

İMEAK
Deniz Ticaret
Odası'nın
resmi yayınıdır.

Deniz Ticareti

DERGİ KURULUŞ: 1984

EYLÜL / 2024



BALIK AVI SEZONU

1 EYLÜL'DE BAŞLADI

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

ÜRKMEZ SAC & DEMİR
Ticaret Limited Sirketi

ÇELİKTEN DENİZE 50 YIL...



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

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



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

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

www.urkmezsacdemir.com



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

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

Info@bmtmeknik.com.tr

+90 216 447 31 91

+90 216 447 31 93

BTM 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

BARIŞ YASBALA

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



Yıl 40

EYLÜL 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 KALENDEROĞLU

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

Editörler

AHU ERKIVANÇ - muhabir@likyareklamcilik.com.tr

EFSANE NUR FİDAN - editor@likyareklamcilik.com.tr

Katkıda Bulunanlar:

SEVİM TARHAN ATASOY - Prof. Dr. MUSTAFA SARI

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**





**KONTRATLI IT
ÇÖZÜMLERİ**



**UYDU HABERLEŞME
SİSTEMLERİ**



**DENİZCİLİK
YAZILIMLARI**

navee technology

<Our Passion, Your Business.>

Teknolojiyle

Gemilerinizin teknolojik altyapısını
yenilikçi hizmetlerimizle güçlendiriyoruz.

Denizcilik sektöründe öncü çözümlerimizle,
güvenlik ve verimliliği artırıyoruz.

Yelken Açın!

sales@naveetechnology.com
www.naveetechnology.com

İÇİNDEKİLER



18

MECLİS

AĞUSTOS AYI MECLİS
TOPLANTISI'NDA GÜNDEM
YOĞUNDU

36

ODADAN HABERLER

TAMER KIRAN'DAN
42'NCİ YIL MESAJI

14

TAMER KIRAN

DENİZİNİZ BEREKETLİ,
AĞLARINIZ DOLU OLSUN

52

BALIKÇILIK

BALIKÇILIK SEKTÖRÜNÜN
BUGÜNÜ VE GELECEĞİ

60

SÖYLEŞİ

METİN DÜZGİT-
ICS YÖNETİM KURULU
BAŞKAN YARDIMCISI

62

AKADEMİK BAKIŞ

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

68

SÖYLEŞİ

SERDAR AKDEMİR - İMEAK DTO
SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK İHTİSAS
KOMİSYONU BAŞKANI

94

LOJİSTİK

BİLGEHAN ENGİN-
UTİKAD YÖNETİM
KURULU BAŞKANI

96

BUNKER

ÇAĞATAY AZAKLI
- UNERCO PETROL
ÜRÜNLERİ DENİZCİLİK VE
TİCARET A.Ş. - CFO

98

SPOR

TÜRKİYE'NİN OLİMPİYAT
KARNESİ

FAALİYET RAPORU	32
ODADAN HABERLER	36
ŞUBELERİMİZDEN	44
SEKTÖRDEN HABERLER	72
LOJİSTİK	94
DTO AB BÜLTENİ	100
GEMİ TUTULMALARI	104
S&P	106
YÜK İSTATİSTİKLERİ	110
ISTFIX ANALİZ	112
HURDA RAPORU	114



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



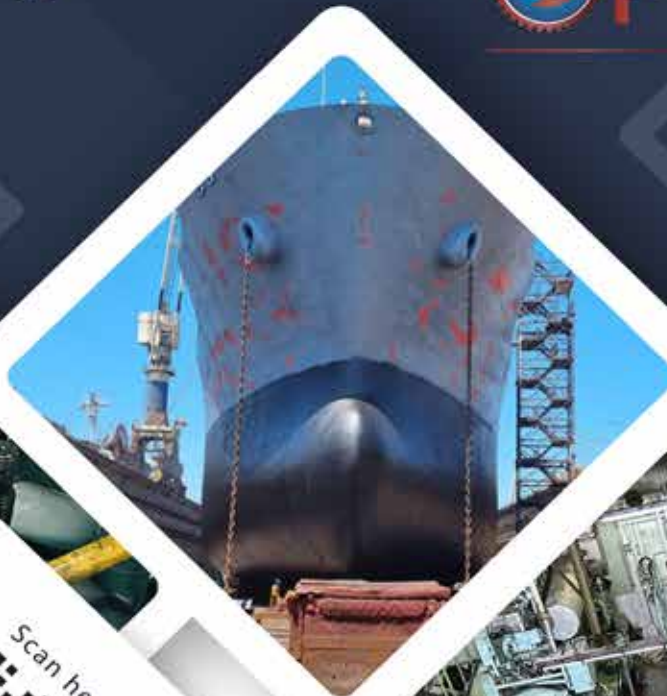
The Maritime House, Aġaođlu My Office Lale Sk.
No:1 Kat: 13 Daire: 54 Ataşehir, 34746 İstanbul / Turkey
P: +90 216 688 **ESKO** (37 56) F: +90 216 688 00 37

📞 | esko.marine
🌐 | www.eskomarine.com.tr
✉ | marine@eskomarine.com.tr

Bizi
Takip
Et!



Excellent Service
Needs Excellent Team of
Optima Power..



ON SITE / ON BOARD SERVICES

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

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

WORKSHOP SERVICES

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

WORKSHOP RECONDITIONING SERVICES

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

SHIPYARD REPRESENTATION

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

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

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

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

Optima Power &
Promarine Solutions
are combining their power under
PROPTIMA
POWER SOLUTIONS



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
AKASAKA	AALBORG	VOLVO	WESTFALIA	OSE SERIES	TAIKO	
MAK	SAACKE	CAT	YDRK		TIANJIN JUMP	
CAT	OSAKA		SPERRY		KSB	
SULZER	MIUKA		YANMAR		NANIWA	
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



“Deniziniz bereketli, ağlarınız dolu olsun”



TAMER KIRAN

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı

Türkiye, küresel ısınma ve iklim değişikliğinden en çok etkilenen ülkelerden biri ve bu durum maalesef afetlere yol açmaya da devam ediyor. Havaaların çok sıcak gitmesinden en çok etkilenen ormanlarımızda küçük bir kıvılcımla başlayan yangınlar aşırı rüzgarın da etkisiyle geniş alanların yanmasına sebep oluyor. Artık “yangın sezonu” olarak tabir etmeye başladığımız ağustos ayında yine korktuğumuz başımıza geldi. Ülkemiz genelinde birçok yerde orman yangınları çıkarken bu yangınlardan en fazla İzmir, Bolu, Çanakkale, Manisa, Uşak, Aydın ve Muğla etkilendi.

Maruz kaldığımız orman yangını felaketinden dolayı öncelikle ülkemize, milletimize ve yangınlardan etkilenen vatandaşlarımıza geçmiş olsun dileklerini iletirken, yangınlara canlarını dişlerine takarak mücadele veren Tarım ve Orman Bakanlığı başta olmak üzere tüm görevlilerimize ve vatandaşlarımıza şükranlarımı sunuyorum. Geçmişte olduğu gibi kısa süre içerisinde yangında kaybedilen orman alanlarının telafi edileceğine inancım tamdır. Yüce Rabbim, benzer felaketleri bir daha ülkemize yaşatmasın. Ağustos ayında da sektörümüzü yakından ilgilendiren bazı gelişmeler oldu. “Deniz Turizmi Yönetmeliği

Uygulama Tebliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ” 28 Ağustos tarihli Resmî Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girdi. Bu tebliğle, Odamızın Kültür ve Turizm Bakanlığı’ndan talep ettiği konulardan biri olan “Günübirlik Gezi Teknesi ile Gezinti Teknelerinin Belgelendirme Şartlarına” ilişkin düzenleme yapılmış oldu. İlgili üyelerimizin, Deniz Turizmi Aracı İşletme Belgesi almalarına kolaylık getiren tebliğin hayırlı olmasını dilerim.

Odamız tarafından Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı nezdinde yapılan girişimler neticesinde Dip Tarama Malzemesinin Çevresel Yönetimi Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik de 24 Ağustos tarihli Resmi Gazete’de yayımlandı. Yönetmelik değişikliğiyle, özellikle deniz inşaatı faaliyetleri ile iştigal eden üyelerimizin halihazırda yaşadıkları sorunun giderildiğini müşahade ettik. Yine Odamız, Tuzla ve Yalova bölgesinde faaliyette bulunan tersanelerimizin talebi üzerine, ihraç amaçlı inşa edilen gemilerin denetim, gözetim, kontrol işlemlerinde ihtiyaç duyulan yabancı ülke uzmanlarının ikamet izinlerinde yaşanan sorunlara ilişkin İçişleri Bakanlığı Göç İdaresi Başkanlığı Yabancılar Genel Müdürlüğü’ne

yazılı başvuruda bulunmuştu. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü’nden, İçişleri Bakanlığı Göç İdaresi Başkanlığı Yabancılar Genel Müdürlüğü yazısı ekiyle birlikte yapılan duyuruda, ülkemizde kurulu tersanelerde temsilci olarak bulunan yabancıların 6735 sayılı Kanun çerçevesinde çalışma izni muafiyeti başvurusu yapmaları ve aile üyelerinin ise Türkiye’de buldukları vize/ vize muafiyeti süresi içinde “e-ikamet.goc.gov.tr” adresi üzerinden ikamet izni başvurusunda bulunarak başvuruya esas bilgi ve belgelerle birlikte randevu tarihinde İl Göç İdaresi Müdürlüklerine müracaat edebilecekleri bildirildi. Bu konuyla ilgili eksik kaldığını düşündüğümüz hususların giderilmesi, sorunun tam anlamıyla çözülmesi için çalışmalarımızı sürdürdüğümüzü belirtmek isterim.

Balıkçılarımızın umutla bekledikleri eylül ayı geldi. Su ürünleri avcılığı yeni sezonu 1 Eylül’de tüm denizlerimizde, 15 Eylül tarihinde ise Akdeniz’de başlayacak. Balıkçılık sektörü Türkiye’nin ekonomik, sosyal ve kültürel açıdan önemli bir sektördü.

Endüstriyel balıkçıların, küçük ölçekli balıkçıların ve su ürünleri işleme ve değerlendirme tesislerinin sürdürülebilir balıkçılık yönetimi için başta iklim değişikliğiyle mücadele olmak üzere kirliliğin durdurulması, habitat tahribinin azaltılması, koruma alanlarının oluşturulması, avcılık düzenlemelerinin yapılması gibi konular büyük önem arz ediyor.

Odamız da bu yöndeki çalışmalara katılarak sektöre destek vermeye gayret gösteriyor. Bu çerçevede bu yıl ocak ayında “İstanbul İli Balıkçılık İstisare Çalıştayı” Odamız ev sahipliğinde, TBMM Balıkçılık ve Su Ürünleri Araştırma Komisyonu Üyesi Milletvekillerinin iştirakiyle yapıldı. Yine yıl içinde benzer toplantılara katılım sağlayarak, balıkçılık sektörünün sorunları, çözüm önerileri, gelecek vizyonu ve beklentileri konusunda katkı sunmaya gayret ettik. Tüm gayretler bir yandan yeri doldurulamaz bir besin kaynağı olan balığı insanlara ulaştırırken, diğer yandan denizlerde sürdürülebilirliği sağlamak için... Yeni sezon başlarken kismetlerinin peşinde denizlere açılacak tüm balıkçılarımıza “deniziniz bereketli, ağlarınız dolu olsun” temennisiyle hayırlı bir sezon diliyorum. Kalın sağlıcakla...

Genç, güçlü ve çevreye duyarlı filosuyla
Römorkörcülük ve Kılavuzluk Hizmetlerinde

50 YILA YAKLAŞAN SANMAR DENEYİMİ

sanmar.com.tr





MAR-CA

Marine Technic & Supply



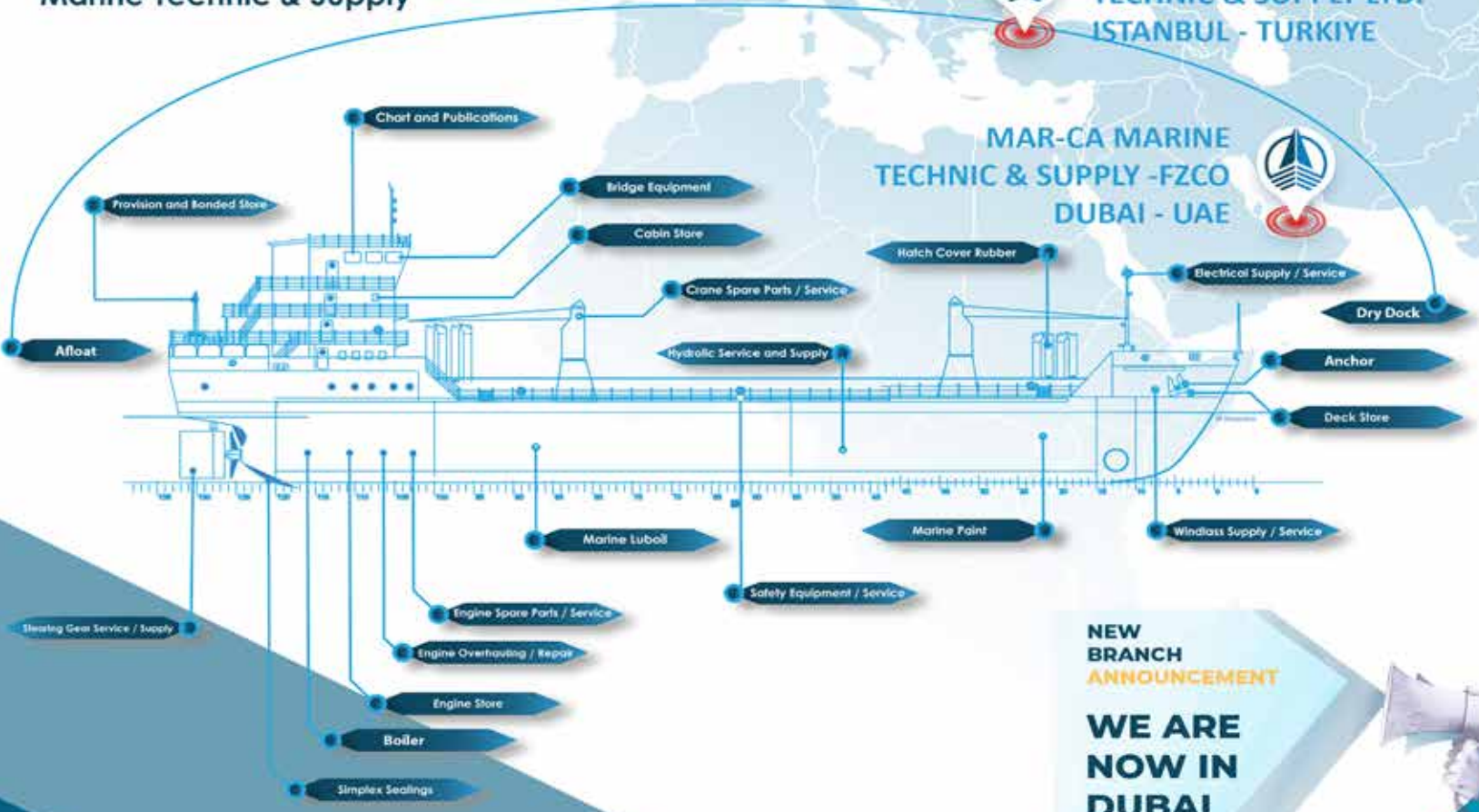
MAR-CA MARINE
TECHNIC & SUPPLY B.V.
ROTTERDAM - THE NETHERLANDS



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



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

AĞUSTOS AYI MECLİS TOPLANTISI'NDA GÜNDEM YOĞUNDU

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın 1 Ağustos Perşembe günü yapılan Olağan Genel Kurul Toplantısı'nda "Denizci Millet Denizci Ülke" yarışmasında dereceye giren ilk üç projenin sunumu yapıldı. Toplantıya Muğla İl Tarım ve Orman Müdürü Barış Saylak da katıldı.



Emin Eminoğlu - Başaran Bayrak - Faruk Miras

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın Ağustos Ayı Olağan Genel Kurul Toplantısı, İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak'ın başkanlığında 1 Ağustos 2024 Perşembe günü yapıldı. Meclis Başkanı Başaran Bayrak'ın herkesi selamlayarak oturumu açmasının ardından, İMEAK DTO Meclis Başkan Yardımcısı Emin Eminoğlu vefat haberlerini okudu ve baş sağlığı dileklerini ilettiler. "Odamız üyesi servis ve deniz taşımacılığı Ayhan Toprak firması sahibi Ayhan Toprak; odamız üyesi Deniz Marin Organizasyon Turizm İnşaat ve Ticaret Limitet Şirketi ortaklarından, Bodrum Şube'mizin eski yönetim kurulu başkan yardımcısı ve eski meclis üyemiz Arif Yılmaz; odamız

üyyesi Fat Balıkçılık Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi ortaklarından, odamız 1 No'lu Meslek Komitesi üyesi Mehmet Fat'ın annesi Saniye Fat vefat etmişlerdir. Merhumlara ve merhumeye Allah'tan rahmet, kederli ailesine, ailelerine, odamız ve camiamız adına başsağlığı dileriz."

İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak, Muğla İl Tarım ve Orman Müdürü Barış Saylak ve Türk Loydu Başkanı Oral Erdoğan'ın da toplantıya iştirak ettiklerini belirterek kendilerine hoş geldiniz dedi. Gündemin ilk maddesi üyelerin adreslerine gönderilen 04.07.2024 tarih ve 22

sayılı toplantı zabitlerinin görüşülmesi ve onaylanmasıydı. Zabitler oy birliğiyle kabul edildi. İkinci madde 2024 Haziran ayı mizanın görüşülmesi ve onaylanmasıydı. Mizanı İMEAK DTO Hesapları İnceleme Komisyonu Başkanı Aygün Özgen okudu ve mizan oy birliğiyle onaylandı.

TAMER KIRAN: "DÜNYADAKİ GELİŞMELERDE İPİN UCU KAÇTI"

İMEAK DTO Temmuz ayı faaliyetlerinin videolu sunumu gerçekleştirildikten sonra İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran kürsüye çıkarak tüm katılımcıları selamladı ve konuşmasına dünya gündeminde



TAMER KIRAN

Ön sıra soldan sağa: Tamer Kiran (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), Ahmet Can Bozkurt (YK Üyesi), Kemal Barış Dillioğlu (YK Üyesi), Serdar Akdemir (YK Yedek Üye), Mustafa Aslan (YK Yedek Üye), Orhan Gülcek (YK Üyesi)

hararetin çok yüksek olduğunu vurgulayarak başladı. Tamer Kiran; “Rusya-Ukrayna; İsrail-Filistin. Buna artık anlaşmazlık diyemiyoruz. İpin ucu iyiden iyiyi kaçı. Bu vahim olay maalesef hiç bitmeyecekmiş gibi seyre devam ederken, İsrail’in Hamas liderini Tahran’da öldürmesi, doğu ve güneyimizdeki yakın coğrafyamızı tamamen kaotik bir ortama sürükledi. Diğer yandan İngiltere ve Fransa’da yaşanan sürpriz seçim sonuçları ve yansımalarını geride bırakırken, şimdi tüm dikkatler Amerika’daki seçimlere çevrilmiş durumda. Cumhuriyetçi başkan adayı Trump’a suikast girişiminin ardından mevcut başkan Biden’in adaylıktan çekildiğini duyurması ve Harris’in demokratların muhtemel adayı olması çok çekişmeli bir seçim sürecini gündeme getirmiş bulunuyor” dedi.

Kiran şöyle devam etti: “Bir cümlede ne kadar olay saydım, farkında mısınız? Yani Rusya, Ukrayna, İsrail, Filistin, Hamas liderinin öldürülmesi, Trump’a suikast, Biden’in çekilmesi, Harris... Eskiden Norveç’te bir yılda yaşanan olay, ülkemizde bir günde yaşanıyor derdik. Artık tüm dünya benzer bir hal aldı. Demokratların kazanması durumunda

muhtemelen mevcut eğilimin nüans farkları ile devam ettiği bir tablo karşımızda olacak. Trump’ın seçilmesi ise bilinmeyenlerin daha fazla olduğu bir tablo, daha dalgalı bir piyasa yaratacak. Sonuçları itibarıyla dünya siyasetini çok yakından ilgilendiren Amerika seçimlerinin yapılacağı 5 Kasım tarihine kadar çok yakından takip edileceğini rahatlıkla söyleyebiliriz. Bu arada küresel ekonomide ılımlı toparlanma eğilimi sürüyor. IMF’in yayınladığı Temmuz Ayı Küresel Ekonomik Görünüm Raporu önceki nisan ayı raporuna göre 2025 büyümesinde biraz daha iyimser bir görünüme işaret etti. Bu yılın büyüme tahminini yüzde 3.2 olarak korurken, nisan ayı raporunda 3.2 olan 2025 yılı büyüme tahmini 0.1 puan artışla yüzde 3.3’e revize edildi. Gelişmiş ülkelerin 2025 büyüme oranı yüzde 1.8 olarak beklenirken, gelişmekte olan ülkelerin büyüme oranı yüzde 4.3 olarak öngörülmüş. Ülke ve bölge dağılımına baktığımızda Amerika’nın gelecek yıl yavaşlaması beklenirken, Avrupa bölgesinde toparlanma beklentisi devam ediyor. Büyüme açısından en güçlü sıçrama tahmini yapılan bölgelerden birisi de içinde bulunduğu bütün karışıklığa rağmen Orta Doğu ve Orta

Asya bölgeleri. Bu yıl ortalama yüzde 2.4 büyümesi beklenen bu bölgelerin gelecek yılki büyüme tahmini yüzde 4 olarak öngörülmüş.”

“İÇ TALEBİN SEVİYESİ ENFLASYONLA MÜCADELE İÇİN YETERLİ NOKTADA DEĞİL”

Gerek Euro Bölgesi gerek Orta Doğu ve Orta Asya Bölgesi’nin gelecek yıla yönelik büyüme tahminlerindeki güçlü artış eğiliminin ülke ekonomisinin ihracat potansiyeli açısından olumlu bir durum olarak değerlendirilebileceğini açıklayan Tamer Kiran, IMF raporunda da dünya ticaret hacminin bu yıl yüzde 3.1, gelecek yıl ise yüzde 3.4 büyümesinin öngörüldüğünü ve ticaret hacmindeki büyümenin ekonomik büyümeden daha güçlü olmasının beklendiğini ifade etti. Enflasyon tarafına bakıldığında ise Tamer Kiran, küresel enflasyonun bu yıl ortalama yüzde 5.9, önümüzdeki yıl yüzde 4.4 olarak tahmin edildiğini söyledi. Tamer Kiran; “Enflasyonun gerilmeye devam ettiği, büyümenin hafif yukarı tırmandığı öngörüsü bu raporda var. Büyüme eğilimi olan pazarlarda enflasyonun düşüş eğilimini koruması rekabetin daha da artacağına işaret ediyor. Bu çerçevede rekabet gücümüz açısından enflasyonun hızla aşağı inmesi



ve döviz cinsinden rekabetçi fiyatlar oluşturabilmemiz her zamankinden daha da önemli olacak gibi görünüyor, ki biz de bütün konuşmalarımızı bu çerçevede ilgili makamlarla yapıyoruz. Ekonomimize baktığımızda iç talepte yavaşlama sinyallerinin iyice arttığı, Türk Lirası'nın reel olarak değerlendirilmesinin güçlendiği, buna karşı enflasyonun ve enflasyon beklentilerinin biraz beklenenin aksine yukarı gittiği bir ay geçirdik. İç talepte zayıflama sinyalleri gerek tüketici gerek reel sektör gerek güven endekslerinde temmuz ayında daha fazla netleşmeye başladı. Kredi artış hızındaki yavaşlamalar bu eğilimi destekliyor. Bununla birlikte Merkez Bankası'nın tespitlerinde olduğu gibi iç talebin mevcut seviyesi hala enflasyonla mücadele için yeterli bir noktada görünmüyor” şeklinde konuştu.

DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran sözlerine şöyle devam etti: “Kamunun yönettiği ya da yönlendirdiği vergi ya da elektrik zamları gibi enerji maliyetlerinde yüksek oranlı artışlar temmuz ayındaki enflasyon beklentilerini beklenenin aksine yükseltmiş görünüyor. Yüzde 38 olan yıl sonu enflasyon hedefine ulaşılabilmesi için yüzde 1.5-2 civarı aylık enflasyonla gitmemiz gereken bir süreçte, temmuz ayı olası

yüksek enflasyon verilerinin Merkez Bankası'nın faiz indirim sürecini bir süre daha ötelemesine neden olabileceğini öngörebiliriz. Ağustos ve eylül aylarındaki enflasyon seyrinin yılın kalan bölümünde Merkez Bankası'nın faiz indirimi kararını belirlemede önemli bir etken olacağı aşikar. Bu arada meclisin tatil dönemine girişinin ertelenmesiyle gündemde olan bazı yasaların mecliste kabulü de yapıldı. Bunların başında da hepinizin malumu vergi paketi geliyor. Devamının gelmesini beklediğimiz vergi paketlerini de düşündüğümüzde elimizde somut bir bilgi yok; ama ekim, hatta aralık ayında da ikinci bir paketin daha ilaveten gelebilme ihtimali olduğu konuşuluyor.”

“YILIN İLK YARISI DENİZ TAŞIMACILIĞI OLUMLU BİR GÖRÜNÜM SERGİLEDİ”

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran yılın ilk yarısında denizyolu taşımacılığının özellikle Amerika ve Avrupa'da enflasyonun azalması, Çin ithalatının güçlü kalması ve iyileşen makro ekonomik eğilimlerin yansımaları sonucu olumlu bir görünüm sergilediğini; kuru dökme yük, otomobil ve gaz dahil olmak üzere çeşitli emtialardaki ticaret artışının da bunu desteklediğini belirtti. Kiran; “Kızıldeniz'deki aksaklıklardan kaynaklanan rota değişikliği Asya'ya ham petrol ihracatı gibi uzun mesafeli

ticaretlerde görülen büyümenin de ton mil büyümesini desteklemesi beklenirken, deniz yolu taşımacılığı hacminin 2024 yılında %2.3 oranında artarak 12.6 milyar tona ulaşması bekleniyor. Yıla güçlü bir başlangıç yapan konteyner taşımacılığının Kızıldeniz'de yaşanan aksaklıkların 2024 yılı boyunca devam edeceği öngörüsüyle TEU mil bazında yıllık yüzde 16,7 seviyelerine yükselmesi öngörülmürken, konteyner gemi filosundaki büyümenin yüzde 10,2 olacağı tahmin ediliyor. Hatırlayacağınız üzere 2021-2022 yıllarında Covid nedeniyle liman tıkanıklığı ve lojistik aksamalar yaşanmış, bu durum konteyner taşımacılığında navlunların ve gemi kiralama oran fiyatlarının benzeri görünmemiş seviyelere çıkmasına neden olmuştu. 2022 yılının ikinci yarısından sonra azalış eğilimi gösteren konteyner liman sıkışıklığı, Kızıldeniz'deki kesintinin başlamasının ardından yeniden artış göstermiş ve bir kez daha konteyner taşımacılığında önemli hale gelmiştir” dedi.

Tamer Kiran şöyle devam etti: “Küresel Konteyner Gemisi Liman Sıkışıklığı Endeksi'ne göre şubat ayı sonunda limandaki veya demirdeki konteyner gemisi mevcut filonun %27.5'i iken temmuz ayı başında bu seviye %31 seviyesine çıktı. Bu Covid dönemindeki %37'lik zirvenin çok altında olsa da sıkıntıyı göstermesi açısından önemli bir veridir. Küresel kuru yük taşımacılığı ton mil cinsinden 2024 yılında %4.4 oranında büyümesi öngörülmürken, bu büyüme %3.1 olan filo büyümesinin biraz üzerinde olacaktır. Bu da kuru yük taşımacılığı içinde pozitif bir haber olarak algılanabilir.”

“TEMMUZ AYI YOĞUN GEÇTİ”

Başkan Tamer Kiran konuşmasının devamında temmuz ayında denizcilik sektöründe yaşanan gelişmelere değinerek, tatil mevsimi olmasına rağmen temmuz ayının yoğun geçtiğini söyledi. Kiran, “7519 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu ile bazı kanunlarda ve 655 sayılı kanun hükmünde



kararnamede değişiklik yapılmasına dair kanun 9 Temmuz tarihli Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe girdi. Bahse konu kanunda sektörümüzü ilgilendiren maddelerden özetle bahsederek; Değişiklik Kanunu’yla 618 sayılı Limanlar Kanunu’na ek madde 2 eklenmiş olup, bu hüküm uyarınca yük veya yolcu elleçleme amacıyla limanlarımıza gelen veya limanlarımızdan ayrılan ticari gemilerin oluşturdukları sera gazı emisyonlarının karşılığı olarak emisyon bedeli tahsis edilecek. Avrupa Birliği emisyon ticaret sistemi güncel karbon fiyatı temel alınarak belirlenecek emisyon bedellerinden toplanan gelirin yeşil denizcilik için araştırma, geliştirme, dönüşüm ve yeni yapım faaliyetlerinin desteklenmesi amacıyla Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bütçesine özel ödenek olarak aktarılacak. Böylece emisyon ticaret sisteminden ülkemizin elde edeceği gelirlerin Avrupa Birliği ülkelerinde olduğu gibi gemiler, tersaneler ve limanların yeşil dönüşümünde kullanılması imkanı sağlanmış oldu” dedi.

“Bu hakikaten çok önemli bir değişikliktir” diyen Tamer Kıran şunları söyledi: “Zira biliyorsunuz bu tür gelirlerde öncelik her zaman için maliyenindir. Ancak burada bir de

Çevre Bakanlığı da söz konusuydu. Ancak her iki bakanlık da bu konuda yapılması gerekeni yaparak tahsil edilecek olan bu bedellerin tekrar denizciliğimizin yeşil dönüşümü için kullanılması yönünde olumlu görüş vererek, bu işi Ulaştırma Bakanlığı’na bıraktılar. Bundan sonra Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde yapılacak çalışmalarla buralardan toplanacak paraların denizciliğin yeşil dönüşümü için harcanması imkanı kanunen sağlanmış oldu. Bir başka değişiklik ile liman iskele ve kıyı yapılarında gemilere verilen hizmetlere ilişkin tavan ve taban ücretleriyle kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri ücretleri demirleme ücretlerinin belirlenmesi konusunda Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından düzenleme yapma yetkisi kanuna eklendi. Uluslararası sefer yapmayan kabotaj ve idari liman sınırlarımızda faaliyet gösteren deniz turizmi araçlarımız ile yolcu gemilerimizde yolcu başına zorunlu sigorta bedeli 250.000 SDR’den çekme hakkı kurundan 100.000 SDR’ye indirildi. Bu sayede bu üyelerimizin ödeyeceği üçüncü şahıs mesuliyet sigortası primlerinin düşürülmesinin önü açılmış oldu.

Türk Uluslararası Gemi Sicili’ne tescil edilen gemilerde sermaye şirketlerinin

birleşme, bölünme, tür veya unvan değişikliği ile miras yoluyla intikallerde kayıt harcı alınmaması, gemide hisse devri halinde ise devredilen pay oranında harç alınması imkanı sağlandı. Böylece odamız girişimleri ile 2023 yılında yayınlanan Gemi Sicil Yönetmeliği’ne eklenen bu hususlar 4490 sayılı kanuna da eklenerek uygulamada esaslık sağlandı. Yine İstanbul ve Çanakkale boğazlarında geçiş esnasında verilecek kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin sadece Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından yapılabileceği kanunda yer aldı. Ayrıca askeri tesisler, kamu kurumları tarafından işletilen tesisler ile özelleştirilen liman tesisleri dışındaki tesislerde verilen kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin kanunda belirlenen usul ve esaslar çerçevesinde özel ve tüzel kişilere devredilebileceğine yer verildi. Yine kanunla Türk Uluslararası Gemi Sicili’ne kayıtlı veya kaydolacak fosil yakıt kullanmayan gemilerden ve yatlardan kayıt harcı alınmaması ve yıllık tonaj harcının yüzde ellisinin alınması imkanı sağlandı. Böylece dünyanın en büyük sorunu olan iklim değişikliği ile mücadelede sera gaz emisyonlarının azaltılması kapsamında fosil yakıt tüketiminin düşürülmesi amacıyla yönelik olarak alternatif yakıt kullanan gemilerin filomuza katılması ve gemi inşa sanayimizde de alternatif yakıtlı gemilerin inşa edilmesi bir nebze de olsa teşvik edilmiş oldu. Görüldüğü üzere bu kanun da, sektörümüzün sorunlarının çözümüne yönelik odamızca uzun zamandır ilgili kurumlardan talep edilen çok sayıda düzenlemeye yer verildiğini memnuniyetle müşahade ediyoruz. Kanun çıkarılmasında önemli katkıları bulunan başta Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımız olmak üzere ilgili bakanlık ve bürokratlara sektörümüz adına teşekkür ediyorum.”

SEYAHAT KARTLARI YÖNETMELİĞİNDE DEĞİŞİKLİK

Tamer Kıran bir diğer önemli gelişmenin İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nin 11 Temmuz tarihli meclis toplantısında yaşandığını, seyahat kartları

yönetmeliğinde değişiklik yapıldığını ve yüzde 50 indirimli öğrenci kartı uygulamasına 30 yaş sınırı getirildiğini, 30 yaştan gün almış öğrencilerin indirim oranının ise yüzde 10 olarak belirlendiğini söyleyerek, “İstanbul'da deniz yolu yolcu taşımacılığı yapan üyelerimizin gelir kayıplarını bir nebze olsun önleyecek bu değişikliğin de hayırlı olmasını diliyorum” dedi.

Kıran sözlerine şöyle devam etti: “Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'ın teşrifleriyle 26 Temmuz Cuma günü gerçekleştirilen HIT 30 Yüksek Teknoloji Teşvik Programı tanıtım toplantısına iştirak ettim. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nca düzenlenen toplantıda Türkiye'yi yüksek teknoloji yatırımlarının odağı haline getirecek HIT 30 teşvik programı açıklandı.

Yine aynı gün Resmi Gazete'de Yeşil Dönüşüm Destek Programı uygulama usul ve esaslarına ilişkin iki yeni tebliğ yayınlanırken ayrıca öncelikli ürün listesi tebliğinde değişiklik yapılmasına dair tebliğ ve teknoloji odaklı sanayi hamlesi programı uygulama esasları tebliğinde değişiklik yapılmasına dair tebliğ ile bazı değişiklikler yapıldı.

Buna göre öncelikli ürün listesi tebliğinde değişiklik yapılmasına dair tebliğinde yer alan sekiz adet ekte bazı değişiklikler yapılırken aynı tebliğe kritik ham maddelere ilişkin öncelikli ürünleri içeren ek dokuz ve yenilikçi teknoloji alanlarına ilişkin öncelikli ürünleri içeren ek on madde eklendi. Değişiklik yapılan eklerden Ek 7'deki ulaşım araçları sektörüne ilişkin öncelikli ürünlere gemilerde kullanılan izole edilmiş kablo bağlantı takımları ile diğer sularda seyretmeye mahsus fener, yangın söndürme gemileri, yüzer vinçler ve benzeri deniz taşıtları ve yüzer havuzlar ilave edildi. Tebliğe yenilikçi teknoloji alanlarına ilişkin öncelikli ürünler başlığı altında eklenen Ek 10'da ise denizcilik ve gemi inşaat sektöründe kullanılan 33 adet ürün ilave edilmiştir. Bunların hepsine bakmanızı tavsiye ederim.”

