO/Marine ile denizcilik sektöründe fark yaratmaya devam ediyoruz.

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

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



Petrol Ofisi

KTÜ DUİM' DEN 25. YIL MEZUNİYET TÖRENİ

Karadeniz Teknik Üniversitesi Sürmene Deniz Bilimleri Fakültesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü'nün 2023-2024 dönemi mezuniyet töreni 5 Temmuz Cuma günü yapıldı. Fakülte 75 genç denizciyi sektöre kazandırdı.



Yoğun bir katılımıla gerçekleşen mezuniyet töreni programına KTÜ Rektör Yardımcısı Prof. Dr. Cemil Rakıcı, Fakülte Dekanı Prof. Dr. Ali Muzaffer Feyzioğlu, UAB Denizcilik Genel Müdürü ve aynı zamanda bölüm mezunu Ünal

TÜRKKAPDER Yönetim Kurulu Başkanı Zafer Akbulut, Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği Trabzon Temsilcisi Turan İzmirlî, Trabzon Deniz Komutanı Dz. Alb. İbrahim Hakkı Er, Trabzon Bölge Liman Başkanı Ahmet Turgay Okur başta olmak üzere



başlayan tören, fakülte birincisinin mezun öğrenciler adına konuşması, öğrencilerin flama değişimi, mezunlara diplomalarının verilmesi, dereceye giren öğrencilere ödülleri takdim edilmesi, mezuniyete katılan tüm sektör temsilcilerine, kurum



Baylan, KTÜ DUİM Mezunlar Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Sevinç Körüklü, GEMİMO Yönetim Kurulu Başkanı Yaşar Canca, Türkiye Denizcilik Federasyonu Yönetim Kurulu Başkanı Arif Bostan,

dekan yardımcıları, akademik personel ve mezun öğrenciler katıldı.

Saygı duruşu ve İstiklal Marşı'nın ardından protokol konuşmalarıyla



ve kuruluşlara plaket takdimi, mezuniyet kütüğüne birincilik plakettinin çakılması ile tamamlandı.

YALOVA'DA İHRACATI TERSANELER SIRTILADI

Yalova'dan 2024 yılının ilk 6 ayında 292 milyon 115 bin dolar ihracat gerçekleştirildi. Kentte yapılan ihracat bir önceki yılın aynı dönemine göre yüzde 51,1 arttı. 6 aylık dönemde en çok ihracat gemi ve yat hizmetleri sektöründe yapıldı.



2023 yılını 819 milyon 252 bin dolar ihracatla kapatan Yalova'daki firmalar 2024 yılına hızlı bir girişi yapmıştı. Kentteki firmalar

bu yılın ocak ayında 81 milyon 342 bin dolar, şubat ayında 36 milyon 376,43 bin dolar, martta ise 53 milyon 40,47 bin dolar ihracat gerçekleştirdi. Sonraki aylarda ise nisanda 8 milyon 214,93 bin, mayısta da 7 milyon 519,93 bin dolar ihracat yapıldı.

2024'ÜN EN YÜKSEK İHRACATI HAZİRANDA

2 aylık yaşanan düşüşün ardından haziran ayında yılın en yüksek ihracatı gerçekleşti. Yalova'daki firmaların haziran ayı ihracatı 105 milyon 648,05 bin dolar olarak açıklandı. Böylelikle 2024 yılının ilk 6 ayında yapılan ihracat 292 milyon 115 bin dolar oldu. 2023 yılın aynı döneminde 193 milyon 283 dolar ihracat yapılmıştı. Böylelikle geçtiğimiz yılın aynı dönemine göre, kentteki ihracat rakamı yüzde 51,1 arttı. Yalova'da 6 aylık dönemde en çok ihracat gemi ve yat hizmetleri sektöründe yapıldı. Geçtiğimiz yıla göre yüzde 65,3 ihracatını artıran tersaneler 6 ayda 255 milyon 850,79 bin dolar ihracat yaptı. Kimyevi maddeler ve mamulleri sektöründe ise geçtiğimiz yılın aynı dönemine göre ihracat yüzde 27,2 düştü. Sektör bu yılın 6 aylık döneminde 12 milyon 859,83 bin dolar ihracat gerçekleştirdi. Kentte en çok ihracat yapılan üçüncü sektör ise 7 milyon 626 bin dolarla madencilik ürünleri oldu.

SÜS BİTKİSİ İHRACATINDA DÜŞÜŞ

Türkiye'nin önemli çiçek üretim merkezlerinden olan Yalova'nın süs bitkileri ihracatı ise bir önceki yıla göre yüzde 13,7 düştü. 2023'ün 6 aylık döneminde 3 milyon 865 bin dolar olan süs bitkileri ihracatı, 2024'ün aynı döneminde 3 milyon 337 bin dolara indi. Yalova'da 1 milyon doları üzerinde ihracat yapan sektörler ise şöyle oldu: Mobilya, kağıt ve orman ürünleri 2 milyon 465 bin, demir ve demir dışı madenler 1 milyon 998 bin, makine ve aksesuarları 1 milyon 734 bin dolar, elektrik ve elektronik 1 milyon 994 bin, hazır giyim ve konfeksiyon 1 milyon 17 bin dolar.



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



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

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



LÜKS SEYAHATİN ZİRVESİ EXPLORA I TÜRKİYE'DE

Dünyanın en hızlı büyüyen kruvaziyer markası MSC Cruises'ın üst segment lüks markası Explora Journeys, 2023 yılında denize inen Explora I gemisiyle benzersiz lüks seyahatin inceliklerini Türkiye'de yaşıyor.



MSC Grubu, 2023 yılı itibarıyla Gemi Seyahati Bölümü altında bulunan çağdaş marka MSC Cruises'ın yanı sıra lüks marka Explora Journeys ile yatırımlarına bir yenisini ekledi. Yeni bir lüks yaşam tarzı seyahat markası olan Explora Journeys, gezginleri okyanusla buluştururken, konuklarına "okyanusun ruh halini" deneyimleme fırsatı sunuyor. Ultra lüks segmentte hizmet veren Explora Journeys'in ilk gemisi Explora I, teraslı kabinleri, ferah ortak alanları, akşam yemeğinde misafirlere



sunulan uluslararası mutfakları, dünya standartlarında eğlence anlayışı, ödüllere sahip aile programları, son teknolojileri ve özenle belirlenen özel destinasyon programlarıyla lüks kavramına yeni bir boyut kazandırıyor.

Tümü teraslı 461 suite sahip Explora I'nin 16.600 metrekarelik ortak alanları sanat eserleriyle özelleştirilmiş ve yenilikçi bir tasarıma sahip. 248 metre uzunluğu, 32 metre genişliği, 56 metre yüksekliğiyle sıradan bir yolcu gemisinden çok bir süper yat olan Explora Journeys gemilerinin tasarımı, başarılı İngiliz tasarımcı ve mimar Martin Francis'e ait.



GASTRONOMİ, SANAT, MACERA VE YAŞAMIN EN LÜKS HALİ

Explora I'de yer alan kalıcı sanat koleksiyonu, konuklara sürükleyici bir sanat deneyimi sunarken gemideki sanat seçkisi, suitlerden restoranlara, geçiş alanlarından salonlara ve lobiye kadar her alanı zenginleştiren ünlü sanatçıların eserleriyle dolu. Lobideki Yves Dana imzalı heykel gibi başyapıtlar, geminin benzersiz tasarımıyla kusursuz bir şekilde bütünleşerek odak noktası haline geliyor. 25 Eylül'e kadar Explora 1 gemisinde yer alan sergide Andy Warhol ve Roy Lichtenstein'in sınırlı sayıda üretilmiş nadir serigrafisi ve litograflarının yanı sıra Andy Warhol'un tuval üzerine orijinal akrilik ve serigrafisi eserlerinden oluşan yeni bir sanat koleksiyonu konuklarla buluşuyor.

Dünya mutfaklarına yer veren Explora I'de fine dining kavramına yeni bir açılım getiren Anthology, İtalya'nın gastronomik dünyasına götürüyor. Kuratörlüğünü dünyaca ünlü şef Franck Garanger'in yaptığı Anthology'de İtalya'nın tüm bölgelerinden farklı tarz ve tatlarını İtalya'nın yerel ürünlerini ve geleneksel tekniklerini kullanarak sunuyor.

Sıra dışı deneyimleri lüks kavramıyla bütünleştiren Explora 1, dikkat çeken bir deneyim örneğini dünyanın önde gelen kaşif ve maceraperesti Mike Horn ile Barcelona hareketli turunda yaşıyor. Konuklar seyahatlerinde Mike Horn'un bilgi, birikim ve keşiflerini birebir kendisinden dinlerken aynı zamanda



karaya çıktıklarından Horn tarafından belirlenen macera rotalarını birlikte keşfediyorlar.

EXPLORA I ROTALARININ VAZGEÇİLMEZİ İSTANBUL!

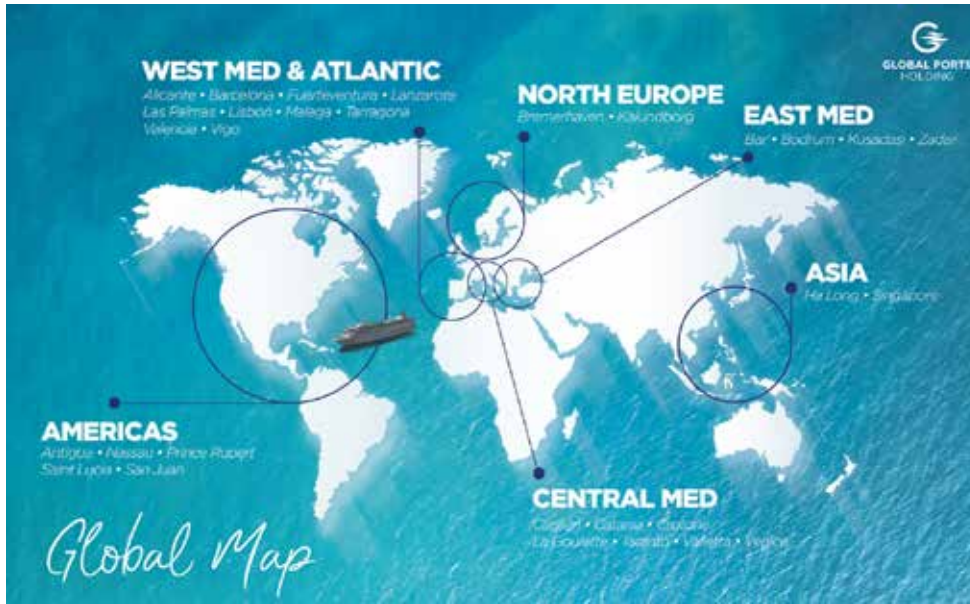
Alışılmıştın dışında destinasyonları hedefleyen Explora I, Doğu Akdeniz rotalarında İstanbul'a öncelikli olarak yer veriyor.

MSC Cruises Türkiye Ülke Müdürü Işın Hekimoğlu, Asya ve Avrupa'nın birleşme noktası olan İstanbul'un coğrafi ve kültürel konumu nedeniyle her zaman Avrupalı yolcular tarafından en çok merak edilip ziyaret edilmek istenen şehirlerin başında geldiğini ifade ederken, bu nedenle Explora I için de İstanbul'un rotalarda her zaman yer alacağını altını çizdi.