“BİZLERE MİRAS BIRAKILAN BU KÖKLÜ ÇINARI DAHA İLERİ TAŞIMAK İÇİN ÇALIŞIYORUZ”

Sözlerine “Tüm çalışmalarımızı Türk denizcilik sektörünün çatı kuruluşu, amiral gemimiz İMEAK Deniz Ticaret Odamızdan aldığımız güç ile yürütüyoruz” diye sürdüren Tamer Kıran, Deniz Ticaret Odası'nın ağustos ayı içindeki kuruluş yıldönümüne dikkat çekti ve şunları söyledi: “1982 yılında 744 deniz taciri ile kurulan odamız bugün yaklaşık 11 bin üyesi ile ülkemizin en büyük ticaret ve sanayi odaları arasında ilk sıralardaki yerini almıştır. Bu vesileyle kuruluşundan itibaren kendi özel hayatlarından fedakarlık yapmak suretiyle büyük emeklerle hizmet ederek odamızın Türkiye'nin en köklü iş dünyası örgütlerinden birisi haline gelmesine katkı verenlere canı gönülden teşekkür ediyor, ahirete intikal eden tüm büyüklerimizi rahmet ve minnetle anıyorum. Ölenlerin ruhu şad olsun, hayatta olanlara Allah sağlık, huzur ve refah içinde bir ömür nasip etsin. 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 başarılarımıza imza atacağımıza inancımız tamdır. İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın 43'üncü kuruluş yıldönümünü kutlarken birlikte nice yıllara ve başarılarımıza ulaşmayı diliyorum”.

Tamer Kıran; “Denizci Millet Denizci Ülke Fikir ve Proje yarışmamızın üçüncüsünü tamamladık” diyerek, “Derece alan projelere ödülleri 2 Temmuz'da Tersane İstanbul'da düzenlenen üçüncü Türkiye Denizcilik Zirvesi'nde takdim ettik. Birazdan yarışmada derece alan ekiplerin temsilcileri projelerini siz meclis üyelerimize tanıtacaklar. Bu vesileyle Denizci Millet Denizci Ülke Fikir ve Proje Yarışmamıza ilgi göstererek projeleriyle katılan tüm yarışmacılara ve değerlendirmeleriyle yarışmamıza katkı sağlayan akademisyenlerimize bir

kez daha teşekkür ediyorum” şeklinde konuştu.İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, konuşmasını 30 Ağustos Zafer Bayramı'nı kutlayarak tamamladı: “Tarihimizde ağustos ayı zaferlerle özdeşleşen bir ay. Şüphesiz bunlardan en önemlisi ve en büyük kahramanlık destanlarından biri olan 30 Ağustos zaferidir. 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 zaferin yıl dönümünde 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.”

BARIŞ SAYLAK: “MUĞLA, SU ÜRÜNLERİ YETİŞTİRİCİLİĞİNİN MERKEZ ÜSSÜ”

Tamer Kıran'ın ardından Muğla İl Tarım ve Orman Müdürü Barış Saylak kürsüye geldi ve herkesi selamladı. Barış Saylak; “Hepinizi şahsım ve kurumum adına sevgiyle, saygıyla selamlıyorum. 1500 kilometreye yakın sahil şeridiyle hem sürdürülebilir su ürünleri avcılığında hem sürdürülebilir su ürünleri yetiştiriciliğinde hem de sürdürülebilir deniz turizminde çok önemli bir lokasyona sahip Muğla'yı dinleme, sizlere anlatma fırsatı verdiğiniz için hepinize çok teşekkür ediyorum” dedi.

Saylak; “Bildiğiniz üzere Muğla adeta bir yeryüzü cenneti. Ancak dünya yeni normallerle tanışıyor. En çok sıkıntıyı yaşayan sektörler tarım, gıda, denizcilik ve lojistik... Pek çok sıkıntı üst üste geldi. Arkasından Rusya'nın Ukrayna'ya saldırısı, 2021 yılı yazında Muğla'da ve ülkenin çok değişik yerlerinde başlayan o büyük orman yangınları, 6 Şubat 2023'te Türkiye'nin çok önemli bir bölümünü, yaklaşık 14 milyon kişinin yaşamına doğrudan etki eden Kahramanmaraş merkezli deprem hepimizin işini çok



BARIŞ SAYLAK

zorlaştırdı. Biz Muğla İl Tarım Orman Müdürlüğü ve Türkiye Cumhuriyeti Devleti Tarım Orman Bakanlığı olarak küresel iklim felaketinin ortaya koyduğu ekstrem hava olayları, yüksek ısı gibi bütün olumsuzlukları hep birlikte yaşıyoruz ne yazık ki. Temmuz ayında hala da yaş sebze meyve üretiminde sıkıntılarımız var. Gıda enflasyonunda sıkıntılarımız var.

Neden? Aşırı sıcaklıklar, açık alanda yaz sebze ve meyve üretimine olumsuz etkide bulunuyor. Hint Okyanusu'ndan, Kızıldeniz'den gelen istilacı türler, sürdürülebilir su ürünleri avcılığımızı tehdit ediyor. Muğla gibi yeryüzü cennetinde imar rantı, turizm rantı, kıyılara yapılaşma, akıntısı az olan koylarda ne yazık ki konutsal kirlilik, insan kaynaklı kirlilikler denizlerimizi ne yazık ki gün be gün elimizden alıyor. Bölgemiz, Türkiye su ürünleri yetiştiriciliğinin merkez üssü. 2023 yılında 185 bin ton su ürünleri yetiştiriciliği yapılmıştır. Türkiye su ürünleri yetiştiriciliğinin yüzde 30'u Muğla il sınırları içerisinde yapılıyor. Toprak havuzda balık yetiştiriyoruz. Denizde yetiştiriyoruz. Alabalık yavrusunun Türkiye ihracatının da çok



önemli bir bölümünü Muğla üzerinden sağlıyoruz. Karadeniz somonu diye tarif ettiğimiz somonun yavrularını Muğla'daki kuluçkahanelerde üretilen dört bir tarafına gönderiyoruz.”

“ÖRTÜ ALTI TARIMIN ÖNEMLİ BİR BÖLÜMÜNÜ MUĞLA'DA GERÇEKLEŞTİRİYORUZ”

Muğla'da sürdürülebilirlik konusunda çalıştıklarını ve denizde, karada, suda, yeraltı su kaynaklarında sürdürülebilirlik üzerine projeler geliştirdiklerini açıklayan Saylak, ayrıca deniz dibi temizliği, balıkçı barınağı temizliği gibi faaliyetler gerçekleştirdiklerini, Muğla'nın ilçelerindeki Deniz Ticaret Odası üyeleriyle omuz omuza çalıştıklarını belirtti. Saylak; “Zorlu günlerimizde, yangından olumsuz etkilenen üreticilerden tutun da depremde mağdur olan depremzedelere maddi destek sağlamak anlamında yapılan balık mezatlarına kadar Deniz Ticaret Odası'nın her kademesinin çok ciddi katkıları oldu. Herkese çok teşekkür ediyorum. Türkiye'de ilk kez bir İl Müdürlüğü olarak su altı dalış timi kurduk. 2022'de altı tane su ürünleri mühendisimizle başladığımız balık adamlığı 2023'te 12 kişiye çıkardı. Bodrum, Fethiye ve Marmaris Deniz Ticaret Odalarımızla her yıl Muğla'nın

yüz ayrı noktasında Sahil Güvenlik ve emniyetin dalgıçlarıyla denizlerimizi istila etmiş olan kirlenici maddeleri çıkarıyoruz. Muğla İl Müdürlüğü olarak kırsalda üretiyoruz. Türkiye'deki örtü altı üretiminin çok önemli bir bölümü gerçekleştiriyoruz. Domates üretiminde ikinciyiz. Sürdürülebilir tarımla pestisit olarak nitelendirilen kimyasalların kullanımını azalttık. Bu kimyasalların ambalajları toprağa, derelere bırakılıyor. Hem yeraltı su kaynaklarımız, hem temiz topraklarımız kirleniyor, hem derelerden denizlere akan pestisit kalıntıları dünyanın diğer ucuna gidiyor. Biz dedik kendi evimizin önünü temizleyelim. Muğla'nın 13 ilçesinde 456 lokasyonda sızdırmaz konteynerlerde pestisit kimyasalların ambalajlarının toplandığı konteynerler oluşturduk. Tarım Orman Bakanlığı ve Çevre Şehircilik Bakanlığı'nın destekleriyle orada toplanan yılda yaklaşık elli ton civarındaki atığın sızdırmaz kimyasal atık aracıyla alıp Denizli'de ve İzmir'deki tesislerde bertarafını sağladık. Sağlamaya da devam edeceğiz. Denizcilik kooperatifleriyle iş birliği protokolleri imzaladık. Lütfen ürettiğiniz yeri temizleyin, denetleyeceğiz, ceza yazacağız diye bugüne kadar elimizden gelen gayreti paydaşlarımızla birlikte ortaya koyduk. Ekim sonuna doğru



HASAN UĞURLU

sizi Muğla'da misafir etmekten onur duyarız. Bu seneki deniz temizliğini Deniz Ticaret Odası'yla kol kola omuz omuza yapmaktan büyük mutluluk ve onur duyarız. Lütfen bu davetimizi duymazlıktan ve görmezlikten gelmeyin, gelmeyeceğinize de inanıyorum. Bizim kapımız Muğla'da hepimize sonuna kadar açık; her türlü yatırım için emrinizdeyiz” şeklinde konuştu.

Sözlerinin sonunda yeşil dönüşüm konusunu da çok önemsediklerini ifaden eden Saylak, Türkiye'nin bir ateş çemberiyle çevrili olduğunu, dolayısıyla birlik ve dirlikle hareket etmek gerektiğini vurguladı ve pek çok konuda verdikleri destekten ötürü İMEAK Deniz Ticaret Odası'na bir kez daha teşekkür etti.

Muğla İl Tarım ve Orman Müdürü Barış Saylak'a plaket takdim edilmesinin ardından İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak, “Denizci Millet Denizci Ülke” proje yarışmasında dereceye giren ilk üç projenin sunum konuşmalarının ilki için, “COLREG Kurallarına Uygun Hareket Edebilen Otonom Su Üstü Aracı Geliştirilmesi” isimli projesi ile Hasan Uğurlu'yu kürsüye davet etti.

HASAN UĞURLU: “AMACIMIZ COLREG KURALLARINA UYGUN OTONOM SU ÜSTÜ ARACI GELİŞTİRMEK”

Ordu Üniversitesi Fatsa Deniz Bilimleri Fakültesi'nde öğretim üyesi olan Hasan Uğurlu, konuşmasında neden böyle bir proje geliştirmeye ihtiyaç duyulduğunu slaytlar eşliğinde anlattı ve şunları söyledi: “Doktora tezimde incelediğim kadarıyla ülkemizde otonom gemilerden ziyade insansız gemiler üzerine çalışmalara ağırlık verilmiş durumda. Yani sahilten kumanda edilen, IMO'nun dört kategoriye ayırdığı otonom seviyelerinde üçüncü kategori üzerinde daha çok çalışma yapıldığını fark ettik ve dördüncü kategori neden olmasın, ülkemiz neden bu kategoride de ileri gitmesin diye bu çalışmaya başladık. Otonomi seviyeleri değişik kategorilerde sınıflandırılıyor. Klaslar ayrı sınıflandırıyor. Bayrak Devleti ayrı sınıflandırıyor. En üst makam IMO olduğu için akademi olarak IMO'nun sınıflandırmasını göz önünde bulunduruyoruz.

Projedeki amacımız deneysel ya da laboratuvar ortamında değil, açık denizlerde de seyir yapabilecek ve denizin trafik kuralı dediğimiz Colreg Kurallarına göre hareket edebilecek otonom su üstü aracı geliştirmek ve bunun testlerini yapmak aynı zamanda. Ek olarak insanlı gemiler için bir kara destek sistemi, ayrı bir modül, bir ekran olarak karaya oturmanın, çatışmanın önlenmesini, nasıl önleneceğini ya da hangi aşamada önleneceğini gösteren bir karar destek sistemi de ortaya konulacak bu projeye birlikte. Projedeki avantajımız ülkemizde en üst Colreg kurallarına göre hareket edebilen bir otonom su üstü aracı yok. Hatta dünyada da seyir ve manevra ile ilgili belli kurallara göre hareket edebiliyor. Biz 19 kuralın tamamına göre hareket edebilen bir su üstü aracını proje sonucu ortaya koyacağız. Halen devam eden sekiz yıllık tecrübemiz ve araştırmalarımız bizi ön plana çıkarıyor. Ayrıca proje ekibinin yetkinlik ve uzmanlık alanları, proje kapsamında kullanılacak bazı donanımların ülkemizde üretilmesi de

önemli ayrıntılar. Bir diğer avantajımız yerli ve yurt dışındaki rakiplerine oranla düşük maliyette olması. Son olarak da elektrik motoru olması ve yenilenebilir enerjiyle hareket edecek olması. Biraz önce de bahsedilen yeşil dönüşüme de faydası olacak. Proje kapsamında dokuz farklı iş paketi oluşturduk; aynı zamanda TÜBİTAK 1500 bir projesi olarak da başvuruldu bu projeye. Sonuçların açıklanmasını bekliyoruz”.

Uğurlu; “Normalde gemilerde radar cihazlarının kullanılması için bir operatöre ihtiyaç var. Yani radar kendi başına görevini yerine getiremiyor. Biz bunu görüntü işleme yardımıyla otonom tekne üzerinde bir operatöre yardım olmadan kullanılabilir hale getireceğiz. İkinci olarak otopilot sisteminin yazılımı, geliştirilmesi ve üretilmesi. Hazır bir otopilot sistemi yerine proje kapsamında maliyeti düşük tutmak adına kendimiz üreteceğiz. En önemlisi çatışma önleme yazılım sistemi. Bunu biraz daha ileri aşamalara taşıyacağız projeye birlikte. Ayrıca lokal rota planlama sistemi mevcut. Yani başlangıçta çizdiğiniz rota değil, sonrasında engellerle karşılaştığında ve engeli geçtikten sonra yeni rota çizecek araç. Yine derinlikleri izleyerek ve karşılaştırarak karaya oturmanın da engellenmesini sağlayacak” dedi.

“PROJEYLE HEM SU ALTI KİRLİLİĞİ HEM HAVA KİRLİLİĞİ SORUNLARINI ÇÖZÜM BULMAYI HEDEFLİYORUZ”

Deniz kazalarının yüzde 70'inin çatışma ve karaya oturma kazalarından oluştuğunu vurgulayan Uğurlu, bu iki soruna da çözüm bulmayı, en azından sayılarını azaltmayı hedeflediklerini söyledi. Uğurlu şöyle devam etti: “Yedinci basamakta da uzaktan izleme ve kontrol istasyonu var. Nesnelerin interneti yardımıyla uzun mesafelerden izleme ve gerektiğinde de kontrole de imkan verecek şekilde bir sistem olacak. Projenin yenilikçi yönlerine bakarsak, en önemli özelliği Colreg'in bütün manevra ve seyir kurallarının tamamına uygun hareket edebilmesi.



İLKER ERKAN

Colreg'de şöyle bir sorun var: Normalde yazılım yaparken net kurallar, yani birer ve sıfırlar olması gerekir. Colreg insan operatörler için yazıldığı için yoruma dayalı kurallar da çok fazla.

Mesleki tecrübeyle harmanlayıp, yazılımla birleştirerek buna çözüm bulmayı umuyoruz proje kapsamında. Akademik ya da laboratuarda yapılan çalışmaların aksine açık denizlerde de seyrediyoruz. Gemi dinamiklerini ve çevre şartlarını göz önünde bulundurarak elektrik motoruyla daha çevreci ve sessiz çalışan, hem su altı kirliliği hem hava kirliliği sorunlarına çözüm bulmayı öngörüyoruz.

Engel tespiti için anlık ve sürekli risk analizi yapacak. Yani derinlik olsun, diğer hedef gemiler olsun sürekli çevredeki tehlikelerin riskini analizini yaparak buna göre karar verecek. Yine görüntü işleme ile insan operatör olmadan radarı kullanılabilir hale getireceğiz. Son olarak da karaya oturma sorununa çözüm bulmayı umuyoruz." Hasan Uğurlu, grafikler ve slaytlarla gerçekleştirdiği sunumun ardından İMEK DTO Meclis üyelerinden gelen soruları cevapladı.

İLKER ERKAN: "UYGULANDIĞINDA SEKTÖRDE OYUN KURUCU OLABİLECEK BİR PROJE"

Daha sonra "Denizci Millet Denizci Ülke" proje yarışmasında "Covertainer Taşımacılık Sistemi" adlı projeye ikinciliği kazanan ekibi temsilen İlker Erkan bir konuşma yaparak tank yıkamalarını ve boş yapılan seferleri ortadan kaldırmak için elastik ve gemi tankı ebatında (250 m³) yük çantaları ile taşımacılığı hedefleyen projenin ayrıntılarını paylaştı. İşler Erkan projeyi şöyle tanıttı: "Bugün burada sizlere uygulanması halinde sektörde devrim yaratacak, gerek projeyi yürüten ülke gerekse projeyi yürüten firmayı sektörde oyun kırıci ve standartları belirleyen hale getirecek bir proje sunacağım. Yeni sistem gemilerin operasyonel verimliliklerini artırmak, gemi inşa, maliyet ve süresini düşürmek, tank yıkamalarından kaynaklı deniz kirliliğinin önüne geçmek, karbon ayak izini azaltmak ve buna bağlı olarak da ödenen vergi miktarını düşürmek, personel kaynaklı olan hataları azaltmak veya yok etmek, dolayısıyla sürdürülebilir bir büyüme sağlamak adına tasarlanmış yeni bir taşıma konseptidir. Malumunuz konteynerler 1956-57 yılından itibaren ticari bahriyeye girmiş olup akabinde 1960 yılı itibarıyla ISO kalite standartlarını edinmiştir. Geçmiş olduğumuz altmış dört yıl boyunca, 1960'taki standart neyse aynı standartla devam etmektedir. Konteyner gerek ebat olarak gerekse dara ağırlığı olarak gemilerin ticari kaybını oluşturmaktadır. Halihazırda 20'lik konteyner 2.4 ton, 40'lık konteynerin 3.6 ton dara ağırlığı mevcuttur. Kimyasal tankerler evet efektif ama onlarda da bazı sıkıntılar var. Kimyasal tanker taşımacının en büyük sıkıntısı tank yıkamaları ve tank yıkamalarından doğan diğer kayıplar. Projemiz her üç şekilde uygun ama bizim önceliğimiz tankerlerdeki kayıpların önüne geçmek. Covertainer nedir? Geleneksel tanker ve konteyner taşımacılığının kombine edilmiş halidir. İşletmelerin karşılaştığı temel zorluklara çözüm sağlamak amacıyla ortaya

çıkması yeni bir taşıma sistemidir. Sizlere bazı temel avantajlarından bahsetmek istiyorum. İlki maliyet yetkinliği: Yeni inşa bir gemide %12 ile %20 arasında geminin daha az maliyette servise girmesine olanak sağlar. Yine yeni inşa gemide %11 oranında, yani 18 ay içerisinde bitecek olan yeni inşa geminin 16 ay, 2 ay önceden bitmesi ve armatörün 2 ay önceden navlun kazanmasını sağlar. Yılda 30 sefer yapan bir kimyasal tanker düşünürsek, her seferin sonunda bir gün yıkama yaptığını kabul edelim. Kaldı ki bu bir günün de garantisi yoktur. Biz değerlendirmeleri yaparken hep en minimum seviyeyi aldık.

Armatörün 30 günlük bir kaybı var. Otuz günlük kira bedeli şu anki piyasada 15 bin dolar üzerinden hesaplırsak 450 bin dolar. 30 günlük yakıtı, liman giriş masrafları, kullanılan su, deterjan ve buna ilave olarak da bu 30 günlük kayıp içerisinde gemilerin artı üç dört sefer daha yapma ihtimali göz önünde bulundurulduğunda bir geminin armatöre yıkamalardan kaybı yaklaşık yılda bir milyon dolardır. 10 gemisi olan bir filo için konuşursak 10 milyon dolar boşa giden bir para mevcut. Geminin sürekli yüklü olmasından dolayı da karbon indicator indeks değerlerinin daha düşürülebilir hale gelmesini de sağlıyoruz. Çünkü aynı limanda hem tahliye yapıp, hiç yıkama yapmadan direkt yüklemeye geçme imkanı sunuyoruz. Bu da gemilerin yüklü olmasını ve CIA değerlerinin de aşağıda olmasını sağlıyor."

"ASLINDA MEVCUT TEKNOJİLERİ BİR ARAYA GETİRDİK"

İlker Erkan; "Çevresel sürdürülebilirlik, daha az enerji tüketimi ve daha az karbon ayak iziyle çevresel etkileri minimize edeceğiz. Liman operasyonlarında daha az jeneratör kullanıp doğal olarak daha az yakıt harcayacağız. Bu sayede de karbon salınımını minimize etmeye çalışıyoruz. Bütün bunların haricinde de en büyük madde olarak şunu söylemek istiyorum. Marpol, Annex 1 ve Annex

2 gerekliliklerinin birçoğuna ihtiyacımız olmayacak. Yani bizim gemilerimizde tank yıkaması olmadığından dolayı denize hiçbir yük basılmayacak” dedi. İlker Erkan sistemin nasıl çalışacağını açıklayarak konuşmasını şöyle sürdürdü: “Öncelikle yük çantamız var. Çanta tankın içerisine girecek. Tankın içerisinde dolumunu gerçekleştireceğiz. Daha sonra tahliye limanına gideceğiz. Tahliye limanında boşaltacağız. Akabinde çanta tankın içerisinden çıkacak. Yeni çanta tankın içerisine girecek. Gemi hiç yıkama yapmadan, tahliyesini bitirir bitirmez yüklemesine hazır olacak. Bunu bir coating gibi düşünebilirsiniz. Sistemi çalıştırdık. Bir sonraki etabımız kabotaj seferleri; çünkü uluslararası kurallar da bu işin içinde. Aslında biz yeni bir şey keşfetmedik. Sadece mevcut teknolojileri bir araya getirip uygulamaya çalışıyoruz. Hali hazırda biz birçok yere başvurumuzu yaptık ama herkesin kafasında soru işareti olduğu için hep soru işareti ile geldik. Çinli firmalar bu işe çok hevesleniyor.”

MEHMET AKMAN: “GULETLER TÜRK DENİZCİLİK KÜLTÜRÜNÜN SEMBOLLERİNDEN”

İlker Erkan konuşmasını tamamladıktan sonra soruları yanıtladı. Erkan’ın ardından yarışmada birinciliğe layık görülen; enerji verimliliği yüksek, daha çevreci ve teknoloji seviyesi artırılmış yeni nesil Bodrum Guleti tasarımı “E-Gulet: Enerji Verimli, Çevreci ve İnovatif Bodrum Guleti” isimli projeyi tanıtmak için Mehmet Akman söz aldı. Bodrum Denizcilik Meslek Yüksekokulu’nda öğretim üyesi olan Akman, üç gemi mühendisi arkadaşıyla birlikte tasarladığı projenin detaylarını şöyle aktardı: “Enerji verimliliği yüksek, çevreci ve inovatif Bodrum Guleti tasarımı E-Gulet henüz bir konsept tasarım. Ancak yat ve gemilerde enerji verimliliği, karbonsuzlaşma, emisyon azaltımı ve sürdürülebilirlik gündemdeki konular. 400 groston üstü gemilerde özellikle enerji verimliliği, dizayn indeksi, gemi enerji verimliliği yönetim planı, mevcut gemi enerji verimliliği



MEHMET AKMAN

indeksi ve karbon yoğunluğu indikatörü gibi kriterler yürürlükte. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), 2030 yılına gelindiğinde karbon yoğunluğunu yüzde 40, 2040’ta yüzde yetmiş, 2050’de sıfıra indirmek istiyor bilindiği üzere. Bunlar 400 groston üstü ve karbon yoğunluğu indikatörünü de dikkate aldığımızda 5000 groston üstü gemiler için geçerli. 400 groston altı yatlarda henüz bir düzenleme yok.

Fakat merkezi Monako’da bulunan Süperyat Ekoloji Birliği’nin yaptığı bir envanter çalışması var. Özellikle 400 groston üstü yatlar da artık enerji verimliliği bakımından sınıflandırılmış durumda. Bir yıldız, iki yıldız, üç yıldız ve beş yıldız kadar... Yani özellikle bu indikatörler yatırımcılara ve yat sahiplerine bir tavsiye niteliğinde. Bizim amacımız da guletleri daha enerji verimli hale getirmek. Guletler Türk denizcilik kültürünün sembollerinden. Teknik tabiri itibarıyla yuvarlak ve eliptik olarak adlandırılan kış formu, iç bükey baş formu ve şarap kadehine benzeyen orta kesit formu guletlerin temel karakteristikleri. 1970’lerden 2000’lere baktığımızda, bunları ikinci nesil gulet olarak adlandırıyoruz.

“GELENEKÇİ FAKAT MODERN BİR YAKLAŞIMLA GULETİ REVİZE ETTİK”

Projeyi tasarlarken bir diğer motivasyon kaynaklarının ise pazar araştırması olduğunu belirten Akman, 2023 verilerine göre Türkiye’nin yat üretiminde dünyada gros tonaj bazında dördüncü, proje sayısı bazında üçüncü sırada olduğunu söyleyerek Bodrum özelinde yılda yaklaşık beş Bodrum üretiminin suyla buluştuğunu ifade etti. Mehmet Akman, “Bu arka plan neticesinde projemizin amaçları guletlerde enerji verimliliğinin artırılması, emisyon salınımının azaltılması, gelenekçi fakat modern bir yaklaşımla guletin revize edilmesi, üçüncü nesil guletin ortaya konulması, hibrit safe sistemlerinin guletlere entegrasyonu, yeni nesil yelken arma donanımlarının guletlere entegrasyonu, sürdürülebilir malzeme kullanımının guletlerde artırılması, yine yat inşaatı ve işletmeciler alanında farkındalığın artırılması. Akademisyen olmamızdan gelen sorumlulukla hedefimiz enerji ve emniyet karbon salınımı, azotoksik emisyonu azaltılmış; düşük gürültü ve titreşime sahip ve çevre dostu malzemelerinin kullanıldığı bir gulet tasarlamak. İlk ARGE çalışmalarında ikinci nesil gulet formlarını ele alıp baş ve kış formlarının modifiye edilmesi ve sayısal olarak analiz edilmesi. Bu yaptığımız çalışmalar neticesinde toplam sürtünme ve basınç direncini önemli miktarda azaltmayı başardık. Neticede gulet formunu %11 ila %23 oranında iyileştirerek bir direnç azaltımı mümkün. Bunlar da deneysel çalışmalarla doğrulanmıştır” şeklinde konuştu.

Aslında enerji verimini kontrol eden kısmın sevk sistemi olduğunu belirten Akman, “Makine üreticileriyle görüşmelerimiz neticesinde guletler için iki farklı hibrit sevk sistemi öneriyoruz. İlk sevk sistemi çift jeneratör veya tek jeneratör setinin, çift elektrik motoru ve pervane şaft donanımının bulunduğu, yine batarya destekli bir sevk sistemi. İkinci önerdiğimiz sevk sistemi ise MAN firmasının Smart Hybrid olarak

adlandırdığı, ticari gemilerde kullanılan şarj jeneratörünün yatlara indirgenmiş hali. Bu gördüğümüz sistemde özellikle makinenin çıkışında bir şarj jeneratörü bulunmakta ki bu sistem hem elektrik motoru hem de alternatör olarak kullanılabilir. Biz bu sayede özellikle mavi yolculuk ekolojik olarak hassas bölgelerde tam elektrik sevkiyle daha az emisyon salınımı, daha az gürültü salınımı sağlayabiliyoruz ki bu sistem altı farklı modda çalıştırılabilmekte” dedi.

Mehmet Akman sözlerine şöyle devam etti: “Guletlerde bir reform olarak düşündüğümüz bir diğer özellik de Dynalink sistemi. Dynalink sistemi rüzgar yön ve şiddetine göre yelken açısını optimum şekilde ayarlayan yazılım sayesinde rüzgar enerjisinden azami oranda faydalanmakta. Geleneksel yelken arma donanımında yer alan makara, vinç, tel ve halatların azaltılmasına bağlı olarak güvertede daha rahatlatılmış bir alan sağlıyoruz. Yüksek seyir ve manevra kabiliyeti ile yelken seyirinin artırılması da sistemin sunduğu avantajlardan. Hedeflerimizden biri guletlerde yenilenebilir enerjiyi artırmaktı. Zaten yaşam alanı üzerinde bütünleşik bir güneş paneli mevcut... Dynalink sisteminin özellikleri de yenilenebilir enerjiye uygun. Sürdürülebilir orman yönetimi kriterlerine uygun yerel ahşap malzeme, geri dönüştürülebilir malzemelerden yelken kumaşı kullanımı... Daha az krom ve krom kaplama kullanımı, toksik olmayan silikon bazlı karina borda boyası kullanımı ve atık su arıtma su sistemi aslında guletin temel sürdürülebilirlik kriterleri uygun sistemlerinden. Bir diğer kriterimiz kullanıcı odaklı tasarım. Dengeli ve ferah genel yerleşim; 24 metrekare gulette 4 yolcu kabini ve 2 mürettebat kabini bulunmakta. Sürgülü cam kapı, daha geniş güverte alanı, lomboz yerine gövde hattına uygun daha geniş camlar sayesinde denizle daha fazla etkileşim kullanıcı odaklı tasarım unsurlarından. Hedeflerimize baktığımız zaman aslında iyileştirilmiş



RECEP ALİ KAYMAZ

gövde formu, kullanıcı odaklı tasarım, entegre hibrit safe sistemi, teknolojik yelken sistemi ve sürdürülebilir malzeme kullanımı, bizim ana ayaklarımız, toplam direnci en az yüzde on oranında azaltılması, karbondioksit salınımının en az yüzde yirmi beş oranında azaltılması... Daha az gürültü ve titreşim; dolayısıyla artırılmış konfor. Denizle daha fazla etkileşim. Mavi Yolculuk rotasında daha az çevreye negatif etki, sürdürülebilir malzeme kullanımı ve malzeme geri dönüşümünün artırılması. Bu bir konsept tasarım. Özellikle Avrupa Birliği bu tür siz projelere destek sağlıyor. 36 aylık sunduğumuz proje planı neticesinde tekneyi suyla buluşturabileceğimizi düşünüyoruz.”

RECEP ALİ KAYMAZ: “DENİZ ULAŞIM ÜCRET ARTIŞININ YENİDEN DEĞERLENDİRİLMESİNİ TALEP ETTİK”

Mehmet Akman’dan sonra kürsüye gelen İMEAK DTO Meclis üyesi Semih Dinçel, navlun piyasalarındaki son gelişmeleri değerlendirdi. Gündemin beşinci maddesi şube başkanları, meslek komite başkanları ve meclis üyelerinin sektörel bölgesel görüş ve önerileriydi. Bu bağlamda 31 No’lu Meslek Komitesi Başkan Yardımcısı



SEMİH DİNÇEL

Recep Ali Kaymaz söz olarak öncelikle P&I sigortalarındaki teminatları 250 bin SDR’den 100 bin SDR’ye düşüren Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ticaret ve Maliye Bakanlığı ve bu konuda desteklerini esirgemeyen Deniz Ticaret Odası’na teşekkür etti. Ardından 25 Temmuz’da İstanbul Büyükşehir Belediyesi UKOME merkezinde gerçekleştirilen ulaşım koordinasyon toplantısına değindi ve şunları söyledi: “Ulaşımına yapılması gereken fiyat artışının yılbaşından bu yana asgari ücrete de zam gelmediği için kümülatif olarak yüzde 19,81 olarak hesaplandığı ancak enflasyonun düşürülmesi de dikkate alınarak artışın yüzde 13 olarak onaylanması teklif edildi. Tüm sektörlerin talebi yüzde 50 ve üzeri artış oranıyken bütün itirazlara rağmen yüzde 19,81 rakamı dahi oylamaya sunulmadan yüzde 13 rakamı kabul edildi. Oysa geçmiş yılların zamlarının tafafisinin seçim sonrasında yapılacak söylenmekteydi. Şimdi enflasyonun ya da bilemediğimiz gerekçelerle yapılan zam ne yazık ki İstanbul’da yüzde 13’te kaldı. Oysa toplu taşıma ücretlerine Ankara’da yüzde 40, Antalya’da yüzde 33, Konya’da yüzde 53, İzmir’de 34.62, Bursa’da

yüzde 68 gibi zamlar yapıldı. Bugün bizden yıllar içinde oluşturduğumuz sermayeyi, vatandaş maliyetin altında taşıyarak tüketmemiz isteniyor. Ancak bu sürdürülebilir bir çözüm modeli değil. Bizim vatandaş sübvans etme gibi ne bir misyonumuz ne de gücümüz olabilir. Bugüne kadar sorunlarımızı daima yüz yüze görüşerek çözmeye gayret ettik. Ancak bu konuda maalesef herhangi bir sonuç alamadık. Sektörde on yılı aşkın süredir yeni bir gemi bile inşa edilemiyor. Mevcut şartlarda herhangi bir değişiklik olmadığı takdirde bizim bu gemileri bırakın yenilemeyi, bu yolcu ücretleriyle bakımını yapmamız bile mümkün değil. Biz UKOME toplantısında deniz ulaşım ücret artışının yeniden değerlendirilmesini talep ettik. Talebimiz değerlendirilmek üzere alt komisyona havale edildi. Bu konuda odamızın desteğini bekliyoruz.”

ASIM BARLIN: “AB, TEDARİKÇİ YASASI İLE TEDARİKÇİLERİN AYNI STANDARTLARDA BİR YAPIYA KAVUŞTURULMASINI HEDEFLİYOR”

Meclis Başkanı Başaran Bayrak da yüzde 13 gibi bir artış oranının hiçbir değer karşılığı olmadığını söyleyerek, sorunun yıllar içinde kangren haline geldiğini ve mutlaka bir çözüm bulunması gerektiğini, DTO yönetiminin bu konuda destek vermeye devam edeceğini vurguladı. Daha sonra kürsüye gelen İMEAK DTO Meclis Üyesi Asım Barlın, Avrupa Birliği'nin çıkardığı tedarikçi yasası ve yasanın yansımaları hakkında bilgilendirme yaptı: “Bu yasa başlangıçta 3000 firmayı kapsayarak 2025'ten sonra genel amaçlı hale dönecek şekilde dizayn edildi. Tedarikçi yasası Avrupa Birliği normlarında tedarikçilerin aynı standartlarda bir yapıya kavuşturulmasını hedefliyor. Sonuçta işin bir taraftan maliyeti var, ama bir taraftan da güvence veriyor. Maliyet tabii ki oradaki standartlara tabi olmak. Güvence de tedarikçinin de mutlaka bir kazanım elde etmesini sağlamak. Dolayısıyla yasa bu süreç içinde ilk 900 şirkette fevkalade faydalı değerlendirildi. Bu değerlendirmenin sonucunda

Avrupa Birliği'nde değer zinciri yasası çıktı. Toplulukla Türkiye'nin arasındaki Gümrük Birliği anlaşmasının önemli bir maddesi var; ticaret politikasına uyum. Dolayısıyla bu değer zinciri yasası Türkiye'nin de uymak zorunda olduğu bir hüküm halinde karşımıza çıkacak. Buradan ne elde edilecek veya ne tür zorluklarla karşı karşıya kalacağız? Bu yasayla kayıt dışı yapıların da kontrol altına alınması esas geliyor. Ben aslında dikkati buraya çekmeye gayret ediyorum. Türkiye kendi başına bu kayıt dışı yapıyla baş edemeyecek gibi görünüyor. Gelecekte bu yapıyı islah edecek bir yasa gibi görünüyor”.

Barlın; “Tarife ile ilgili bir konuyu daha gündeme getirmek istiyorum. 1913'te başlayan bir macerası var. Eşyaların tanımlanması, isimlendirilmesi ve onların uluslararası hüviyet kazanması olayı. İşte makine devrimi 1850'lerde yavaş yavaş hayata geçmeye başlayınca ticaretin de artmasıyla beraber bir sınıflandırma komitesi kurulması icap ediyor. Milletler Cemiyeti 1913'te ancak bu sınıflandırmayı yapabiliyor. Bugün bildiğimiz kadarıyla 35-40 bin civarında eşya tam ve noksansız tanımlanmış, isimlendirilmiş durumda. Dünyada insan gözüyle görülen eşyaların tamamı 96 fasılda değerlendirilmiş durumda. Gene yanlış hatırımda kalmıyorsa o 96 fasılla beraber 1217 olacak diye düşünüyorum, 1217 ayrı pozisyonda değerlendiriliyor. Şimdi bu nedir? Bu sınıflandırma bize eşyanın doğru beyan edilmesiyle her yerde ve her şekilde tek tip bir mevzuata doğru gittiğini görüyoruz dünyada. Bu tek tip mevzuat, bazı ülke grupları veya bazı ikili anlaşmalarla zaman zaman indirimlere veya müeyyedilere tabi tutulabiliyor. Ama ne olursa olsun eşyanın bu haliyle devam etmesinin sonucunda, biraz önce söylediğim değer zincirleri yasasıyla beraber eşleştirildiği zaman arkadan konuşulan ve tahminen de iki yılın içinde en kötü Avrupa Birliği'nde devreye gireceğini beklediğimiz veri paylaşımı dünyası gündemde. Veri paylaşımı neyi getiriyor? Buradaki verilerin doğru ve



ASIM BARLIN

eksiksiz beyan edilerek öbür tarafta dijital ortamda aynı şekilde kabul edilerek işlem yapılması. Hareketin hem kağıtsız ortama hem de fevkalade bir güven ortamı yaratacağına bugünden hazırlanmak gerekiyor. Yani sonuç olarak ahlak kendiliğinden düzelmeyecekse bile bir şekilde yasal mevzuatlarla veya dijitalin getirdiği blok zincir vesaire gibi eklerle bizi bir şekilde daha huzurlu bir ortama doğru taşıyacak gibi görünüyor” şeklinde konuştu.

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran yanlış anlamaya mahal vermemek amacıyla bir bilgilendirme yapmak istediğini söyleyerek, hükümetin söz konusu parayı sağlık ve eğitim dahil iklim değişikliğiyle ilgili her alanda kullanabileceğini, yine de uzun uğraşlar sonucunda Maliye Bakanlığı'nın ikna edildiğini belirtti ve şunları söyledi: “Yurt dışı basınında Türkiye'nin limanlarında gemi kaynaklı yaklaşık on milyon ton karbondioksit salınımı olduğunu okudum. Kupür haberi olduğu için hemen doğru olduğunu kabul etmiyorum elbette ama yani onu bile baz alırsak ortada çok ciddi bir bedel tahsil edilme ihtimali olduğunu öngörüyoruz. Bence 13 maddelik o yasanın en önemli



MEHMET BEKAROĞLU

maddesi bu paranın sadece ve sadece denizcilğe aktarılacak olması. Yani denizcilik derken bir sınırlama da yok. Denizcilik, taşımacılık, limanlar, her şey olabilir.”

TAMER KIRAN: “DENETİM SAYISI ARTACAK, BUNA HAZIRLIKLIL OLUN”

İMEAK DTO Meclis üyesi Mehmet Bekaroğlu söz alarak gemilerin üç ayda bir sörvey edilmesinin (denetlenmesinin) birtakım sıkıntılara yol açtığını; eksiklerin giderilmesi için tanınan sürenin kısa tutulduğunu söyledi ve bu konunun çözüme kavuşturulması için çalışma yapılmasını rica etti. İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran ise sörveylerin artması ve sertleşmesinin bir sebebi olduğunu açıkladı ve şöyle devam etti: “Biliyorsunuz uzun zamandır Beyaz Liste’deyiz. Fakat 2024 yılı denetimlerinde Paris Memorandumu’nda Türk bayraklı bazı gemiler tutuklamalarla karşılaştı. Dolayısıyla idare bu anlamda sertleşme kararı aldı. Çünkü gidişat iyi değildi. Gidişat bizi Gri Liste’ye doğru götürüyordu. Bu da hiçbirimizin kabul edebileceği bir şey olmadığı için idare maalesef bu kararı aldı. Dolayısıyla daha sert uygulama yapacakları konusunda zaten bilgimiz vardı. Ona

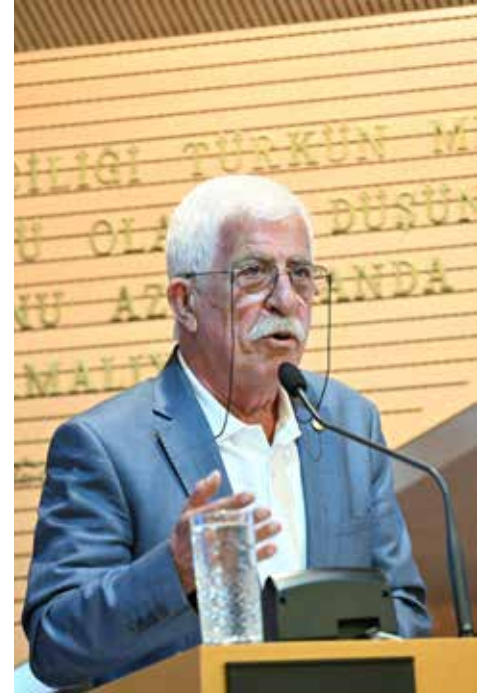


YUSUF ZİYA ÇAKIR

göre biraz daha dikkatli olun. Biz tabii yine konuşmalarımızı yapacağız. Görüşmelerimizi yaptık. Yapmaya da devam ediyoruz. Ama hepiniz buna hazırlıklı olun. Daha fazla sayıda denetime tabi tutulacağız.”

Yusuf Ziya Çakır ise temmuz ayında yatlarla ilgili ortaya çıkan bir gelişme konusunda bilgi arz etti ve son duruma dair bilgi almak istediğini belirtti. Çakır; “Bilindiği gibi yatların gelişleriyle ilgili uygulama değiştirildi. Temmuz ayından beri Türk limanlarına gelen yatların gelişlerinde ve kalkışlarında işlemlerin gecikmesi bayağı sorunlara yol açmaya başladı. Bir örnek vermek gerekirse bir yat geldiği zaman, içindeki yolcularla ilgili bir değişim olacaksa sistemin tamamen yeniden yazılımı gerekiyor. Yazılım uygulamada böyle bir şey söz konusu olmadığı için bu çok büyük zaman kaybına sebep oluyor” dedi.

Tamer Kiran bu soruna şu yanıtı verdi: “Aslında nisan ayında devreye alınacak elektronik transit log uygulaması bu. Türkçesi seyir izin belgesi... Nisanda uygulama başlayacaktı, ama bir yerlerde aksama olunca, bu tarihe kaldı. Temmuzun ortası da işin yoğun



ABBAS KOLÇALAR

olduğu zaman; sezon sonuna bırakmak istememişler. Ulaştırma Bakanlığı’nın bilgi işlem çalışanları uğraşıyorlar bu işle. İyi tarafı şu: Genel Müdürlük ve ilgililer konunun tamamen farkında. Her saniye bununla uğraşıyorlar. Özel bir ismi bu işe atadılar. Telefonunu ben şube başkanlarımıza gönderdim. Yaşadığınız sorunları direkt bu arkadaşa yazın. Onlar oradan düzeltmeye çalışıyor. Yazılım işi bir günde bitmez aslında, ama burada öyle olmamış maalesef. Bir gecede paldır küldür yapınca ciddi yazılımsal sorunlarla karşılaşmışlar. Şimdi çok yol kat edildi ama hala birtakım sıkıntılar devam ediyormuş. Ama tekneler limanda kalmıyor. Yani iş çözülüyor. Hatta gerekirse manuel bile yapılıyormuş. Ama işte böyle biraz hazırlıksız devreye alınınca böyle bir sorunla karşılaşmış.”

ABBAS KOLÇALAR: “DÖKÜ İZİNİ YASAĞI ELE ALINMALI”

Daha sonra kürsüye gelen Abbas Kolçalar 1 Temmuz’da dökü izninin kaldırıldığını, taramaların durduğunu ifade ederek konuşmasına başladı ve şöyle devam etti: “Değirmendere’de bir balıkçı barınağı yapılıyor, haberimiz yok. Kaçınıcı balıkçı barınağıdır bilmiyorum. Oradaki bir iş sebebiyle bizim yüzer



vinci orayı götürmek istedik. Tabii kendi barınma yerimizle ilgili bir sürü geçmişte uğraşımız oldu. Eksik olmasın sayın belediye başkanı da bu konuda güzel şeyler söyledi. Biz de güzel bir dosya hazırladık; Serdar Bey'e ilettik. Geçmişte barınma yerine uygun olabilecek bir sürü farklı fikir olmakla beraber en azından tencereye konmuş bir konuydu. Bir geri dönüş olmadı.

Bu konuda bir bilgilendirme yaparsanız sevindiririm. Yani konunun sonucu ne oldu? Biz bir toplantı yapacak mıyız, yapmayacak mıyız? Veya orası olacak mı, olmayacak mı? Sektör adına, o işin desteğini vermek adına da istekliyiz. Çünkü geçmiş yönetim hiç haberimiz olmadan projeyi İtalyan firmasına yaptırmıştı. O yüzden böyle bir milli servetin israfına engel olmak isteriz. Dökü izni konusu önemli bir konu.

İki sene önce de bu dökü izni yasağa getirilmişti. Ancak ihtiyaçlar sebebiyle bir süre uzatıldı; o da sonunda 1 Temmuz'a rast geldi ve durduk. Bunun temelinde ne yatıyor? Hangi ayıbı örtmek yatıyor? Arıtma istasyonlarının çalışmıyışı; deşarj hatlarının doğrudan doğruya verilmesi, denizi kirleten bunlar.

Tarama yönetmeliği yapılırken, yeni bir tesis yapılırken tarama, zemin analizi yapılmalı diye beyan ettik. Kirlenmeye sebep olmayacaksa bu analiz yapılсын. Kirlenmeye sebep değilse o tarama izni verilsin. Ama mevcut tesis seneler önce yapmış, projelendirilmiş. Orada tarama yapılmış ve şimdi bilin bakalım orayı kim doldurur? Tabii iki şey doldurur.

Pervane yükleri. Eğer dere varsa o. Onun dışında başka bir şey yok. Toprak kendi kendine kabarmıyor. Orası kendiliğinden sığlaşmıyor. İki tane sebebi var. Üçüncü faktörler. Ama bunu tarama yönetmenliğine yazmadığımız için bugün sayın hükümetimiz diyebiliyor ki dökmeyeceksiniz Marmara'ya, Çınarcık Çukuru'na...

Halbuki Marmara'nın bütün limanlarını tarasanız orayı dolduramayacağınız kadar derin bir yer. İGA İstanbul Havaalanı'nın yapıldığı liman. Orasıyla ilgili bir tarama şartnamesi çıktı. Benim yorumum şu: Adrese teslim bir proje. Yani mevcut koşullarda onu bir firma yapamaz; on firma birleşsek belki yapar. Elimiz mecbur, yabancı bir adam gelecek, onun istediği şekilde o işi yapacak, o paraları hepimizin cebinden

alacak. Bu konuda bir çözüm de üretme konusunda bu sektöre destekten ziyade köstek olmasınlar, temennimiz odur."

Bu noktada söz alan İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, İGA'nın özel bir şirket olduğunu söyleyerek "Neden adrese teslim bir ihale yapsın ki? İstedğine verir, istediğine vermez. Özel bir şirket, patronu var. Yani niye adrese teslim ihale yapsın ki o? Anlamadım. Bir şey mi kaçırıyoruz gözden?" dedi. Abbas Kolçalar da belki kendisinin de atladığı bir nokta olabileceğini, tarama işlerine başladıklarında ve teklif vermeye gittiklerinde kamu yatırıymış gibi algıladığını, özel sektörde durumu yeniden değerlendireceğini söyledi.

BAŞARAN BAYRAK: "DENİZCİLİKTE ELDE EDİLECEK GELİRİN DENİZCİLİKTE KULLANILMASI DOĞRU BİR KARAR"

Toplantının sonunda İMEAK DTO Meclis Başkanı ETS sisteminden elde edilecek gelirlerin Türk denizciliğinin geliştirilmesi için kullanılması kararının çok güzel bir haber olduğunu vurgulayarak bu bağlamda Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar ve Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan'a teşekkürlerini iletti.

Bayrak; "Denizcilikten elde edilecek gelirin denizcilikte kullanılması da doğru bir karardı. Kaldı ki kararı çıkartan Avrupa Birliği de zaten buradan elde edecek gelirleri denizciliğin geliştirmesine kullanacağına deklare etti. Aksi olsaydı inanılmaz bir haksız rekabetle karşı karşıya kalacaktık.

Tarama konusu da hakikaten önemli bir konu. Yarım kalmış taramalar var ama bildiğim kadarıyla kararın uzatılması konusunda bir çalışma yapılıyor. Biz de DTO olarak gerekli çalışmaları yapıyoruz" dedi.

Bayrak bu sözlerin ardından sabırlarından dolayı herkese teşekkür ederek toplantıyı kapattı.

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

FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

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

DTO HEYETİNDEN TÜRKLİM'E TEBRİK ZİYARETİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve beraberindeki heyet, 31 Temmuz Çarşamba günü, Türkiye Liman İşletmecileri Derneği'ni (TÜRKLİM) ziyaret etti. Tamer Kıran, yeni seçilen TÜRKLİM Yönetim Kurulu Başkanı Hamdi Erçelik ve yönetimine başarılar diledi. Ziyarete, yönetim kurulu üyeleri İsmail Görgün, Ahmet Can Bozkurt, Barış Türkmen ve Genel Sekreterimiz İsmet Salihoglu katıldı.

SAĞLIK BAKANI YARDIMCISI HUZEIFE YILMAZ'DAN DTO ZİYARETİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 31 Temmuz Çarşamba günü, Sağlık Bakanlığı Bakan Yardımcısı Huzeyfe Yılmaz'ı ağırladı. Genel Merkezde gerçekleşen görüşmeye, yönetim kurulu üyesi Taylan Kalkavan ile İMEAK DTO Genel Sekreteri İsmet Salihoglu da katıldı.

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

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 2 Ağustos Cuma günü, Ordu Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Orhan Baş, Ordu Üniversitesi Fatsa Deniz Bilimleri Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Özkan Uğurlu ve Doç. Dr. Öğretim Üyesi

Nihan Şenbursa'yı ağırladı. Genel Merkezde gerçekleşen ziyarete, Meclis Eğitim ve İstihdam Komisyonu üyeleri Burak Atasoy ve Orhan Semih Dinçel de iştirak etti.

VAN TİCARET VE SANAYİ ODASI HEYETİ GENEL MERKEZDE

Van Ticaret ve Sanayi Odası (VANTSO) Yönetim Kurulu, TOBB Ticaret ve Sanayi Odaları Konsey Başkanı Necdet Takva ve beraberindeki heyet 15 Ağustos Perşembe günü İMEAK Deniz Ticaret Odası'nı ziyaret etti.

DTO Genel Merkezi'nde gerçekleşen ziyarete İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak, yönetim kurulu üyeleri İsmail Görgün, Ahmet Can Bozkurt, İMEAK DTO Meclis Üyesi ve TOBB Deniz Ticaret Odaları Konseyi Başkanı Cihan Ergenç ve İMEAK DTO Genel Sekreteri İsmet Salihoglu tarafından ağırlandı.

TOBB YÖNETİM KURULU İSTİŞARE TOPLANTISI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, 19 Ağustos Pazartesi günü Ankara'da, Cumhurbaşkanı Yardımcısı Cevdet Yılmaz ve Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanı İbrahim Şenel'in teşrifleriyle düzenlenen Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Yönetim Kurulu İstişare Toplantısına katıldı.

AKSAZ TERSANESİ KOMUTANLIĞI AÇILIŞ VE DENİZ PLATFORMLARI TESLİM TÖRENİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 24 Ağustos Cumartesi günü, Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın teşrifleriyle gerçekleştirilen Aksaz Tersanesi Komutanlığı Açılış ve Deniz Platformları Teslim Töreni'ne katıldı. Marmaris Aksaz Deniz Komutanlığındaki törende, TCG Pirreis Denizaltısı Deniz Kuvvetleri'ne teslim edilirken, Hızırreis Denizaltısı bayrak çekerek, seyir deneyimlerine başladı.

İMEAK DENİZ TİCARET ODASI 42 YAŞINDA

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran 26 Ağustos Pazartesi günü, İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın 42'nci kuruluş yıldönümü nedeniyle bir mesaj yayımladı. Kıran mesajında "Denizciliğimizin Amiral Gemisi Deniz Ticaret Odamızın 42. yaşına girmesinin gurur ve mutluluğunu yaşıyoruz" ifadelerine yer verdi.

TUĞAMİRAL TAYFUN PAŞAOĞLU'DAN VEDA ZİYARETİ

Sahil Güvenlik Marmara ve Boğazlar Bölge Komutanlığı'ndan, Sahil Güvenlik Ege Deniz Bölge Komutanlığı'na atanan Tuğamiral Tayfun Paşaoğlu, 27 Ağustos Salı günü İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'a veda ziyaretinde bulundu.



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

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.



Denizlerde 74 Yıllık Güvence!

Tuzla ve Yalova Tersane bölgelerindeki
iki ofisimiz ve dört depomuzla,
Türkiye'nin tüm limanlarında ve tersanelerinde yanınızdayız!

www.ozgenshipsupply.com

[in](#) [f](#) [@](#) ozgenshipsupply

info@ozgenshipsupply.com

[+90 850 777 19 50](tel:+908507771950)

OZGEN
SHIP SUPPLY



TUZLA MERKEZ OFİS

Evliya Çelebi Mahallesi
Rauf Orbay Caddesi
No:15/15A
Tuzla / İstanbul / Türkiye 34944

YALOVA ŞUBE OFİS

Devlet Yolu Mevkii
İncirli Sokak, Marin Çarşısı
Yan Sanayi Sitesi A Blok No:19-20
Altınova / Yalova / Türkiye 77700

TAMER KIRAN'DAN 42'NCİ YIL MESAJI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, 26 Ağustos 1982'de kurulan Deniz Ticaret Odası'nın 42'nci kuruluş yıldönümü nedeniyle bir mesaj kaleme aldı.



“Denizciliğimizin Amiral Gemisi Deniz Ticaret Odamızın 42. yaşına girmesinin gurur ve mutluluğunu yaşıyoruz.

26 Ağustos 1982 yılında, 744 deniz taciri ile başlangıçta sadece “İstanbul Deniz Ticaret Odası” olarak kurulan Odamız, deniz ticaretinin tabiatında yatan evrensellik ve ihtiyaçların gerektirmesi üzerine önce Marmara Denizi'ne kıyısı olan illerimizi, daha sonra da Ege ve Akdeniz'i ve nihayet Karadeniz'e kıyısı olan illerimizi kapsayacak şekilde genişletilmiştir. Bu süreçte Odamız; ülkemizin liman kentlerinde Şubeler ve Temsilcilikler açarak, İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri (İMEAK) Deniz Ticaret Odası adını almıştır.

Odamızın kuruluşunun ardından geçen 42 yıla baktığımızda birbirinden önemli kararların Türk denizciliğinin önünün açılmasına vesile olduğunu görüyoruz. Kurulduğu günden bu yana üyeleriyle birlikte ülkesi için değer üreten, toplumsal sorumluluklarını bilen kurumsal bir yapıya dönüşen Deniz Ticaret Odamız, sektörün gelişmesine hız kazandırmış, önünün açılmasına imkan sağlayacak reformlara

öncülük etmiş, tüm zor dönemlere rağmen Türk denizciliğinin gelişimine ve ülke ekonomisine önemli katkılar sağlamayı sürdürmüştür. Türkiye'de ekmeğini sudan-denizden çıkaran herkesin kendini ifade

etme imkanı bulduğu Odamız, bugün yaklaşık 11 bin üyesiyle ülkemizin en büyük ticaret ve sanayi odaları arasında ilk sıralardaki yerini almıştır.

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.

Denizciliği Türklere büyük ölümlük olarak gösteren Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk başta olmak üzere Deniz Ticaret Odamızı kuran, Türk denizciliğine büyük hizmetleri geçmiş bütün büyüklerimizi hürmetle anıyorum. Ebediyete irtihal edenlere Allah'tan rahmet, hayatta olanlara sağlık ve mutluluklar diliyorum, Deniz Ticaret Odamızın 42. kuruluş yıldönümünü kutluyorum.”





BASARAN shipyard



BASARAN IS THE CORPORATE SOLUTION PARTNER OF POLLUTED SEAS !



Ship Building

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



Ship Repairing

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



Marine Sub Industry

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



Oil Spill Response

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

DONANMAMIZIN GÜCÜNE GÜÇ KATAÇAK DENİZALTIYAR HİZMETE BAŞLADI

24 Ağustos'ta Marmaris'te yapılan Aksaz Tersanesi Komutanlığı Açılış ve Deniz Platformları Teslim Töreni'ne İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran da katıldı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, 24 Ağustos Cumartesi günü Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın teşrifleriyle gerçekleştirilen Aksaz Tersanesi Komutanlığı Açılış ve Deniz Platformları Teslim Töreni'ne katıldı. Marmaris Aksaz Deniz Komutanlığı'nda düzenlenen törende TCG Pirireis Denizaltısı Deniz Kuvvetleri'ne teslim edilirken, Hızırreis Denizaltısı bayrak çekerek seyir deneyimlerine başladı. Ayrıca Muratreis Denizaltısı havuz donatım faaliyetleri başlangıcı, YAKIT 2-3-4

Akaryakıt Gemileri ve 3 bin tonluk Denizaltı Havuzu hizmete giriş törenleri yapıldı.

Törende yaptığı konuşmada devam eden tüm yeni nesil denizaltıların 2029 yılında hizmete alınacağını belirten Cumhurbaşkanı Erdoğan, "Projesi tamamlanan, yapımına başlanan, modernize edilen her bir gemi ile donanmamızı hedeflediğimiz seviyeye bir adım daha yaklaşıyoruz. TCG Pirireis, 6 adet havadan bağımsız tahrik sistemine sahip denizaltımızın ilkidir.

Pirireis denizaltımızda şimdiye kadar 380'in üzerinde fabrika, liman ve seyir kabul testi başarıyla icra edildi. Reis sınıfı denizaltımız dünyadaki emsallerine kıyasla çok daha üstün özelliklerle donatılmaktadır. Hızırreis denizaltımızı 2025 yılında, havuz donatım faaliyetlerini başlattığımız Muratreis denizaltımızı 2026 yılında hizmete almayı planlıyoruz. Dördüncü denizaltımız Aydınreis'in inşaat faaliyetleri süratle devam ediyor. Tüm denizaltılarımızı 2029 yılına hizmete alarak donanmamızın gücüne güç katacağız" dedi.



www.eraysanisg.com.tr



İŞİNİZİ ŞANSA DEĞİL BİZE BIRAKIN!

- El Koruyucuları
- Solunum Koruyucuları
- Baş ve Yüz Koruyucuları
- Kulak Koruyucuları
- Vücut Koruyucuları
- Yüksekte Çalışma Ekipmanları



Ansell **AlphaTec®**

TOBB TOPLANTISINDA REEL SEKTÖRÜN YAŞADIĞI SIKINTILAR ELE ALINDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kiran, 19 Ağustos'ta TOBB Yönetim Kurulu İstişare Toplantısı'na katıldı. Toplantıda Cumhurbaşkanı Yardımcısı Cevdet Yılmaz, TOBB Yönetim Kurulu ile bir araya geldi.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kiran, 19 Ağustos

ayında açıklanacak Orta Vadeli Program ve reel sektörün yaşadığı sıkıntılar konusunda kapsamlı değerlendirmelerde bulunuldu.

gereken adımlar ve iş dünyasının enflasyon muhasebesi konusundaki beklentileri görüşüldü.



Pazartesi günü Ankara'da düzenlenen ve Cumhurbaşkanı Yardımcısı Cevdet Yılmaz ve Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanı İbrahim Şenel'in de iştirak ettiği TOBB Yönetim Kurulu İstişare Toplantısı'na katıldı. 7,5 saat süren toplantıda Eylül

KOBİ'lerin son dönemde karşılaştığı finansmana erişim başta olmak üzere emek yoğun sektörlerde yaşanan rekabet sorunlarına kadar birçok konuda reel sektörün sıkıntı, talep ve önerileri aktarıldı. Enflasyonla mücadele sürecinde atılması

“İŞ DÜNYAMIZIN DİNAMİZMİNE GÜVENİYORUZ”

Cumhurbaşkanı Yardımcısı Cevdet Yılmaz sosyal medya hesabından yaptığı açıklamada “Dünyada ve bölgemizde ekonomik ve jeopolitik bakımdan zorlu bir dönemden geçerken; siyasi istikrar ve güven ortamında, istişarelere dayalı öngörülebilir politikalar ile güçlü bir şekilde geleceğimizi inşa ediyoruz. Bu süreçte iş dünyamızın tecrübe birikimine ve dinamizmine güveniyoruz” ifadelerine yer verdi.

TOBB Başkanı Rifat Hisarcıkıoğlu da istişareye açık yaklaşımlarından dolayı Yılmaz'a teşekkür etti.



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



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 üretime 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



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.



HALİL BAĞLI: “ATIK TESİSLERİNİ ACİLEN ÇOĞALTMALIYIZ”

İMEAK Deniz Ticaret Odası Marmaris Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Halil Bağlı, Ege ve Akdeniz kıyılarındaki deniz kirliliğine dikkat çekerek atık tesislerini çoğaltmak için acilen harekete geçilmesi gerektiğini söyledi.



Ege ve Akdeniz kıyılarındaki deniz kirliliğine dikkat çeken İMEAK Deniz Ticaret Odası Marmaris Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Halil Bağlı “Bu kirliliğin en önemli kaynakları arasında karasal atıklar, sürekli koylarda konaklayan özel yatlar, plastik kirliliği ve bilinçsiz bireysel davranışlar yer alıyor.

Bu bağlamda da bölgemizde acilen atık tesislerini çoğaltmak için eyleme geçilmesi gerekmektedir. Denizlerimize giden atıklar deniz ve doğa ekosistemimize zararlar vermekte ve bölgemizde deniz canlılarında azalma kaydetmekte ve kıyılarımızda da ciddi anlamda çevre kirliliği oluşturmaktadır” dedi.

Yat turizminin bölgeye yaptığı olumlu katkılara karşın kirliliğe de sebebiyet



verebildiğini vurgulayan Bağlı “Maalesef aldığımız şikâyetler neticesinde denize bırakılan sintine suları evsel atıklar ve diğer kimyasal atıklar, deniz yaşamını olumsuz etkiliyor ve su kalitesinde gözle görülür şekilde düşüş yaşanıyor.

Bu sebeple bunun içinde bir eylem planı çizmeliyiz. Denetimler özel tekneler için de sıklaştırılmalı. Durum böyle giderse yakında dönemlerde Marmaris ve bölgemiz liman içinde insanların denize gireceği alan kalmayacak.

Elbette bu kirliliğin yegâne sebebini denizciler olamaz, tüm bölgelerdeki yerel yönetimler bu konunun üzerine ciddi anlamda gitmeli ve çözüm odaklı olmak zorunda. Defalarca dile getirdiğimiz atık tesisleri çoğaltılmalı. Biz de bu bilinçle bölgemizdeki atık alım

tekneler veya gemilerinin çoğaltılması için çalışmalarımızı devam ettireceğiz” diye açıkladı.

“BÖLGEDEKİ KRUVAZİYER TRAFİĞİ ARTTI”

Geçtiğimiz yıla oranla bölgeye gelen kruvaziyer sayısında da ciddi bir artış yaşandığını söyleyen Bağlı, bu durumun hem esnaf hem gününbirlik tur teknecileri için olumlu olduğunu belirtti: “Kruvaziyer cruise gemilerinin limanımıza daha da sık gelmesi için çalışmalarımız devam ediyor. Ayrıca bu sene yat ve tekne taşıma gemisi limanımıza ortalama 10-14 arası motoryat ve tekne getiriyor. Bu da limanımızın ve marinaların kapasitesinin dolmasına, dolayısıyla bölgemizdeki birçok esnafın işlerinin yoğunlaşmasına neden oluyor.”

(DTO Marmaris Şube)

UZUN DÖNEM KİRALAMADA **FIRSAT ARAÇLARI**



FIAT FIORINO
MANUEL BENZİNLİ
29.000 ₺



RENAULT CLIO HB
MANUEL BENZİNLİ
29.000 ₺



RENAULT TAILANT
OTOMATİK BENZİNLİ
31.000 ₺



RENAULT CLIO HB
OTOMATİK BENZİNLİ
33.000 ₺



DACIA DUSTER
MANUEL BENZİNLİ
33.000 ₺



FIAT EGEA
OTOMATİK DİZEL
36.000 ₺



RENAULT MEGANE
OTOMATİK BENZİNLİ
38.000 ₺



SKODA OCTAVIA
OTOMATİK BENZİNLİ
45.000 ₺




CUPRA FORMENTOR
OTOMATİK BENZİNLİ
45.000 ₺

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)

BODRUM BOAT SHOW İÇİN TARİH EKİM 2025

Muğla Büyükşehir Belediye Başkanı Ahmet Aras ile bir araya gelen İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Orhan Dinç, 2025 yılında düzenlenmesi planlanan Bodrum Boat Show hakkında değerlendirmelerde bulundu.



Marmaris'te bir araya gelen Muğla Büyükşehir Belediye Başkanı Ahmet Aras, İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şube Başkanı Orhan Dinç, İMEAK DTO Bodrum Şube Müdürü Sarp Aras, Muğla Büyükşehir Belediyesi Daire Başkanı Emre

Tümer, Marmaris Belediye Başkanı Acar Ünlü gelecek yıl ekim ayında Bodrum'da düzenlenmesi planlanan Bodrum Boat Show hakkında görüş alışverişinde bulundu.

2025'te yapılacak Bodrum Boat Show ile Bodrum'un tekne üretimi alanındaki bilinirliğinin de artırılması hedefleniyor. Dünyada örnekleri olan ve başarıları kanıtlanmış şehir fuar ve festivallerini örnek alarak Bodrum'da bir tekne fuarı gerçekleştireceklerini belirten İMEAK DTO Bodrum Şubesi Başkanı Orhan Dinç "Elimizdeki bu kıymetli değerleri geliştirmek, koruma, ülkemizin hem turizm hem de tekne üretimi alanındaki bilinirliğini arttırmak sureti ile ekonomimize katkı da sağlamak için Ekim 2025'de Bodrum'da Boat Show yapmayı

planlıyoruz. Bu bağlamda geçmişten bugüne geliştirdiğimiz tüm değerlerin daha geniş kitlelere ulaşmasını sağlayabiliriz. Öncelikle İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanımız Sayın Tamer Kıran'a bu konuda bizi desteklediği için teşekkür ediyoruz. Muğla Büyükşehir Belediyesi ve marinalarımızın da işbirliği ile gerçekleştireceğimiz Boat Show'un Gulet – Tirhandil – Ayna Kıç gibi Bodrum'a has markalaşmış teknelerimizin yerinde tanıtılabilmesine olanak sağlamak, bunun yanında dünyanın en güzel ve doğal koylarına sahip Muğla bölgemize yapılan Mavi Yolculuğa, dalışa, su sporlarına ve her türlü deniz turizmi öğelerimizin etkin bir şekilde tanıtılmasını sağlamayı amaçlıyoruz" dedi.

(DTO Bodrum Şubesi)

VALİ HULUSİ ŞAHİN'DEN İMEAK DTO ANTALYA ŞUBESİ'NE ZİYARET

Antalya Valisi Hulusi Şahin'in İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi'ne gerçekleştirdiği ziyarette bölgenin deniz ticaretindeki önemi ve potansiyelinin yanı sıra, sektörün karşılaştığı sorunlar ve çözüm önerileri ele alındı.

Vali Hulusi Şahin'i İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Çetin karşıladı. Ziyarete DTO Merkez Deniz Turizmi Danışmanı Hüsnü Çöllü, DTO Antalya Şubesi Meclis Başkanı Berna Küner Vanmannekes, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Başer Topluşık ve Yönetim Kurulu üyesi Özgür Sert de hazır bulundu.

Vali Şahin, deniz turizminde ülkenin amiral gemisi olan Antalya'nın Türkiye'nin önemli liman kentlerinden biri olduğunu vurgulayarak, deniz ticaretinin hem bölgesel, hem de ulusal ekonomi için taşıdığı öneme dikkat çekti. Oda yetkilileri ise, denizcilik sektörünün gelişimi için



atılması gereken adımlar ve mevcut projeler hakkında bilgiler verdi. Toplantıda, liman altyapısının geliştirilmesi, denizcilik eğitiminin yaygınlaştırılması ve uluslararası ticaretin artırılması gibi konular üzerinde

duruldu. Ayrıca, Antalya'nın deniz turizmi potansiyeli ve bu alanda yapılabilecek iş birlikleri hakkında görüş alışverişinde bulunuldu.

Ziyaretin ardından Vali Hulusi Şahin, DTO Antalya Şubesi yöneticilerine teşekkür ederek, denizcilik sektörünün desteklenmesi için her türlü iş birliğine açık olduklarını ifade etti. Başkan Ahmet Çetin ve Yönetim Kurulu üyeleri de Vali Şahin'in ziyaretinden dolayı memnuniyetlerini dile getirerek, sektörün gelişimine yönelik çalışmalarına hız kesmeden devam edeceklerini belirtti.

(DTO Antalya Şubesi)

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

KARADENİZ EREĞLİ ŞUBESİ İLE BÜKREŞ TİCARET VE SANAYİ ODASI, ARTIK KARDEŞ ODA

İMEAK DTO Karadeniz Ereğli Şube Yönetim Kurulu Başkanı Oğuz Ünlüer, ağustos ayı başında Romanya'da Bükreş Ticaret ve Sanayi Odası'nı ve Bükreş Türk İş Adamları Derneği'ni ziyaret etti. 25-27 Ağustos'ta da Bükreş Ticaret ve Sanayi Odası Yönetim Kurulu Başkanı Luliu Stocklosa Zonguldak'ta ziyaretlerde bulundu.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Karadeniz Ereğli Şube Yönetim Kurulu Başkanı Oğuz Ünlüer, Zonguldak Ticaret ve Sanayi Odası Yönetim Kurulu Başkanı Metin Demir ile birlikte Romanya'nın başkenti Bükreş'te Bükreş Ticaret ve Sanayi Odası ve Bükreş Türk İş Adamları



Stocklosa, İMEAK DTO Karadeniz Ereğli Şubesi'ni de ziyaret etti. Ziyarete Batı Karadeniz bölgesi ile Bükreş arasındaki ticaretin artırılması ve ortak projeler geliştirilmesi konuları konuşuldu. Stocklosa'yı İMEAK DTO Karadeniz Ereğli Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı



Odası Yönetim Kurulu Başkanı Luliu Stocklosa, İMEAK Deniz Ticaret Odası Karadeniz Ereğli Şube Yönetim Kurulu Başkanı Oğuz Ünlüer, Zonguldak Ticaret ve Sanayi Odası Yönetim Kurulu Başkanı Metin Demir, Karadeniz Ereğli Ticaret ve Sanayi Odası Yönetim Kurulu Başkanı



Derneğini ziyaret etti. Görüşmelerde Türkiye-Romanya arasındaki demir-çelik ve lojistik sektörleri ile ilgili iş birliğini geliştirmek ve ülkemizde yeni yatırım ve istihdam alanlar ortaya çıkarabilmek için görüş alışverişinde bulunuldu.

25-27 Ağustos tarihleri arasında da Bükreş Ticaret ve Sanayi Odası Yönetim Kurulu Başkanı Luliu Stocklosa Zonguldak'a gelerek Romanya'nın Sulina Limanı ile olası iş birlikleri için bölgedeki limanlarda incelemelerde bulundu.



Oğuz Ünlüer, Başkan Yardımcısı Cemil Burak Gürdal, Yönetim Kurulu Sayman Üyesi Kağan Boy ve Şube Müdürü Bülent Şanal ağırladı.