Explora I, 2024 yaz programları kapsamında İstanbul'un yanı sıra Bodrum, Bozcaada, Kuşadası ve Marmaris limanları dâhil olmak üzere 8 kez Türkiye'ye uğrayacak. Explora Journeys, özel filosunu 2028 sonuna kadar 6 gemiye genişleterek konuklarına sunduğu ayrıcalıklı hizmetleri çeşitlendirmeyi planlıyor.

GLOBAL PORTS HOLDİNG LONDRA BORSASI'NDAN ÇIKIYOR

Global Yatırım Holding'in (GYH) bağlı kuruluşu Global Ports Holding, Londra Borsası'ndan çıkmak için resmen başvurdu. Şirket yaptığı değerlendirmede halka açık bir şirket olmanın getirdiği olumsuz etkiler ve maliyetler olmaksızın, küresel kruvaziyer liman ağını genişletme ve geliştirme stratejisini daha iyi uygulama imkânı bulacağına karar verdi.



Portföyündeki 18 ülkeden 31 kruvaziyer limanı ile dünyanın en büyük kruvaziyer liman işletmecisi olan Global Yatırım Holding'in (GYH) bağlı kuruluşu Global Ports Holding (GPH), Londra Borsası'ndan çıkmak için resmi başvuruyu yaptı. Global Ports Holding'in borsa kotundan çıkarılması işleminin 9 Ağustos günü, sabah saat 8'de yürürlüğe girmesi hedeflenirken, şirket işlem gören hisselerin tamamını satın almak için teklif sundu. Minimum kabul seviyesi gibi herhangi bir koşula tabi olmayan teklif, Global Ports Holding'in çıkarılmış sermayesi üzerinden yaklaşık 310 milyon dolarlık bir değere işaret ediyor. Global Ports Holding 2017 yılında Londra Borsası'nda işlem görmeye başlamıştı. Global Ports Holding Yönetim Kurulu'nun yapmış olduğu değerlendirme sonucunda, borsa kotundan çıkılması halinde halka açık bir şirket olmanın getirdiği olumsuz etkiler ve maliyetler olmaksızın, küresel kruvaziyer liman ağını

genişletme ve geliştirme stratejisini daha iyi uygulama imkânı bulacağına karar verildi.

Londra Borsası'ndan delist işlemi ile ilgili Kamuyu Aydınlatma Platformu'na yapılan açıklamada, "Şirketimiz, liman işletmeciliği işkolumuzun halka açık statüsünün sona erdirilerek tekrar halka kapalı şirket statüsüne döndürülmesi ve bu paralelde dolaylı bağlı ortaklığımız Global Ports Holding PLC'nin ('GPH') sermayesinde şirketimiz ve yüzde 100 bağlı ortaklığımız Global Ports Holding B.V. ('BV') tarafından sahip olunmayan GPH hisseleri için, BV üzerinden bir pay alım teklifinde bulunmayı değerlendirdiğini 14.06.2024 tarihli özel durum açıklaması ile kamuoyuna duyurmuştu. Bunun üzerine GPH yönetim kurulu, dikkatli bir değerlendirmenin sonucunda, borsa kotundan çıkmanın şirketin başarısına ve tüm hissedarların çıkarlarına katkı



sağlayacağı sonucuna varmış olup; şirketimiz de GPH'in Londra Borsası kotundan çıkarılmasına yönelik olarak, sahibi olmadığı GPH hisselerinin satın alınması amacıyla bir teklifte bulunacağını bugün duyurmuştur. Bu nedenle GPH, Londra Borsası'nda işlem gören hisselerinin borsa kotundan çıkarılması için bugün itibarıyla başvuru yaptığını açıklamıştır. GPH Londra Borsası'nda standart kotasyona tabi olduğundan dolayı borsa kotundan çıkarılması için GPH Yönetim Kurulu kararı yeterli olup, ayrıca pay sahipleri genel kurulu onayı veya ortaklıktan çıkarma usulüne tabi değildir" denildi.

BEHER HİSSE İÇİN 4,02 DOLARLIK NAKİT TEKLİFİ

Borsa kotundan çıkarılma işlemi kapsamında sahip oldukları hisselerin tamamını veya bir kısmını satmak isteyebilecek Global Ports Holding hissedarlarına likidite sağlamak amacıyla, GPH'nin tüm çıkarılmış sermayesini satın almak için koşulsuz bir nakit teklif sunuldu. Minimum kabul seviyesi gibi herhangi bir koşula tabi olmayan teklif, Global Ports Holding'in çıkarılmış

53. DENİZ KUVVETLERİ KUPASI YAT YARIŞI GÖCEK'TE SONA ERDİ

13 Temmuz'da İstanbul Boğazı'nda başlayan 53. Deniz Kuvvetleri Kupası Uluslararası Açık Deniz Yat Yarışı'nda 32 yarışmacı 555 deniz mili mesafeyi 18 Temmuz'da tamamladı.



53. Deniz Kuvvetleri Kupası Uluslararası Açık Deniz Yat Yarışı, Fethiye'nin Göcek Mahallesi açıklarında sona erdi. 13-18 Temmuz tarihleri arasında, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı himayesinde düzenlenen yarış Türkiye Açık Deniz

Yarış Kulübü'nün (TAYK) organizasyonu ve AKPA Kimya'nın ana sponsorluğunda gerçekleşti. Tek etaplı 555 deniz mili mesafeyi kapsayan yarışa toplam 32 yarışmacı katıldı. D-Marin Göcek'te düzenlenen ödül töreni öncesinde, Aksaz

Deniz Üs Komutanlığı Orkestrası çeşitli marşlar ve türküler seslendirdi. Yarış sonunda Deniz Kuvvetleri Kupası'nın sahibi Fenerbahçe 1 teknesi oldu. Ayrıca IRC-0 kategorisinde Arkas, IRC-1 kategorisinde Fenerbahçe 1, IRC-2 kategorisinde Gain Orange Sailing Team, IRC-3 kategorisinde ise Zamazingo teknesi birinci oldu. Yarışta dereceye giren ekiplere kupa ve madalyaları törenle takdim edildi. Teknede bulunan ve 555 deniz mili boyunca yolculuk yapan "Şanslı" isimli köpek, yarış tarihinde kaydedilen ilk hayvan olarak öne çıktı.

555 DENİZ MİLİ

Güney Deniz Saha Komutanı Tümamiral Yalçın Payal, törende yaptığı konuşmada, 555 deniz milini tamamlamanın dünyada az, Türkiye'de ise çok az kişinin başarabileceği bir başarı olduğunu vurguladı. Geçen yıl Cumhuriyet'in 100'üncü yılı ve Deniz Harp Okulu'nun 250'nci kuruluş yılı dönümü kutlamalarının ardından bu yılın yarışının da özel bir anlam taşıdığını belirten Payal, Kıbrıs Barış Harekatı'nın 50'nci yıl dönümünü de vurgulayarak tüm katılımcıları ve kazanan ekipleri tebrik etti.

TAYK Genel Müdürü Can Giray ise yarışın güzel geçtiğini ve İstanbul Boğazı'ndan başlayıp 555 deniz mili kat ederek Göcek'te sona erdiğini ifade etti. Giray, yarışın asıl kazananının 555 mil boyunca kadınlı erkekli ekiplerle birlikte bu sulara yelken açmak olduğunu belirtti.

Ödül törenine, Fethiye Kaymakamı İsmail Hakkı Ertaş, Aksaz Deniz Üs Komutanı Tuğamiral Neslim Eski, İl Emniyet Müdürü Ali Canbolat ve çok sayıda askeri personel ile protokol üyeleri katıldı.





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

DOĞU AKDENİZ KONTEYNER LİMANI DÜNYA TİCARETİNE ALTERNATİF ROTA OLUŞTURACAK

Basra Körfezi'ni Irak ve Türkiye üzerinden Akdeniz'e bağlaması planlanan Adana Doğu Akdeniz Konteyner Limanı projesi onaylandı. Yumurtalık ilçesi Gölovası'nda kurulacak liman için 830 milyon lira tutarında yatırım yapılması planlanıyor.



Proje tamamlandığında, Türkiye'nin Irak, Katar ve Birleşik Arap Emirlikleri ile imzaladığı dünya ticareti için önemli bir alternatif rota oluşturarak, küresel lojistiği ve ticari akışları etkileme potansiyeline sahip 2028 yılında tamamlanacak Kalkınma Yolu Projesi'ne de güç verecek.

Adana Valisi Yavuz Selim Köşger, Doğu Akdeniz Konteyner Limanı projesi için, "Bu proje Adana'nın konumunu bir kere daha uluslararası alanda üst seviyelere getirecek. Dünya ticaretine alternatif bir rota olacak" dedi.

ÇED SÜRECİ BAŞLADI

Adana Doğu Akdeniz Konteyner Limanı için Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü 830

milyon lira tutarında yatırım yapacak. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, projenin Çevresel Etki Değerlendirme (ÇED) sürecini başlattı. Süveyş Kanalı'nda zaman zaman yaşanan sorunlar nedeniyle alternatif bir güzergaha duyulan ihtiyacın, Basra Körfezi'nden Akdeniz'e ulaşan yeni bir ulaşım aksıyla giderilmesi hedefleniyor. Adana da bu aksın önemli noktalarından biri. Uluslararası proje kapsamında, Basra Körfezi'nden hem demir, hem de karayolu ile ulaştırılacak yüklerin nihai varış limanı ve Akdeniz'den tüm denizlere gönderilecek yer Adana Yumurtalık olacak.

Proje ile Adana'nın adının uluslararası alanda bir kere daha duyulacağını vurgulayan Vali Köşger "Bu proje

Adana'nın konumunu bir kere daha uluslararası alanda üst seviyelere getirecek. Türkiye'nin şu ana kadar limanlarda elleçlenen konteyner miktarı 12.7 milyon TEU. Adana Doğu Akdeniz Konteyner Limanı ise 9 milyon TEU kapasiteye sahip olacak. O anlamda bakılınca çok önemli bir proje olduğu görülüyor" ifadelerini kullandı.

YOL HARİTASI ÇIKARTILACAK

ÇED süreci başlayan ve en kısa zamanda hayata geçirilmesi amaçlanan proje için 6 Ağustos'ta ÇED toplantısı gerçekleştirilecek. ÇED raporu alınması ve yer tahsisi projenin ilk aşaması olacak; ardından sahaya uygulanma haritası yapılacak ve Ulaştırma Bakanlığı projenin en hızlı şekilde yapılması için yol haritası çıkartacak.

ÇANAKKALE ONSEKİZ MART ÜNİVERSİTESİ'NDEN DÖRT FARKLI DENİZCİLİK PROGRAMI

Eşsiz coğrafyası, pozitif ve öğrenci dostu eğitim anlayışı ile dikkatleri çeken ÇOMÜ Denizcilik Meslek Yüksekokulu bu sene ilk defa 4 ayrı programda öğrenci alacak.