KARDEŞ ODA MUTABAKAT ZAPTI İMZALANDI

Stocklosa'nın Zonguldak ziyareti esnasında İMEAK DTO Karadeniz Ereğli Şubesi, Zonguldak il ve ilçe odaları ile Bükreş Ticaret ve Sanayi Odası arasında Kardeş Oda Mutabakat Zaptı imzalandı. İmza törenine Bükreş Ticaret ve Sanayi



Aslan Keleş, Çaycuma Ticaret ve Sanayi Odası Yönetim Kurulu Başkanı Zekai Kamitoğlu, Devrek Ticaret ve Sanayi Odası Yönetim Kurulu Başkanı Abdullah Başoğlu, Alaplı Ticaret ve Sanayi Odası Yönetim Kurulu Başkanı Selçuk Oktay, Anadolu Aslanları İş Adamları Zonguldak Şubesi Başkanı Özgür Erdoğan ve Romanya Türk İş Adamları Derneği Kurucusu Sabit Danış katıldı.

(DTO Karadeniz Ereğli Şubesi)

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.





Yüksek Lisans ve Doktora Programları ile

**Kariyerini yönetmeye
hemen başla!**

**Lisansüstü
Başvuruları Başladı!**

İletişim:

lisansustu-enstitu@pirireis.edu.tr

0216 581 00 50

www.pirireis.edu.tr



PRU | 15 .YIL

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

BALIKÇILIK SEKTÖRÜNÜN BUGÜNÜ VE GELECEĞİ

Deniz ekosistemlerini korumak ve sürdürülebilir balıkçılığı teşvik amacıyla 15 Nisan'dan beri uygulanan av yasağı, 1 Eylül'de sona erdi ve yeni balıkçılık sezonu başladı. Ancak Türkiye'nin ekonomik ve kültürel açıdan önemli sektörlerinden biri olan balıkçılık sektörü, maliyet ve nakliye fiyatlarının yüksekliğinden balıkçı barınaklarının hem nicelik hem nitelik açısından yetersizliğine kadar birçok sorunla boğuşmaya devam ediyor. Bir taraftan da balıkçılığın şekil değiştirdiği söylenebilir. 2000'li yılların başında denizden avlanan balık miktarı 600 bin civarındayken, 2023'te yaklaşık 420 bin tona düştü. Öte yandan yetiştiricilikle üretilen balık miktarı 2000'lerde 60 bin tonlardan, 2023'te 556 bin tona çıktı. İMEAK DTO 1 No'lu Balıkçılık Faaliyetleri Komitesi Başkanı Murat Kul ve Bandırma Onyedil Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Öğretim Üyesi Prof. Dr. Mustafa Sarı balıkçılık sektörünün bugününe ve geleceğine dair görüşlerini bizimle paylaştı.



MURAT KUL

İMEAK DTO 1 NO'LU BALIKÇILIK
FAALİYETLERİ KOMİTESİ BAŞKANI

MURAT KUL: BALIKÇILIĞIN SÜRDÜRÜLEBİLİR OLMASI İÇİN MUTLAKA BAZI ADIMLAR ATILMALI

31 Ağustos gecesi "Vira Bismillah" diyerek yeni sezonu açacağız. Sektörümüz zorlu günlerden geçiyor, bizler de artan maliyetlerden etkileniyoruz. Teknelerimizin bakım ve onarımlarını tamamladık. Küçük ölçekli balıkçılarımız şu anda denizde ve palamut avlıyor; bu sezon palamut



ve çinekop bol gözüküyor. Palamut olduğunda hamsi az oluyor ama umarım o da bol miktarda olur. Çünkü yatırımlar yaptık ve bunların karşılıklarını almamız gerek...

Her sektörde olduğu gibi çalışan işçi maliyeti ve akaryakıt, nakliye giderleri bizleri zorlamaya başladı. Şu an harcadığımız her kalemin fiyatı belli ama belli olmayan tek şey balık fiyatı. İstikrarlı bir fiyat olsun istiyoruz. Ne pahalı olsun,

ne de ucuz; balıklarımız değerli satılsın istiyoruz... AB ülkeleri 12 ay çalışırken bizler korumacı olarak balıklar üresin çoğalsın diye 4.5 aylık bir avlanma yasağından çıkıyoruz. Biz balıkçılar olarak bu süre zarfında denizlerimize gereken özeni göstermeyi ve korumacı olmayı dört buçuk ay boyunca hiçbir kazanç sağlamadan göstermekteyiz.

Ülkemiz balıkçılığının sürdürülebilir olması, sorunlarının çözüme kavuşması

adına bazı adımların atılması gerekiyor. Bu sorunları ele alacak olursak ön sıralarda şunlar yer alıyor:

- Bölgemizde balıkçı barınakları hem sayı hem kapasite açısından yetersiz... Örneğin Avrupa yakasında İğneada – İstanbul Boğazı hattında yeterli balıkçı barınağı ve balık çıkarma noktası olmaması ve var olan limanlara draft sorunları nedeniyle girilememesi nedeniyle, yoğunluk Rumeli Feneri balıkçı barınağına kayıyor. Ancak Rumeli Feneri Balıkçı Barınağı artık talebi karşılayamıyor ve sorunlar yaşanıyor. İğneada Balıkçı Barınağı ise iskele ve rıhtım yetersizliği nedeniyle balıkçılık mevsim şartlarına göre avcılığın o bölgede olduğu dönemlerde kapasite yetersizliği yaşıyor.

- Marmara Denizi'nde bulunan demirleme sahalarında avcılık sorunu konusu özellikle son üç yıldır gündemimizde. Ülkemizin belirli bir balık göç koridoruna sahip olması nedeniyle balıkçıların talep ettiği noktalarda değil, balığın av verdiği noktalarda avcılık yapılabildiğinin bilinmesi gerekiyor. Dedelerimizden miras aldığımız bu mesleği bunca yıldır bu şartlar altında demirleme bölgelerinde gemiler ile ortaklaşarak kullanmakta iken, özellikle son 3 yıldır büyük cezalar ile karşılaştığımız ve bahsi geçen bölgeleri kullanamadığımız gerçeği ile karşı karşıyayız. Gelişen teknoloji sayesinde BAGİS, AIS, VHF ile iletişim kanalları açık olmakla beraber her zaman VTS üzerinden irtibat kurulmasına müsait olan bölgelerin tekrar ortak kullanımına dönülmesi beklentisindedir.

- Demirleme sahalarının yanı sıra gemi trafik hattı ile demirleme sahası arasında kalan ve 1380 sayılı kanun gereği avcılığa serbest olan bölgelerin demirleme sahası olmadığı halde gemi demirletilmesi ile yine avcılıktan men edildiği sorunu ile karşı karşıya kalmaktayız.

- Bir diğer sorunumuz ise personel sigortası sorunu, mevcut sigorta sistemlerinin balıkçılık çalışma şart, usul ve esaslarına uymaması nedeniyle SGK,

personel, mahkemeler arasında kalmış durumdayız. Mesleğimizin şart, usul ve esasları dikkate alınarak bir sigorta ve denizcilik çalışma kanunu sistemi oluşturulması ihtiyaç duyuyoruz.

Tüm bunlar ışığında balıkçılık mesleğinin diğer mesleklerden ayrılan birçok noktası olduğu gözlemlenerek tüm alanlarda mesleğimizin durumuna uygun hareket edilmesi gerektiği düşüncesindeyiz. Her sektörde olduğu gibi ekonomik olarak balıkçılar da maliyetler ile zor bir sezon geçecek gibi gözüküyor. En büyük giderimiz akaryakıt ve her gün yükselen fiyatlar bizleri düşündürüyor.

BALIK TÜKETİMİ ARTMALI

Üç tarafı dört denizle çevrili ülkemizde, balık tüketimi çok zayıf. Kişi başı yıllık 6 kg. Omega 3 bakımından zengin olan bu sağlıklı gıda konusunda halkımız daha fazla bilinç kazanırsa, daha fazla tüketir. Üreticiden çok ucuz bir şekilde çıkan ürün tezgahlarda pahalı olabiliyor.

Fakat bugün 1 kg et parası ile 15 kg balık alabilirsiniz. Ucuzluk algısı bizleri zor duruma sokuyor. Baktığımız zaman gıda olarak fiyat istikrarı en normal olan ürün olarak görüyoruz. Halkımız bunu aracı olarak satanlar bizleri ve maliyetleri göz önüne alarak, bizleri anlayışlı karşılamalı...

AMATÖR ADI ALTINDA 12 AY AVCILIK YAPAN İNSANLAR VAR

Hobi olarak yapılan balıkçılığa gelince... Tabii ki insanlar keyif yapacak, balık tutacak buna karşı değiliz. Ancak son zamanlarda amatör avcılık adında 7/24 ticari avcılığa dönen insanlar var; sayı olarak milyonlarca tekne ve kişiden bahsediliyor ve bu amatör avcılık sezonun 12 ayı yapılıyor. Biz bu işi ticari yapanlar olarak 15 Nisan'da av yasağına giriyoruz. Zamanında biz balıkçılar olarak aldığımız yasak dönemi başlıyor 4.5 ay balıklar havyar döküp büyüsün diye avcılık yapmayacağız, fakat amatör adı altında 24 saat bu kişiler avcılık yapacaklar... Bizler keyif için birkaç kilo balık tutana asla karşı değiliz fakat bu iş kilolarca balık tutup satmaya kadar gidiyor. Artık bakanlık buna bir çözüm

bulmalı. Her önüne gelen oltasını alıp denize çıkmamalı. Amatör avcılığa günlük sınırlama getirilmeli ve takip edilmeli. Şu an bizim ticari teknelerimiz 3-4 adet takip cihazı ile ilgili bakanlıklar tarafından takip ediliyor ve tutulan bütün balıklar SÜBİS üzerinden kayıt altına alınıyor. Hangi tekne nerede, ne kadar balık tutuyor internet üzerinden sisteme düşüyor ve kayıt altına giriyor ve bizler hava şartlarını da göz önüne alırsak 5-6 ay avcılık yapıyoruz.

HAMSI AVCILIĞINA KOTA GELDİ

Kota uygulaması biz balıkçılar arasında tartışma yaratan bir uygulama. Stoklarımız ne kadar bilmiyoruz, bizleri ne bekliyor bilmiyoruz. Bakanlık bir karar aldı ve bu yıl uygulamaya koyacak.

Kota miktarı ve kullanım usulleri şöyle:

MADDE 4- (1) Kurul kararına istinaden, 01 Eylül 2024 - 14 Nisan 2025 tarihleri arasında, Karadeniz, Marmara Denizi (Boğazlar dahil) ve Ege Denizi'nde toplam 400.000 (dört yüz bin) ton hamsi avlanmasına izin verilir. Kurul kararı doğrultusunda, kota miktarının azaltılmasında ve artırılmasında Genel Müdürlük yetkilidir.

(2) Kota kapsamında hamsi avcılığı, karasularımızda bulunan ve aktif avcılık faaliyeti gerçekleştiren "Gırgır Ağlarıyla Hamsi Avcılığı İzin Belgesi", "Ortasu Trolüyle Hamsi Avcılığı İzin Belgesi" ve "Alamana (Voli) Ağlarıyla Hamsi Avcılığı İzin Belgesi" alan balıkçı gemilerince yapılır. Balıkçı gemisi sahibi/yetkilisi tarafından, ruhsat tezkeresinin verildiği veya geminin bulunduğu yerdeki Bakanlık il/ilçe müdürlüklerinden birine müracaat edilerek, 6 Eylül 2024 tarihine kadar izin belgesinin alınması zorunludur.

(3) Bu maddenin ikinci fıkrasında belirtilen izin belgelerinin düzenlenmesi işlemleri aşağıda yer alan hususlar kapsamında gerçekleştirilir.

a) 12 metre ve üzeri balıkçı gemilerine, ruhsat tezkerelerinde birincil av aracı olarak yer alan avcılık faaliyetine uygun olan avcılık izin belgesi düzenlenir.

b) İzin Belgesi düzenlenmesi talep edilen balıkçı gemisinin, izin belgesi düzenlenme tarihinde karasularımızda bulunması zorunludur.

Bu gemilerin karasularımızda bulunduğu tespiti; izin belgesi talep edilen Bakanlık il/ilçe müdürlükleri tarafından yerinde tespit ya da Balıkçı Gemileri İzleme Sistemi (BAGİS) üzerinden güncel konum tespiti usulüyle yapılarak Ek-1'de yer alan tutanak tanzim edilir.

c) Başka ülkelerin karasuları ile uluslararası sularında faaliyet gösteren gemilere izin belgesi düzenlenmez. Balıkçı gemisi sahibi/yetkilisinin Bakanlık il/ilçe müdürlüklerine müracaatı halinde, bu gemilerin av sezonu içerisinde karasularımıza geldiği tespitinin yapılması ve Genel Müdürlükçe uygun görülmesi halinde izin belgesi düzenlenir.

ç) 2024 yılı Mavi yüzgeçli orkinos avcılığı kota hakkını kullanması nedeniyle, 1 Eylül 2024 - 15 Nisan 2025 tarihleri arasında su ürünleri avcılığı yapması yasak olan Ek-2'deki listede yer alan gemilere izin belgesi düzenlenmez.

d) Bakanlık izni kapsamında, sözleşme yapmak suretiyle yetiştiricilik tesislerinde yardımcı gemi faaliyetinde bulunan balıkçı gemilerine izin belgesi düzenlenmez.

(4) Hamsi avcılığı izin belgesi alan balıkçı gemilerine kota tahsisi aşağıda belirtilen hususlar kapsamında yapılır.

a) İzin belgesi alan balıkçı gemileri arasında; tam boy uzunlukları ve boy gruplarına göre belirlenen katsayılar dikkate alınarak av araçlarına göre kota dağıtılır. Gırgır ve ortasu trolü gemileri için kota dağıtımı, av aracı takımı bazında (gırgır tek gemi, ortasu trolü çift gemi) eşit olacak şekilde belirlenir.

b) Kota miktarı (400.000 ton), av araçlarına göre izin belgesi alan balıkçı gemilerinin tam boy uzunluklarının, Tablo-1'deki boy grubuna karşılık gelen katsayılarla çarpılmasından sonra tüm gemilerden elde edilen toplama bölünerek, 1 (bir) metre gemi boyuna düşen kota miktarı tespit edilir. 1 metre gemi boyuna düşen kota miktarının, gemi tam boyuna ve boy grubu/av aracı katsayısına çarpımı sonucu elde edilen miktar kadar her bir gemiye kota tahsis edilir.

GEMİ BOYU (Metre)	AV ARACI KATSAYILARI		
	Gırgır	Ortasu	Trolü Alamana (Voli)
45 ve üzeri	1,4	0,7	0,2
44,99 - 40	1,3	0,65	0,2
39,99-35	1,2	0,6	0,2
34,99 - 30	1,1	0,55	0,2
29,99 - 24	1	0,5	0,2
23,99 - 18	0,9	0,45	0,2
17,99 - 12	0,8	0,4	0,2
12'nin altı	-	-	0,15



PROF. DR. MUSTAFA SARI

BANDIRMA ONYEDİ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
DENİZCİLİK FAKÜLTESİ ÖĞRETİM ÜYESİ

PROF. DR. MUSTAFA SARI: BALIKÇILIK NEREYE?

Balık avcılığı sezonu 1 Eylül'de açıldı. Her sezon yenidir ve yeni ümitler barındırır içinde. Ama benim gibi meslek hayatında 40'ı devirmiş insanlar için yeni söylenecek söz bulmak kolay değil. Bu yüzden yazıya uzunca süredir tekrar eden mini bir açılış özeti yaparak başlayalım.

Balıkçılık, mevsimlik bir iş gibi görülse de yılın 12 ayı çalışmayı gerektiren yoğun bir uğraş alanıdır. Zaten avcılığa ara verenler sadece endüstriyel balıkçılık yapan büyük teknelerdir. Kıyı balıkçılığı yapanlar belli sınırlamalar dahilinde yıl boyunca balık avlamaya devam eder denizlerde. Büyük tekneler avcılık yapmaz, ama bu tekneler ve ağlar çok bakım istediği için balıkçılar bu kez karada çalışmaya devam eder.

Teknelerin zorunlu bakımları, tamirleri sanıldığından daha uzun sürer. Ağlar elden geçirilir, bazı parçalar değiştirilir. Yırtıklar onarılır, yani meramet (merhamet) yapılır. Yeni sezon için işçi ayarlanır. Evraklar tamamlanır. Av sezonu açılışı olan eylül başı geldiğinde balıkçı aslında işlerini zar zor bitirmiş olur. Bir yandan da ağustos ayının başından itibaren tecrübeli reisler denizdeki yavru balık yoğunluğuna, hava ve su sıcaklığına

Tablo-2

ÖRNEK KOTA HESAPLAMA

İzin Alan Gırgır Gemilerinin Toplam Boy Uzunlukları (Metre)	İzin Alan Ortasu Trolü Gemilerinin Toplam Boy Uzunlukları (Metre)	İzin Alan Alamana Gemilerinin Toplam Boy Uzunlukları (Metre)
(45 ve üzeri)*1,4	(45 ve üzeri)*0,7	(45 ve üzeri)*0,2
(44,99-40)*1,3	(44,99-40)*0,65	(44,99-40)*0,2
(39,99-35)*1,2	(39,99-35)*0,6	(39,99-35)*0,2
(34,99-30)*1,1	(34,99-30)*0,55	(34,99-30)*0,2
(29,99-24)*1	(29,99-24)*0,5	(29,99-24)*0,2
(23,99-18)*0,9	(23,99-18)*0,45	(23,99-18)*0,2
(17,99-12)*0,8	(17,99-12)*0,4	(17,99-12)*0,2
		(12'nin altı)*0,15
TOPLAM=A	TOPLAM=B	TOPLAM=C
Toplam Kota (400.000 Ton) / (A+B+C) = 1 Metre Gemi Boyuna Düşen Kota Miktarı		
Gemi Boyu * Av Aracı Katsayısı * 1 Metre Gemi Boyu Kotası = GEMİNİN KOTASI		

bakarak sezon tahmini yapar. Ağustos ayı boyunca yeni bir avcılık düzenlemesi geldi gelecek endişesi yaşanır. Ve 1 Eylül geldiğinde dualar, davul, zurna eşliğinde yüksek düzeyli politikacı katılımıyla sezon açılır.

Balıkçı Vira Bismillah demiştir artık. İlk hafta beklenen av bir türlü gerçekleşmez çoğunlukla. Nedeni bazen rüzgâr, bazen hava, bazen su sıcaklığıdır. Sonraki günler, haftalar, aylar hep daha iyi olması ümidiyle karşılanır. Nadiren umutlar gerçek olurken, çoğunlukla bir türlü beklenen kârlı avcılık günleri gelmez. Aralık başından itibaren umutlar

BALIKÇILIKTA SON DURUM NE?

İki binli yılların başında denizlerden avlanan balık miktarı 600 bin ton civarında iken 2023 yılında yaklaşık 420 bin ton olarak gerçekleşmiş. Yani denizlerden avlanan balık miktarı %30 azalmış. Yetiştiricilikle üretilen balık miktarı aynı yıllar için 60 bin tonlar civarındayken 2023 yılında yaklaşık 556 bin ton olmuş. Toplam su ürünleri üretimimiz ise yaklaşık 770 bin ton iken 1 milyon tonu biraz geçmiş (Grafığe bakınız). Rakamlar toplam üretimde neredeyse %50'ye yakın bir artış olduğunu söylüyor. Ancak bu artışın avcılıktan değil, yetiştiricilikten

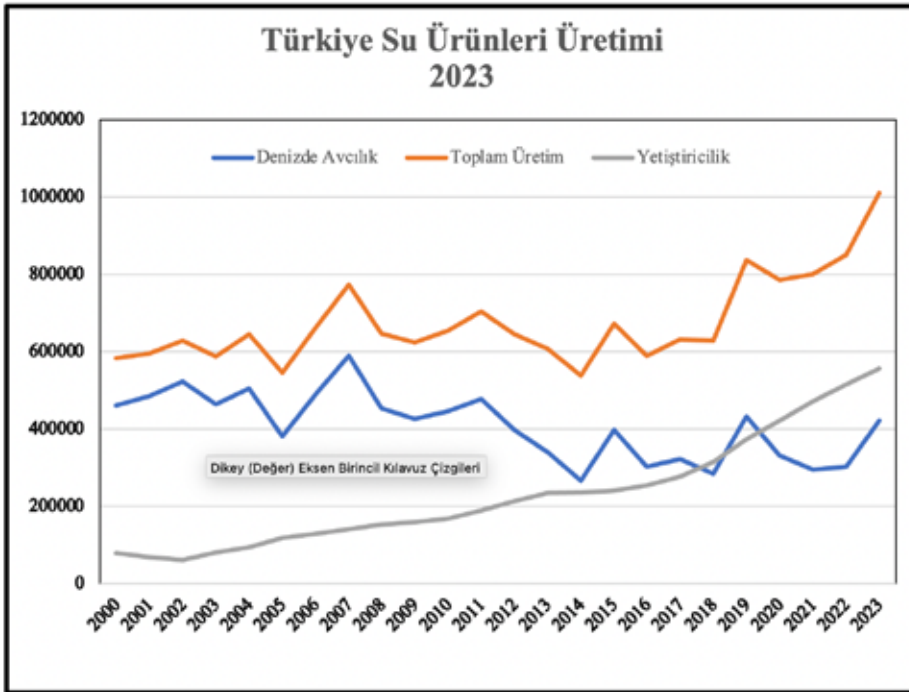
sardalya (17.311 ton), yaklaşık %3'ü istavrit (14.374), yaklaşık %2 mezzit (9.908 ton) olmuş. Yani denizlerden avladığımız 5 türün oranı, toplam avcılığın yaklaşık %85'ini oluşturuyor. İstatistiklerde yer alan onlarca diğer türün avcılık içindeki payı en fazla %15 civarında.

İç su balıkları avcılığında durum daha da vahim. Toplam 33 bin ton civarındaki iç su balıkları avcılığının Van Gölü inci kefali (yaklaşık 10 bin ton) tek başına 1/3'ünü oluşturuyor. Havuz balığı yaklaşık 8 bin ton, gümüş 7 bin ton ve sazan 3 bin ton avlanıyor. Yani iç sularda da 4 türün avcılığı toplam avın yaklaşık %85'ine karşılık geliyor. Yazının içinde rakamların çoğaldığının farkındayım ama teknelerin dağılımına göz atmazsak değerlendirme eksik kalacaktır. 14 binden fazla teknenin yaklaşık %7'si, toplam avın %90'nını karaya çıkarıyor. Geri kalanların payı %10. Yani avcılığımız az sayıdaki büyük teknenin, gırgır ve trol teknesinin kontrolünde.

BALIKÇILIĞI NASIL YÖNETİYORUZ?

Rakamların özetine bakarak balıkçılığı çok iyi yönetebildiğimizi söylemek mümkün mü? Avladığımız balıklar 1/3 oranında azalırken, artan balık tüketimi talebini yetiştiriciliği 10 kat artırarak karşılamışız. Ancak en çok yetiştirilen türlere baktığımızda toplam 556.287 tonun yaklaşık 470 bin tonu, yani yaklaşık %85'inin çipura, levrek ve alabalıktan oluştuğunu görüyoruz.

Bunların üçü de karnivor tür, yani yemlerinin içinde yüksek oranda balık unu ve balık yağına ihtiyaç duyan balıklar. Yani 1 kg çipura, levrek veya alabalık yetiştirebilmek için denizlerden 2,7-5,6 kg civarında değişen miktarda balık avlanması gerekiyor ihtiyaç duyulan balık unu ile balık yağının karşılanabilmesi için. Denizlerdeki balık bittiğinde sektörün dominant türlerini yetiştirmek de artık o kadar kolay veya ucuz olamayacak. Tüm bunlar aslında balıkçılığı yönetmediğimizi, en fazla idare ettiğimizi gösteriyor. Sorun çıkmadıkça hiçbir türle ilgili tedbir almıyoruz. Bilim dünyasından gelen



Şekil 1. 2000-2023 yılları arası toplam su ürünleri üretimi, denizde avcılık ve yetiştiricilik miktarları (ton)

hamsiye bağlanırken, alınan kredilerin nasıl ödeneceği balıkçıların uykusunu kaçırmaya çoktan başlamıştır.

Şubat sonu gibi bazılarının umudu tükenir, işçileri dağıtıp tekneyi limana bağlar. Sular soğumamıştır, beklenen balık göçü gerçekleşmemiştir, başka balıkçılar kurallara uymamıştır, destekler yetersizdir, denizler kirlenmiştir, iklim değişmiştir. Yani bol balık tutulmamasının sayısız nedeni vardır, ama kimsenin aklına kendisinin de bunda bir payı olabileceği gelmez.

geldiğini görüyoruz. Diğer bir ifadeyle denizlerden avladığımız balıklar son yirmi beş yıl içinde 1/3 oranında azalırken, yetiştirdiğimiz balıklar yaklaşık 10 kat artmış.

Şekil 1. 2000-2023 yılları arası toplam su ürünleri üretimi, denizde avcılık ve yetiştiricilik miktarları (ton)

Denizde en çok ne avlandığına baktığımızda 420.527 tonun yaklaşık %65'i hamsi (273.915), yaklaşık %11'i çaça (45.764 ton), yaklaşık %4'ü



önerilere eğer balıkçı karşı çıkıyorsa kolay kolay hayata geçiremiyoruz. Geçirsek de mutlaka bir tarafını eksik bıraktığımız için istenilen faydaya ulaşamıyoruz.

NEDEN?

Aslında balıkçılığı neden etkin şekilde yönetemediğimiz cevabı balıkçılık yönetiminin bir bilim dalı olarak ortaya çıkış tarihiyle çok yakından ilişkili. Balıkçılık yönetiminin tarihsel gelişimini bilim dünyası altı evrede ele alıyor.

I. Evre (1940'a kadar): Temel araştırmalar

II. Evre (1950'ler): Yeni bir bilim dalının doğuşu

III. Evre (1960'lar): Bilimin reddi

IV. Evre (1970'ler): Büyük değişim

V. Evre (1980-2000 arası): Büyük çöküş ve tekelleşme

VI. Evre (2000'den sonrası): Rota değişikliği

İlk evrede 1870'lerden itibaren başlayan balıkçılık araştırmaları ilk yasal düzenlemelerin temelini oluşturuyor. Amerika'da ve Avrupa'da bugün

de varlıklarını sürdüren ICES gibi organizasyonlar ortaya çıkıyor. Bizde de bugünkü su ürünleri kanununa temel teşkil eden Zabita-i Saydiye Nizamnamesi balıkçılığı yönetmek için yapılan düzenleme aynı yıllarda çıkarılıyor.

İkinci evrede balıkçılık yönetimi bir bilim dalı olarak ortaya çıkıyor ancak öneriler daha çok yoğun olarak avlanan türlere ilişkin. Stok tespiti yapılıyor, türün avcılık miktarı dikkate alınıyor ve ona göre yıllık avlanması gereken balık miktarı belirlenerek bu oranların aşılması yönünde öneriler sunuluyor. Dünya Gıda ve Tarım Örgütü (FAO) Balıkçılık Bölümü aracılığıyla bölgesel yönetim birlikleri kurulmasını bu dönemde karara bağlıyor.

Üçüncü evrede tek türe yönelik bazı bilimsel balıkçılık yönetimi tavsiyelerinin uygulanmasına rağmen Kuzey Denizi gibi önemli alanlarda bu türlerin avcılığı çöküyor. Bazı uygulamalar ise hükümetler tarafından sulandırılıyor. Böylece hem bilim hem hükümetler balıkçılık yönetiminde başarısız görülerek deniz canlı kaynaklarının kötü yönetilmesinden olağan şüpheliler haline geliyor. Bu evre balıkçılar tarafından iyice köpürtülerek bilim itibarsızlaştırılıyor.

Dördüncü evrede kimyasalların çevreye verdiği zararın yanlış yönetim kararlarıyla birleşerek ortaya çıkardığı sorunların üstesinden gelmek için bütün dünyada balıkçılığı yönetmek üzere köklü değişimlerin yapıldığı dönemi ifade ediyor. Yeni balıkçılık yasaları hazırlanıyor, güçlü uluslararası birlikler kuruluyor. En önemlisi 1974 yılında Uluslararası Deniz Hukuku (LOS) devreye giriyor. FAO, balıkçılık yönetimine yönelik güçlü tavsiyeler yayınlıyor. Veri toplama bir standarda bağlanıyor. Türkiye'de de bugün halen kullanılan 1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu 1971 yılında yürürlüğe giriyor.

Beşinci evre bütün dünyada balıkçılık sektörü büyük oranda endüstriyel balıkçıların kontrolüne girmeye başlıyor. Örneğin Japonya'daki 4 büyük balıkçılık şirketi toplam avın %63'ünü yani dünya balık avcılığının %8'ini elinde topluyor.

Deniz kirliliği had safhaya çıkarken, neredeyse tüm balık stokları aşırı avcılığa maruz kalıyor. 2000'li yılların başında artık dünya deniz ve okyanuslarında keşfedilmemiş yeni deniz canlı kaynağı kalmıyor. Ekonomide söz sahibi olan endüstriyel balıkçılar ekosistem esaslı balıkçılık yönetimine ilişkin önerilerin hayata geçmesini politik güçlerini kullanarak engelliyorlar. Amatör ve küçük ölçekli balıkçıların payı ülkelere göre değişse de dünyada ortalama %5'i geçemez hale geliyor.

Altıncı evre, ekonomi temelli balıkçılık yönetimi yaklaşımlarının sonuçsuz kalması, ekosistem esaslı balıkçılık yönetimi uygulamalarının önündeki direncin zayıflamasına neden oluyor. Büyük bir rota değişikliği yapılarak balıkçılık yönetim kararları tek tür veya çok tür esaslı değil ya da sadece ekoloji esaslı değil bütünsel bir yaklaşımla ekosistem esaslı olarak alınmaya başlanıyor. Bu evrede 1970'li yıllarda yaşanan değişime benzer büyük ve olumlu bir gelişme yaşanıyor. Neredeyse dünyanın bütün gelişmiş ve gelişmekte olan ülkeleri ekosistem esaslı balıkçılık yönetimine geçiş yapıyor.

Balıkçılık yönetimi biliminin bu uzun özetinden sonra Türkiye'nin balıkçılık yönetiminde nerede olduğu sanırım daha kolay anlaşılır hale geldi. Osmanlı'nın son döneminden itibaren dünya ile paralel şekilde gelişen balıkçılık yönetimi uygulamalarımız kısmen üçüncü, kısmen dördüncü ve esas olarak beşinci evrelere takılıp kaldı.

Artan sorunları çözmek için yasal düzenlemeler ile sürekli sisteme eklemeler yapıyoruz. Balıkçılık yönetim sistemimiz ruhunu, ana rotasını kaybetti. Yamalı bohçaya dönen mevzuat ne kirliliği, ne balıkları, ne denizi, ne de balıkçının gelir artışını koruyor.

İyice güçlenen endüstriyel balıkçılar politikacılar aracılığıyla her istediğini yapabilir durumda. Artık o hale geldi ki toplam balıkçılık sektörü içindeki payları en fazla %7 olan bu baskın kesim, kendi önerileri ile hayata geçen yönetim kararlarından da memnun değil. Balıkçılık yönetim otoritesi ne bilim dünyasını ne balıkçıları ne çevrecileri ne politikacıları ne de tüketicileri memnun edebiliyor. Sistem kimsenin memnun olmadığı ve herkesin şikâyet ettiği bir yapıya dönüşmüş durumda.

YENİ UYGULAMALAR ÇARE OLACAK MI?

Keşke olsa, ama üzülerek umutlu olmadığımı kayda geçirmek isterim. Zaman zaman küçük değişiklikler olsa da neredeyse yüz yıldır av sezonu aynı dönemde açılıp, aynı dönemde kapanıyor. 1980'li yıllarda balıkçılık sektörünün en önemli sorunu olarak görülen denizlerde stok tespitlerinin eksik olduğu savı halen dillendirilmeye devam ediyor. Dünyanın 1930-1950'li yıllarda uyguladığı tür esaslı balıkçılık yönetimi kararları bizde halen geçerliliğini koruyor.

Son tebliğe bu gözle bakıldığında, bütün kararların aslında soframıza gelen türlere yönelik olduğunu, onun dışında bütünsel olarak ekosistemin korunmasına yönelik bir ruha sahip olmadığı hemen görülmektedir.

Hamsi başta olmak üzere birkaç türe ilişkin kota uygulamasının mevcut

statükonun bozulması dışında balıkçılık yönetimine ciddi bir katkısı ne yazık ki olamayacaktır. Zira kota, tam kontrollü balıkçılık yönetimi rejimlerinde bile çok zor uygulanan bir müdahale aracıdır. Nitekim zaman zaman balıkçılar kendi aralarında fiyat regülasyonu için aldıkları kota kararlarına bile uymamakta, avladıkları balığı bir şekilde karaya çıkarmaya çalışmakta, son çare ise binlerce kasa balık denize dökülebilmektedir.

Her tekneye bir resmi görevli konulamayacağına göre mevcut kota uygulamasının etkinliğinin nasıl sağlanacağını şahsen merak ediyorum. 2023 yılında yaklaşık 273 bin ton hamsi avlanmış olup, balıkçılar hamsi avından genel olarak memnundu.

2024 yılı için belirlenen 400 bin ton hamsi kotası, hamsi avcılığının yaklaşık %46 artması anlamına geliyor. Kota stokları korumak için yapıldığına göre burada sizce de bir çelişki yok mu? Bazı endemik türlerin koruma altına alınması memnuniyet verici olmakla birlikte yeni yayınlanan tebliğ ile balıkçılık yönetiminde köklü bir değişim getirilmediğini üzülenek belirtmek isterim.

NE YAPILMALI?

Dünya balıkçılık yönetimini bir bilim dalı olarak kabul ederek aklın ve bilimin rehberliğinde ekosistem esaslı balıkçılık yönetimine geçti. Bizse halen balıkçılık yönetimini bir bilim dalı olarak görmüyoruz. Bu yüzden üçüncü, dördüncü ve beşinci evrelerin bir kombinasyonu halinde uyguladığımız balıkçılık yönetimi kararlarının çoğu birbiri ile çelişir durumda. Biz de büyük balıkçı halen bilimi reddediyor.

Bir örnek olarak Marmara Denizi'nde algarna avcılığını verebiliriz. Su Ürünleri Kanunu 24. Maddesine göre Marmara Denizi, Boğazlar ve tüm iç sularda trol ağı ile avcılık yasaktır. Kanuna dayanılarak çıkarılan tebliğ ile kanuna aykırı olarak Marmara Denizi'nde karides avcılığı için adına algarna denilen çerçevesi trol (İngilizcesi ile beam trawl) 1980 darbesi sonrasında konulan bir madde ile serbest

bırakılmıştır. Bilim dünyasının sayısız talep ve uyarılarına rağmen son tebliğde de aynı hüküm sürmektedir. İstediginiz hukukçuya sorun. Tebliğ, kanuna aykırı olabilir mi? Olmuş ve olmaya devam ediyor.

Benzer çelişkileri önlemenin yolu, öncelikle balıkçılık yönetim rejimine karar vermektir. Biz şimdi bütün rejimlerin karması, yamalı bohça benzeri bir sistem uygulamaya çalışıyoruz.

Bu sistem çalışmıyor ve kimseyi memnun etmiyor. Bu yüzden acilen ekonomiyi ve balıkçının taleplerini önceleyen sistemi terk edip, denizi, balığı, ekosistemi, ekonomiyi, balıkçıyı, tüketiciyi, bilimi bir bütün olarak dikkate alan bütünsel ekosistem esaslı balıkçılık yönetimine geçiş yapmak zorundayız.

Yani sadece soframıza gelen balıkları dikkate alarak balıkçılığı yönetmek yerine, bir taraftan bütünsel olarak deniz ekosistemini koruyan diğer taraftan balıkçının gelirini düşürmeyecek bir sisteme geçmemiz gerekiyor.

Deniz koruma alanlarının oluşturulması bu sisteme bir örnek olarak verilebilir. Oluşturulacak deniz koruma alanlarında üreyip çoğalan balıklar oradan bütün denize yayılacaktır. Diğer taraftan kıyı alanlarının yönetiminden, kirliliğin önlenmesine, kullanılacak elektronik cihazlardan tekne büyüklüğü ve formlarına kadar kapsamlı bir bütünsel dönüşüm planlaması yapılması gerekmektedir.

Bilimsel temelli bu yaklaşımların balıkçılığı yönetmede daha isabetli olacağı konusunda hali hazırda ülkemiz balıkçılığını yöneten otorite de dahil olmak üzere herkes hem fikirdir.

Ancak iş uygulamaya geldiğinde endüstriyel balıkçıların oluşturduğu lobi aşılammakta, politik kaygılar aklı ve bilimi ötelemeye neden olmaktadır. Son söz: Balıkçılara Rastgele diyoruz ama perşembenin gelişi çarşambadan belli değil mi?

FREEFALL LIFEBOATS



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

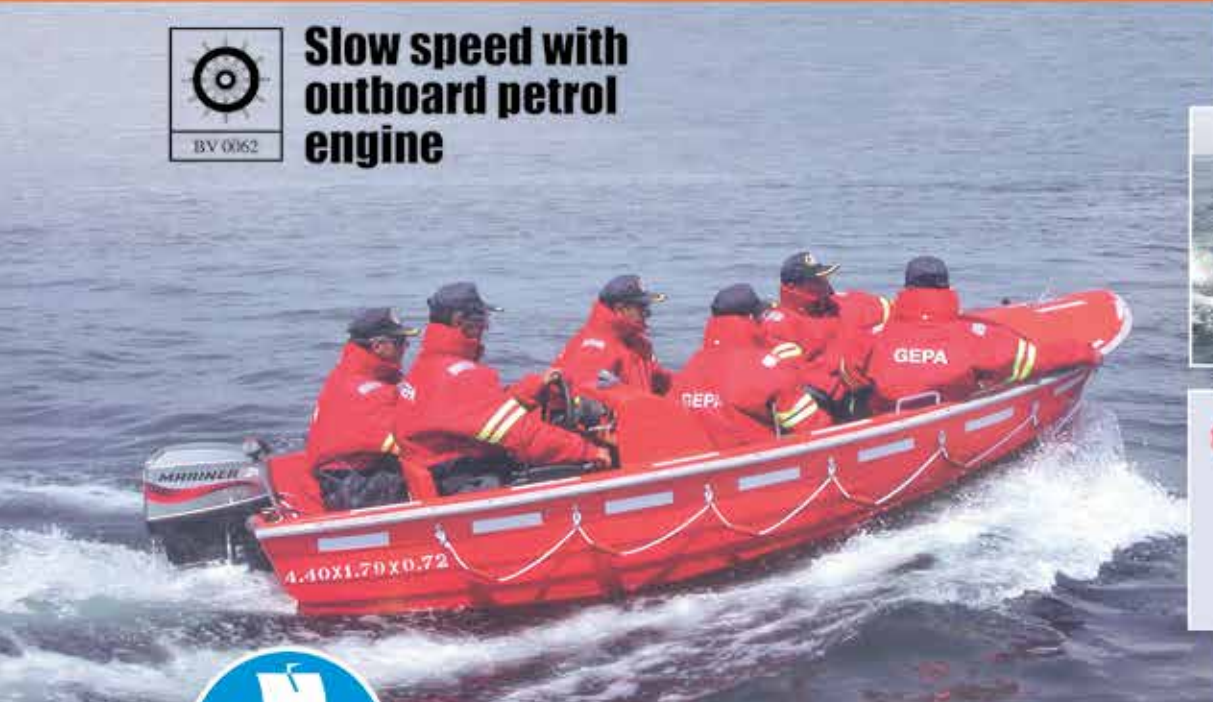


RESCUE BOATS

**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

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

ALWAYS



KUZEYSİGORTA

www.kuzeybrokers.com

“ICS’DE EN ÖNEMLİ KONU BAŞLIĞI SERA GAZI AZALTIMI”



METİN DÜZGÜT

ICS – YÖNETİM KURULU BAŞKAN YARDIMCISI

Dört yıldır ICS yönetiminde, DTO adına yönetim kurulu üyeliği yapıyorsunuz. ICS’in Yıllık Genel Kurul Toplantısı 14 Haziran’da yapıldı ve siz ICS’in Başkan Yardımcısı olarak görev yapmaya başladınız. Tebrik ediyoruz. Bize genel kurul toplantısından ve seçim sürecinden bahseder misiniz?

Öncelikle, bu söyleşi fırsatını bana verdiğiniz için çok teşekkür ederim.

Evet, odamızı ve ülkemizi temsilen yönetim kurulunda olduğum ICS, International Chamber of Shipping ya da bizim deyimimizle Uluslararası Deniz Ticaret Odası’nın Montreal, Kanada’da yapılan son genel kurulunda tüm üye ülke temsilcilerinin oybirliğiyle başkan yardımcılığı (vice-chair) görevine seçildim. Bildiğim kadarıyla da odamızı temsilen bu görevde başkan yardımcılığına seçilen ilk temsilci

Metin Düzgüt, dünyanın önde gelen denizcilik kuruluşlarından Uluslararası Deniz Ticaret Odası’nın (International Chamber of Shipping-ICS) 14 Haziran’da yapılan genel kurul toplantısında başkan yardımcılığına seçildi ve ICS’de bu göreve seçilen ilk İMEAK Deniz Ticaret Odası temsilcisi oldu. Metin Düzgüt Deniz Ticareti Dergisi’ne önümüzdeki süreçte ICS’in masasındaki konu başlıklarını, çalışmalarını ve öngörülerini anlattı.

oldum. ICS’de dört başkan yardımcısı bulunmakta ve bunlar göreve azami iki kez olmak üzere ikişer yıllık sürelerle seçilmekte. Benim seçilmemde şüphesiz mevcut başkan ve diğer yönetim kurulu üyesi ülke temsilcileriyle ve ICS Genel Sekreterlik kadrosuyla kurmuş olduğum iyi, sıcak ve samimi ilişkilerin yanında toplantılarda yapıcı katılımlarımın faydası olduğunu tahmin ediyorum. Öte yandan odamız başkan, yönetim kurulu ve de

genel sekreterlik kadromuzun desteği olmadan da tabii ki olamazdı. Burada bana cesareti veren Tamer Başkanımıza teşekkürü bir borç bilirim.

ICS dünyadaki armatörler için çok önemli bir kurum, dünya deniz ticaret filusunun yüzde 80'inden fazlasını temsil ediyor. Bize biraz ICS'i ve üyelerin kimlerden oluştuğunu anlatır mısınız?

ICS'in üyeleri esasen bağlı oldukları ülkelerin deniz ticaret filusunun çoğunluğunu temsil eden ulusal armatörler birlikleri ya da dernekler gibi tüzel kişilerden oluşuyor. Bu şekilde dünya deniz ticaret filusunun kapsayıcı olarak çoğunluğunu temsil eden bir organizasyon yapısı oluşmakta. En son hatırladığım 33 üyemiz vardı. Yakın zamanda Çin'in de katılmış olması temsiliyet gücünü daha arttırdı.

Dünyada 30'dan fazla ülkenin temsil edildiği bu yapı, aslında dünya denizciliği ve özellikle armatörler için önemli bir kurum. ICS yönetiminin önünde son dönemde hangi önemli konu başlıkları var?

Yönetime katıldığımdan itibaren en önemli konu başlığımız "sera gazı (ghg) azaltımı" konusunda uluslararası ve de bölgesel yürürlüğe giren ya da girmesi düşünülen düzenlemelere ilişkin analiz ve görüşlerin paylaşılması, bu konularda daha çözüm ve sonuç odaklı alternatif düzenlemelerin getirilmesi.

Bunun yanında son dönem Kızıl Deniz'deki saldırılar, Hong Kong Konvansiyonu, Rusya-Ukrayna savaşı ve yaptırımları, Batı Afrika'daki korsanlık faaliyetleri, ISM kodunda yapılması gerekli değişikliklerde üzerinde durduğumuz konular arasında...

ICS birçok önemli kurumla iş birliği ve çalışma içinde... Denizcilik sektörünün önünde 2025'ye kadar önemli konular ve hedefler var. ICS olarak sizin bu noktada hedefleriniz ve yaptığınız iş birlikleri neler?

ICS olarak esasen biz ağır işleyen ya da bazen alınacak kararların sonucunu iyi öngöremeyen ulusal ve uluslararası kanun yapıcı kurumlara daha çözüm odaklı ve deniz ticareti üzerindeki

olumsuz etkileri asgariye indirecek alternatifler sunuyoruz. Bazen de diyalogu artırarak, lobi faaliyetlerinde bulunarak uluslararası deniz ticaretinin devamlılığını ve rekabetçiliğini korumaya çalışıyoruz.

Geldiğiniz noktada sizin bundan sonraki hedefleriniz, beklentileriniz ve öngörüleriniz ne?

Şahsi hedefim odamızı ve ülkemizi temsilen bu gibi organizasyonlarda daha aktif olarak görev almak, Türk Deniz Ticaret Filosu olarak sahada daha çok yer almamızı, daha aktif politika üretmemizi sağlayacak ilişkileri güçlendirmek ve de benden sonra görevi devralacak arkadaşlara da yol açmak.

ICS armatörleri temsil eden bir yapı, dünya filusunun önemli armatörleri bu yapıya üye. Sizin gözlemlerinize göre Türk armatörleri ve yabancı armatörler arasında, hedefler ve uygulamalar konusunda nasıl bir benzerlik veya ayrışma var?

Bu konuda net cevap vermek biraz zor, zira Türk armatör firmaları firma kültürleri ve vizyonları arasında çok farklılıklar var. Bana göre Türk armatörlerini belli bir kalıba oturtamazsınız.

Bizim buradaki amacımız yarının dünyasında ölçek olarak bugünkünden daha büyük, bölgesel olmaktan öte dünyanın tüm denizlerinde ve de belki tüm gemi tiplerinde kaliteli gemi işletmekte üst seviyelere gelmiş bir filoya ulaşarak; ülkemize, milletimize katma değeri azami seviyeye çıkartmak olmalı.

Türk armatörlerini bekleyen ve zorunlu olarak yapılması gereken konu başlıkları neler? Finansman konusuna ayrı bir başlık açarsak Türk armatörlerinin zorlandığı konular ne?

Sera Gazı (GHG) azaltmasına yönelik mevzuatlara hâkimiyeti artırmak ve atılması gerekli adımları bir an önce atmak. Gemiadamı sayımızı ve de eğitimlerini, kalifikasyonlarını artırmak.

Finansman mutlaka üzerinde durulması gerekli kritik bir konu, ama bu konudaki görüşlerim buraya sığmaz, isterseniz ona ayrı bir söyleşi yapalım.

Denizcilik sektörünün gündeminde son dönemde deniz emniyeti, çevre gibi konular öne çıkıyor. ICS bu konuda ne gibi çalışmalara imza atıyor?

ICS'in çok güçlü bir idari kadrosu var, burada konularının ehli bir kadro sürekli olarak politika üreticileriyle temas halinde, toplantılar yapmakta ve de seminerlere katılmakta. IMO ve ILO başta olmak üzere buralarda temsiliyet sağlanmakta ve de tavsiye görüşlerimiz kayda sokulmakta. Bunların dışında ICS bahsettiğiniz konularla sınırlı kalmaksızın pek çok başka konuyu da içerecek şekilde rehber kitapçıklar yayınlamakta ve bunlar gemilerimizde gemiadamı eğitimlerinde ve de farkındalık artırmada fayda sağlamakta.

Son olarak Türk denizcilik sektörüne ve Türk armatörlerine nasıl bir mesaj vermek istersiniz?

Sera Gazı (GHG) azaltımı ile ilgili mevzuatlarla beraber deniz ticaretinin büyük gemilere kayışı daha da hızlanacak. Bu doğrultuda sayıca belki daha az ama tonaj olarak daha büyük gemi tiplerine yönelmeleri, yeni gemi yatırımında daha ekonomik sarfiyatı olan gemi tiplerine ağırlık vermeleri ve mevcut gemileri üzerindeki tüketimleri asgariye indirecek yatırımları bir an önce yapmaları ve bu doğrultuda politikalar geliştirmeleri... Firma ve filo birleşmeleri mutlaka değerlendirilmeli ve teşvik edilmeli. Zira bu gelen dalga ile küçük ölçek filoların tek başlarına mücadelesi oldukça zor ve maliyetli. Her zaman söylediğim bir şeyi de tekrar etmek isterim. Türkiye, denizciliğin tüm alt sektörlerinde aktif olan Çin ile beraber dünyadaki yegâne ülkelerden biri. Yani gemi inşasından, hurdasına her tarafından katma değer elde ediyoruz. Bunu da dikkate alarak daha cesur olup, limanlarımıza gelen gemilere kademeli yaş kısıtlaması getirmeyi bir an önce düzenleyerek, hurda teşviği sistemimizi de güçlendirerek filomuzu yenilemeli, Akdeniz ve Karadeniz bölgesindeki nitelikli gemi işletmeciliğini artırmakta ve yaygınlaştırmakta öncü rol oynamalıyız. Bölgemizde can kaybı ve çevre kirliliği ile sonuçlanan kazaları asgariye indirerek daha çok insanımızı denizde çalışmaya motive edecek bir ortam yaratmalıyız.

Gemilerde sürdürülebilirliğin ölçütleri ve enerji verimliliği indikatörleri



* PROF. DR. M. ZİYA SÖĞÜT

1. GİRİŞ

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından kabul edilen kararlar doğrultusunda, uluslararası denizcilik sektörünün 2050 yılına kadar sera gazı (GHG) emisyonlarını 2008 seviyelerine kıyasla en az %50 oranında azaltma yönünde ilerleme kaydetmesi stratejik bir önem kazanmıştır. Bu, operasyonel verimlilikte iyileştirmeler ve alternatif düşük karbonlu yakıtların yanı sıra daha verimli gemi tasarımı ve enerji verimliliği teknolojilerinin (EET'ler) kullanımını ve bu kapsamda çalışmalarını değerli hale getirmiştir. 2013'ten itibaren IMO Enerji Verimliliği Tasarım Endeksi (EEDI) çerçevesinde ortaya koyduğu bu stratejik çerçeve, inşa edilen çoğu yeni gemi tipik olarak bir dizi EET'yi içerdiği görülürken, eski gemilerde dönüşüm gerekliliği bir problem olarak sürmektedir. Bu yapısal alan için enerji verimliliği ve yönetimsel çerçeveler önem kazanmıştır.

Enerji verimliliği, deniz taşımacılığı sektöründe çevresel etkilerin azaltılması

ve operasyonel maliyetlerin düşürülmesi açısından kritik bir rol oynarken, IMO'nun geliştirdiği küresel hedefler yönüyle de önemli bir anahtar olarak görülebilir. Gemilerde enerji verimliliğini değerlendirmek ve iyileştirmek için kullanılan temel indikatörler, sektör paydaşlarının önceliklendirmesi gereken konular olarak gelişmektedir. Enerji verimliliği göstergeleri, özellikle gemilerde sürdürülebilirliği temel alan temel araçlar olarak görülebilir ve bu ölçütler sürdürülebilirliği ilerletmede önemli bir rol oynar. Bu ölçütler, çevresel etkileri en aza indirirken istenen sonuçlara ulaşmak için enerji kaynaklarının ne kadar etkili kullanıldığını ölçebilecek kıstasların tanımlanmasına katkı verir. Deniz taşımacılığı bağlamında, Enerji Verimliliği Tasarım Endeksi (EEDI) ve Enerji Verimliliği Mevcut Gemi Endeksi (EEXI) gibi enerji verimliliği göstergeleri temel ölçütler olarak görülebilir. EEDI, birim taşıma işi başına CO₂ emisyonları için standartlar belirleyerek, yeni inşa edilen gemilerin karbon ayak izini azaltan teknolojik ilerlemeleri ve tasarım yeniliklerini teşvik ederek yeni gemi tasarımlarının enerji verimliliğine odaklanır (Ernest, 2022).

Öte yandan, EEXI mevcut gemilerin enerji performansını ele alır ve eski gemileri çağdaş verimlilik standartlarıyla uyumlu hale getirmek için değişiklikler ve operasyonel ayarlamalar gerektirir. Ek olarak, Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı (SEEMP) veya ISO 50001 Enerji Yönetim Sistemi gibi yönetim araçlarının uygulanması, enerji performansının sürekli izlenmesi ve iyileştirilmesi için bir çerçeve sağlayarak bu endekslerin veya ölçütlerin geliştirilmesine katkı verir. Ayrıca özellikle gemi seyahatleri için önemli bir indikatör olabilecek Enerji Operasyonel İndeks (EOI), süreç performansları yönüyle bir ölçüt olarak

görülebilir. Bu bütünsel yaklaşım, hem yeni hem de mevcut gemilerin sürdürülebilirlik hedeflerine katkıda bulunmasını, sera gazı emisyonlarını azaltırken operasyonel verimliliği artırmasını sağlar. Bu enerji verimliliği göstergelerinden yararlanarak denizcilik sektörü, çevresel etkisini azaltma, gelişmiş enerji yönetimi ve teknolojik yenilik yoluyla daha sürdürülebilir bir gelecek yaratma yolunda önemli adımlar atabilir. Bu çalışma bu yapısal indikatörlerin olası çerçevelerini tanımlamak için geliştirilmiş ve özellikle EEDI ile EEXI'nin karşılaştırmalı değerlendirilmesi derlenmiş ve sunulmuştur.

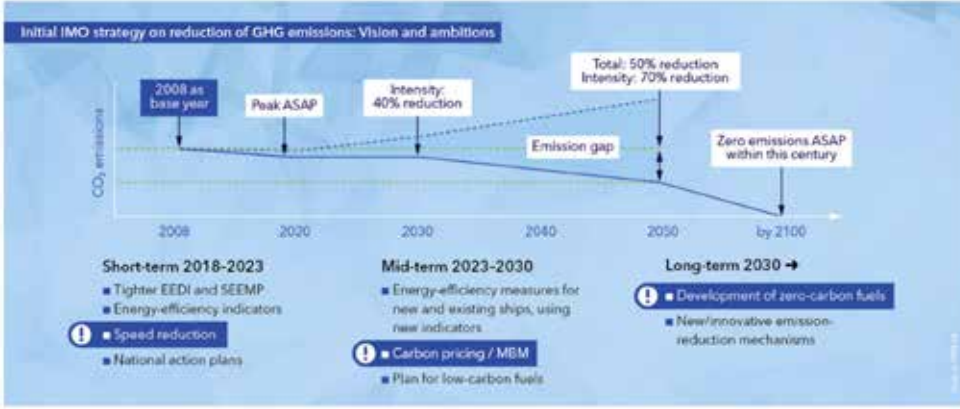
2. ENERJİ VERİMLİLİĞİ İNDİKATÖRLERİ

2.1. Enerji Verimliliği Tasarım Endeksi (EEDI)

EEDI, yeni gemilerin tasarımında veya yüksek modifikasyon isteyen gemilerde daha az kirletici hale getirmek için daha fazla enerji verimli ekipman ve motorların kullanımını teşvik etmeyi amaçlayan önemli bir teknik indikatördür.

EEDI, farklı gemi tipi ve boyut segmentleri için kapasite mili başına (örneğin ton mili) asgari bir enerji verimliliği seviyesi gerektirir. İlk aşama için CO₂ azaltma seviyesi (ton mil başına gram CO₂), 2000 ile 2010 yılları arasında inşa edilen gemiler için ortalama verimlilikten hesaplanan bir referans çizgisine kıyasla %10 olarak belirlenmişti. 2025'e ve sonrasında geçerli gemi tipleri için %30'luk bir azaltma zorunlu kılınana kadar yeni verimlilik ve azaltma önlemlerinin teknolojik gelişmelerine ayak uydurmak için her beş yılda bir sıkılaştırılmıştır.

EEDI, başlangıçta dünya ticaret filosunun en büyük ve en enerji yoğun segmentleri için geliştirildi. Tankerler, dökme yük



ŞEKİL 1: IMO'NUN EMİSYON AZALTMA STRATEJİSİ (DNV, 2021)

gemileri, gaz taşıyıcıları, genel kargo gemileri, konteyner gemileri, soğutmalı kargo taşıyıcıları ve kombinasyon taşıyıcıları olmak üzere yeni gemilerden kaynaklanan emisyonları kapsar. 2014 yılında MEPC, EEDI kapsamını genişletmek için EEDI düzenlemelerinde değişiklikler kabul etmiştir. Buna göre LNG taşıyıcıları, Ro-Ro kargo gemileri (araç taşıyıcıları), Ro-Ro kargo gemileri; konvansiyonel olmayan tahrik sistemine sahip Ro-Ro yolcu gemileri ve yolcu gemileri de bu kapsama alındı. Bu değişiklikler, uluslararası nakliyeden kaynaklanan CO₂ emisyonlarının yaklaşık %85'inden sorumlu olan gemi tiplerinin uluslararası düzenleyici rejime dahil edilmesi anlamına gelmektedir. Enerji Verimliliği Tasarım İndeksi (EEDI), IMO tarafından yeni inşa edilen gemiler için belirlenen bir enerji verimliliği standardıdır. Bu endeks, bir geminin tasarım aşamasında enerji verimliliğini değerlendirmek için kullanılır. EEDI'nin temel özellikleri şunlardır:

- **Hedef:** Yeni gemilerin tasarımında enerji verimliliğini teşvik etmek ve karbon salınımını azaltmak.
- **Hesaplama:** EEDI, geminin tasarım verilerine dayanarak hesaplanır. CO₂ emisyonları, geminin yük kapasitesi ve taşıma mesafesi gibi faktörler göz önünde bulundurulur.
- **Regülasyon:** EEDI, MARPOL Annex VI düzenlemeleri kapsamında zorunlu bir standarttır ve gemi sahiplerinin yeni

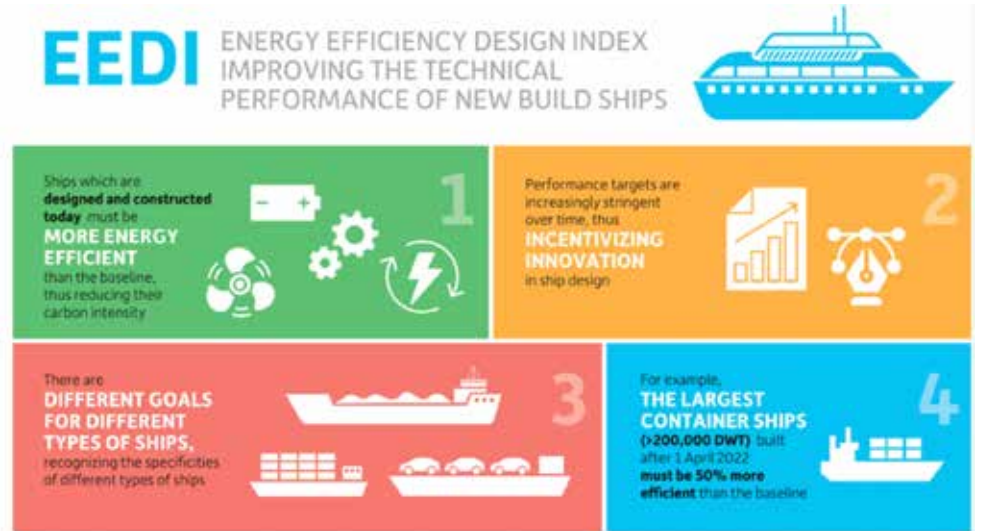
gemilerin bu standartlara uygun olarak inşa edilmesini sağlar.

2.2 Enerji Verimliliği Mevcut Gemi Endeksi (EEXI)

(EEXI), 1 Ocak 2023'ten önce uygulanmak üzere İlk IMO GHG Stratejisi çerçevesi kapsamında kısa vadeli bir önlem olarak Haziran 2021'de kabul edildi. EEXI çerçevesi kapsamında, 400 GT ve üzeri tüm mevcut gemilerin, geminin "teknik" veya "tasarım" verimliliğini yansıtan elde edilen Enerji Verimliliği Mevcut Gemi Endeksini (EEXI)

yönetmelikleri tarafından belirlenen hedeflere ulaşmak için en uygun araçları seçebilir. Gerekli EEXI'ye uymak için mevcut teknolojiler motor/şaft gücü sınırlaması, atık ısı geri kazanımı, rüzgar destekli tahrik vb.'dir. EEXI, mevcut gemilerin enerji verimliliğini artırmak için kullanılan bir başka önemli indikatördür. EEXI, özellikle EEDI düzenlemelerinden önce inşa edilmiş olan gemiler için geçerlidir. EEXI'nin ana özellikleri şunlardır:

- **Hedef:** Mevcut gemilerin enerji verimliliğini iyileştirmek ve mevcut filonun çevresel etkilerini azaltmak.
- **Hesaplama:** EEXI, geminin mevcut tasarım verileri ve performansına dayanarak hesaplanır. Enerji tüketimi, hız, tonaj ve motor verimliliği gibi faktörler dikkate alınır.
- **Regülasyon:** EEXI, MARPOL Annex VI kapsamında uygulanır ve mevcut gemilerin bu standartlara uyum sağlaması beklenir.



ŞEKİL 2: MARPOL ANNEX VI'NİN EEDI ÇERÇEVESİ (IMO, 2024)

hesaplamaları gerekmektedir. Gemiler daha sonra, 2022 için Gerekli EEDI seviyelerine eşdeğer bir "gerekli EEXI"ye ulaşmalıdır, böylece filo arasında eşit bir rekabet ortamı yaratılmış olur. EEXI çerçevesi teknoloji açısından tarafsızdır ve gemi sahibi veya kiralayan, IMO

2.3 Sürdürülebilir Enerji Verimliliği Yönetim Planı (SEEMP)

Sürdürülebilir Enerji Verimliliği Yönetim Planı (SEEMP), gemilerin enerji performansını izlemek ve iyileştirmek için kullanılan bir yönetim aracıdır. SEEMP'in ana özellikleri şunlardır:



ŞEKİL 3: MARPOL ANNEX VI'NİN EEXI ÇERÇEVESİ (IMO,2024)

- **Hedef:** Enerji tüketimini izlemek, performansı değerlendirmek ve enerji verimliliği hedeflerini gerçekleştirmek.
- **İçerik:** SEEMP, gemi üzerindeki enerji tüketimini izlemek için prosedürler, hedefler ve iyileştirme stratejileri içerir.
- **Uygulama:** Gemi sahipleri ve operatörleri, SEEMP'i düzenli olarak güncellemeli ve uygulamalıdır. SEEMP, geminin enerji performansını sürekli olarak iyileştirmek için bir yol haritası sağlar.

2.4 Enerji Yönetim Sistemi (ISO50001)

Kurumsal yapılar için enerjinin sürekli iyileştirmesini ve sürdürülebilir enerji yönetim kültürünün gelişimin destekleyen uluslararası akredite edilebilir bir yönetim sistemidir. Gemilerin enerji performansını izlemek, iyileştirmek ve sürdürülebilir aksiyonların gelişimini destekleyen dinamik bir yönetim aracıdır. ISO50001'in ana özellikleri şunlardır:

- **Hedef:** Enerji tüketimini izlemek, sürekli iyileştirmeyi desteklemek, performansı değerlendirmek, enerji verimliliği kültürünü geliştirmek ve enerji verimliliği hedeflerini gerçekleştirmek.
- **İçerik:** Gemi üzerinde kurumsal bir yönetim organizasyonunu kurmak ve enerji tüketimini izlerken iyileştirme prosedürleri, verimlilik hedeflerini ve stratejilerini tanımlamak.

- **Uygulama:** Gemi sahipleri ve operatörleri, ISO 5000'in kurumsal yapısını desteklemeli ve düzenli olarak verimliliği iyileştirmeli ve uygulamalıdır. ISO 50001, geminin enerji performansını sürekli olarak izleyen ve iyileştirmek için eylem zorunluluğu olan bir yol haritası sağlar.

3. EEDI VE EEXI ARASINDAKİ FARKLAR

Enerji Verimliliği Tasarım Endeksi (EEDI) ve Enerji Verimliliği Mevcut Gemi Endeksi (EEXI), Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından küresel nakliye filusunun enerji verimliliğini artırmak için kurulan iki temel düzenleyici mekanizmadır. Her ikisi de gemilerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarını azaltmayı amaçlasa da, denizcilik sektörünün farklı segmentlerine hitap eder ve farklı amaçları, kapsamı ve uygulama mekanizmaları vardır. Gerçekte her iki indikatör bizlere gelecek için bazı sonuçlar vermektedir. Nitekim Lee (2024) çalışmasında bazı bulgulara ulaşmıştır. Bunlar; EEDI ile mevcut gemilerde 2030 için %40'luk CO2 emisyonların azaltılmasının mümkün olduğu, ancak bu hesaplamalarda EEXI referans alındığında bu oranın %24,6'lara ulaşabildiğini tespit etmiştir. Bu koşul gerçekte iki indikatörün de farklılıklar içerdiğini göstermektedir. Aşağıda bu farklar için bir çerçeve sunulmuştur.

3.1 Amaç ve Hedefler

EEDI: EEDI'nin temel amacı, iyileştirilmiş enerji verimliliğine sahip yeni gemilerin tasarımını ve inşasını teşvik etmektir. Enerji performansları için sıkı standartlar belirleyerek yeni gemilerin en başından itibaren çevresel etkilerini en aza indirecek şekilde inşa edilmesini sağlamayı amaçlar. EEDI şunları amaçlamaktadır:

- Gemi tasarımında teknolojik yeniliği teşvik etmek.
- Yeni gemilerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarında önemli bir azalma sağlamak.
- Verimliliği tasarım aşamasına yerleştirerek daha sürdürülebilir nakliye uygulamalarına geçişi kolaylaştırmak.

EEXI: Buna karşılık, EEXI, EEDI düzenlemelerinin yürürlüğe girmesinden önce inşa edilen gemilerin enerji verimliliğini artırmaya odaklanır. Amacı, mevcut gemileri modern verimlilik standartlarına uyacak şekilde yeniden donatmak veya değiştirmektir. EEXI'nin amaçları şunlardır:

- Mevcut filonun çevresel etkisini azaltmak.
- Eski gemilerin de emisyon azaltma hedeflerine katkıda bulunmasını sağlamak.
- Mevcut gemilerin operasyonel verimliliğini, tamamen yeniden tasarlanmasını gerektirmeden iyileştirmeleri için bir çerçeve sağlamak.

3.2 Kapsam ve Uygulanabilirlik

EEDI:

- Uygulanabilirlik: EEDI yalnızca yeni gemiler için geçerlidir, yani EEDI düzenlemelerinin uygulanmasından sonra inşa edilen ve teslim edilen gemiler.

- Kapsam: Toplu yük gemileri, tankerler ve konteyner gemileri dahil olmak üzere

çeşitli gemi tipleri için geçerlidir, ancak düzenlemeler yürürlüğe girmeden önce inşa edilen gemiler için geriye dönük olarak geçerli değildir.

EEXI:

• **Uygulanabilirlik:** EEXI, mevcut gemiler, yani EEDI düzenlemeleri yürürlüğe girmeden önce hizmette olan gemiler için tasarlanmıştır.

• **Kapsam:** Mevcut gemilerin geniş bir yelpazesini kapsar ve bunları iyileştirme veya operasyonel değişiklikler yoluyla mevcut verimlilik standartlarıyla uyumlu hale getirmeyi amaçlar.

3.3 Düzenleyici Çerçeve

EEDI:

• **Düzenleme:** EEDI, gemilerden kaynaklanan hava kirliliğini kontrol etmek için düzenlemeler belirleyen IMO'nun MARPOL Ek VI'sının bir parçasıdır. Yeni gemi tasarımları için zorunlu bir verimlilik standardı oluşturur.

• **Uyumluluk:** Gemi yapımcıları, yeni gemilerin teslim edilmeden önce EEDI gerekliliklerini karşıladığından emin olmalıdır. Uyumluluk, tasarım aşamasında değerlendirilir ve gemilerin sertifika alması için gereklidir.

EEXI:

• **Düzenleme:** EEXI de MARPOL Ek VI kapsamına girer ancak EEDI'yi tamamlayıcı bir önlem olarak hizmet eder. Mevcut gemilerin belirli verimlilik standartlarını karşılamasını sağlamaya odaklanır.

• **Uyumluluk:** Mevcut gemiler bir EEXI değerlendirmesinden geçmeli ve iyileştirme veya operasyonel değişiklikler gibi çeşitli önlemlerle uyumluluğu göstermelidir. Uyumluluk genellikle periyodik araştırmalar ve sertifika süreçleri aracılığıyla değerlendirilir.

3.4 Hesaplama Metodolojisi

EEDI:

• **Hesaplama:** EEDI hesaplaması, taşıma işi birimi başına (örneğin, ton-mil başına veya kargo ton-mil başına) CO₂

emisyonlarının tahmin edilmesini içerir. Endeks, geminin boyutu, hızı ve tahrik sistemi dahil olmak üzere geminin tasarım parametrelerini hesaba katar.

• **Tasarım Odaklı:** Yeni geminin özelliklerine enerji açısından verimli teknolojilerin ve tasarım iyileştirmelerinin dahil edilmesini vurgular.

EEXI:

• **Hesaplama:** EEXI hesaplamaları kavram olarak benzerdir ancak mevcut gemiler için özel olarak tasarlanmıştır. Operasyonel parametreleri ve geminin mevcut durumunu dikkate alır. Uyumluluk, teknik değişiklikler veya operasyonel uygulamalarda ayarlamalar yoluyla sağlanabilir.

• **Operasyonel Odaklı:** Mevcut gemilerde verimliliklerini artırmak ve emisyonları azaltmak için değişiklikler ve iyileştirmeler yapılmasına olanak tanır.

3.5 Uygulama ve Uyumluluk

EEDI:

• **Uygulama:** Gemi yapımcıları ve sahipleri, yeni gemilerin suya indirilmeden önce EEDI standartlarına uymasını sağlamalıdır. EEDI'nin uygulanması proaktif ve gelecekteki gemilere odaklanır.

• **Doğrulama:** Uyumluluk, tasarım spesifikasyonları ve performans değerlendirmelerini içeren sertifikasyon süreçleri aracılığıyla doğrulanır.

EEXI:

• **Uygulama:** Mevcut gemiler bir EEXI değerlendirmesinden geçmelidir ve sahiplerinin standartları karşılamak için değişiklikler veya operasyonel değişiklikler uygulaması gerekebilir. Uygulama reaktif ve mevcut filoyu ele alır.

• **Doğrulama:** Uyumluluk, geminin gerekli verimlilik standartlarına uyduğunu doğrulayan anketler, incelemeler ve sertifikasyon süreçleri aracılığıyla doğrulanır.

4. SONUÇ

Bu çalışmada EEDI ve EEXI'nin sektörel çerçeveleri ve uygulamaları konusunda bir derleme yazı sunulmuştur. Yazıda örnek alınan indikatörlerin kullanım yapıları birbirini desteklese de, işlevsel yeteneklerin farklı olduğu görülmektedir. Bu yapısal indikatörlerin etkin bir enerji yönetimiyle desteklenmesi ve dönüşümün yol haritasının oluşturulması değerlidir. Çalışmada sektörel paydaşların MARPOL Annex VI'de tanımlanan regülasyonların takibi bu kapsamdaki değişimi destekleyecektir.

Kaynaklar

IMO (2024) Index of MEPC Resolutions and Guidelines related to MARPOL Annex VI Index of MEPC Resolutions and Guidelines related to MARPOL Annex VI (imo.org)

DNV. Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI). Available online: <https://www.dnv.com/maritime/insights/topics/eexi/index.html> (ulaşılabilir 14 Ekim 2021).

Sang-Su Lee (2024) Analysis of the effects of EEDI and EEXI implementation on CO₂ emissions reduction in ships, Ocean Engineering, Volume 295, 116877, ISSN 0029-8018, <https://doi.org/10.1016/j.oceaneng.2024.116877>.

Ernest Czermanski, Aneta Oniszczyk-Jastrzbnak, Eugen F. Spangenberg, Łukasz Kozłowski, Magdalena Adamowicz, Jakub Jankiewicz, Giuseppe T. Cirella (2022) Implementation of the Energy Efficiency Existing Ship Index: An important but costly step towards ocean protection, Marine Policy, Volume 145, 105259, ISSN 0308-597X, <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2022.105259>.

* PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ REKTÖR YARDIMCISI

ONURSAN

TEST POOL

Fast and Efficient



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

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



ONURSAN

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



EN İYİLERİN TERCİHİ JOTUN BOYA



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

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

Jotun Yapıları Korur



**Jotun
Yapıları
Korur**

jotun.com.tr



İnşaat Boyaları



Deniz Boyaları



Endüstri Boyaları



Toz Boyalar

“YEŞİL DÖNÜŞÜMDE ULUSAL STRATEJİLER GELİŞTİRMELİYİZ”



SERDAR AKDEMİR

İMEAK DTO SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK İHTİSAS KOMİSYONU BAŞKANI

Sürdürülebilirlik İhtisas Komisyonu nasıl ve ne amaçla kuruldu?

Dünya genelinde yeşil dönüşüm adı verilen çevresel ve ekonomik bir dönüşüm sürecine tanıklık ediyoruz. Bu gibi küresel ölçekteki değişimler, kendini yeni düzene adapte edemeyen kişi, kurum ve uluslar için ciddi riskler taşıyor. Denizcilik sektörü

de bu kapsamda hızla değişen dünyadan etkilenmekte ve bu etkinin artarak devam etmesi bekleniyor. Son yüzyılda meydana gelen sosyal ve teknolojik değişimler, önceki bin yılda yaşananlardan çok daha fazla ve hızlı. Dijital çağ olarak adlandırılan bu dönemde en değerli kaynak bilgi. Ancak doğru ve güvenilir

İMEAK DTO Sürdürülebilirlik İhtisas Komisyonu Başkanı Serdar Akdemir komisyonun yaptığı çalışmaları Deniz Ticareti Dergisi'ne anlattı. 2 Ekim'de Piri Reis Üniversitesi'nde düzenlenecek Yeşil Dönüşüm Zirvesi ile ilgili bilgiler veren Serdar Akdemir yeşil dönüşümde ve sürdürülebilirlik alanlarında çeşitli kurumlar, üniversiteler ve akademisyenlerle iş birliği halinde çalışmalarına devam ettiklerini vurguladı.

bilgiye ulaşmak her zamankinden daha zor hale geldi. Değerli olan artık sadece bilgi değil; bu bilginin doğrulanmış, analiz edilmiş ve yorumlanmış haliyle sunulması. Bu bağlamda, odamız, üyelerimize en güncel ve faydalı bilgiyi sunmak amacıyla Sürdürülebilirlik İhtisas Komisyonu'nu hayata geçirdi.

Sürdürülebilirlik İhtisas Komisyonu'nun çalışmaları hakkında bilgi verebilir misiniz?

Toplum olarak güçlü yanlarımız olduğu gibi geliştirilmesi gereken pratiklerimizin olduğu da aşikâr. Bilgi, birikim, tecrübe paylaşımı konusunda kurumlarımızın daha paylaşımcı bir disiplin içinde olması artık bir mezyet değil baş döndüren bu küresel değişimde bir zaruret haline aldı. Bu noktada komisyonumuz, paydaş olabileceğimizi düşündüğümüz İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Marmara Belediyeler Birliği, Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği, Türk Armatörler Birliği, Yalova Altınova Tersane Girişimcileri, Deniz Temiz Derneği / TURMEPA gibi kurumları davet ederek görüşlerini almak üzere bir istişare toplantısı düzenledi. Sürdürülebilirlik konusunda hangi kurum nerede, nasıl bir kurumsal hafızaya sahip, hangi çalışmaları yapmakta, öngörüler nelerdir, birlikte hangi çalışmaları yapabiliriz ya da dahil olabileceğimiz mevcut bir çalışmaları var mı, tekrara düşmemek adına yapmayı planladığımız bir çalışma daha önce farklı bir kurum tarafından yapılmış mı gibi soruların cevap bulması adına oldukça önemli bir toplantı icra ettik.

Sürdürülebilirlik ya da başka bir ifadeyle yeşil dönüşümün ulusal ölçekte yapılması halinde ancak verimli bir sonuç alınabileceğine inanıyorum. Bu anlamda kurumlar arası iş birliği hayati bir önem taşıyor. Denizcilikte yeşil dönüşüm konusunda da gerek komisyonumuz vasıtası gerekse diğer imkân ve kabiliyetleri ile ülkemizin bu küresel değişiminde ilk sıralarda olması için, çatı kuruluş olarak odamızın sektörümüzü ilgilendiren her konuda olduğu gibi bunda da sorumluluk almaktan geri durmayacağını tüm paydaşlarımıza ifade ettik. Dünyada, özellikle Avrupa'da yeşil dönüşüm için sürekli projeler geliştirilmekte, aynı ölçüde hibe ve destekler açıklanmaktadır. Hem odamızın projelendirme alanında ilgili kurumlar ile ilişkilerini arttırmak hem de üyelerimize proje kapsamında hizmet sunmak amacıyla Marmara Kalkınma Ajansı'nı davet ederek bir değerlendirme toplantısı düzenledik. Birlikte yapabileceğimiz Avrupa Birliği projelerini, ulusal ve uluslararası hibe ve

teşvik programlarını görüştük. Kendilerine yeşil dönüşümün denizcilik sektörü üzerindeki etkilerini aktardık ve onların da denizcilik sektörüne bakış açılarını, bu sektör için neler yapabileceklerini dinleme fırsatı bulduk.

Bu çalışmalar sonucunda nasıl bir yol haritası belirlediniz?

Komisyon olarak gerçekleştirdiğimiz tüm çalışmaların neticesinde üyelerimiz için öncelikli ihtiyacın az önce sözünü ettiğim doğrulanmış, işlenmiş, değerlendirilmiş ve yorumlanmış bilgi olduğu kanaatine vardık; zira denizcilik özelinde dahi sürdürülebilirlik konusu küresel ölçekte çok geniş bir konu. Dünyadaki gelişmeler, akademik çalışmalar, bilimsel araştırmalar, AB mevzuatları, IMO düzenlemeleri, örnek uygulamalar ve bu uygulamaların ülkemize uyarlanıp uyarlanamayacağı, denizcilik sektörü olarak almamız gereken tedbirler, bu tedbirlerin alınmaması halinde muhtemel olacaklar, ülkemizin jeopolitik konumunun yeşil dönüşümde sağlayacağı avantajlar ya da sebep olacağı dezavantajlar, yapılması tavsiye edilen kanuni düzenlemeler gibi başlıkların yanında, 2050 yolunda hala flu olan birçok konuda çalışmalar yapıp, belirsizlik ortamında üyelerimizin yolunu aydınlatmayı zaruri bir ihtiyaç olarak gördüğümüzü ifade etmeliyim. Bu bağlamda Piri Reis Üniversitesi Rektörü Sayın Prof. Dr. Nafiz Arıca ve Rektör Yardımcısı Sayın Prof. Dr. M. Ziya Söğüt başta olmak üzere üniversitenin kıymetli akademisyenleri ile bir dizi toplantı gerçekleştirdikten sonra Yönetim Kurulu Başkanımız Sayın Tamer Kıran'ın önderliğinde, yönetim kurulumuzun teşvik ve destekleri ile İMEAK Deniz Ticaret Odası ile Piri Reis Üniversitesi arasında bir iş birliği protokolü imzalandı.

Sürdürülebilirlik konusunda üniversiteler ve akademisyenlerle iş birliği yapmanın komisyona nasıl bir katkısı var?

Yeşil dönüşümü, küresel çevre sorunları ile başa çıkmanın ve sürdürülebilir bir gelecek inşa etmenin anahtarı olarak görüyorum. Bu dönüşümde üniversitelerin ve akademisyenlerin rolü, bilimsel araştırmalardan yenilikçi çözümler geliştirmeye kadar geniş bir yelpazeyi kapsıyor. Akademisyenler,

çevre sorunlarını anlamak ve çözmek için gerekli bilgi ve uzmanlığı sağlayarak, yeşil dönüşüm süreçlerine önemli katkılarda bulunuyor. Dönüşüm sürecindeki katkıları, yalnızca teorik bilgi sağlamak değil, aynı zamanda pratik ve yenilikçi çözümler sunarak uygulama aşamasına geçişi kolaylaştırmak. Yapacağımız ortak projeler, kurumların çevresel performanslarını ve sürdürülebilirlik raporlarını bilimsel olarak doğrulama ve iyileştirme imkânı tanıyacak. Bu iş birliği hem kurumlarımıza hem de akademisyenlere karşılıklı fayda sağlayacak; kurumlarımız yenilikçi çözümler ve bilimsel doğruluk kazanırken, akademisyenler de araştırma sonuçlarını gerçek dünya uygulamalarıyla test etme şansı elde edecek. Yeşil dönüşümde başarılı olmak için akademik bilgi ve uygulamalı deneyim arasındaki köprünün kurulması büyük önem taşıyor. Odamızın akademisyenlerle ortak projeler geliştirmesini, yeşil dönüşüm hedeflerine ulaşmada kritik bir adım olarak görmekle beraber çevresel sürdürülebilirliği sağlama yolunda güçlü ve etkili bir strateji sunacağına inanıyorum.

Komisyon olarak özellikle üzerinde durduğunuz, masanızın üzerinde olan önemli konu başlıkları hangileri? Bu anlamda neler hedefliyorsunuz?

Masamızda iki temel konu var. İlki yeşil dönüşüm konusunda dünyadaki gelişmeleri iyi okuyarak ilerlemeyi yakalamak. Diğeri ise yeşil dönüşümde kendi ulusal stratejilerimizi geliştirip küresel ilerlemenin bir adım önüne geçmek.

2050'ye doğru giderken her alanda bir yeşil dönüşümün içindeyiz ki, denizcilik sektörü zaten AB ve IMO'nun getirdiği kurallarla bu dönüşümün tam ortasında.

Bu konuda komisyon olarak nasıl çalışmalar gerçekleştiriyorsunuz?

Açıkçası 2050'ye giden bu yolda belirsiz olan kısımlar belirlenmiş olan kısımlardan daha fazla. Belirsizliğin olduğu durumlarda bilgiye dayalı strateji geliştirmek çok daha kritik rol taşıyor. Belirsiz olan kısımlar için sistematik bir çalışma ile doğru politikalar belirleyip üyelerimizi hazırlamayı oldukça önemli buluyoruz. Bildiğiniz gibi odamız, on binin üzerinde üyeye sahip ve 48 farklı komiteyi içinde barındıran denizciliğin çatı kuruluşu. Bünyemizde

limancılık, gemi, yat inşa, geri dönüşüm gibi faaliyetlerin yanında balıkçılık, deniz turizmi, deniz yolcu taşımacılığı, acentelik gibi faaliyet alanlarının çeşitliliği kadar istihdam ve ticaret hacimleri konusunda da ciddi farklılıklar var. Bu kadar fazla üye çeşitliliğine sahip odamız için 2050'ye doğru gidilirken dünyada hasıl olan gelişmeleri tek bir frekans üzerinden yorumlamanın, bilgiyi doğru adrese ulaştırmayacağını düşünüyorum. Her ne kadar denizcilik alanındaki bütün sektörler bir bağ içinde de olsa bazı sektörler için hayati önem taşıyan gelişmeler diğer bir sektörün odağının dışında olabilmektedir. Bu yüzden odamızın tüm üyelerine eşit hizmet götürme prensibinin gereği olarak 48 komitemizin tamamını Deniz İşletmeciliği ve Gemi Donatımı, Gemi/Yat İnşa Bakım Onarım ve Geri Dönüşüm, Liman/Marina Denizaltı Hizmetleri ve Deniz Yapıları, Yeni Nesil Yakıtlar ve Enerji Teknolojileri, Balıkçılık ve Su Ürünleri, Sürdürülebilirlik ve Yeşil Dönüşüm Kapsamında Eğitim, Yeşil Finans olmak üzere yedi ana başlığa ek olarak gemi işletmeciliği, brokerlik ve acentelik, tedarik, turizm, lojistik alt başlıkları oluşturarak her bir üyemizi bu çalışmanın kapsamında değerlendirdik. Piri Reis Üniversitesi ile yapmış olduğumuz iş birliği protokolü çerçevesinde her üç ayda bir yayınlanmak üzere "Sürdürülebilirlik Bülteni" çalışmalarını neticelendirdik. Proje kapsamında 9'u profesör, 2'si doçent, 6'sı doktor öğretim üyesi, 2'si öğretim görevlisi olmak üzere toplam 19 akademisyen yeşil dönüşümde dünyadaki tüm gelişmeleri, akademik çalışmaları, bilimsel araştırmaları, yasal düzenlemeleri yakından takip etmekte, değerlendirmekte ve yukarıdaki başlıklar özelinde konuları kaleme almaktadır. Sektörde başka bir örneği olmayan, komisyon üyelerimizin katkılarıyla birbirinden değerli akademisyenlerin bir araya gelerek hazırladığı, içeriğinde en güncel bilgileri, analizleri, raporlamaları, istatistikleri barındıran, teknik terimlere boğulmadan her kesimden üyemizin kolaylıkla anlayabileceği yalın bir dil ile hazırlanan dergimizi bu aydan sonra üyelerimizin hizmetine sunmuş olacağız. Bültenimize matbu şekilde ulaşmak mümkün olduğu gibi dijital platformlardan da erişime açık olacaktır.

2 Ekim'de Piri Reis Üniversitesi'nde "Yeşil Dönüşüm Zirvesi"ni hayata geçireceksiniz? Çok güzel bir başlık, bize biraz içeriğinden bahsedebilir misiniz?

Masamızda olan ikinci konu için "yeşil dönüşümde kendi ulusal stratejilerimizi geliştirip küresel ilerlemenin bir adım önüne geçmek" demiştik. Yeşil Dönüşüm Zirvesi, masadaki bu konunun bir çalışmasıdır. Dünyadaki tüm köklü değişimler beraberinde fırsatları da getirmiştir. İçten yanmalı motorlardan elektrikli motorlara olan dönüşüm, yeni oyuncuların elektrikli araçlarla otomotiv pazarına dahil olabilmesinin önünü açmıştır. Konvansiyonel yöntemlerle bunun mümkün olmadığını gördük. Aynı şekilde küresel yeşil dönüşümle birlikte fırsatları değerlendirebileceğimize, bu sefer trenin son vagonuna yetişme telaşında değil, ilk vagonunda yer almamızın, hatta bir adım ötesinde lokomotifinde yer bulmamızın mümkün olabileceğine inanıyorum. Bunun için konuşmalı, tartışmalı, her kesimin temsil edildiği bir bütünlük içinde ulusal stratejiler geliştirmeliyiz. Amacımız, sözünü ettiğimiz bütüncül ulusal bir politika geliştirmenin adımlarını atmak.

Böyle bir zirvede eminim önemli konularınız olacak. Bize biraz bu isimler hakkında bilgi verir misiniz? Bu geleneksel hale gelecek mi?

Sürdürülebilirlik zirvesi, moderatörlüğünü komisyon üyelerimizin yapacağı, her oturumunda önemli konuların işleneceği, alanında yetkin uzmanların, bürokratların, akademisyenlerin, sektör ve sivil toplum kuruluşu temsilcilerinin yer alacağı birbirinden kıymetli konuklarla gerçekleşecek.

Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü gibi kurumlardan katılacak üst düzey bürokratların yanı sıra Türk Armatörler Birliği, Gemi İnşa Sanayicileri Birliği, Türkiye Liman İşletmecileri Derneği gibi sektörümüzün nadide sivil toplum kuruluşların üst düzey temsilcileri ve Piri Reis Üniversitesi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Topkapı Üniversitesi'nden kıymetli akademisyenler konuşmacı olarak yer alacak. Güncellenen konu ve

konukları ile her yıl düzenleyip geleneksel hale getirmeyi planlıyoruz. Katılımcılar son halini aldığı anda afişleri tüm mecralardan paylaşılıyor olacaktır.

Sürdürülebilirlik ve denizcilik sektörü... Sektördeki diğer kurum ve kuruluşlarla iş birliği çalışmalarınız var mı?

Daha önce de ifade ettiğim gibi odamız 48 meslek kuruluşundan mütevellit. Yakın faaliyette bulunan meslek komiteleri olduğu gibi bir sektörü tek başına temsil eden meslek komitelerimiz de mevcut. Bu yüzden kurum içinde meslek komitelerimiz ile var olan organik bağımızı çok kıymetli buluyoruz. Başta meslek komitelerimiz olmak üzere istişare toplantıları düzenlediğimiz, paydaş olarak gördüğümüz tüm kurum ve kuruluşlar ile olan iletişime çok önem veriyoruz ve yakın temas halinde bulunuyoruz, zira ulusal bir kalkınmanın ancak kurumların iş birliğiyle gerçekleşeceğine inanıyorum.

Zirve haricinde hedeflediğiniz çalışmalar ve projelerden de bahsedebilir misiniz?

Marmara Kalkınma Ajansı ile birlikte odamıza kayıtlı, talep eden her şirket özelinde yeşil dönüşümüne ne kadar hazır olduklarını, güçlü ve zayıf yanlarını raporlayacak bir proje üzerinde değerlendirmeler yaptık. Projenin benzeri başka bir kurum tarafından dijital dönüşüm konusunda yapılmış ve başarıyla tamamlanmış. Şartların olgunlaşmasıyla birlikte ilerleyen dönemlerde hayata geçirme konusunu yönetim kuruluna taşımayı planlıyoruz.

Son olarak özellikle sürdürülebilirlik başlığı altında sektöre nasıl bir mesaj vermek istersiniz?

Denizcilik sektöründe yeşil dönüşüm, sadece çevresel sürdürülebilirlik için değil, aynı zamanda ekonomik ve toplumsal refah için de kritik bir gerekliliktir. Daha temiz ve yenilikçi teknolojilere yatırım yapmak, hem deniz ekosistemlerini korumak hem de sektörde rekabet avantajı sağlamak için hayati önem taşımaktadır.

Bu dönüşüm, gelecek nesillere daha yaşanabilir bir dünya bırakmanın yanı sıra, küresel ticaretin de daha sorumlu ve sürdürülebilir bir şekilde gelişmesine olanak tanyacaktır.

MEDKON
LINES

YÖNÜMÜZ
Gizsiniz



Medkon APP Download



BAKAN URALOĞLU: "İSTANBUL BOĞAZI'NDA 416 MİLYON TON YÜK TAŞINDI"

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, "İstanbul Boğazı'nda 2023 yılında toplam 39 bin gemi hareketiyle toplam 416 milyon ton yük taşındı ve bu yüklerin yaklaşık 165 milyon tonu petrol dahil olmak üzere tehlikeli yükler kapsamındaydı" dedi.

İstanbul Boğazı'nda 2003 yılında yüzde 40 olan kılavuzlama oranının 2023 yılında yüzde 65'e yükseldiğini kaydeden Uraloğlu, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün filosunu güçlendirmeye devam ettiklerini belirterek başta Türk Boğazları olmak üzere ihtiyaç duyulan her yerde kullanılacak 4 römorkör ile 6 adet kılavuzluk botunun Türk tersanelerinde yerli olarak üretilmesine yönelik yatırımın imzalarının atıldığını da duyurdu. Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, "Türk Boğazlarında, Karadeniz'de, Ege'de ve Akdeniz'de tam anlamıyla denizlere hakim olan atalarımız okyanuslara ulaşmış bir cihan imparatorluğu kurmuşlardır. Bizler için denizlerimiz Mavi Vatanımızdır. Her zaman belirttiğimiz üzere, bir karış toprağımız ne ifade ediyorsa denizlerimizin bir kum tanesi, bir avuç suyu da bizler için aynı anlam ve önemi taşımaktadır" ifadelerini kullandı. Bakan Uraloğlu, dünyanın en önemli boğazları arasında bulunan İstanbul ve Çanakkale Boğazlarının kontrolünü elinde tutan Türkiye'nin, Akdeniz ve Karadeniz Havzasındaki ülkelerin deniz ulaşımı ve uluslararası ticaret faaliyetleri açısından anahtar konumda olduğunu vurgulayarak, "Özellikle son 22 yılda bir kaptanın oğlu olan Cumhurbaşkanımız liderliğinde denizcilik faaliyetlerinden sorumlu bakanlık olarak attığımız her adımı bu bilinçle atıyoruz. Hayata geçirdiğimiz tüm proje ve çalışmalar Türkiye'nin, uluslararası denizcilik arenasındaki yerini ön sıralara taşıyarak gurur verici başarılarla yelken açmıştır. Hamdolsun bugün denizcilikte öncü ülkeler arasında olan bir Türkiye'den bahsediyoruz" dedi.

Çanakkale Boğazı'nın da en az İstanbul Boğazı kadar seyir emniyeti için tehlike



oluşturacak potansiyele sahip olduğunu vurgulayan Uraloğlu, Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri'nin özelliklerini vurgulayarak, "Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri, İstanbul Gemi Trafik Hizmetleri Merkezi ve Çanakkale Gemi Trafik Hizmetleri Merkezi olmak üzere iki parçadan oluşmakta ve toplamda 204 millik bir alanı kapsamaktadır. İstanbul Gemi Trafik Hizmetleri Merkezi; İstanbul Boğazı'nın Karadeniz girişinden başlamak üzere Sektör Türkeli, Sektör Kandilli, Sektör Kadıköy ve Sektör Marmara olmak üzere toplam dört sektörden oluşmaktadır.

Sorumluluk sahası 80 millik bir alanı kapsamaktadır. Çanakkale Gemi Trafik Hizmetleri Merkezimiz ise; Çanakkale Boğazı'nın Marmara Denizi girişinden itibaren Sektör Gelibolu, Sektör Nara ve Sektör Kumkale olmak üzere toplam üç sektörden oluşmaktadır. Sorumluluk sahası da 124 mildir" şeklinde konuştu.

İki merkez ile boğazların çeşitli noktalarına konuşlandırılmış toplam 16 trafik gözlem istasyonunda; radar, elektro optik kamera, sinyal alıcı ve vericileri gibi cihazların yardımı ile deniz trafiğini 7 gün 24 saat gözlemlediklerini ve yönettiklerini söyleyen Uraloğlu, "Ne kadar yoğun bir gemi trafiğini yönettiklerinin iyi anlaşılması amacıyla bazı istatistikleri sizlerle paylaşmak istiyorum.

İstanbul Boğazı'nda 2023 yılında toplam 39 bin gemi hareketiyle toplam 416 milyon ton yük taşındı ve bu yüklerin yaklaşık 165 milyon tonu petrol dahil olmak üzere tehlikeli yükler kapsamındaydı. Bu tehlikeli yükleri taşıyan 9 bin 300 civarındaki tankerlerden 2 binini de 200 metre ve üzeri boya sahip tek seferde bir milyon varilin üzerinde ham petrol taşıyan gemilerdir" dedi. Uraloğlu, Çanakkale Boğazı'nda ise 2023 yılında toplam 44 bin 892 gemi hareketi gerçekleştiğini ve

MAVİ VATAN'IN YERLİ VE MİLLİ RÖMORKÖRLERİ İÇİN İMZALAR ATILDI

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü için inşa edilecek iki Robert Allan Design RAstar 2800 serisi acil müdahale römorkörü ve altı Camarc Design PB1580 Pilot Bot projelerinin imza töreni UZMAR Tersanesi'nde gerçekleştirildi.



T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Yönetim Kurulu Başkanı ve Genel Müdürü Mustafa Bankaoğlu ve UZMAR Yönetim Kurulu Başkanı A. Noyan Altuğ tarafından imzalanan inşa sözleşmesinin ardından projelerin inşa sürecinin ivedilikle başlayacağı belirtildi.

Ülkemiz sınırları içerisinde vermiş olduğu gemi trafik hizmetleri, kurtarma/yardım hizmetleri, seyir yardımcıları hizmetleri, deniz haberleşme hizmetleri, kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri ile denizlerimizde seyir emniyetini arttıran ve deniz çevresi deniz trafiğinin olası kötü etkilerinden korunması sağlayan Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü için inşa edilecek olan römorkör ve pilot botlar için 2024'ün Nisan ayında yapılan ihaleyi UZMAR Tersanesi almıştı.

UZMAR Tersanesi, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'ne pandemi sürecinin başında kontratını imzaladığı iki adet RAstar 3200W serisi römorkörü 2021



yılında, hiçbir gecikme olmadan 10 ay gibi rekor bir sürede tamamlayarak teslim etmişti.

BİR PRESTİJ PROJESİ

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Yönetim Kurulu Başkanı ve Genel Müdürü Mustafa Bankaoğlu yaptığı konuşmada Uzmar Tersanesi ile 2020 yılında başlayan iş birliklerinin bu yeni projelerle devam etmesinden memnun olduğunu, yeni römorkörler ve pilot botlarının Türk boğazlarının seyir emniyetine katkıda bulunacağını ve Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü filosunun önümüzdeki yıllarda da büyümeye devam edeceğini ifade etti.

UZMAR Yönetim Kurulu Başkanı A. Noyan Altuğ yaptığı konuşmada Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın en değerli kurumlarından olan Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü için böylesine önemli bir projeyi gerçekleştirebilmiş olmaktan gurur duyduklarını, bu projenin kendileri için bir prestij projesi olduğunu belirtti.

İki kardeş römorkör ve altı adet pilot botunun tesliminden sonra da ömür boyu destek hizmetleri kapsamında Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün her zaman yanında olacaklarını ekleyen A. Noyan Altuğ, RAstar 2800 serisi römorkörlerin ve Camarc Design PB1580 pilot botların yapımında dünya çapındaki uzmanlıklarını daha da ileriye



taşıyacaklarını, denizcilik kabiliyetleri ve donanımları en yüksek standartlarda olan, Türk mühendisliğinin ürünü bu römorkörler ve pilot botların ülkemiz denizlerinin güvenliğini en iyi şekilde sağlayacaklarına inandığını sözlerine ekledi.

ULUSAL MECLİS LUIS ROQUEBERT'İ PANAMA DENİZCİLİK OTORİTESİNİN YÖNETİCİSİ OLARAK ONAYLADI

Dana Castañeda başkanlığındaki Ulusal Meclis Genel Kurulu, Luis Alberto Roquebert Vanegas'ın 2024-2029 dönemi için Denizcilik Bakanı ve Panama Denizcilik Otoritesi (AMP) Yöneticisi olarak atanmasını onayladı.



Roquebert'in AMP'nin yeni yöneticisi olarak atanması, Milletvekili Shirley Castañeda başkanlığındaki Yasama Organı Yetki Komisyonu tarafından Roquebert'in belgeleri incelendikten ve pozisyona atanmak için gerekli şartları yerine getirdiği doğrulandıktan sonra desteklendi.

Roquebert görevi devralırken “Şu anda temsil ettiğim kurum için aralıksız çalışmaya söz veriyorum. Kurumun tarihinde açılan bu yeni bölüm şeffaflık, etik ve mükemmel hizmet ile ön plana çıkacak” diye konuştu.

AMP'nin yeni yöneticisi, Panama'nın denizcilik sektöründeki lider konumunu güçlendirmeye yönelik önemli zorlukların ve benzersiz fırsatların farkında olduğunu belirtti. Roquebert, süreçleri optimize etmek ve en fazla sayıda gemiye ev sahipliği yapan ve artan

rekabetle karşı karşıya olan Panama Gemi Sicilinin kullanıcı hizmetlerini iyileştirmek için otomatik sistemlerin ihtiyacına vurgu yaptı.

Yeni yönetici, uluslararası iş birliği açısından, yeni inşa edilen gemilerin filo kazandırılması, dünya standartlarında gemilerin sicile kabul edilmesi ve ticaret filosunun Paris Mutabakat Zaptında (MOU) belirlenen kriterlere uyacak şekilde arındırılması konusundaki kararlılığını yineledi.

Mühendis Roquebert, “Pasifik ve Atlantik Okyanuslarında geniş bir kıyı şeridine sahip olan Panama'nın, liman altyapısının inşası ve bakımı için güçlü bir yatırım planına ihtiyacı var.

Şu anda ülke, yüksek düzeyde liman güvenliği uygunluğunu sertifikalandırmak için Uluslararası

Denizcilik Örgütü'nün (IMO) bir denetimine hazırlanmaktadır” dedi.

Roquebert'in yönetimi öncülüğünde, AMP'nin VTS (Gemi Trafik Sistemi) sistemini uygulamaya koyması beklenmektedir.

Bu sistem, kıyıların izlenmesine, kazaların azaltılmasına, petrol sızıntılarının tespit edilmesine, yasa dışı gemilerin saptanmasına ve uyuşturucu kaçakçılığı ve korsanlıkla mücadele edilmesine olanak sağlayacaktır.

Luis Roquebert, 1979 yılında Missouri-Rolla Üniversitesi Maden Mühendisliği bölümünden mezun olmuş ve 1989 yılında INCAE'de Üst Düzey Yönetim Programını tamamlamıştır.

Petroterminal de Panamá, S.A.'da (PTP) 39 yıllık sağlam bir profesyonel kariyere sahip olan Roquebert, burada çeşitli ara görevlerde bulunmuş ve ardından genel müdür olmuştur. Roquebert,engin tecrübesini, artık Panama Kanalı'nın geçiş kültürünün büyük fırsatlarından yararlanmak ve Panama'nın ekonomik ve sosyal kalkınmasına katkı sağlamak için kullanacaktır.

Yeni yönetici, bu stratejik konumdan yola çıkarak ulusal çıkarları muhafaza etmeyi, çevreyi korumayı ve Panama Bayrağını taşıyan gemiler için güvenlik açısından en iyi uygulamaları güçlendirmeyi amaçlamaktadır.

Aynı zamanda, genel olarak denizcilik camiasının refahını ve Panama'nın mükemmel bir küresel lojistik merkezi olmasını gözetecektir.

SANMAR'DAN KIYI EMNİYETİ FİLOSU İÇİN İKİ YENİ RÖMORKÖR

Sanmar, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün arama-kurtarma filosuna güç katacak iki yeni ASD römorkör için imza töreni düzenledi.



Sanmar, daha önce de Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü filosu için dört adet son teknoloji römorkör teslim etmişti. Tören iki yeni römorkörün inşa edileceği

için tasarlanan RAmports 2400SX MKII "Boğaçay" serisi römorkörler 24 metre boyunda, 75 ton çeki gücüne sahip ve IMO Tier III çevre standartlarını



Sanmar'ın Altınova'daki tersanesinde düzenlendi. Kanada menşeli dizayner Robert Allan Ltd. tarafından Sanmar

karşılacak. Ayrıca Fi-Fi 1 yangın söndürme özelliğine de sahip olacaklar. Teslim edildikten sonra, römorkörler

Türkiye genelinde deniz operasyonlarının güvenliğine büyük katkı sağlayacak, acil müdahale, eskort ve yangın söndürme hizmetleri sunacak.

Törene Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Yönetim Kurulu Başkanı ve Genel Müdürü Mustafa Bankaoğlu, Kıyı Emniyeti Genel Müdür Yardımcıları Orhan Barda ve Abdurrahman Köse, Destek Hizmetleri Daire Başkanı Gökmen Kınık, İhale Şube Müdürü Yılmaz Dursun ve İdari İşler Müdürü Hakan Kariparduç katıldı. İmza törenine katılan Sanmar yöneticileri arasında Yönetim Kurulu Başkanı Ali Gürün, Yönetim Kurulu Başkan Vekili Cem Seven, Onursal Başkan Orhan Gürün ve Kurumsal Stratejiler Direktörü İpek Gürün'ün yanı sıra diğer Sanmar yöneticileri de yer aldı.

FİLO BÜYÜMEYE DEVAM EDECEK

Ali Gürün "Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, Türkiye kıyılarında hayati önem taşıyan çalışmalar yürütüyor ve biz de onlara bu çalışmalarında ihtiyaç duydukları güçlü römorkörleri sağlayabildiğimiz için gurur duyuyoruz. İhtiyaçlarını karşılamak için tekrar bizimle çalışmalarını bizim için bir onurdur" diye açıkladı.

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Yönetim Kurulu Başkanı ve Genel Müdürü Mustafa Bankaoğlu, yaptığı konuşmada 2021 ve 2023 yılında teslim alınan 4 adet römorköre ilave olarak Sanmar Tersanesi'nin 2 adet daha römorkör inşa edecek olmasından duyduğu memnuniyeti dile getirdi. Yeni römorkörlerin Türk boğazlarının seyir emniyetine katkıda bulunacağını ve Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü filosunun önümüzdeki yıllarda da büyümeye devam edeceğini ifade etti.

reliable
partner!



Doğru
Ekipman ve
Doğru Ekip ile
Denizler
bizimle
temiz...



"**MOST Denizcilik** olarak, petrol döküntüsü konusunda planlama, hazırda bekleme, eğitim, tatbikat ve operasyonel müdahale faaliyetlerini gerçekleştirmekteyiz. Türkiye'nin en hassas noktalarında haftanın her günü, günün her saatinde hizmet vermeye hazırız. Açık deniz bariyerleri, sorbent emici malzemeler, sıyrıcılar, yıkama makineleri ve yüzer depolama tanklarını da kapsayan tüm ileri teknoloji altyapımızla ve uzman kadromuzla; **çevreyle, ülkemizi üç yandan kucaklayan denizlerimiz ile dostuz...**"

HİZMETLERİMİZ

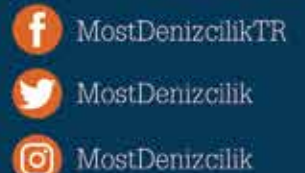
- Kıyı Tesisi Acil Müdahale Hizmeti
- Eğitim ve Tatbikatlar
- Acil Müdahale Operasyonları
- Risk Değerlendirme
- Dalgıçlık ve Su Altı Operasyonları
- Derin Deniz ve ROV Operasyonları
- IHA ile Havadan Görüntüleme ve Endüstriyel Kimyasal Madde Tespiti
- Depolama ve Tank Temizliği
- Pre-booming Hizmetleri

ACİL ÇAĞRI:

+90 531 773 3733
+90 530 940 8787

MOST Denizcilik Merkez Ofis:

İstanbul Deri Organize Sanayi Bölgesi (İDOSB),
Kazlıçeşme Caddesi, No:12/A Tuzla/İstanbul-TÜRKİYE
Telefon: +(90) 216 394 02 69 • **Fax:** +(90) 216 394 02 79
info@mostdenizcilik.com • www.mostdenizcilik.com



“CAM GİBİ DENİZLER” PROJESİNDE YENİ ROTA SELİMİYE

“Cam Gibi Denizler” projesi ile iki yılda denizlerden 600 bin litreden fazla atık toplayan Yorglass ve TURMEPA, bu sene sezon başından beri 74 bin litre daha atık topladı.



Cam dünyasının global ve güvenilir tedarikçisi Yorglass, Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları doğrultusunda yürüttüğü çalışmalarına hız kesmeden devam ediyor.

DenizTemiz Derneği/ TURMEPA ile birlikte “Cam Gibi Denizler” projesine hayat veren Yorglass, iki yılda 600 bin litreden fazla sıvı atığın toplanmasına katkı sağlarken, üçüncü yılında da desteğini sürdürüyor. Proje kapsamında DenizTemiz 4 teknesi, sezon başından 1 Ağustos’a kadar geçen sürede 74 bin litre atık toplayarak 600 bin litre deniz suyunun temiz kalmasını sağladı. Muğla’nın Marmaris ilçesine bağlı Selimiye’nin cennet koylarında faaliyet gösteren tekne, yaz sonuna kadar atık toplayacak.

DENİZLERE VE GELECEĞE SAHİP ÇIKMAYA DEVAM

“Cam Gibi Denizler” için sezon başından beri mavi sularda olduklarını belirten Yorglass Yönetim Kurulu Başkanı Semavi Yorgancılar “Denizlerin hızla kirlenmesi, çevreyi ve gelecek nesilleri tehdit eden en önemli sorunların başında geliyor. İkinci bir

dünyamız yok, bu yüzden ona en iyi şekilde bakmak zorundayız. Biz de bu noktada, attığımız her adımda yaşamın sürdürülebilirliği için camın önemini vurgulayan bir şirket olarak, TURMEPA iş birliğiyle hayata geçirdiğimiz ‘Cam Gibi Denizler’ projemize tüm

toplanmasına destek olduk. Sadece 2023 yaz sezonunda topladığımız atık su, 2 bin 600 kişinin günlük ürettiği atık suya eşdeğer ve toplanan bu atık su sayesinde 4 milyon litre deniz suyunun temiz kalması sağlanmış oldu. Bu yıl, üçüncü kez ülkemizin cennet koylarına inerek atık toplama işlemine başladık.