Gemi İnşaatı, Sualtı Kaynak Teknolojisi, Mekatronik ve Sualtı Teknolojisi programlarının tamamına öğrenci alacak olan ÇOMÜ Denizcilik Meslek



Yüksekokulu, eğitim ve öğretim nitelik ve niceliklerini en üst seviyede tutmayı hedefleyerek, öğrencilerini en iyi imkânlarla mezun etmek için hazırlıyor. İstihdam ve gelecek kaygısı bulunmayan, zamanın ihtiyaçlarına ve sektörün talebine olumlu yanıt veren bu programlardan mezun olan öğrenciler, dolgun maaşlarla sektörde istihdam ediliyor.

Denizcilik sektöründeki hızlı gelişmeyle birlikte okulun eğitim imkânlarını da en üst düzeye çıkarmaya çalıştıklarını belirten Denizcilik Meslek Yüksekokulu Müdürü Dr. Öğr. Üyesi Halit Kuşku "Okulumuz modern binası, her program ve sınıfa ait teknolojik imkânlarla donatılmış derslikleri, nitelikli akademisyen kadrosu, laboratuvarları, dalış alanları, kendine ait teknesi, şehit merkezinde ve ulaşım ağının (havaalanı, otoyol, minibüs hatları)



içinde bulunması, devlet yurtlarına yakınlığı, deniz ve kıyı yanında, bilim araştırma ve uygulama alanları, ilgili kurumları ile pozitif iletişimi, Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Fakültesi laboratuvar ve çeşitli imkânlarından yararlanılması, öğrenci kulüpleri, bina içerisinde kütüphane ve ders çalışma alanlarının varlığı, öğrenci dostu rektörlük ve müdürlük anlayışı ile dikkat çekmektedir.

Gemi İnşaatı programımız kendi alanında devlet üniversiteleri arasında en yüksek puanla öğrenci almaktadır. Okulumuzda başarı ve gelecek anlayışı, tesadüfen değil, üst düzey çalışma ve emekle gerçekleşmiştir" dedi.

KONTENJAN SAYISI SINIRLI

Kuşku üniversite ve meslek yüksekokulunun kurumsal akreditasyon sürecinin de başarıyla tamamlandığını vurgulayarak "Eğitim kalitesinin artması sebebi ile öğrenci kontenjan sayılarını sınırlı oranda tuttuk. Ayrıca 35 yaş üstü öğrencilerimize avantaj sağlayan kontenjanlarımız bulunmaktadır. Nitelikli, çalışkan, başarı hedefleri yüksek, geleceğini en iyi şekilde yönlendirmek isteyen öğrencilerimizi heyecanla bekliyoruz" diye açıkladı.



almar
marine fire safety systems

TCG Derya'nın Güvencesi. Almar Fire

GURUR & GÜVENLİK

Sefine Tersanesi'nde inşa edilen Türk Deniz Kuvvetleri'nin en büyük ikinci askeri gemisi TCG DERYA, Türk Donanması'na teslim edildi. Almar Fire olarak, bu proje kapsamında yaptığımız CO₂ yangın söndürme sistemleri ve Türkiye'de marine onaylı gaz türbini yangın söndürme sistemi tasarımıyla yine öncülük ettiğimiz bu muazzam geminin güvenliğine katkıda bulunmaktan gurur duyuyoruz.

TCG Derya, açık denizlerde ve okyanus ötesi sulardaki operasyonlarda birden çok gemiye aynı anda akaryakıt, su, erzak, yedek parça, tıbbi malzeme, cephane gibi ihtiyaçlarını denizden ikmal yöntemiyle karşılayabilecek, aynı zamanda etkin savaş yönetim kapasitesi ile harp zamanında komuta kontrol gemisi görevi görebilecek niteliklere sahiptir.

Almar Fire olarak, deniz güvenliği konusunda 20 yıllık deneyime sahip bir ekip olarak, gemi yangın algılama ve söndürme sistemlerinde sektörün önde gelen isimlerinden biriyiz. Her projede yüksek kalite ve güvenlik standartlarına uygun çözümler sunmaktayız.

Almar Fire'in mühendislik ekibi, tasarımından üretimine kadar olan süreçte titizlikle çalışarak, denizde seyir halindeki gemilere maksimum güvenlik sağlamayı hedeflemektedir. Sektördeki yenilikleri ve teknolojik gelişmeleri yakından takip ediyor, bu bilgi birikimini projelerimize yansıtarak müşterilerimize en iyi hizmeti sunmayı amaçlıyoruz.

**daha fazla bilgi için
bize ulaşın**



www.almarfire.com



info@almarfire.com



+90 216 394 2082

Lojistik sektöründeki yeşil dönüşümü hızlandırmak için öncü çalışmalara imza atılıyor



* ALPEREN GÜLER

Hükümetler arası İklim Değişikliği Paneli (IPCC), insan kaynaklı iklim değişikliğinin 1950'lerden bu yana sıcak hava dalgalarının sıklığını ve şiddetini artırdığını ve bu ısınmanın artmasıyla birlikte etkilerinin daha da somut bir hale geleceğini açıklıyor. 2024 Haziran kayıtlara geçen en sıcak ay oldu. Sıcak hava dalgaları son günlerde daha şiddetli hissedilir hale geldi. Aşırı sıcaklar yeni normalimiz mi olacak, yoksa iklim krizinin etkilerinin farkına varıp kontrol altına almak için adımlar atacak mıyız? Bu sorunun cevabında bugün gelinen noktada, lojistik hizmet süreçlerinin üretim, depolama, dağıtım ve son tüketiciye ulaşım süreçlerini içeren tedarik zinciri yönetimi aşamalarında çevreci uygulamalar stratejik bir önem kazandı.

LOJİSTİK SEKTÖRÜNDEKİ YEŞİL DÖNÜŞÜM GELECEK NESİLLERE YAŞANABİLİR BİR DÜNYA BIRAKILMASINDA ÖNEM TAŞIYOR

Yeşil lojistik başlıkları altında yürütülen çalışmalar lojistik sektörde de

bir dönüşümün başlatıcısı oldu. Bu yaklaşım, lojistik süreçlerin ve operasyonların çevresel ve toplumsal etkilerini en aza indirecek şekilde tasarlanması ve uygulanması şeklinde ifade edilebilir. Toplumsal sorumluluk bilinciyle karbon emisyonlarını azaltmak, doğal kaynakları korumak, enerji verimliliğini artırmak gibi hedefleri gerçekleştirmeyi amaçlayan sürdürülebilir lojistik çevreye ve işletmeye yarar sağlarken aynı zamanda gelecek nesillere de yaşanabilir bir dünya bırakılması için oldukça önem taşıyor. Lojistik sektöründe karbon ayak izinin ölçümü de başlı başına sorunun çözümünde önemli bir alt başlık olarak karşımıza çıkıyor.

Avrupa'da lojistik sektörü için iklim düzenlemeleri Avrupa Yeşil Mutabakatı ve Avrupa İklim Yasası çerçevesinde şekilleniyor. Bu düzenlemelerle ulaşım sektöründe karbon emisyonlarını azaltmak hedeflenirken, sürdürülebilir taşımacılık yöntemlerinin teşvik edilmesi amaçlanıyor. Avrupa Yeşil Mutabakatı'nın çok büyük oranlarda hedefleri var. 2030 yılında sera gazı salınımı oranının yaklaşık yüzde 55 oranında azaltılması, 2050 yılında ise Avrupa kıtasının tamamının bir karbon nötr hale getirilmesi amaçlanıyor. Bu amaçlar içerisinde temiz enerjiye yatırım ve karbon ticaretinin artırılması gibi hedefler var ve tüm bu süreçlerin Avrupa dışındaki ülkelere de etkisi bulunuyor. Özellikle Avrupa'nın ticaret yaptığı ülkeler bu süreçlerden oldukça etkilenecek. Türkiye'nin konumu itibarıyla ihracatının büyük bir oranını tüm Avrupa kıtasına yaptığı göz önüne alındığında ülkemizin ve lojistik sektörünün de bu süreçten muaf kalması değerlendirilemez. Bizim de bu süreçlere hem üretim hem de bu üretilen ürünlerin taşınması aşamasında da adapte olmamız gerekiyor. Avrupa Yeşil Mutabakatı kapsamında AB

Komisyonu tarafından bir sürdürülebilir ve akıllı ulaşım stratejisi benimsenecek ki bu kapsamda çevreci araçların ve alternatiflerinin desteklenmesi söz konusu düşük ve sıfır emisyonlu araçlar öne çıkacak.

LOJİSTİK SEKTÖRÜNDE ÇEVRECİ UYGULAMALAR ARASINDA KARBON AYAK İZİ ÖLÇÜMÜ ÖN PLANA ÇIKIYOR

Üretim sektörü üreticileri olarak uzun süredir gündemimizde olan yeşil dönüşüm ve karbon ayak izi ölçümü gibi kavramları Avrupa Yeşil Mutabakatına uyum çerçevesinde daha fazla tecrübe eder olduk. Karbon ayak izi bir kuruluş, etkinlik veya kişinin sebep olduğu sera gazı emisyonlarının tümüne verilen isimdir. İklim değişikliği ile mücadele konusunda atılacak adımların netleştirilmesi yönündeki ilk adım 1997 yılında kabul edilen ve 2005 yılında yürürlüğe giren Kyoto Protokolü ile atılmıştır. Protokol, sayısallaştırılmış emisyon azaltım hedefi belirten ilk uluslararası anlaşma olarak önemlidir.

Yeşil lojistik konusu UTİKAD'ın uzun yıllardır gündemindedir. Geçtiğimiz yıllarda da sektörümüzün sürdürülebilir büyümesini hedefleyen çalışmalar yürütüldü. 2014 yılında UTİKAD tarafından FIATA Dünya Kongresi düzenlendi, kongrenin mottosu Lojistikte Sürdürülebilir Büyüme'ydi ve kongrede Sürdürülebilir Lojistik Sertifikası'nın tanıtımı yapıldı. Bu kongre ve sertifika ile sektörün sürdürülebilirliğini FIATA ile dünyanın gündemine taşıyış olduk. Lojistik sektörünü derinden etkileyecek gelişmelerden en önemlisi Avrupa Yeşil Mutabakatı bu konu Yeşil Lojistik Odak Grubunun ana gündem maddesini oluşturuyor. Bu kapsamda odak grubumuzda Avrupa Yeşil Mutabakatı'nın lojistik sektörüne etkilerinin değerlendirilmesi, mevzuat değişikliklerinin ve operasyonel



İhtiyaçların görüşülmesi amacıyla iki yıldır aralıksız çalışmalar yürütüyoruz.

Sektörümüz özelinde en önemli konulardan bir tanesi karbon ayak izi hesaplaması olarak karşımıza çıkıyor.

UTİKAD üyelerinin gerçekleştirdikleri taşımacılık faaliyetleri kaynaklı karbon ayak izi hesaplaması konusunda destek alabilecekleri alanında uzman kuruluşlarla iş birlikleri kuruldu ve bu kapsamda yine üyelerimize özel

webinarlar düzenleyerek sürdürülebilir ulaşım çözümlerinin geliştirilmesine katkı sağlıyoruz.

UTİKAD, sektörde çevre dostu teknoloji yatırımlarının teşvik edilmesi, öncelikle karayolu taşımacılığında çevreci araçların kullanımının artırılması, karayolu taşımacılığının demiryoluna aktarılması, demiryolu altyapısının güçlendirilmesi, kesintisiz taşımacılık yapılabilmesinin sağlanması, karayolu ile rekabet etmesinin sağlanması, karayolundan demiryoluna aktarılabilecek yük miktarının belirlenerek demiryolu taşımacılığının daha aktif hale getirilmesi, intermodal taşımacılığın teşvik edilmesi ve limanların demiryolu bağlantılarının kurulma konularında öncü çalışmalara imza atıyor.

*** UTİKAD GEN. MÜD. VE YEŞİL LOJİSTİK ODAK GRUBU KOORDİNATÖRÜ**

DALSAN

1980'den beri denizlerdeyiz



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

DALSAN SUALTI VE LİMAN HİZMETLERİ SANAYİ TİCARET A.Ş

NATCHEZ ON THE WATERFRONT *

Davacı toplum

YASAL AÇIKLAMA

Ben bir avukat değilim, televizyonda bir avukatı da oynamıyorum ve yasal görüş veya rehberlik de sağlamıyorum. Hemen hemen her yargı yetkisinin, anlaşılması önemli olan kendi kuralları ve düzenlemeleri vardır. Aynı zamanda denizcilik ve deniz hukukundan da farklılıkları vardır. Of bel! Artık yasal açıklama yapıldığına göre (masumları korumak için) devam edebiliriz.

Çok davacı bir toplumda yaşadığımızı şüphe yok; çok sayıda hukuk firması ücretsiz telefon numaraları ile reklam yaparak "mağdurlardan" dava talep ediyor. Açıkça görülüyor ki, bir hata yaptıklarında ya da işleri berbat ettiklerinde dönüp gördükleri herkesi dava edeceklerini düşünen insanlar var.

Bir hukuk bürosunun reklamında kişisel yaralanma/kaza müvekkillerine "...sizin hatanız olsa bile, önemli bir tazminat alma hakkınız olabilir" gibi küstah bir cümleyle sesleniliyor. Evet, özellikle ABD'de, 2 numaralı kalem olan (silgili ya da silgisiz) hemen herkes bir başkasını dava edebilir.

Bu davaların nedeni geçerli mali, kişisel yaralanma veya duygusal gerekçeler, örnek olmak, bir yanlış düzeltmek veya hızlı bir şekilde para kazanmayı istemek dahil ancak bunlarla sınırlı olmamak üzere birçok neden olabilir. Tabii ki, çoğu davada, sonuç ne olursa olsun, hızlı para kazananlar sadece avukatlar gibi görünüyor!

Marinalar da dahil olmak üzere işletmeler, rahatsız edici davalardan önemli olanlara ve gerçekleri seçerek bir dava açmaya çalışılabilecek olanlara kadar çeşitli davalara karşı savunmasızdır. Bu, anlamlı davalara olamayacağı anlamına gelmez, ancak dışarıda çok sayıda anlamsız dava vardır. Peki marinalar kendilerini, özellikle de rahatsız edici davalardan nasıl koruyabilirler? Benim cevabım, birden fazla cephede proaktif olmak.

AVUKAT VE SİGORTA BROKERİ

Marinalarla çalışma konusunda uzmanlaşmış iyi bir avukat ve sigorta brokerine sahip olmak çok önemlidir. Sigorta poliçeleri uzun olup, bir temel belge ve nelerin kapsanıp nelerin kapsam dışı bırakıldığına dair tanımlarda iyileştirmeler içeren çok sayıda ek belge içerir. İnsan bunları anlamaya çalışırken şaşkınlık olabilir, ancak bunlar önemlidir. Nelerin teminat kapsamında olmadığı yanı sıra, tesisin hangi eylemlerinin teminatı gölgeleyebileceği veya teminat kapsamı dışında kalmasına neden olabileceğinin tam olarak anlaşılması gerekir. İyi bir broker, bu konuda yol gösterici olabilir ve marinalar için sigorta belgelerini gözden geçirme konusunda uzman bir avukata sahip olmak çok anlamlı olabilir. Eğer kişi genel veya daha da önemlisi spesifik bir konudan emin değilse, broker aracılığıyla sigorta şirketine yazılı olarak soru sormalı ve sigorta şirketinden yazılı olarak cevap almalıdır. Örnek olarak yenileme maliyetlerinin ne olduğu ve nasıl belirlendiği verilebilir. Çoğu poliçe ve yargı yetkisi alanı, dolar cinsinden poliçe limitlerine bakılmaksızın yenileme maliyetlerinin bir parçası olarak mevcut yönetmelik ve düzenlemelere uygunluğu içeren iyileştirmeleri içerir; ancak çoğu zaman, bu gözden kaçır veya bir tazminat talebinde bulunulduğunda tam olarak anlaşılmaz. Teminat ne kadar kapsamlı olursa prim de o kadar maliyetli olur ve bu konuların anlaşılması, hangi iş risklerinin alınabileceğinin ve hangi teminat seviyesinin anlamlı ve uygun maliyetli olduğunun belirlenmesine yardımcı olur. Hepimiz çeşitli riskler üstlenirken, yetenekli brokerler ve avukatlar belirli koşullar için en çok arzu edilen şekilde işi geçirmeye yardımcı olabilirler.

Örnek bir vakada, büyük bir fırtınada yıkılan yüzer iskelelerine giden sabit bir iskelesi ve geçidi olan bir tesis söz konusuydu. Marina, poliçe dolar limitleri ile tamamen sigortalıydı ve karar,



başlangıçta sabit iskele ve geçidin olduğu gibi değiştirilmesinin maliyetleri etrafında şekillenmişti. Girişin ADA uyumlu olmadığını ve şimdi değiştirmek zorunda olduklarına göre, yönetmeliklere uygun hale getirilmesi gerektiğini belirttik. Sigorta şirketlerine danışmalarını önerdik ve cevap 'evet' oldu; kurallara uygun hale getirme kapsam dahilinde olacaktı. Elektrik, gaz ve/veya su da dahil olmak üzere kamu hizmeti yükseltmeleri genellikle aynı şekilde değerlendirilir.

Dava cephesinde, sigorta şirketleri genellikle en azından ilk aşamalarda poliçe sahibini savunacak avukatlar sağlar veya avukatlar için ödeme yapar. Çoğu zaman bir sigorta şirketi, sizi kimin temsil edeceğine dair nihai karar size ait olmak üzere, yardımcı olacak hukuk firmalarının bir listesine sahip olacaktır. Ancak istisnalar, limitler ve diğer ince ayrıntılar olabilir. Okuduğumuz hemen hemen her poliçede, sigortalının bir hak talebinde bulunmadan önce hak talebinde bulunmasını gerektirebilecek bir durum varsa bunu kendilerine bildirmesini gerektiren bir madde vardır. Bunun

yapılmaması, işler ilerledikçe teminat konusunda bir çekişmeye neden olabilir. Birçok taşıyıcı, sorunların ve bunların nasıl ele alınacağını değerlendirilmesi ve sorunların, yükümlülüklerin, görüşmelere ve uzlaşmaya yaklaşımların arzu edilen bir kaydının tutulmasının yanı sıra, bir tazminat talebinde bulunulduğunda daha iyi hazırlanılması açısından avukatların veya diğerlerinin dahil edilmesi de dahil olmak üzere talep öncesi yardım sağlar.

Birçok sigorta şirketi ayrıca fiziksel tesis ve/veya operasyonların ücretsiz olarak yıllık olarak yerinde incelenmesini sağlayacaktır. Bu yasal, operasyonel ve/veya fiziksel tesis yükümlülüklerinden kaçınmaya yardımcı olmak için yapılabilecek proaktif iyileştirmeler hakkında fikir vermek üzere başka bir gözü getirdiği için çok yararlı olabilir. Sigorta şirketine gitmekten endişe duyanlar için (genellikle prim teminatları nedeniyle), daha gizli bir inceleme yapmak için başka firmalara gidebilirler. Marinalar konusunda geniş bilgi sahibi olan bir avukat, sigorta poliçesinde yer alması arzu edilen dilin yanı sıra, özellikle fiziksel tesis de dahil olmak üzere operasyonların nasıl tanımlanacağı gibi konularda ve sigorta poliçesinin olası kısıtlamaları hakkında tavsiyelerde bulunmada yardımcı olabilir. Ayrıca bir hak talebi oluştuğunda izlenecek en iyi yasal yolların (örneğin yerel, denizcilik veya deniz hukuku) belirlenmesinde de çok yardımcı olabilirler. Buna ek olarak, yetenekli bir avukat, marinanın suda ve karada depolama sözleşmelerini, hizmet ve iş emirlerini ve tesisin sadece sertifika sahibi olarak değil, ek sigortalı olarak adlandırılması da dahil olmak üzere müşterilerden gelen sigorta gerekliliklerini gözden geçirme ve anlamlı önerilerde bulunma konusunda yardımcı olabilir.

TAKILMA VE DÜŞME

En yaygın davalardan biri takılma ve düşme sorunları ile ilgilidir. Bu, fiziksel tesis olan hemen her işletme için geçerlidir. Bir marina müşterisi veya çalışanının karıştığı bir olayla ilgili olarak bir "uzman" arayan avukatlardan çok sayıda telefon alıyoruz. Çoğu zaman bir müşterinin bir hata yaptığı ve daha sonra dönüp tesise karşı dava açtığı durumlar oluyor.

İyi bir sigortaya sahip olmanın yanı sıra, bir tesisi korumaya çalışmanın çok sayıda basit yolu vardır. Bunların başında tesisi dolaşmaya devam etmek ve takılma tehlikelerini ortadan kaldırmak gelir. Rıhtımları hortumlardan, elektrik kablolarından, rıhtım hatlarından, müşterilerin ekipman ve aksesuarlarından vb. uzak tutun. Çarpık veya gevşek tahtaları veya diğer yürüme yolu bileşenlerini yenileyin. Basamaklar varsa tabelalar yerleştirin. Korkulukların ve tirabzanların sağlam olduğundan emin olun. Park alanlarındaki veya diğer yürüme yollarındaki çukurları doldurun ve diğer engelleri kaldırın. Akşam boyunca ve gece boyunca makul bir güvenlik aydınlatması olduğundan ve bu aydınlatmanın bir parçası olan zamanlayıcıların, hareket dedektörlerinin veya ışık sensörlerinin doğru çalıştığından emin olun. Tüm bu önlemlerle birlikte, tüm personelinizin bu tür şeylere dikkat etmeleri, fark ettiklerinde yapabilecekleri şeyleri yapmaları (örneğin bir rıhtımın ortasında duran bir hortumu kaldırmak gibi) ve kendi başarılarına halledemeyecekleri veya halletmemeleri gereken önemli şeyleri derhal bildirmeleri konusunda eğitildiğinden ve talimat verildiğinden emin olun.