DenizTemiz 4 teknesi ile sezon başından 1 Ağustos’a kadar 74 bin litre atık toplayarak 600 bin litre deniz suyunun temiz kalmasını sağladık. Çalışmalarımız sezon sonuna kadar tüm hızıyla devam edecek.

Biliyoruz ki, sularımızın atık sulardan korunması deniz ekosisteminin sağlıklı bir şekilde sürdürülebilmesi için çok kritik. Üstelik mavi suların temiz kalması için verdiğimiz bu destek sadece denizdeki değil, karadaki yaşamın



hızıyla devam ediyor, denizlerimizin korunmasına katkı sağlamak için var gücümüzle çalışıyoruz. 2022 yılında Marmaris’te 334 tekneden 112 bin litreden fazla, 2023 yılında ise Göcek’te bin 300 tekneden 500 bin litre atık

devamı için de büyük önem taşıyor. Tam da bu sebeple 2024 yılında da iki senede yakaladığımız başarılı tablonun üzerine koyarak hem denizlerimize hem geleceğimize katkı sunmayı hedefliyoruz” dedi.



T H O R
MARINE S.A.®

► Lashing & Unlashing Hizmetleri ► Gözetim Hizmetleri ► Liman Hizmetleri



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

Thor Uluslararası Denizcilik Liman Hizmetleri Pazarlama A.Ş.

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

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

Tel : +90 212 438 00 39

7/24 : +90 532 710 80 03

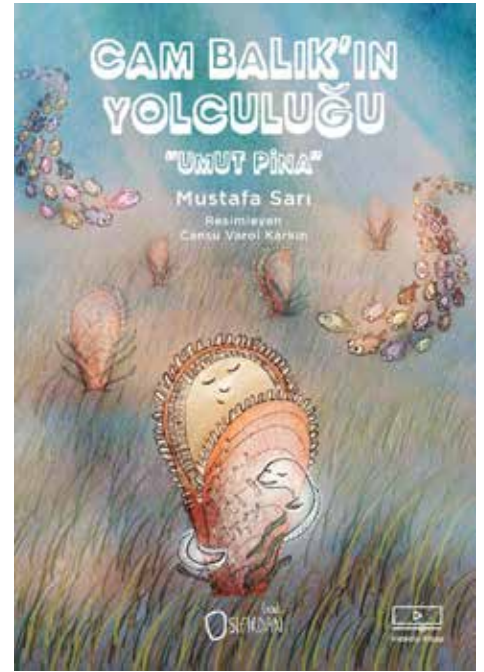
E-mail : thor@thormarinesa.com.tr



www.thormarinesa.com.tr

ÇOCUKLAR MARMARA DENİZİ'NİN UMUDU PİNA İLE TANIŞIYOR

Borusan Limanı'nın destek verdiği Umut Pina projesini yürüten Prof. Dr. Mustafa Sarı'nın kaleme aldığı "Cam Balık'ın Yolculuğu Umut Pina" kitabı çocuklarla buluştu. Projenin öncelikli amaçlarından biri de çocuklara küçük yaşlardan itibaren çevre bilinci kazandırmak.



Borusan Grubu, Marmara Denizi'nin benzersiz ekosistemini korumak ve tehlike altındaki "Pinna nobilis" türünün bilinirliğini artırmak amacıyla başlatılan Umut Pina projesine tam destek veriyor.

Borusan Limanı ve Bandırma Onyedü Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi arasında imzalanan protokol ile üç yıl boyunca sürdürülecek proje kapsamında pinanın tanıtımı için yenilikçi teknolojilerin kullanılması; farklı yaş gruplarına hitap eden kitap, afiş, poster ve broşürler hazırlanarak yedi ili kapsayan etkinlikler düzenlenmesi planlandı. Bu amaçla projeyi yürüten Prof. Dr. Mustafa Sarı'nın kaleme aldığı "Cam Balık'ın Yolculuğu Umut Pina" kitabının tanıtımı gerçekleştirildi.

Borusan Limanı, Bursa Büyükşehir Belediyesi iş birliği ile 5 Haziran Dünya Çevre Günü'nde "Denizlerde Temizlik,

Yarınlarda Umut" sloganıyla Marmara Denizi'nin mavi kalbi Gemlik Körfezi'nde bir farkındalık çalışmasına imza attı. Etkinlikte deniz dibi temizliğinin yanı sıra öğrencilerle çeşitli atölye çalışmaları ve oturumlar gerçekleştirilerek çevre bilinci pekiştirildi.

"Cam Balık'ın Yolculuğu Umut Pina" kitabının imza günü düzenlenirken, Prof. Dr. Sarı bu anlamlı kitabı çocuklara hediye etti ve deniz canlıları hakkında bilgiler verdi. Yavru bir yılan balığının denizlerdeki maceralarını anlatan "Cam Balık'ın Yolculuğu Umut Pina" kitabında, pinaların deniz ekosistemine katkıları, insanların sebep olduğu iklim krizinin ekosisteme verdiği zarar masallaştırılarak anlatılıyor.

DENİZİ TEMİZLİYOR

2023 yılında Borusan Sürdürülebilir Fayda Programı kapsamında destek

verilmeye başlanan Umut Pina projesi, kısa sürede büyük bir başarı elde etti. 150 kilometrelik kıyı şeridinde yapılan 300'den fazla dalışla pinalar sayılarak koruma stratejisinin çerçevesi oluşturuldu.

Bu sayede Marmara Denizi'nin tamamında pina çalışmaları başlarken, pina ölümlerine neden olan hastalıklar da araştırma kapsamına alındı. İklim değişiminin etkisiyle 2020 yılından itibaren dünya genelinde sadece Marmara Denizi'nde sağlıklı pina popülasyonu bulunuyor. Boyu 120 cm'ye kadar uzayabilen ve 50 yıl kadar yaşayabilen büyük bir midye türü olan pina, bir saatte 6 litre deniz suyunu filtre ederek hem besleniyor hem nefes alıyor hem de denizi temizliyor. Bu sayede, deniz ekosisteminde önemli bir rol oynayarak müsülaj felaketini önlemeye yardımcı oluyor.

KALICI BİR İZ...

145 ülkede, 370'in üzerinde temsilcilikle,
hem gemilere hem de maviye dokunuyoruz. Elde ettiğimiz
başarıların yanı sıra yarınları korumak için attığımız adımlarla
dünyanın tüm denizlerinde kalıcı bir iz bırakıyoruz.



TURKP&I

Türk P ve I Sigorta A.Ş.

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

T. +90 850 420 8136 F. +90 216 545 0301 turkpandi.com



MAVİ VATAN'IN YENİ KORUYUCUSU GÖKSUR

ASELSAN GÖKSUR Yakın Hava Savunma Füze Sistemi, Mavi Vatan'ın silahlı/silahsız insansız hava araçları, gemisavar füzeleri, savaş uçakları ve helikopterler gibi tehditlere karşı korunmasında kritik bir rol üstlenecek.



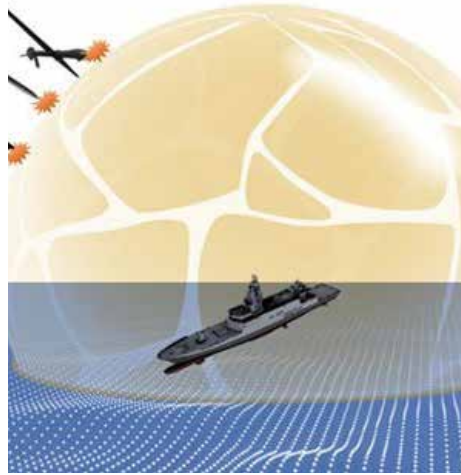
ASELSAN'ın TÜBİTAK SAGE ile birlikte hava ve füze savunma alanında sahip olduğu bilgi birikimine ve ileri teknolojilerine yakın dönemde eklenecek olan GÖKSUR Yakın Hava Savunma Füze Sistemi üzerine çalışmalar tüm hızıyla devam ediyor.

ASELSAN GÖKSUR; gemisavar füzeleri, silahlı/silahsız insansız hava araçları, seyir füzeleri, savaş uçakları ve helikopterler gibi tehditlere karşı hava ve füze savunma görevini icra edecek. Özellikle satha yakın uçan tehditlere karşı önlem olarak geliştirilen GÖKSUR, donanmamızın savunma kabiliyetlerine güç katacak.

GÖKSUR Yakın Hava Savunma Füze Sistemi, 360 derece tehdit imha yeteneği, yeni nesil IIR arayıcı başlıklı güdümlü mermi, çoklu hedef önleme kabiliyetiyle öne çıkıyor.

Müstakilen veya platforma entegre çalışabilen GÖKSUR, veri bağı ile ara safha güdüm ve yüksek tek atım

önleme olasılığı gibi pek çok özelliği bünyesinde barındırıyor. GÖKSUR Yakın Hava Savunma Füze Sistemi, ürün ailesi kurgusunda geliştirilirken, modüler tasarım yaklaşımıyla farklı konfigürasyonlara sahip çözümler sunuyor. GÖKSUR, önleyici füze



olarak TÜBİTAK SAGE tarafından deniz platformlarının hava savunma ihtiyaçlarına göre geliştirilen GÖKSUR



IIR füzelerini kullanıyor. BOZDOĞAN hava-hava füzelerinin deniz platformlarına uyumlandırılması, çift yönlü veri bağı, dik atım yeteneği gibi özellikler eklenmesi ile tasarlanan GÖKSUR IIR füzelerinde kritik eşiklerden birisi olan rüzgâr tüneli testleri TÜBİTAK SAGE alt yapısı kullanılarak tamamlandı. Bu aşamanın da geçilmesiyle atışlı testlere giden yol açılmış oldu.

İlerleyen süreçte atışlı test kampanyaları ile kalifikasyon süreçleri tamamlanacak



olan GÖKSUR'un kısa sürede Deniz Kuvvetleri Komutanlığının hizmetine sunulması hedefleniyor.

ÇEVRE DOSTU GEMİLERE TEŞVİK DESTEĞİ

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, "İstanbul Boğazı'nda 2023 yılında toplam 39 bin gemi hareketiyle toplam 416 milyon ton yük taşındı ve bu yüklerin yaklaşık 165 milyon tonu petrol dahil olmak üzere tehlikeli yükler kapsamındaydı" dedi.



Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, "Hurdaya Ayrılan Türk Bayraklı Gemilerin Yerlerine Yeni Gemi İnşa Edilmesinin Teşvikine Dair Yönetmelik" kapsamında verilen Teşvik Uygunluk Belgesi Takdim Töreni'ne iştirak etti. Bakanlıkta düzenlenen imza töreninde konuşan Uraloğlu "Deniz ticaret filomuz yenilenmesi adına hayata geçirdiğimiz en önemli çalışmalardan biri olan 'Hurdaya Ayrılan Türk Bayraklı Gemilerin Yerlerine Yeni Gemi İnşa Edilmesinin Teşvikine Dair Yönetmelik' kapsamında ilk defa özel sektör sahipli Kapıdağ ve Ayşenaz isimli kimyasal ürün tankerlerinin teşvikten yararlanan ilk çevre dostu Türk Bayraklı gemiler olarak inşa edileceği anlamlı bir buluşmadayız" dedi.

Uluslararası ticari taşımacılıkta en büyük paya sahip olan sektörün denizcilik sektörü olduğunun altını çizen Uraloğlu, 2023'te dünyada taşınan 14,3 milyar ton yükün 12,4 milyar tonunun yani yaklaşık yüzde 86'sının denizyolu ile taşındığını

kaydetti. Bakan Uraloğlu, "Ülkemizde ise rakamın 450 milyon tonlara yakın olduğunu görüyoruz ve tonaj olarak yüzde 87,5'i, değer olarak ise yüzde 54,8'i denizyolu ile gerçekleştirmiştir. Düşük maliyet ve verimlilik avantajıyla deniz taşımacılığı; sürdürülebilir ekonomik gelişim ve refah için olmazsa olmazdır. Bu durum denizcilik sektörünü küresel ticarete en stratejik sektörü konumuna getirmiştir. Ayrıca denizcilik sektörü, 21. yüzyılda sadece bir taşımacılık türü olmaktan da çıkmıştır. Gemi inşa sanayi, liman ve gemilerde kullanılan yeni teknolojiler, sektörel enerji verimliliğinin artırılması, liman hizmetleri, deniz turizmi ve yatçılık deniz çevresinin yönetimini kapsayan daha geniş bir sektör, ticaret ve hizmet dalına dönüşmüştür" ifadelerini kullandı.

Uraloğlu İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nın kontrolünü elinde tutan Türkiye'nin üç kıtanın geçiş yolunda bulunduğunu ve Akdeniz Havzası

ve Karadeniz Havzası'ndaki ülkelerin deniz ulaşımı ve uluslararası ticaret faaliyetleri açısından anahtar konumda olduğunu vurguladı: "Ülkemizin; bu zengin potansiyelini en iyi şekilde değerlendirerek, dünya denizcilğinde daha üst sıralara çıkarmak en büyük hedefimizdir.

Gururla belirtmek istiyorum ki denizcilik sektörümüz, son 22 yılda bir denizcinin oğlu olan Cumhurbaşkanımızın vizyonu ve kaptanlığında çok önemli gelişmeler göstermiştir. Bugün, Türkiye gerek coğrafyamızın gerek dünya deniz ticaretinin geleceğini inşa etmektedir."

Deniz ticaret filosunu büyüklüğünün ve filodaki gemilerin yaşının deniz taşımacılığının geliştirilmesi açısından çok önemli faktörler olduğunu belirten Uraloğlu, Türk deniz ticaret gemi filosunda 2023 yılı sonu itibarı ile 1000 groston üzerinde 2028 adet gemi bulunduğunu söyledi. Gemilerin toplam taşıma kapasitesinin 48,9 milyon dedveyt ton ile Türkiye'yi dünyanın en büyük 12'nci gemi filosuna sahip ülkesi yaptığını hatırlatan Uraloğlu, bu filonun maddi değerinin yaklaşık 25 milyar dolar olduğunun altını çizerek, "Ancak bu gemilerin ortalama yaşının 21,4'tür.

Bu kapsamda filomuzu gençleştirmek amacıyla bakanlığımızın birçok çalışmasından biri de 'Hurdaya Ayrılan Türk Bayraklı Gemilerin Yerlerine Yeni Gemi İnşa Edilmesinin Teşvikine Dair Yönetmelik'tir. Söz konusu yönetmeliğimiz, sektörel talepler kapsamında güncellenmiş ve 23 Mart 2024 tarihli Resmî Gazete'de yayımlanmıştır. Yönetmeliğimizin amacı özetle; ülkemizin deniz ticaret filosunun yenilenmesi, kabotajda ve uluslararası

sularda deniz çevresine zararsız, etkin, emniyetli, sürdürülebilir bir taşımacılığın oluşturulabilmesinin desteklenmesidir. Bahse konu yönetmeliğimiz; Gemi sicillerimize kayıtlı 50 ile 50 bin groston arası ticari gemilerden 20 yaş ve üzeri olanları kapsamaktadır” dedi.

İLK ÇEVRE DOSTU TÜRK BAYRAKLI 2 GEMİNİN DÖNÜŞÜMÜ İÇİN 6 MİLYON DOLARLIK TEŞVİK

Alınacak teşvikler ile yeni inşa edilecek gemilerin ana sevk sistemlerini; çevre dostu bir enerji kaynağına dönüştüreceklerini ifade eden Uraloğlu, “Bugün de bu kapsamdaki ilk iki özel sektör gemisinin dönüşümü için bir aradayız.

Hicri Ercili Denizcilik Anonim Şirketi tarafından Bakanlığımıza yapılan başvurunun uygun bulunması neticesinde şirket bünyesinde yer alan; 5 bin 499 grostonluk Kapıdağ isimli kimyasal ürün tankerine teşvik kapsamında 3,2 milyon, 5 bin 401 grostonluk Ayşenaz isimli kimyasal ürün tankerine ise 2,8 milyon olmak üzere 2 gemiye toplamda 6 milyon dolarlık teşvik sağlıyoruz” dedi.

Hurdaya ayrılacak söz konusu gemilerin yerlerine inşa edilecek petrol tankerlerinin her biri yaklaşık olarak 6 bin 283 groston büyüklüğünde ve teşvikten yararlanan ilk çevre dostu Türk bayraklı gemiler olacak. Yeni nesil yakıt olarak kabul edilen Methanol yakıt kullanan ana makine ile donatılarak inşa edilecekler.

Bu gemilerin örnek teşkil ederek teşvikten faydalanan denizcilik şirketlerinin sayısını artıracığını ifade eden Uraloğlu, iklim değişikliğiyle mücadele kapsamında gemi kaynaklı emisyonların azaltımının büyük öneme sahip olduğunu söyledi. Yaşlı gemilerin enerji verimliliğinin düşük olduğu için emisyon oranlarının da yüksek olduğunu belirten Bakan Uraloğlu, sözlerini şöyle tamamladı:

“Bu vesileyle tüm gemi işlemecilerimizi devletimizin sağladığı bu teşvikten yararlanarak, Türk bayrağı altında insanımızı istihdam edileceği yeni gemi yatırımları yapmaya davet ediyoruz. Sadece gemiler için değil liman tesislerimiz içinde uzun yıllardır sürdürdüğümüz Yeşil Liman uygulamasını güncelleyerek emisyon

salınımının azaltmayı hedefliyoruz. Oluşturacağımız bir mekanizma ile sektörümüze Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası’ndan 20 milyon Avro hibe, 50 milyon Avro uzun vadeli uygun maliyetli kredi desteği alacağız. Her zaman belirttiğimiz üzere denizlerimiz bizim ‘Mavi Vatan’ımızdır.

Bir karış toprağımız ne ifade ediyorsa denizlerimizin bir kum tanesi, bir avuç suyu da bizler için aynı anlam ve önemi taşımaktadır. Gemilerimizi gençleştirecek ve alternatif enerjili, çevreci gemiler olarak yeniden inşa edeceğiz. Limanlarımızı yeşil limanlar olarak yeniden dizayn edeceğiz. Biliyoruz ki çevrenin ve denizlerin korunması adına hayata geçirdiğimiz her proje ve uygulama gelecek nesillere daha güvenli bir dünya bırakma yolunda önemli bir adımdır.

Bu düşüncelerle özel sektör tarafından ilk teşvik belgesini almaya hak kazanan Hicri Ercili Denizcilik Anonim Şirketi yöneticilerine ve bu yönetmeliğimizi başarıyla hayata geçiren Denizcilik Genel Müdürlüğümüzün yönetici ve çalışanlarına teşekkür ediyorum.”

MENGİ YAY’IN YENİ PROJESİ SERENİSSİMA 1, MONACO’DA SERGİLENİYOR

Mengi Yay’ın 5 Ağustos’ta denize indirdiği son projesi NB 109 – Serenissima 1, 2024 Monaco Yat Fuarı’nda sergilenecek. 47 metre uzunluğundaki süper yat, beş kamarasında 10 kişi ağırlayabiliyor.



Mengi Yay’ın 5 Ağustos’ta denizle buluşturduğu 47 metre uzunluğundaki özel yapım süper yatı NB 109 –

Serenissima 1, 25 – 28 Eylül tarihleri arasında düzenlenecek 2024 Monaco Yat Fuarı’nda QUAI DES ÉTATS-UNIS (E08) iskelesinde ziyaretçilerini bekliyor.

Geniş güverte alanı ve iç mekan tercih eden deneyimli yatçılar için tasarlanan yatın iç ve dış tasarımını İtalyan firma Nuvolari Lenard yaptı. Çelik gövde ve alüminyum üst yapısının mühendislik hesaplamalarını ise Hollandalı stüdyo Van Oossanen Naval Architects üstlendi. Türk işçiliği ile İtalyan tasarımı

ve Hollanda mühendisliğini bir araya getiren motor yatın uzunluğu 47 metre ve beş kamarada 10 kişiye kadar yolcu ağırlayabiliyor. Zeminden tavana uzanan pencereleri içeriye bol miktarda ışık girmesini sağlarken, ahşap detaylar iç mekanlara sıcak ve estetik bir hava katıyor. 1964 yılından beri faaliyetlerine devam eden Mengi Yay tersanesi, sürdürülebilirlik tutkusunu ve sektördeki uzmanlığını Serenissima 1’de olduğu gibi özel yapım yatlarla yansıtmaya devam ediyor.

HEDEF MAVİ VATAN'I 'TEMİZ' TUTMAK

Denizlerin temiz kalması için farkındalık yaratmayı hedefleyen Yat ve Tekne Endüstrisi Derneği'nin (YATED) Yönetim Kurulu Başkanı Kadir Karakaya, Marmaris Belediye Başkanı Acar Ünlü'yü ziyaret ederek Orhaniye'de yapmayı planladıkları atık toplama tankı ve yaşadıkları sorunlar hakkında bilgi verdi.



Sosyal sorumluluk projesi kapsamında inşa edilen YATED 1, faaliyetlerine devam ediyor. Tek seferde 20 bin litre sıvı atık toplama kapasitesine sahip, yüzde 100 yerli 'YATED 1' isimli teknenin sayısını artırmayı hedefleyen YATED, yapacağı çalışmalarla denizlerin temiz kalması için farkındalık yaratmayı hedefliyor. Bu çerçevede; YATED Yönetim Kurulu Başkanı ve YATED Dernek Müdürü Kadir Karakaya, Marmaris Belediye Başkanı Acar Ünlü'yü makamında ziyaret etti. Ziyaret kapsamında, denizcilik sektöründe yaşanan sorunlar ve YATED 1'in inşa aşamasından faaliyetlerine başlamasına kadar geçen süre içerisinde yaşanan zorluklar, çözüm önerileri ve yerel yönetimlerin destekleri konusunda görüş alışverişinde bulunuldu.

Haziran sonunda Yat ve Tekne Endüstrisi Derneği'nin (YATED) girişimleri ile 20 ton sıvı atık toplama kapasitesine sahip YATED

1'i Bodrum'da suya indirdiklerini ve 15 Ağustos'tan bu yana Göcek kıyılarında faaliyetlerine devam ettiğini ifade eden YATED Yönetim Kurulu Başkanı Murat Bekiroğlu, denizlerin temiz tutulması için dernek olarak var güçleriyle çalıştıklarını söyledi. Marmaris Belediye Başkanı Acar Ünlü'ye yaptıkları ziyarette konuyla ilgili değerlendirmelerde bulunan Bekiroğlu, "Ülkemizin yüzölçümünün yaklaşık yarısına denk gelen 'mavi vatan' olarak adlandırdığımız denizlerimizde emniyet ve güvenliğin sağlanması ne kadar önemli ise deniz çevresinin korunması da bir o kadar önemli. Bunu sağlamak için bireysel ve toplumsal düzeyde hepimize görevler düşüyor. Ancak teknenin topladığı atıkları, atık kabul tesislerine vermekte zorluk yaşıyoruz. Söz konusu tesislerin atıklarımızı almalarına karar vermeleri ve protokol yapma süreçleri maalesef çok uzuyor. İşte, bu yüzden yetkililerden kolaylık talep ediyoruz. Bu çerçevede; bir adım daha atarak Orhaniye'de, karada yüksek alım kapasitesine sahip, atık toplama tankı yapmayı planlıyoruz. Böylece, denizleri temiz tutmak için aldığımız sıvı atıkların herhangi bir atık kabul tesisi ile protokol yapmaksızın



depolanması ve bertarafını çok etkin ve kısa sürede sağlayabileceğiz” diye açıkladı.

HEPİMİZE GÖREVLER DÜŞÜYOR

Marmaris’in turizm açısından çok önemli bir merkez olduğuna dikkat çeken Murat Bekiroğlu, “Ülkemizde denizcilik sektörünün önemli bir kısmını aynı çatı altında toplayan sivil toplum kuruluşu YATED olarak, kurulduğumuz günden bu yana birçok sosyal sorumluluk projesinin hayata geçmesine öncülük ettik. Bu projeler arasında, denizlerimize ve turizme sahip çıkma noktasında en önemlisi olan YATED 1 isimli sıvı atık toplama teknesi yer alıyor. Kıyılarımızda bulunan yat ve teknelerden 7 gün 24 saat sıvı atıklarını alarak arıtma tesislerine taşıyabilmesi için ürettiğimiz tekne ile kâr amacı gütmeyen, denizlerimizin kirlenmesine karşı mücadeleye katkı sunuyor ve gelecek nesillere yaşanabilir bir çevre bırakmayı amaçlıyoruz” dedi.

YATED 1’in ilgili mevzuata uygun olarak çalışmalarına başlayabilmesi için; yat ve teknelerden aldığı atıkların teslim edileceği atık kabul tesisi ile protokol yapması gerektiğini dile getiren Murat Bekiroğlu, sözlerini şöyle sürdürdü: “Bu yapılmadığı takdirde; Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı Muğla İl Müdürlüğü’nce teknemize lisans verilmesi söz konusu olmuyor.

Bu gereklilikten yola çıkılarak; YATED 1’in çalışma alanı; yat ve tekne sayıları açısından diğer bölgelere nazaran daha yoğun olan, buna mukabil bölgede yeterli sayı ve kapasiteye sahip atık toplama teknesinin olmamasından hareketle, öncelikli olarak Hisarönü Körfezi belirlendi. Ancak Hisarönü Körfezi’nde bulunan atık kabul tesislerinden olumsuz geri dönüşler alındı. Bunun üzerinde 12 Temmuz’da teknemiz Göcek’e intikal ettirildi. Muğla Büyükşehir Belediye Başkanlığı’na ait 40 ton kapasiteye sahip atık kabul tesisine atıklarımızın verilebilmesine yönelik protokol imzalandı.

Hisarönü Körfezi’nde atık kabul tesisleri ile protokol yapılması için 14 Mayıs’ta başlatılan süreç ise 11 Temmuz tarihinde Muğla Büyükşehir Belediyesi Çevre Koruma ve Kontrol Dairesi Başkanlığı ile atık kabul protokolünün imzalanması ile sona erdi. Protokolün imzalanması için yaklaşık 2 aylık süreç maalesef boşa geçti. Yat ve tekne turizminin en yoğun olduğu böylesine önemli bir periyotta, teknemizin faaliyetlerine başlayamaması bizi ziyadesiyle üzdü. Maalesef olumsuz gelişmeler nedeniyle, idari/ bürokratik işlemlerin tamamlanması ve “Atık Alım Gemisi Lisans Belgesi”nin alınması sonrasında 15 Ağustos’ta çalışmalarımıza başlayabildik. Proaktif bir yaklaşımla atıkların toplanmasında yaşanan tüm sorunları önceden görüp, YATED olarak projelendirdiğimiz atık toplama teknemiz ile yetinmeyip, filomuzu yeni teknelerimizle büyütmeyi hedefliyoruz. Ayrıca atık kabul anlamında kıyı tesis sayılarının yetersizliği ve protokol yapma konusunda yaşattıkları zorluklar göz önüne alındığında, önümüzdeki süreçte öncelikle Orhaniye’de karada yüksek kapasiteli atık toplama tankı yapmayı planlıyoruz.”

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

GELECEĞİN YELKENCİLERİNDEN MARMARA DENİZİ'NDE GÖRSEL ŞÖLEN

12. TAYK Slam-Eker Olympos Regatta Yelken Festivali kapsamında, 13-14-15 Ağustos'ta yapılan Hareketli Salma Kategorileri yarışları tamamlandı. Yarışlara katılan 7-20 yaş aralığındaki yelkenciler, yelken sporunun geleceği için umut verdi.



12. TAYK Slam-Eker Olympos Regatta Yelken Festivali'nin en renkli yarış sınıfı olan Hareketli Salma Kategorileri sona erdi. Galatasaray Yelken Kulübü'nün

iki gün sert hava koşullarında oldukça zorlu geçti. Geleceğin yelkencileri, son gün yumuşak bir havanın yaşanması sayesinde istediklerini daha fazla



ev sahipliğinde, 13-14-15 Ağustos'ta yaklaşık 200 teknenin katılımı ile yapılan Hareketli Salma Kategorileri yarışları ilk

uygulama fırsatı buldu. 7-20 yaş aralığındaki yelkencilerin neşesi, enerjisi ve aralarındaki tatlı rekabet yarışları

izleyenlere keyif dolu anlar yaşattı. Disiplinli davranışları ve özgüvenleri ile dikkat çeken minikler, Marmara Denizi'nin açıklarında cesurca mücadele etti. Minik ve genç yelkenciler, yelken sporunun geleceği için umut verdi.

Hareketli Salma Kategorileri'nde; Optimist, ILCA 7, ILCA 6, ILCA 4, 470, 420 sınıflarında yarışlar gerçekleşti. 50 yıllık geçmişe sahip Türkiye Açıkdeniz Yarış Spor Kulübü (TAYK) ilk kez Hareketli Salma sınıflarında yarış düzenlerken, organizasyona Türkiye'nin her yerindeki yelken kulüplerinden yoğun bir katılım oldu. 12. TAYK Slam-Eker Olympos Regatta Yelken Festivali ile başlayan bu serinin, önümüzdeki yıllarda uluslararası statüye kavuşturulması planlanıyor.

TÜRKİYE'DE BİR İLKİ GERÇEKLEŞTİRDİ

Hareketli Salma Kategorileri'nin Ödül Töreni, 15 Ağustos akşamı Galatasaray Spor Kulübü Kalamış Tesisleri'nde düzenlendi. Ödül Töreni'ne katılan Galatasaray Spor Kulübü Başkanı Dursun Özbek, genç yelkencilerin coşkusunu paylaştı. Üç gün süren yarışların ardından ödülleri kâuşan geleceğin yıldızları, başarıya ulaşmanın gururunu yaşadı. Ödül töreninde toplam 119 ödül verildi. Türkiye Açıkdeniz Yarış Spor Kulübü (TAYK) tarafından, Eker Süt Ürünleri ana sponsorluğunda ve profesyonel yelken giyim markası Slam'in desteğiyle düzenlenen 12. TAYK Slam-Eker Olympos Regatta Yelken Festivali, programında farklı yelken sınıflarına yer vererek Türkiye'de bir ilki gerçekleştirdi. 9 Ağustos'ta başlayan organizasyon, 16-17-18 Ağustos'a yapılan Yat Sınıfı yarışlarının ardından sona erdi.

UTİKAD, LOJİSTİK ZİRVESİ DÜZENLİYOR

Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD), 23 Ekim'de Türkiye'nin en büyük lojistik buluşması Türkiye Logistics Summit'e ev sahipliği yapacak.

Türkiye'nin lojistik sektörünün çatı kuruluşu ve referans noktası UTİKAD, Turkish Cargo ana sponsorluğunda düzenleyeceği Türkiye Logistics Summit ile sektördeki en güncel gelişmeleri, yenilikçi çözümleri ve geleceğin lojistik vizyonlarını bir araya getirmeye hazırlanıyor.

Türkiye'yi lojistikte merkez haline getirebilmek hedefiyle düzenlenecek Türkiye'nin en büyük lojistik buluşması, stratejik iş birlikleri için önemli bir buluşma noktası olacak.

23 Ekim'de Four Seasons Hotel Bosphorus'ta gerçekleştirilecek Türkiye Logistics Summit küresel lojistik dünyasının önde gelen isimlerini, uzmanlarını ve sektör temsilcilerini buluşturacak, bilgi paylaşımı ve iş birliği fırsatları sunacak.

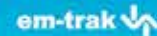
TÜRKİYE LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN KALBI BU ZİRVEDE ATACAK

UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı Bilgehan Engin "Türkiye'nin en önemli lojistik buluşması olan Türkiye Logistics Summit, sektörün geleceğini şekillendirecek; yenilikçi çözümler, stratejik iş birlikleri ve sektörel gelişmelerin merkezi olacak. Etkinliğin sadece ülkemiz genelinde değil, bölgesel hatta küresel bir etki alanı oluşturmasını hedefliyoruz. Lojistik ve taşımacılık sektörümüz 100 milyar dolar pazar payı ile küresel lojistik pazarında 11'inci sırada yer alıyor. Toplam hizmet ihracatımız içinde ise yaklaşık yüzde 40 paya; yani 40 milyar dolarlık ihracata sahip olup, hizmet ihracatımızdan aldığı pay, her geçen yıl artmaktadır" dedi. Türkiye'nin transit hub olma yolundaki adımlarını desteklediklerini söyleyen Engin, zirvenin bu yolda çok önemli bir katma değer sağlayacağını da belirtti.

Zirve kapsamında düzenlenecek "Tedarik Zincirinde İnovatif Yaklaşımlar", "Yapay Zeka ve Dijitalleşme", "Sürdürülebilir Lojistik" ve "E-Ticaret" konulu panellerle Türkiye Logistics Summit, lojistik hizmet üreten şirketleri, tedarik zinciri yönetimi profesyonellerini, e-ticaret ve teknoloji firmalarını, akademisyenleri ve kamu idaresi yöneticilerini bir araya getirecek. Panellerin yanı sıra küresel lojistik sektörünün önemli temsilcilerinin konuşmacı olarak yer alacağı zirve Türkiye lojistik sektörünün kalbi olacak.



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



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

Address: Guzelyali Mh. Egemen Sk. No:38/1, 34903, Pendik, Istanbul, Türkiye
Phone: +90 216 507 23 33 Gsm: +90 535 477 44 69 (7 / 24 hrs)
Mail: info@seatechnic.com Web: www.seatechnic.com



ARKAS LOJİSTİK, ADANA HAVALİMANI'NI YENİ EVİNE TAŞIDI

Arkas Holding çatısı altında faaliyet gösteren Arkas Lojistik büyük bir proje taşımacılığına daha imza attı. Toplam 253 adet çeşitli yer hizmet ekipmanı Adana Havalimanı'ndan Çukurova Uluslararası Havalimanı'na taşındı. 4 saatte gerçekleştirilen taşıma planlanandan 8 saat önce tamamlandı.



Atatürk Havalimanı'nı İstanbul Havalimanı'na taşıyan Arkas Lojistik başarılı bir havalimanı taşıması daha gerçekleştirdi. Kapsamlı bir proje ile her detayı en ince ayrıntısına kadar hesaplanan projede lojistik mühendisliği yapıldı. Turkish Ground Services'in (TGS Yer Hizmetleri A.Ş.) yer hizmet ekipmanlarının taşınması için Arkas Lojistik personeli 275 kişi çalışırken, toplam 78 araç kullanıldı.

Arkas Lojistik 40 konteyner taşıyıcı, 31'i ağır yük taşıyan lowbed, üçü otobüs taşıyıcı, dördü standart çekici ile farklı büyüklükte ve ağırlıktaki toplam 253 adet yer hizmet ekipmanını Çukurova Uluslararası Havalimanı'na taşıdı. Adana Havalimanı ve Çukurova Uluslararası Havalimanı'na 250'şer tonluk vinçler kuruldu. Ağır yüklerin lowbedlere sorunsuz ve hızlı yüklenebilmesi için özel rampalar tasarlandı.

534 BİN 250 KİLOGRAM YÜK TAŞINDI

Arkas Lojistik ekipleri 2247 metrekaRELİK bir alanı kaplayan, toplamda 534 bin 250 kilogram ağırlığındaki yükün hatasız

taşınması için günlerce hazırlık yaptı. Deneme taşımaları ile sürecin sorunsuz bitirilmesi için detaylı hesaplamalar yapıldı. Taşınan yükler peş peşe sıralandığında 1121 metre uzunluğa ulaşıyor.

12 saatte tamamlanması planlanan havalimanı taşıması 4 saatte yapıldı. 36 kilometrelik mesafede gerçekleştirilen taşımada yol boyunca oluşabilecek acil müdahaleler için Arkas Lojistik'in 3 adet tam teçhizatlı onarım aracı ve uzman ekipleri bulunduruldu. Yoldaki araçlar İstanbul merkez binasında bulunan "Trafik izleme ve operasyon merkezi" (AR-TİM) tarafından anlık takip edildi.