UMURSAMAZLARA KARŞI KORUMA

Umursamaz, dikkatsiz davranışlar ve/veya sağduyudan yoksun görünen kişiler söz konusu olduğunda ne bir tedavi ne de tam bir koruma yöntemi vardır. Bazen sağduyu kapıda kaybolup gider. Ancak, bir marina için tabelalar bir can simidi ve daha da önemlisi davalara karşı bir önleyici olabilir. Diğer taraftan, tabelaların olmaması da önemli bir sorumluluk doğurabilir. Bildiğimiz bir davada, kamuya ait bir açık deniz ada parkına küçük feribotlarla, yüzer bir iskeleye ve uzun sabit bir iskeleye çıkılarak ulaşıyordu. İskelede açılı bir üst korkuluk ile yüksek korkuluklar vardı. Kıyı şeridinin kayalıkların bulunduğu kısımları boyunca, yüzmenin yasak olduğunu bildiren tabelalar ve plajlarda nerede ve nasıl yüzülebileceğini gösteren başka tabelalar vardı. Sabit iskeleden, kayalar, kıyı şeridinde ve su yüzeyinin hemen altında açıkça görülebiliyordu. Bir genç, sabit iskelenin korkuluklarına tırmanmaya ve

geçit sırasında suya dalmaya karar vermiş ve bu da gencin felç kalmasına neden olan korkunç bir kazayla sonuçlanmıştı. Aile dava açmış ve mahkeme adanın sahibini kusurlu bulmuştu, çünkü iskele üzerinde "TEHLİKE! Yüzmek / Dalmak Yasaktır" gibi güvensiz koşullara karşı uyarıcı bir tabela bulunmuyordu.

Tabelalar gerçekten de davalara karşı korunmak için ucuz ve önemli bir araçtır. Kıyı şeridi, iskeleler vb. boyunca potansiyel tehlike arz eden yerlere ve diğer güvenlik endişelerine yönelik işaretler konulması istenir. Çalışma binalarında ve diğer çalışma alanlarında "Sadece Çalışanlar Girebilir" yazılı levhaların bulunması anlamlıdır. Birinin suya düşmesi halinde sudan çıkması için rıhtımlarda güvenlik merdivenlerinin bulunması da çok önemlidir.

SON OLARAK

Bu bir seminer olsaydı, kapanış özetine "Kim sigorta poliçesini gerçekten okudu?" diye sorarak başlayabilirdim. Ve genellikle çok sayıda el kalkardı. "Kim baştan sona okudu?" diye devam ettiğimde ise genellikle çok az el kalkardı. Her ne kadar uykusuzluğa iyi geldiğini bilsem de her şeyi okumak ve tam olarak anlamak önemlidir; bu son kısım için brokerinizden veya avukatınızdan yardım almanız gerekebilir. Ayrıca, amaçları ne olursa olsun, anlamsız davalara önlememesek de kendimizi korumak, önemli ölçüde mağduriyetten kurtulmak ve olumsuz sonuçları önlemek için anlamlı, basit ve genellikle ucuz önlemler alabileceğimizi unutmamak önemlidir. Ve poliçenizi gözden geçirmeyi bitirdiğinizde, hala uyanık olduğunuzu varsayarsak, kafanızı boşaltmak için suya açılmak gibisi yoktur. Okuduğunuz için teşekkürler ve iyi seyirler...

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

DÜNYA BANKASI, ÇİN'DEKİ YEŞİL DENİZCİLİK PROJELERİNİ FİNANSE EDECEK

Şanghay'daki denizcilik konferansında, Dünya Bankası'nın alternatif yakıt üretimi de dâhil olmak üzere ülkedeki yeşil deniz taşımacılığı projelerini desteklemek için Çin hükümetiyle birlikte çalıştığı açıklandı.



Dünya Bankası Enerji ve Madencilik Sektörleri Direktör Yardımcısı Tang Jie tarafından yapılan açıklamada, uygun değerlendirilen yeşil denizcilik projeleri için danışmanlık hizmetinin yanı sıra takribi 250-300 milyon dolar kredi verileceği ifade edildi. Jie, Çin Maliye Bakanlığı Ulusal Kalkınma ve Reform Komisyonu'nun

önümüzdeki aylarda yerel yönetimlere ve firmalara proje önerilerini sunmaları için çağrıda bulunacağını aktardı. Dünya Bankası'na göre, denizcilik sektörünü 2050 yılına kadar tamamen karbondan arındırmanın maliyetinin 1,4 trilyon ila 1,9 trilyon dolar civarında olacağı tahmin ediliyor ve bunun önemli bir kısmının muhtemelen kara tabanlı altyapıya tahsis edileceği düşünülüyor.

Özel sektörün büyük yatırımlarda kilit rol oynayacağı ifadeleriyle açıklamalarını sürdüren Jie, Dünya Bankası olarak, farklı ülkelerdeki hükümetlerin katılımlarını kolaylaştırmalarına yardımcı olduklarını dile getirdi.

Çin'in gelecekte yeşil hidrojen, yeşil metanol ve yeşil amonyak da dâhil olmak üzere önemli bir sıfır karbonlu endüstriyel yakıt üreticisi olacağını, ABD ve AB'deki politik desteğin etkisiyle, yeşil ve mavi hidrojen de dâhil olmak üzere 2024 yılında 0,5 milyon ton ölçekte olan düşük karbonlu hidrojen arzının 2030'da 16,4 milyon tona çıkmasının ve Çin'in bu arzın %20'sini oluşturmasının beklendiğini vurguladı.

Jie, ölçek büyümesiyle birlikte 2030 yılına kadar Çin ve Hindistan da dâhil olmak üzere bazı ülkelerde yeşil hidrojenin gri hidrojenden daha ucuz olacağını tahmin edildiği ifadeleriyle sözlerini tamamladı.

(Kaynak: Lloyd's List)

IMO KONSEYİ ŞEFFAFLIK VE BİLGİYE ERİŞİM KONUSUNDA HAREKETE GEÇTİ

Uluslararası Denizcilik Örgütü Konseyi (International Maritime Organization-IMO), kuruluşun şeffaflığını artırmak amacıyla genel kurul toplantılarını canlı yayınlamaya ve belgelerini kamuoyunun erişimine açık hale getirmeye karar verdi.



8-12 Temmuz 2024 tarihleri arasında 132. oturumu için İspanya'dan Victor Jimenez Fernandez başkanlığında Londra'da toplanan konsey, yaklaşımını ve uygulamalarını modernize etmeye yönelik bir dizi karar aldı. Bu kararlar şu uygulamaları kapsıyor:

- Konseyin genel kurul oturumlarının canlı olarak yayınlanması
- Konsey belgelerinin ve kararlarının kamuoyuyla paylaşılması
- Toplantılara yüz yüze ve çevrimiçi katılımı mümkün kılmak için kalıcı hibrit yetenekler geliştirilmesi
- Stratejik bir çerçeve aracılığıyla farklı dillerde iletişimin geliştirilmesi

Konsey, denizcilikle ilgili verilerin toplanması, işlenmesi ve paylaşılması için kapsamlı bir çevrimiçi merkez olan IMO Küresel Entegre Denizcilik Bilgi Sisteminin (Global Integrated Shipping Information System-GISIS) güncellenmesi

ve iyileştirilmesi konusunda devam eden ilerlemeye de dikkat çekti.

Genel Sekreter Arsenio Dominguez tarafından konuya ilişkin yapılan açıklamada "IMO'nun modernizasyonu ve şeffaflığı konusundaki çabalarım devam ediyor. Bunun gerçekleştirilmesinde büyük katkısı olan sekreteryanın profesyonel personeline yatırım yaparken, yeniden yapılandırmadan finansal varlıklarımızın en iyi şekilde değerlendirilmesine, istihdamdan binalarımızın en iyi şekilde kullanımına kadar verimlilik arayışına devam edeceğim" ifadelerini kullandı.

(Kaynak: IMO)

IBIA, CII DÜZENLEMESİNDE DEĞİŞİKLİK TALEP EDİYOR

Uluslararası Bunkerciler Birliği (International Bunker Industry Association-IBIA) Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (International Maritime Organization-IMO) Karbon Yoğunluğu Göstergesi (CII) uygulamasında, bunker gemilerinin faaliyetleriyle uyum sağlayacak bazı değişiklikler yapılmasını önerdi.



18 Temmuz 2024 tarihinde kuruluş tarafından Deniz Çevresini Koruma Komitesi'ne (Marine Environment Protection Committee-MEPC) iletilen öneride, CII metodolojisinde değişiklik yapılması yönünde bir teklif sunulduğu belirtildi.

Kuruluş yetkililerince yapılan açıklamada "IBIA olarak, tıpkı denizcilik sektörünün geri kalanı gibi, gemilerde uygulanan IMO Karbon Yoğunluğu Göstergesi (CII) derecelendirmeleri ile liman bölgelerinde ağırlıklı olarak kısa mesafelerde (sürelerde) faaliyet gösteren bunker gemilerinin çalışma şekilleri açısından CII metodolojisinin yetersiz kaldığı noktalara dikkat çekmek istemekteyiz. IBIA, uluslararası ticaret gemilerinin desteklenmesinde hayati bir rol oynayan bunker gemileri için doğru, güvenilir ve IMO Stratejisinin amacını tam anlamıyla yansıtacak şekilde uygulanan

bir CII metodolojisi arayışındadır" ifadeleri kullanıldı.

CII kuralları 1 Ocak 2023'te yürürlüğe girdi ve gemilere A (en iyi) ile E (en kötü) arasında bir ölçekte yıllık verimlilik derecesi verildi. Halihazırda D ve E derecelerine sahip gemilerin de en az C derecesine yükselmesi gerekiyor.

IBIA'nın önerisi, bunker gemileri gibi sık sık kısa süreli sefer yapan gemilerin orantısız bir şekilde cezalandırılmasını önlemek adına, kısa mesafelerde (sürelerde) faaliyet gösteren gemilere yönelik bir düzeltme faktörü içeriyor.

IBIA'nın IMO temsilcisi Edmund Hughes yaptığı açıklamada "IMO'daki danışman devletleri bünyesinde barındıran bir kuruluş olarak IBIA, uluslararası deniz taşımacılığına

yönelik düzenleyici çerçevenin etkin ve tek tipte uygulanmasını desteklemektedir. Ancak bu düzenlemelerde uyumsuzlukların tespit edildiği noktalarda, gelişme kaydedilmesi adına yapıcı katkılarda bulunacaktır.

IMO CII'nin gözden geçirilerek yeniden değerlendirilmesini üstlenirken, IBIA da, Eylül ayında düzenlenecek olan MEPC 82'ye; uluslararası deniz taşımacılığını destekleme konusunda paha biçilmez bir hizmet sunan bunker gemileri için, yürüttükleri faaliyetlerin doğası gereği lüzumsuz cezalar almamaları adına, kısa sefer (süre) düzeltme faktörünün uygulanması yönünde bir öneriyle katılıyor" dedi.

(Kaynak: IBIA)

MEMORANDUMLAR KAPSAMINDA TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI İSTATİSTİKLERİ

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	OCAK 2024	ŞUBAT 2024	MART 2024	NİSAN 2024	MAYIS 2024	HAZİRAN 2024	TEMMUZ 2024
PARİS LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (PARIS MOU)	BİRLEŞİK KRALLIK (NEWPORT-GWENT)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	İSPANYA (CABEZUELA) BİRLEŞİK KRALLIK (LONDRA) İTALYA (ORTONA)	TUTULMA YOK	İTALYA (SAVONA)
TOKYO LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (TOKYO MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	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
AKDENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (MEDITERRANEAN MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ SAHİL GÜVENLİK (USCG)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK

YILLARA GÖRE TUTULMA TABLOSU (2017-22.07.2024)*

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024 (Ocak-Temmuz)
PARIS MOU	14	7	4	3	1	7	7	5 Tutulma (113 Denetleme)
TOKYO MOU	3	0	2	0	0	0	0	0 Tutulma (5 Denetleme)
BS MOU	11	2	0	1	0	2	1	0 Tutulma (77 Denetleme)
MED MOU	0	5	0	0	0	0	0	0 Tutulma (41 Denetleme)
USCG	-	1**	0**	1**	1**	0**	0**	0 Tutulma**

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

** USCG Web Sitesinden denetleme rakamlarına ulaşılamamaktadır.

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

Birlikte *çot alalım...*

✓ **Organizasyon,**

✓ **Sosyal Medya Yönetimi,**

✓ **Tasarım ve baskı**

bizim işimiz

LİKYA
REKLAMCILIK TİCARET LİMİTET ŞİRKETİ

www.likyareklamcilik.com.tr

Koşuyolu Mah. Katip Salih Sokak No: 60/1 Koşuyolu - Kadıköy / İSTANBUL

T: +90 216 428 92 51 - info@likyareklamcilik.com.tr

Geçtiğimiz ay kuru yük sektöründe karışık bir performans sergilendi



* ULUÇ KEDME

Geçtiğimiz ay içerisinde kuru yük sektöründe karışık bir performans sergilendiğini söylemememiz yanlış olmayacaktır. Capesize segmentinin, Güney Amerika ve Batı Afrika'dan gelen kuvvetli demir cevheri akışının da etkisiyle Atlantik pazarında güç kazandığını gördük. Buna karşılık, Pasifik pazarındaki faaliyetler ise durgundu. Panamax segmenti ise özellikle Güney Amerika'dan

yapılan tahıl ihracatının etkisiyle fiyatlarda olumlu bir değişim yaşadı. Diğer yandan Supramax ve Handysize tonajlarında da özellikle vinçli gemilerde ABD Körfezi bölgesinden gelen yeni anlaşmalarla desteklenerek, özellikle bir önceki haftaya kıyasla daha yüksek oranlara ulaştı; ancak bir önceki ay ile mukayese edersek önceki haftaların negatif yönlü hareketinden sebep değişim olmadığını gördük. Endekslere baktığımızda ise son bir aylık değişimler Baltık Kuruyük Endeksi'nde (BDI) negatif yönde %8 civarı, Capesize Endeksi'nde negatif yönde %17 civarı, Panamax Endeksi'nde pozitif yönde %5 civarı olarak gerçekleşmiş diğer taraftan Supramax ve Handysize endekslerinde ise bir önceki aya kıyasla kayda değer bir değişim olmamıştır.

Tanker segmentine baktığımızda ise özellikle geçtiğimiz hafta, yılın ilk yarısına ait Çin ithalat ve ihracat verileri açıklandı. Ulusal İstatistik Bürosu'na göre, kömür, demir cevheri ve LNG gibi ana emtialarda kayda değer bir genişleme yaşandı ve bu emtiaların tümünde geçen yılın aynı dönemine kıyasla önemli artışlar

görüldü. Ancak ham petrol ithalatı haziran ayında yıllık bazda %11 oranında düştü ve bu durum, Çin ekonomisinin ve petrol piyasalarının geleceği konusunda endişelere yol açtı. Dünyanın en büyük ithalatçısı olan Çin'deki bu ham petrol ithalatındaki düşüş, potansiyel zayıflıklara işaret ederek geniş kapsamlı etkiler yaratabileceği endişesi yarattı. Deniz taşımacılığı açısından bakıldığında, 2024'ün ilk yarısında ticareti yapılan ham petrol hacmi, geçen yılın aynı dönemine kıyasla %5,80 azaldığı gözlemlendi. Bu değişimin de navlun piyasasında etkileri görülmüştür.

Gemi geri dönüşüm tarafında, navlun piyasalarının kısmi hareketliliğinin gemi geri dönüşümünü olumsuz etkilediğini gözlemledik. Ayrıca, devam eden muson sezonu bu düşüşleri daha da kötüleştirerek, gemi geri dönüşümcülerin zayıf talep nedeniyle tekliflerini azaltmalarına neden oldu.

* KERTE DENİZCİLİK GEMİ ALIM-SATIM BROKERLİĞİ

TEMMUZ 2024 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

GEMİ İSMİ	DWT	İNŞA YILI	İNŞA ÜLKESİ	GEMİ TİPİ	ALICI ÜLKESİ	FİYAT US\$ M
LORD MOUNTBATTEN	28.207	2011	JAPAN	BULK	NA	11,50
UNIVERSE PROSPERITY	28.514	2001	JAPAN	BULK	NA	6,23
KEN HOU	29.788	2004	JAPAN	BULK	NA	8,60
HG DARWIN	31.642	2002	JAPAN	BULK	UAE BASED	8,20
HAINAN ISLAND	32.573	2004	JAPAN	BULK	CHINESE	8,80
DL LILAC	33.752	2012	CHINA	BULK	GREEK	12,50
KOUROS PRIDE	34.146	2011	KOREA	BULK	GREEK	13,80
HILMA BULKER	34.502	2017	JAPAN	BULK	NA	23,50
DARYA GANGA	36.845	2012	KOREA	BULK	NA	16,20
SPICA HARMONY	36.908	2019	JAPAN,	BULK	NA	28,50
SPAR LYRA	53.565	2005	CHINA	BULK	CHINESE	10,20



NORDIC STAVANGER	56.172	2011	JAPAN	BULK	NA	18,00
FLC LONGEVITY	56.785	2009	CHINA	BULK	NA	11,50
TRISTAR PROSPERITY	56.824	2012	CHINA	BULK	NA	16,00
REGO	58.729	2009	CHINA	BULK	NA	NA
ALMIRA	61.496	2012	JAPAN	BULK	CHINESE	21,50
LUNA ROSSA	61.645	2010	JAPAN	BULK	CHINESE	20,50
KLARISSA OLDENDORFF	82.223	2023	CHINA	BULK	*NA	40,00
KAMILA ODENDORFF	82.245	2024	CHINA	BULK	*	40,00
LOWLANDS HORIZON	93.478	2018	JAPAN	BULK	GREEK	36,00
OCEAN COURTESY	178.021	2008	CHINA	BULK	HK BASED	24,00
IRON PHOENIX	180.643	2012	PHILIPPINES	BULK	CHINESE	35,50
GOLD DUST	28.420	2012	JAPAN	BULK	VIETNAMESE	12,00
GENCO WARRIOR	55.435	2005	CHINA	BULK	CHINESE	12,00
MAINE DREAM	58.105	2012	PHILIPPINES	BULK	NA	19,30
SEA OPAL	79.342	2010	CHINA	BULK	NA	14,80
LIVIA ROSE	81.828	2018	CHINA	BULK	KOREAN	35,70
UNTA	106.563	2009	JAPAN	BULK	CHINESE	18,50
STELLA HOPE	180.007	2016	CHINA	BULK	GREEK	49,70
COURAGEOUS	181.008	2016	CHINA	BULK	GREEK	50,50
MINERAL MAUREEN	205.203	2012	PHILIPPINES	BULK	*GREEK	40,80
MINERAL CHARLIE	205.236	2012	PHILIPPINES	BULK	*	40,80
STELLAR ALAZANI	28.180	2014	JAPAN	BULK	NA	13,00
SIDER EVA MARIA	38.182	2014	CHINA	BULK	NA	21,00
PANAGIA KANALA	56.568	2012	CHINA	BULK	NA	16,00
GUO TAI PING AN	56.643	2011	CHINA	BULK	NA	14,00
GILLINGHAM	58.000	2010	CHINA	BULK	NA	13,90
VELVET	62.625	2018	JAPAN	BULK	KOREAN	36,00
MOON GLOBE	74.432	2005	CHINA	BULK	NA	11,50
CORAL JASPER	78.087	2012	JAPAN	BULK	NA	22,60
NYMPHE	180.018	2009	KOREA	BULK	HK BASED	29,30
NCC TIHAMA	45.948	2006	KOREA	TANKER	NA	22,50
CRIMSON JADE	51.504	2017	JAPAN	TANKER	ITALIAN	31,00
PGC COMPANION	72.825	2005	CHINA	TANKER	NA	18,00
PUSAKA JAVA	108.524	2018	JAPAN	TANKER	SINGAPOREAN	69,00
ARISTOFANIS	115.521	2020	KOREA	TANKER	AZERBAIJANI	78,80
SUN GAS	3.318	1998	JAPAN	GAS	NA	2,50
PERTUSOLA	17.670	1999	ITALY	GAS	TURKISH	14,00
WARINSART	28.521	2014	KOREA	GAS	GERMAN	50,00
FOS ENERGY	45.990	2006	KOREA	TANKER	NA	20,50

SURE	46.211	2003	KOREA	TANKER	NA	13,10
TORM PLATTE	46.959	2006	KOREA	TANKER	NA	23,50
DIGNITY	50.392	2010	CHINA	TANKER	GREEK	29,00
FRONT THOR	156.719	2010	CHINA	TANKER	NA	48,10
C. PROSPERITY	313.525	2009	KOREA	TANKER	GREEK	53,50
ZHONG DA YOU 16	6.864	2012	CHINA	TANKER	TAIWANESE	4,00
TRF MARQUETTE	37.596	2016	KOREA	TANKER	*NA	38,00
TRF MANDAL	37.596	2016	KOREA	TANKER	*	38,00
STI BERYL	49.990	2013	KOREA	TANKER	INDIAN	36,60
PARADISE CITY	49.999	2009	KOREA	TANKER	GREEK	28,10
GUNMETAL JACK	49.999	2009	KOREA	TANKER	TURKISH	28,10
NORVIC MONIA	105.348	2008	KOREA	TANKER	NA	41,90
ALPINE CONFIDENCE	107.600	2010	JAPAN	TANKER	CHINESE	43,80
HS BUSAN	962	2006	2006	CONTAINER	NA	7,00
ALGOL	1.345	2006	2006	CONTAINER	GREEK	NA
HANSA WOLFSBURG	1.732	2007	2007	CONTAINER	NA	14,00
VEGA DAYTONA	1.868	2023	2023	CONTAINER	GREEK	32,70
CONSHIP EVE	957	2008	CHINA	CONTAINER	NA	8,10
WARNOW MATE	1.496	2010	CHINA	CONTAINER	GREEK	NA

*Enbloc satışı ifade eder

ÜLKE	HURDA FİYATLARI TEMMUZ 2024		
	Dökme Kuryük (per T/LTD)	Tanker (per T/LTD)	Konteyner (per T/LTD)
HİNDİSTAN	US\$ 495-505	US\$ 515-525	US\$ 525-535
PAKİSTAN	US\$ 485-495	US\$ 505-515	US\$ 515-525
BANGLADEŞ	US\$ 505-515	US\$ 525-535	US\$ 535-545
TÜRKİYE	US\$ 355-365	US\$ 365-375	US\$ 375-385

TEMMUZ 2024 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

Gemi İsmi	DWT	LWT	İnşa Yılı	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	USD PER T/LWT
DOOWO FAMILY	12.827	3.744	1992	CONTAINER	BANGLADESH	532
TOKACHI FROST	3.621	4.027	1985	REEFER	INDIA	530
APJ MAHAKALI	70.296	9.126	1996	BULKER	NA	525
MSC GRACE F	24.330	7.370	1991	GENERAL CARGO	INDIA	547
WAN TONG	11.633	5.111	1990	REEFER	NA	425
GNS HOPE	68.591	9.789	1994	BULKER	BANGLADESH	500
SCHWEIZ STREAM	13.930	8.461	1992	REEFER	INDIA	605
MASALA	23.200	7.550	1998	CONTAINER	BANGLADESH	510
ZHONG HONG DA 1	10.193	5.894	2006	CONTAINER	BANGLADESH	505

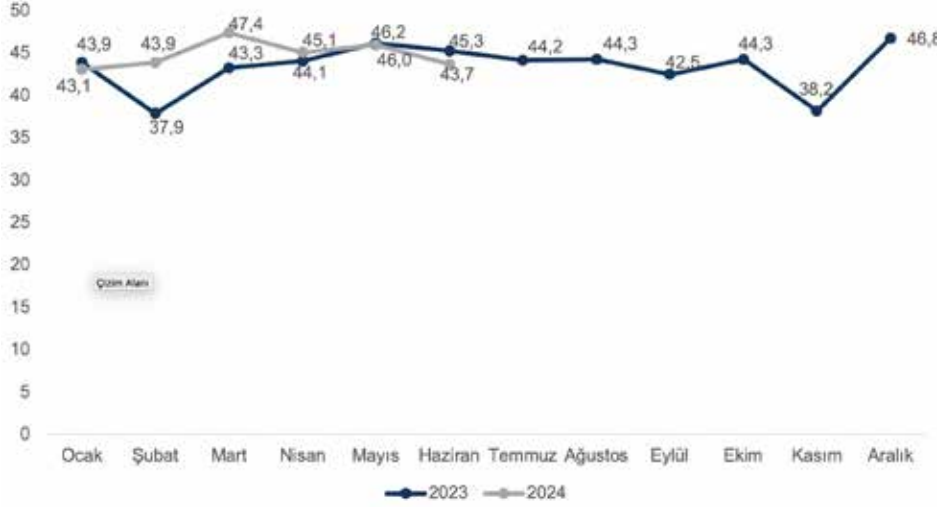
Kaynaklar: KERTE Denizcilik Broker Ağı, IHS-Seaweb, Equasis



2023-2024 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2024 yılı haziran ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %3,5 düşüş göstererek 43.703.341 ton olmuştur.

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



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

Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2024 yılı haziran ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %4,5 azaldı.

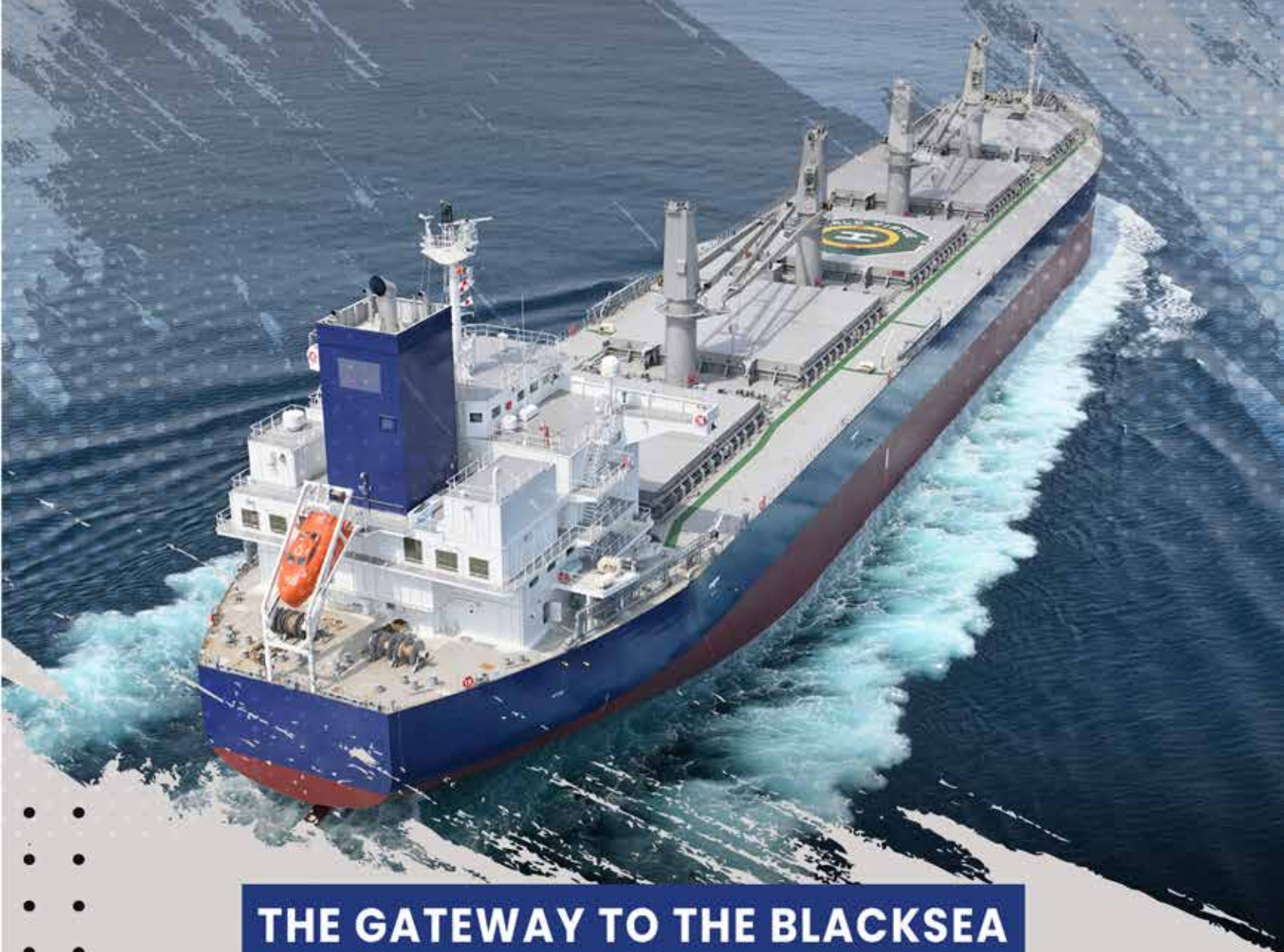
- Limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı 2024 yılı haziran ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %2,9 azalarak 11.266.049 ton,
- Limanlarımızda gerçekleştirilen ithalat amaçlı boşaltma miktarı 2024 yılı haziran ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %5,4 azalarak 20.920.316 ton,
- Dış ticaret taşımacılığında (ithalat + ihracat) toplam yük miktarı 2024 yılı haziran ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %4,5 azalarak 32.186.365 ton olmuştur.

Tablo 1. Denizyolu ile Dış Ticaret, Haziran 2024

Aylar	Yıllar	İhracat		İthalat		Dış Ticaret	
		Miktar (Ton)	Değişim	Miktar (Ton)	Değişim	Miktar	Değişim
Haziran	2023	11.598.152	-2,9%	22.113.631	-5,4%	33.711.783	-4,5%
	2024	11.266.049		20.920.316		32.186.365	
Ocak - Haziran	2023	63.920.788	13,3%	130.587.843	0,82%	194.508.631	4,9%
	2024	72.431.117		131.653.504		204.084.621	

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

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



THE GATEWAY TO THE BLACKSEA

TRANSBOS

SHIPPING AGENCY

TB

TRANSBOS

www.transbospor.com.tr



22.07.2024

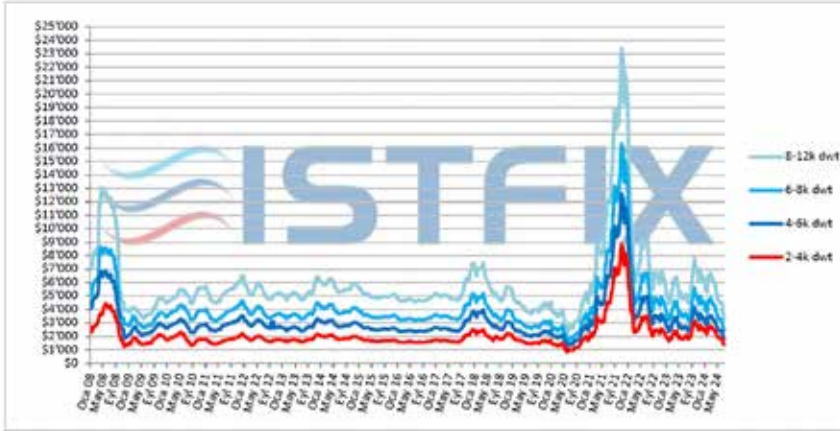
30. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

ISTFIX Bileşik Endeksi yine düşüş eğilimindeydi ama geçen haftaki gibi sert düşüş kaydetmedi ve 413 puandan 407 puana geriledi. Nehir/deniz tipi koster piyasasında ufak bir yukarı yönlü düzeltme söz konusu oldu fakat bu düzeltme gelirleri hızla toparlayacak bir etki yaratmaktan uzaktı. Kuzeybatı Avrupa'dan Doğu Akdeniz'e çıkışlar da işletme masraflarının ya biraz üstü ya da biraz altına gelmekteydi.



NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	1'413	1'822	2'458	3'422
Geçen Hafta	1'433	1'849	2'494	3'472
Geçen Ay	1'867	2'409	3'249	4'523
Geçen Yıl	2'099	2'741	3'697	5'147



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2024

TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonaj	Yük Cinsi	Yükl./Tahl. Limanı	Yükl./Tahl. Hızı (ton/gün)	Navlun (\$/ton)
2000	SOYBEANS (50')	GALATI-SAMSUN	1000/1000	17.50
3250	STEEL PRODUCTS	GIJON-SALERNO	2000/1000	48.50
4000	AGRI PRODUCTS (46')	SOUTHAMPTON-ISKENDERUN	1500/1500	55.00
4000	STEEL COILS	FOS-THISVI	3000/3000	21.50
5000	STEEL	BARTIN-SEVILLE	1500/1500	32.00
5000	SCRAP (46')	RIJEKA-MARMARA	2000/2000	16.00
6000	WHEAT (45')	RENI-VOLOS	1250/1500	20.00
6000	WHEAT (45')	RENI-ALEXANDRIA	1250/1500	22.00
6600	MINERALS	RADES-PORTO MARGHERA	2000/2000	21.40
7500	STEEL COILS	EREGLI-2 x NORTH SPAIN	1500/2000	40.00
11000	COAL	NOVOROSSIYSK-ARZEW	2500/3000	24.00

Yandaki tüm seferler ortalama 15 yaş profiline haiz gemilerin hız ve sarfiyat verilerine dayanılarak oluşturulmaktadır. Gemilerin ana yakıtı IFO 180, ikincil yakıtı ise MDO'dur. Tüm seferler yükleme limanının asgari 300 mil uzağından başlar, tahliye limanında biter. Varsa ortalamanın üzerindeki örneklere, diğer çeşitli kaynaklardan da doğruluğu teyit edilmeden yer verilmez. Bu rapordaki bilgiler ISTFIX Araştırmaekibinin güvenilir bulduğuyakaynaklardan ve piyasa analizlerinden derlenmiştir. Rapor, yayımlandığı tarih için geçerlidir. ISTFIX, alıcı tarafından bu raporun herhangi bir şekilde kullanımından doğabilecek olası bir sorumluluğu kabul etmemektedir.

S&P VE HURDA

Bu hafta bir koster satışı raporlanmadı.

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

ALWAYS



KUZEYSİGORTA

www.kuzeybrokers.com

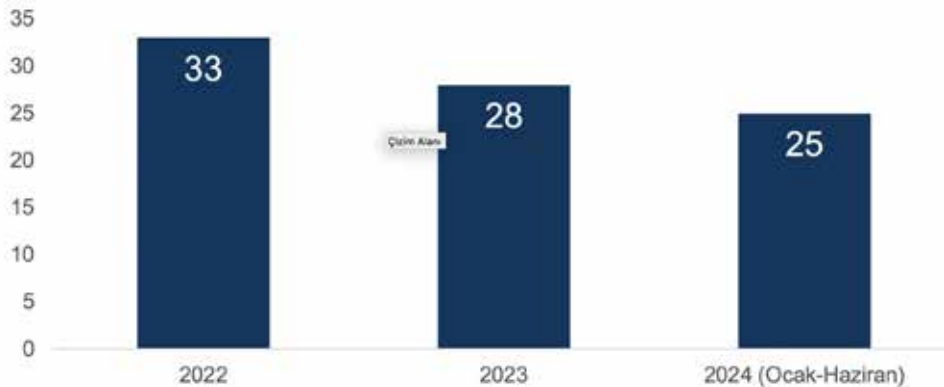
TÜRKİYE'DE GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Bayrak Ülkelerine Göre Listelenmiştir) OCAK-HAZİRAN 2024

Sıra No	Gemi Adı	IMO NO	Tipi	Bayrak	Tonajı GT	Tonajı DWT	İnşa Yılı	Geliş Tarihi
1	Pilgrim	-	Yelkenli Gemi	Almanya	1.496	621	1975	9.05.2024
2	Jeppesen Maersk	9215165	Konteyner Gemisi	Danimarka	30.166	35.097	2001	27.05.2024
3	Moby Vincent	7360605	Yolcu Gemisi	İtalya	12.187	2.541	1974	20.01.2024
4	Sardinia Vera	7360617	RO-RO Yolcu Gemisi	İtalya	-	2.840	1975	12.02.2024
5	Saly Reefer	7813925	Frigorifik (Soğutma Depolu) Yük Gemisi	Kamerun	2.009	1.815	1979	9.06.2024
6	Selena	8230120	Kuruyük Gemisi	Kamerun	2.457	3.557	1970	8.02.2024
7	Skymoon King	8607658	Genel Kargo Gemisi	Kamerun	2.854	3.168	1988	19.05.2024
8	Kaleli Ana	7429322	Dökme Yük Gemisi	Komorlar	3.936	6.302	1976	20.04.2024
9	Nanda C	7808097	Kuruyük Gemisi	Komorlar	998	1.896	1981	12.06.2024
10	Contship Pro	9235622	Konteyner Gemisi	Liberya	9.528	12.864	2003	10.06.2024
11	El Youssef	7422049	Kuruyük Gemisi	Lübnan	2.998	4.795	1975	17.02.2024
12	Maestro Sun	8401133	Kuruyük / RO - RO	Marshall Adaları	15.375	9.200	1986	13.01.2024
13	Green Atlantic	8320585	Soğuk Hava Depolu Kargo Gemisi	Palau	3.402	3.073	1985	19.05.2024
14	Mangalia A	8513663	RO-RO Yolcu Gemisi	Palau	20.621	12.000	1988	21.03.2024
15	Uni-Assure	9130597	Konteyner Gemisi	Panama	14.807	15.606	1999	19.05.2024
16	Pride of Canterbury	9007295	RO-RO Yolcu Gemisi	Saint Kitts ve Nevis	30.635	7.509	1991	1.01.2024
17	Amanos	7816147	Kuruyük Gemisi	Tanzanya	1.589	2.148	1978	19.02.2024
18	Blue Stari	8421705	Kuruyük Gemisi	Tanzanya	1.543	3.041	1986	24.06.2024
19	Habiba M	7396654	Kuruyük Gemisi	Tanzanya	2.627	3.739	1975	1.01.2024
20	Marzuk	7396666	Kuruyük Gemisi	Tanzanya	2.592	4.164	1974	24.06.2024
21	Sealock	8218380	Kuruyük Gemisi	Tanzanya	1.343	2.325	1984	1.06.2024
22	Arrow S	7392608	Kuruyük Gemisi	Togo	1.409	3.311	1974	1.03.2024
23	H.Seas	7725403	Çekici Romorkör	Togo	668	1.200	1979	23.03.2024
24	Ayhanlar	8101537	Kuruyük Gemisi	Türkiye	2.765	4.868	1982	21.04.2024
25	Kingfisher V	7947207	Petrol Tankeri	Türkiye	407	600	1978	26.05.2024

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

* Renklendirilen gemiler Haziran 2024 tarihinde geri dönüşüme giren gemilerdir.

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



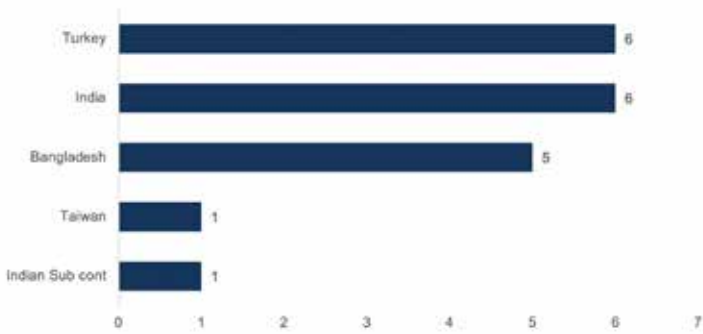
Kaynak: Clarksons Research Services Limited ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

DÜNYADA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Gemi Tiplerine Göre Listelenmiştir) NİSAN-HAZİRAN 2024

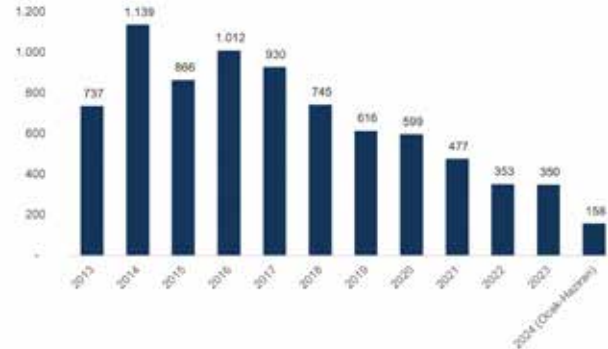
Gemi Tipi	NİSAN			MAYIS			HAZİRAN		
	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT
AHTS	2	33,5	4.229	-	-	-	-	-	-
Bucket Dredg.	-	-	-	1	49,0	621	-	-	-
Bulk	3	29,3	187.953	6	30,5	289.752	-	-	-
Chem & Oil	-	-	-	1	29,0	2.584	-	-	-
Chip	-	-	-	1	34,0	42.968	-	-	-
Container	5	28,6	100.064	7	28,1	157.275	5	25,4	68.085
Crew Tender	-	-	-	1	34,0	101	-	-	-
Cruise	-	-	-	1	42,0	4.563	-	-	-
FPSO	-	-	-	1	50,0	273.210	-	-	-
FSO	1	46,0	357.600	-	-	-	-	-	-
GCargo	2	45,0	11.170	-	-	-	7	40,3	27.593
Limestone	1	41,0	24.776	-	-	-	-	-	-
LNG	-	-	-	2	29,0	83.632	-	-	-
LPG	-	-	-	1	35,0	961	1	28,0	1.983
MPP	-	-	-	6	36,2	28.979	1	33,0	24.330
MPP/Hvy. Lift	1	30,0	9.433	-	-	-	-	-	-
Pass/Car F.	-	-	-	-	-	-	1	22,0	9.750
Products	-	-	-	2	45,5	2.333	-	-	-
Reefer	-	-	-	3	38,3	21.395	3	39,0	18.350
Ro-Ro	-	-	-	1	27,0	7.570	-	-	-
Standby Safety	-	-	-	1	43,0	-	-	-	-
Tanker	-	-	-	-	-	-	1	25,0	106.522
Tug	-	-	-	1	34,0	109	-	-	-
Genel Toplam	15	33,7	695.225	36	34,4	916.053	19	33,4	256.613

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

GEMİ GERİ DÖNÜŞÜMÜNDE ADET BAZINDA ÜLKELER (HAZİRAN 2024)



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



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

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



POWER OF THE SEA



[in](#) SEAPOWER ELECTRICAL SYSTEM [ig](#) seapower_electrical.systems [f](#) seapower.com.tr

SEAPOWER ELEKTRİK SİSTEMLERİ SANAYİ ve TİCARET A.Ş.

Fabrika: Hersek Mahallesi Halil İnalçık 4. Sok. No:5 Altınova - Yalova - TÜRKİYE T: +90 (226) 531 07 32
Merkez: Aydıntepe Mahallesi Sahil Bulvarı No:191/39 Tuzla - İstanbul - TÜRKİYE T: +90 (216) 494 62 07

www.seapower.com.tr

info@seapower.com.tr

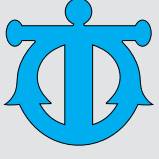
WHAT WE DO?

- We provide a wide range of services in the fields of power electronics and production of Energy and efficiency since last decades.
- We offer solutions on carbon capture regulations based on EEDI/EEXI.

GREEN PORT

- Turnkey Solutions for Smart Grid
Innovative and efficient solutions to reduce energy consumption
- Elimination of ship engine emissions in port areas. (SOx, NOx, PM, CO2)
 - Improvement of working conditions and safety in ports.
 - Compliance of vessels at berth with international maritime organization, (IMO)





İMEAK
Deniz Ticaret
Odası'nın
resmi yayınıdır.

Deniz Ticareti

DERGİ KURULUŞ: 1984

AĞUSTOS / 2024



- ▶ TEMMUZ AYI MECLİS TOPLANTISINDA EKONOMİK GELİŞMELER DEĞERLENDİRİLDİ
- ▶ **DOSYA:** DENİZ TURİZM SEZONUNDA NELER YAŞANIYOR?

UZMAR®



LİMANLARDA EMNİYET BİZE EMANET

WWW.UZMAR.COM.TR