"TÜRKİYE'NİN BÜYÜK PROJELERİNDE YER ALMAKTAN GURUR DUYUYORUZ"

Arkas Holding Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Diane Arcas Göçmez; Arkas Lojistik'in Atatürk Havalimanı'nı başarılı bir şekilde taşımasının ardından Adana Havalimanı'nı da taşımasından büyük mutluluk duyduğunu söyledi. Arcas "Biz de Çukurova bölgesine ciddi yatırımlar yapıyoruz. Açılan yeni havalimanı

bölgedeki ticarete de önemli katkı sağlayacaktır. 112 yıllık tecrübemizle ve deneyimli çalışanlarımızla Türkiye'yi geleceğe taşıyacak büyük projelerde yer almaktan her zaman gurur duyuyoruz" diye açıkladı.

Arkas Holding Lojistik Grubu Başkanı Onur Göçmez ise "Arkas Lojistik Grubu her geçen gün güçlenen yapısıyla büyük proje taşımacılığında önemli işlere imza atmaya devam ediyor. Adana Havalimanı taşıması da bizim için değerli bir proje. Atatürk Havalimanı taşımasından edindiğimiz tecrübeleri ve deneyimlerimizi Adana Havalimanı'nın yeni evine taşınmasında da uyguladık.

Lojistik mühendisliğinin yapıldığı taşıma için günlerce planlamalar yapıldı. Güvenliği ön plana alarak taşımayı hızlı bir şekilde gerçekleştirdik. Her adımı modelledik, oluşabilecek riskleri hesapladık. Deneyimli çalışanlarımızla, araç ve ekipman gücümüzle farklı çözümler ürettik. Türkiye'de ve dünyada bu tip projelerde daha fazla yer almak istiyoruz" dedi.

Göçmez yeni havalimanının kendileri için önemine değinerek sözlerini noktaladı: "Çukurova Uluslararası Havalimanı'na 9 kilometre uzaklıkta bulunan 50 bin metrekaRELİK demiryolu bağlantılı Arkas Lojistik Yenice Terminali'nde 11 bin metrekaRELİK kapalı depo yapıyoruz. Bunun 6 bin 600 metrekaRESİ tamamlandı. Arkas Rail de 2025'ten itibaren teslim alacağı toplamda 5 lokomotifle ticaretin artacağı demiryolu bağlantılı bu bölgede ihtiyaçları karşılayacak. Yeni havalimanı ile birlikte Yenice Terminali ve Arkas Rail bölge ticaretine önemli katkı sağlayacak."

TİCARİ AMAÇLI SU ÜRÜNLERİ AVCILIĞINA YENİ DÜZENLEME

Yayımlanan 2024/20 Sayılı Tebliğ ile Ticari Amaçlı Su Ürünleri Avcılığına Yeni Düzenleme getirildi. Tebliğ Eylül 2024 ile 31 Ağustos 2028 tarihleri arasında geçerli olacak.

Tarım ve Orman Bakanlığı, ticari amaçlı su ürünleri avcılığını düzenleyen yeni bir tebliğ yayımladı. K2024/20 sayılı ve 1 Eylül 2024 ile 31 Ağustos 2028 tarihleri arasında geçerli olacak tebliğ, su ürünleri kaynaklarının korunması ve sürdürülebilir işletilmesi amacıyla çeşitli yükümlülük, sınırlama ve yasakları içeriyor. Tebliğin amacı, bilimsel, çevresel, ekonomik ve sosyal hususları dikkate alarak su ürünleri avcılığına yönelik düzenlemeler yapmak. Su ürünleri avcılığında kullanılacak olan ağların göz açıklığından, avlanma yerlerine kadar birçok konuda yeni düzenlemeler getirildi.

YER YASAKLARI VE AVLANMA SINIRLAMALARI

Tebliğ, Akdeniz bölgesinde belirli yerlerde avlanma yasaklarını içeriyor. Örneğin, Hatay İli Dörtyol İlçesi'nde belirli koordinatlar arasında yer alan İsdemir Özel Güvenlik Bölgesi ve Botaş Petrol Yükleme İskelesi gibi alanlarda su ürünleri avcılığı yasaklandı. Ayrıca, Mersin, Adana ve Antalya illerindeki bazı bölgelerde de uzatma ağları ve diğer avlanma araçlarına yönelik kısıtlamalar getirildi.

TİCARİ AMATÖR BALIKÇILIK TURİZMİ VE DİĞER TANIMLAR

Tebliğde ayrıca, ticari amatör balıkçılık turizmi ve rekreasyonel balıkçılık gibi konulara da yer verildi. Bu faaliyetler, yerli ve yabancı amatör balıkçıların katılabileceği etkinlikler olarak tanımlandı ve bu etkinliklerin düzenlenmesi için belirli kurallar getirildi.

YASALARIN DAYANAĞI

2024/20 sayılı tebliğ, 1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu ve Su Ürünleri Yönetmeliği'ne dayanılarak hazırlandı. Bu düzenlemeler, su ürünleri kaynaklarının sürdürülebilirliğini sağlamak amacıyla yapılmış olup, sektör temsilcilerinin de dikkatle takip etmesi gereken önemli hususlar içeriyor.

Su ürünleri sektöründe faaliyet gösterenlerin, yeni düzenlemelere uygun olarak hareket etmeleri ve bu tebliğde yer alan kurallara uymaları büyük önem taşıyor.



KANO DENİZCİLİK HİZMETLERİ VE TİC. LTD. ŞTİ.

İstanbul Deri OSB Sit. Tacir Sok. XXIII. Blok No:22-23-24 Tuzla/İSTANBUL

+90 216 591 09 09

+90 542 289 02 63

info@kanomarine.com

www.kanomarine.com

Authorised Service Station

LIFERAFT



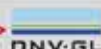
LIFE SAVING EQUIPMENT



FIRE FIGHTING EQUIPMENT



LOAD TEST, LIFEBOAT & DAVIT



Deniz taşımacılığında rotalar yeniden oluşuyor, küresel dengeler değişiyor...



* BİLGEHAN ENGİN

Yüklerin uzun mesafelerde güvenli, ekonomik ve tek seferde yüksek hacimli olarak taşınmasında denizyolu taşımacılığı ülkemizde ve dünyada yoğun olarak tercih ediliyor. Küresel ticaretin % 90 oranında denizyolu ile taşındığını göz önüne aldığımızda, ticaretin ana taşıma modunun denizyolu olduğunu söyleyebiliriz. Küresel tedarik zincirinde kapıdan kapıya yapılan teslimatlarda limandan limana yapılan denizyolu taşımacılığı bu sürecin önemli bir parçasıdır. Türkiye, üç tarafının denizlerle çevrili olması ve jeopolitik konumu ile denizyolu taşımacılığında önemli bir avantaja sahiptir. 2023 yılı verileri incelendiğinde, Türkiye’de bulunan 217 limanın büyük kısmı orta ve küçük ölçekli limanlardan oluştuğu bunların 67’sinin küçük, 70’inin orta ölçekli, 80’inin ise büyük ölçekli limanlar olduğu gözlemlenmektedir. 180’e yakın limanımız esas olarak ticarete hizmet etmektedir. 46 limanımızda konteyner

gemi ve yüklerine hizmet verme izni bulunmakta ancak bu limanların sadece 28’inde konteyner gemi ve yüklerine hizmet verilebilmektedir. Türkiye, 2023 yılında denizyolu taşımacılığı ithalatta % 62.7, ihracatta ise %78.7 oranında tercih edilmiştir. Hem ithalatta hem de ihracatta denizyolu taşımacılığı ülkemizin dış ticaretinde önemli paya ve role sahiptir. Yine Türkiye, 2023 yılında 1.583 yük gemisiyle dünya sıralamasında 16. sırada yer almıştır. Haziran ayında paylaşılan güncel verilere göre ise 2024 yılında Türk sahipli deniz ticaret filosu 2 bin 28 gemi olarak kaydedilmiş ve Türkiye toplam 48,9 milyon DWT tonla dünyada 12. sıraya yükselmiştir.

Elbette bu sayının yükselmesinde Türkiye’nin sahip olduğu limanların da önemi büyüktür. Türkiye’nin en işlek limanları arasında Ambarlı Limanı, Mersin Limanı (MIP), Asyaport, Safiport Derince, Marport, Kumport, Petlim, Mardaş, DP World, Gempport, Limakport, Yılport Gebze, İzmir/Alsancak Limanı, Evyapport, Ege Gübre, Port Akdeniz, Haydarpaşa, Nemport, Borusan Limanı, Trabzonport, Çelebi Bandırma, Ceyport Tekirdağ, Samsunport, Assanport, Rodaport, Limaş, Karasu Port ve Akçansa Port yer almaktadır. Ülkemizde “lojistik üssü” olarak nitelendirilen Mersin Lojistik Limanı 9 milyon ton dökme yük kapasitesi ve 15.8 metre maksimum derinliği ile dünya ticaretinde ve uluslararası ulaştırma koridorlarında yeni ticaret eksenini oluşturan limanlar arasında ön plana çıkıyor. Bu limanlar sayesinde Türkiye uluslararası ticarete ön plana çıkmakta ve pazar payını da her geçen yıl artırmaktadır.

Diğer yandan Kızıldeniz’de oluşan güvenlik tehdidi nedeniyle deniz taşımacılığında ücretler de bir yandan artmaya devam ediyor. Süveyş Kanalındaki trafiğin yavaşlaması, küresel

konteyner fiyatlarının artışında etkili oluyor. Yemen’de Husi militanlarının Kızıldeniz’de İsrail’le bağlantılı olan gemilere yönelik saldırılarının devam etmesi nedeniyle gemiler daha uzun rotaları tercih etmeye başladı. Deniz taşımacılığında rotalar yeniden oluşturuluyor ve küresel dengeler de değişiyor. Denizyolu taşımacılığı dış yatırım için cazibesini koruyan bir sektör olarak ön plana çıkmaktadır.

Dünyada olduğu gibi Türkiye’de de denizyolu ana taşıma modu olarak tercih edilmektedir. İntermodal taşımacılık sistemlerinin geliştirilmesi ile bu potansiyelin daha da artması öngörülmesinin geliştirilmesine yönelik yatırımların hızlanması sürecin daha etkili ve verimli bir şekilde ilerlemesini sağlayacaktır. Küresel ticarete ve rekabette daha üst seviyelere çıkabilecek potansiyele sahip olan ülkemizde gerekli alt yapı çalışmalarının tamamlanması ve karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu ulaştırma türleri arasında entegrasyonun sağlanması ile başarı grafiği daha da ileri bir seviyeye ulaşacak.

LİMANLARIN ÇOK MODLU TAŞIMA OPERASYONLARINI DESTEKLER NİTELİKTE KURGULANMASI GEREKİYOR

UTİKAD olarak ülkemizin sahip olduğu coğrafyanın sunduğu lojistik imkanlardan en üst seviyede yararlanmada limanların kritik bir rolü olduğunu vurgulamaya devam ediyoruz. Limanların çok modlu taşıma operasyonlarını destekler nitelikte kurgulanması, OSB ve üretim merkezlerine iltisak hatları ile bağlanmış olması, hinterlandında büyüme alanlarına sahip olması gibi gereklilikler limanların özellikle Orta Koridor’da konumlanmış ülkemiz için kritik rollerinden daha üst avantajlar edinmemizi sağlayacaktır. Rusya-Ukrayna Savaşı, küresel krizler gibi



son dönemlerde yaşanan gelişmeler bizlere milli filoya sahip olmanın önemini göstermektedir. Bu gibi durumlar başta olmak üzere milli filolarımızın sayısını/ yetkinliğini artırmak ülkemizi avantajlı hale getirecektir.

Üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizde milli deniz filomuzu oluşturmanın, havayolunda da milli filomuzun sayısını artırmanın önemli olacağı düşünülmektedir. Filolarımızın güçlendirilmesi ve pazara yeni gireceklerin desteklenmesi ve bunun için sektörün teşvik edilmesi önem taşımaktadır.

Ülkemizin doğal bir yarım ada olarak Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarının birbirine yaklaştığı noktada konuşlanmasının denizyolu taşımacılığının öne çıkan bir taşıma türü olmasındaki payı büyüktür. Ayrıca önemli uluslararası taşımacılık

koridorları üzerinde bulunan ülkemiz bu koridorlardan taşınan yükler için de önemli bir transit merkez olarak işlev görmektedir. Marmara Bölgesi'ndeki limanlar, Akdeniz'de Mersin ve Ege'de İzmir'de bulunan limanlar ülkemizin dış ticaretinde kilit role sahiptir. Limanlar, özellikle Orta Koridor'da taşınan yüklerin transit olarak aktarılmasında da kullanılıyor. Rusya-Ukrayna Savaşı'nda Kuzey Koridoru'nun kullanım kapasitesinin düştüğü dönemde ülkemizin limanları küresel ticaretin devamlılığını sağlama noktasında önemli roller üstlenmiştir.

Son dönemde özellikle ülkemizi çevreleyen coğrafyada siyasi krizlerin de etkisiyle denizyolu taşımacılık operasyonlarının olumsuz etkilendiği gözlemlenmekte ve bu etkilerin sonuçları tecrübe edilmektedir. Rusya-Ukrayna savaşı, Süveyş Kanalı krizi, Panama Kanalı'ndaki kuraklık sebebiyle geçiş

sayısının azalması, Baltimore Köprüsü kazası, Singapur Limanı'ndaki sıkışıklık sebebiyle yaşanan gecikmeler küresel denizyolu taşımacılık operasyonlarını etkilemektedir.

Küresel tedarik zincirinde önemli bir noktada yer alan ülkemiz için, geleneksel ticaret yollarında meydana gelen bu gibi darboğazlar, yeni rotalar ve bu rotaları etkin bir şekilde işleterek stratejik hamleler yapma imkanları sunmak açısından, fırsata dönüştürülebilecek krizler olarak değerlendirilmelidir. Bu güncel durumda küresel boyutta rekabetçi bir güce ulaşmak için ülkemizin önüne yeni fırsat ve imkanların geleceği aşikardır. Bu olası fırsatlara hazır olmak için altyapı planlama ve yatırımlarına hız kesmeden devam edilmesi elzemdir.

* **UTİKAD YÖNETİM KURULU BAŞKANI**

SEMERKAN  DENİZCİLİK

www.semerkan.com.tr

Denizcilik piyasası ve yakıt fiyatlarındaki gelişmeler



* ÇAĞATAY AZAKLI

YAKIT FİYATLARI

Brent ham petrolün varil fiyatı, yılbaşından bu yana 75 ile 90 dolar seviyeleri arasında gidip geliyor. Petrol fiyatının 140 dolara yakınsadığı 2022 yılının (bkz. Rusya-Ukrayna savaşı) ardından 2023 ve 2024 yıllarının oldukça sakin geçtiğini söyleyebiliriz. Hem de Ortadoğu'da gerginliğin had safhada olmasına ve OPEC+ üyelerinin üretim kesinti programlarına devam etmesine rağmen, fiyatlarda yükselişin kalıcı olmadığını görüyoruz. Normal koşullarda ABD Doları'nın değer kaybetmesi (Dolar Endeksi 106'lardan 100'lü seviyelere geriledi) petrol dâhil olmak üzere emtia fiyatlarına destek verir, ancak bu sefer bunun pek de gerçekleşmediğini görüyoruz. Küresel talebe ilişkin endişeler bunun ana sebebi gibi duruyor, zira resesyona girmemek adına gelişmiş ülkeler şimdiden faiz indirimlerine başlamış durumda.

Ayrıca ana oyuncu ABD'nin de faiz indirim trendine önümüzdeki aylarda katılmasına kesin gözüyle bakılıyor. Ağustos sonu itibarıyla petrol vadeli kontrat fiyatlamalarına bakarsak, hafif backwardation yapısının hâkim olduğunu, yani ileri vadelerin daha düşük fiyatlı olduğunu görüyoruz.

Brent (varil başı): 79,7 USD (Ekim24 /en yakın vade) vs. 74,8 USD (Ekim25 /1 yıl sonraki vade)

Gasoil (ton başı): 704 USD (Eylül24 /en yakın vade) vs. 701 USD (Eylül25 /1 yıl sonraki vade)

Ancak vadeler arasındaki fark, geçtiğimiz dönemlere oranla oldukça azalmış durumda. Yani piyasa oyuncularının ileriye dönük artık çok da farklı bir beklentisi olmadığını, bugüne ilişkin bir sıkışıklık ya da fazlalık fiyatlanmadığını söylemek doğru olacaktır.

TANKER

Tanker piyasasının son 3 yılını aslında şu 4 madde anlatıyor:

- 1- Fosil yakıtlara ve onu taşıyan tankerlere olan negatif bakış/beklentiler nedeniyle yeni tanker yatırımlarının ciddi şekilde geri planda kalmış olması (navlunlar açısından pozitif).
 - 2- Rus petrolüne yaptırım uygulanması nedeniyle ürünlerin daha uzaktaki ülkelere taşınmak zorunda kalması (navlunlar açısından pozitif).
 - 3- Rusya'nın gölge filosunu agresif büyütmesi nedeniyle dışarıda kalan tanker piyasasının daralması (navlunlar açısından pozitif).
 - 4- Kızıldeniz'deki Husi tehdidi nedeniyle tanker rotalarının mesafe artacak şekilde değişmesi (navlunlar açısından pozitif).
- Tanker piyasasında 2022'nin başından bu yana 1, 2 ve 3 numaralı maddelerin etkisi söz konusuysen, 2023'ün sonlarından beri 4'üncü maddenin ön plana çıktığını görüyoruz. Navlunlar açısından pozitif bu gelişmelere rağmen, özellikle bu senenin Mayıs ayından bu yana tanker navlunlarında bir gevşeme söz konusu. Clarksons verilerine göre günlük ortalama tanker kazançları Mayıs ayında 50 bin dolar seviyelerine zorlarken, şimdi 25 bin dolar seviyelerine sarkmış durumda. Geline bu seviye son 10 yılın ortalamasının bir hayli üzerinde olsa da, son 3 senenin en dip seviyelerine işaret ediyor. Bunda ana etmenin mevsimsel zayıflık, küresel ekonomiye ilişkin endişeler ve OPEC+ üyelerinin kesintilerine devam etmesi olduğunu söyleyebiliriz. Ancak son dönemde artmış olsa da verilen yeni tanker siparişlerinin ihtiyaç duyulandan az olduğunu ve OPEC+ kesintilerinin son çeyrekte gözden geçirileceğini unutmamak lazım, dolayısıyla tanker navlunlarının kalıcı bir şekilde gerilemesi pek de mümkün görünmüyor.

KURU YÜK

Baltık Kuru Yük Endeksi'nde 2023 yılsonuna doğru bir heyecan oluşmuş, endeks değeri 3300'ün üzerine çıkmıştı. Ancak 2024 içerisinde endeks gerilemeye devam etmiş, 2000'li seviyelerin dahi üzerinde tutunmayı başaramamıştı. Bu gerilemeye rağmen, yıl ortalamaları olarak bakıldığında 2023'den daha iyi bir performansın söz konusu olduğunu söyleyebiliriz. Bunda diğer tüm denizcilik segmentlerinde olduğu gibi Kızıldeniz ve Panama Kanalı'ndaki sıkıntıların daha uzun mesafelerin katedilmesine yol açmasının önemli bir payı bulunuyor. Clarksons'ın kuru yük beklentilerine göre, bu yılki ton-mil ticaret büyümesi %4,3 seviyesinde gerçekleşecek iken, filo büyümesinin %3 ile bunun altında kalmasının beklenmesi navlunlara pozitif destek vermeye devam edecek gibi duruyor. Ancak Clarksons'ın 2025 yılı için bir uyarısı var, Kızıldeniz'deki durumun çözüme kavuşması durumunda navlunlarda aşağı yönlü bir baskının oluşması ihtimal dâhilinde.

KONTEYNER

Konteyner ticaretinde 2020-2022 arasındaki şaşaalı dönem geride kalmış olsa da, 2023'ün son aylarından bu yana navlun ve kiralarda bir toparlanma söz konusu. Geçtiğimiz birkaç ayda bir miktar gevşeme olsa da, genel performans 2023 ortalamalarının bir hayli üzerinde seyrediyor. Bunda tabii ki ana etmen, Kızıldeniz'deki konteyner trafiğinin neredeyse bitme noktasına gelmesi. Clarksons, hâlihazırda 700 konteyner gemisinin Ümit Burnu rotasını tercih ettiğini ve bunun toplam küresel konteyner gemi talebini %12 artırdığını belirtiyor. Ancak diğer segmentlerde olduğu gibi, burada da Clarksons'ın bir uyarısı var. Yeni gemi teslimleri nedeniyle 2025'deki dünya konteyner gemi filosunun 2023'tekine oranla %25 oranında büyük olması bekleniyor, dolayısıyla Kızıldeniz'deki durumun çözüme kavuşması söz konusu olursa navlunlarda uzun süreli bir düşüş dönemi başlayabilir gibi duruyor.

*UNERCO PETROL ÜRÜNLERİ DENİZCİLİK VE TİCARET A.Ş. - CFO

An aerial photograph of a ship's deck. The deck is green and white. 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 rope and is partially submerged. The ship's white railing and equipment are visible in the foreground.

AVS

1985

GLOBAL SHIP SUPPLY & CATERING

**AT 1500+ PORTS
IN 126 COUNTRIES**

www.avsglobalsupply.com

at your service globally.

TÜRKİYE'NİN OLİMPİYAT KARNESİ

26 Temmuz – 11 Ağustos tarihleri arasında Fransa'nın başkenti Paris'te düzenlenen Yaz Olimpiyatları'na Türkiye'den 18 farklı spor dalında yarışan 101 sporcu katıldı. Türkiye 3 gümüş ve 5 bronz olmak üzere toplamda sekiz madalya ile 64'üncü sırada Paris Olimpiyatları'nı tamamladı.



Olimpiyatlar, 1900 ve 1924 yıllarından sonra Fransa'nın başkenti Paris'in kapısını bu yıl üçüncü kez çaldı. Tüm dünya 26 Temmuz'da görkemli bir törenle açılan ve 11 Ağustos'ta sona eren Paris Yaz Olimpiyatları'nı soluğunu tutarak

takip etti. Paris 2024 Olimpiyatları'nda 206 ülkeden 10 binden fazla sporcu 32 spor dalında 329 madalya için yarıştı. Programda bulunan 28 sabit spor dalına ek olarak dalga sörfü, kayak, spor tırmanış ve break dans dalları da yer

aldı. Cinsiyet eşitliği hedefiyle, eşit sayıda kadın ve erkek katılımcının bulunması hedeflendi ve tarihte ilk kez halka açık maraton koşusu da gerçekleştirildi.

Türkiye Paris Olimpiyatları'na 18 farklı spor dalında (atıcılık, atletizm, badminton, bisiklet, boks, cimnastik, eskrim, güreş, halter, judo, kürek, masa tenisi, modern pentatlon, okçuluk, taekwondo, voleybol, yelken ve yüzme) yarışmak üzere 54 kadın, 47 erkek katılımcıdan oluşan toplamda 101 sporcu ile katıldı. Açılış töreninde Türk bayrağını, boksör Busenaz Sürmeneli ve okçu Mete Gazoz taşıdı. Ancak Türkiye, 1984'ten beri ilk kez altın madalya alamadan bir olimpiyatı tamamladı ve kazandığı 8 madalyada da kadın sporcular öne çıktı.

En çok madalya alan ülke Amerika Birleşik Devletleri oldu. Toplamda 126 madalya kazanan Amerika'yı 91 madalya ile Çin izledi. Türkiye ise 3 gümüş ve 5 bronz olmak üzere toplamda sekiz madalya ile 64'üncü sıraya yerleşti.

YÜZÜCÜ KUZAY TUNÇELLİ KARIYERİNİN EN İYİ DERECESİNİ YAPTI

Bu yıl Belgrad'da düzenlenen Su Sporları Avrupa Şampiyonası'nda 1500 metre serbest stilde altın madalya kazanan 16 yaşındaki Kuzey Tunçelli, olimpiyat tarihinde Türkiye'nin yüzme dalında finale kalan ilk sporcusu oldu.

14:41.22'lik derecesiyle kariyerinin en iyi performansını sergileyen Tunçelli, 1500 metre serbest stil yarışını 5'inci sırada tamamladı. Emir Batur Albayrak, Berkay Ömer Öğretir, Ecem Dönmez, Ela Naz Özdemir, Gizem Güvenç, Zehra Duru Bilgin ve Berke Saka gibi diğer milli yüzücülerimiz de çeşitli kategorilerde yarışarak önemli deneyimler kazandı.





Taha Akgül - Buse Tosun



Esra Yıldız Kahraman



İlke Özyüksel Mihrioğlu



Kuzey Tunçelli



Mete Gazoz



Şevval İlayda -Yusuf Dikeç

Milli boksör Buse Naz Çakıroğlu kadınlar 50 kilo kategorisinde ikinci oldu ve gümüş madalya kazandı.

Mete Gazoz, Ulaş Berkim Tümer ve Muhammed Abdullah Yıldırım'ın oluşturduğu Klasik Yay Erkek Takımı oyunlarda bronz madalya kazandı.

Güreş kategorisinde Taha Akgül, serbest stil 125 kg bronz madalya karşılaşmasında olimpiyat üçüncüsü oldu. Millî güreşçi Buse Tosun Çavuşoğlu, 68 kiloda rakibi Kuzey Koreli Sol Gum Pak'ı yenerek; millî boksör Esra Yıldız Kahraman 57 kilo yarı final karşılaşmasında Tayvanlı Lin Yu Ting'e yenilerek bronz madalya aldı.

Millî tekvandocu Nafia Kuş Aydın ise bronz madalya karşılaşmasında Britanya'dan Rebecca McGowan'ı 2-1 yenerek Olimpiyat 3'üncüsü oldu.

Millî halterci Muhammed Furkan Özbek erkekler 73 kiloda koparmada 150 kg, silkmeye 191 kg ve toplamda 341 kg derecesiyle Olimpiyat Oyunları'nı dördüncü sırada tamamladı.

ATICI YUSUF DİKEÇ'İN DURUŞU İKONLAŞTI
Olimpiyatlarda Türkiye'den en fazla dikkat çeken isimlerden bir diğeri millî atıcı Yusuf Dikeç'di.

Rakiplerinin tersine ekipman kullanmadan, tek eli cebinde nişan alan Dikeç sosyal medyanın gündemine oturdu; atış anındaki duruşu ikonlaştı. 2008 Pekin Olimpiyatları'ndan beri olimpiyatlarda Türkiye'yi temsil eden Dikeç, 2024 Olimpiyatları'nda karışık takım 10 metre havalı tabanca kategorisinde Şevval İlayda Tarhan'la birlikte gümüş madalya kazandı.

Jimnastik kategorisinde yarışan millî sporcu Adem Asil, halka finalinde 14.966 puanlık derecesiyle Olimpiyat 5'incisi oldu. Millî jimnastikçi Ferhat Arıcan oyunları 5'inci sırada tamamladı.

Millî tekvandocu Merve Dinçel Kavurat kadınlar 49 kg bronz madalya maçında Hırvat rakibi Lena Stojkovic'e 2-0 yenilerek Olimpiyat 5'incisi oldu.

Atletizm kategorisinde yarışan Buse Savaşkan, Kadınlar Yüksek Atlama

finalinde 1.86 metrelik atlayışıyla Olimpiyat 10'uncusu oldu.

Modern pentatlon branşında İlke Özyüksel Mihrioğlu, final yarışında binicilikte 293, eskrimde 205, yüzmede 280, lazer koşusunda ise 642 puan alarak toplamda 1420 puan ile olimpiyat altıncısı oldu.

Ersu Şaşma ise erkekler sırkla atlama finalinde bu sezonki en iyi derecesi olan 5.85 metrelik atlayışıyla olimpiyat beşincisi oldu.

Ancak Türkiye'nin 3 bronz madalya kazandığı 1984 Los Angeles Olimpiyat Oyunları'ndan 40 yıl sonra 2024 Paris Yaz Olimpiyatları'nda hiç altın madalya kazanamaması hayal kırıklığı yarattı.

Paris Olimpiyatları 11 Ağustos'ta Tom Cruise'un kısa bir şov yaptığı; Billie Eilish, Snoop Dogg ve Red Hot Chili Peppers'in sahne aldığı kapanış töreniyle sona eren olimpiyatlarda iz bırakan sporcular meşalenin alevini de bir sonraki olimpiyatların ev sahibi olan Los Angeles'a devretti.

ICS: 2050'YE KADAR 400'DEN FAZLA HİDROJEN GEMİSİNE İHTİYAÇ VAR

Uluslararası Deniz Ticaret Odası (International Chamber of Shipping- ICS), 2050 yılına kadar ağır sanayi sektörünün küresel hidrojen talebini domine etmesinin beklendiği ve bu konuda başı çekecek pazarların Güney Kore, Japonya ve Avrupa olacağını ortaya koyan bir rapor yayımladı.

Rapor, yılda sadece 30 milyon ton küresel yeşil hidrojen talebini karşılamak için dünyanın takribi 411 adet yeni hidrojen gemisine ve Güney ve Orta Amerika'nın yıllık elektrik üretiminin toplamına eşdeğer miktarda elektriğe ihtiyaç duyacağını vurguluyor. "Hidrojen talebini gerçeğe dönüştürmek: Hangi sektörler önce geliyor?" başlıklı rapor, temiz hidrojenin, özellikle dekarbonizasyonu zor olan sektörler olmak üzere birçok sektörde karbon azaltımı için bir enerji taşıyıcısı ve hammadde olarak işlev görme potansiyeline odaklanıyor. Rapor, gelecekteki hidrojen talebini karşılamak için, yeşil hidrojen üretimine yönelik yenilenebilir elektrik talebinin eşi benzeri görülmemiş ölçekte olduğunu ve oldukça nadir karşılaşılabilecek fırsat ve zorluklara yol açacağını vurguluyor. Biberach Uygulamalı Bilimler Üniversitesi Enerji Ekonomisi Profesörü Stefan Ulreich ve ICS iş birliğiyle hazırlanan raporla, denizcilik de dahil olmak üzere, önümüzdeki yıllarda sanayi sektörlerinin kullanacağı yeni sıfır emisyonlu yakıtların gelecekteki arz ve talep dinamiklerinin daha doğru tespit edilmesi amaçlanıyor.

"DENİZCİLİK SEKTÖRÜ HİDROJEN EKONOMİSİ İÇİN KİLİT BİR ROL OYNAYABİLİR"

ICS Genel Sekreteri Guy Platten konuya ilişkin yaptığı açıklamada: "Küresel hidrojen talebinin 2050 yılına kadar net sıfır senaryosuna ulaşılabilmesi için, hidrojen bazlı yakıt kaynaklarına olan talebin, 2030'dan 2050'ye kadar, mevcut seviyelere göre beş kat artarak yaklaşık 500 milyon tona ulaşması gerekecek. Bu raporun ana çıkarımlarından biri, potansiyel talepteki yüksek değişkenliktir. Sanayi sektörü hidrojen talebinin

belirleyicisi olacaktır. Bununla birlikte denizcilik sektörü de hidrojen ekonomisi için bir katalizör olarak kilit bir rol oynayabilir" ifadelerini kullandı.

Raporda, başlangıçta hidrojen talebini yönlendiren ana pazarlar olarak üç ekonomi vurgulanıyor: Güney Kore, Japonya ve AB. Avrupa'nın 2030 yılına kadar yılda 20 milyon ton hidrojen hedefi bulunuyor ve bu hacmin yarısının ithal kaynaklardan geleceği ön görülüyor. AB'nin beklenen bu talebini karşılamak için, EU2030 (Avrupa Birliği 2030 İklim ve Yenilenebilir Enerji Hedefleri) hedefi doğrultusunda filonun 300 gemiye kadar artırılması gerekiyor.

Uluslararası Enerji Ajansı'na (International Energy Agency- IEA) göre hidrojen kullanımının 2030 yılına kadar sabit kalması ve mevcut endüstriyel kullanım miktarları dahilinde kalması bekleniyor. Ancak rapora göre; mevcut hidrojen talebinin üzerine çıkılabileceğine adına yeni sektörlerde de hidrojen kullanımına başlanmasını sağlamak için; altyapı, yasal düzenlemeler ve enerjiye erişim engelleri konularındaki ihtiyaçların karşılanması gerektiği belirtiliyor.

"LİMANLARIN ALTYAPISI GELİŞTİRİLMELİ"

Guy Platten sözlerine "Yasal düzenlemelerin açık ve net olması hayati önem taşımaktadır ve hükümetlerin hidrojen tedarikini hızlandırmak için buna yönelik teşviklere öncelik vermesi kilit rol oynamaktadır. Kesin olan bir şey var ki, denizcilikte hidrojen kullanımının önündeki engellerin kaldırılması için limanların hazır duruma getirilmesi ve altyapının geliştirilmesi oldukça önemli olacaktır. Bu, enerji güvenliğinin artırılmasına ve çeşitliliğe imkân



sağlayarak hem denizciliğin hem de diğer sektörlerin ilerlemesine olanak tanıyacaktır. Bu imkân, bütünüyle enerji-denizcilik değer zincirini dönüştürmek için içinde bulunduğumuz jenerasyonda karşımıza bir kez çıkacak bir fırsattır" diye devam etti. Profesör Stefan Ulreich ise konuşmasında "Geleceğin hidrojen ekonomisinin hayata geçirilmesinin anahtarı, üretim altyapısının yanı sıra ulaşım altyapısıdır. Denizcilik endüstrisi, hidrojen üretiminin fazla olduğu bölgelere yüksek hidrojen talebi olan bölgelere bağlayarak kilit bir rol oynayacaktır. Ancak bunu sağlayabilmek için yükleme/boşaltma ve boru hattı taşımacılığına uygun liman altyapısı gerekmektedir. Koordinasyon halinde alınacak aksiyonlar bunların hazırlık sürecinde yardımcı olacaktır.

Gördüğümüz kadarıyla oluşacak yıllık hidrojen talebi, hidrojeni taşıyacak filonun artırılması anlamına gelecektir. Dünya çapında 30 milyon ton hidrojen tedarik yapılması durumunda bu küresel artışı karşılamak için; 411 yeni hidrojen gemisine (uzun mesafeler için) veya amonyak olarak taşınması halinde ise 500 adet yeni gemiye ihtiyacımız olabilir" dedi.

(Kaynak: ICS)

IMO'DAN DENİZLERDEKİ PLASTİK ATIKLARLA MÜCADELE İÇİN AÇIK ÇAĞRI

Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization- IMO), deniz taşımacılığı ve balıkçılık sektöründe faaliyet gösteren işletmelere, denizlerdeki plastik atıklarla mücadele için kurulan Plastik Deniz Çöpleri Küresel Endüstri İttifakı'na katılmaları için çağrıda bulundu.



İttifak, denizlerdeki plastik kirliliğini azaltmak için yenilikçi çözümler geliştirmek ve aynı zamanda teknolojilerin ve alternatif yaklaşımların benimsenmesinin önündeki engelleri tespit etmek amacıyla deniz taşımacılığı ve balıkçılık sektörü liderlerini bir araya getirecek.

IMO'nun daha önce de sera gazı emisyonları ve biyolojik kirlilik konularında oluşturmuş olduğu Küresel Endüstri İttifakları'nda (Global Industry Alliance - GIA) edindiği deneyimleriyle kurulan bu yeni ittifak, denizcilik ve balıkçılık sektörlerinden kaynaklanan plastik deniz çöplerinin minimizasyonuna yönelik faaliyetler yürütecek.

GloLitter Ortaklığı Projesi (GloLitter Partnerships Project) ve Bölgesel Atık Projesini (Regional Litter Project) içeren bir proje portföyü olan OceanLitter Programının bir parçası olarak IMO tarafından yürütülecek olan Marine Plastic Litter GIA, daha önce GloLitter Projesi kapsamında kurulan projeye ilişkin mevcut GIA ile birleştirilerek onun yerini alacak.

MARINE PLASTIC LITTER GIA

Marine Plastic Litter GIA'nın; armatörler, limanlar, balıkçılık endüstrisi, geri dönüşüm şirketleri, teknoloji ve veri sağlayıcıları ve klas kuruluşları dahil olmak üzere geniş yelpazedeki denizcilik paydaşlarını içermesi bekleniyor.

İttifakın çalışma programlarının oluşturulması ve faaliyetlerinin izlenmesi, oluşturulacak bir komite tarafından yürütülecek.

Üyeler, bilgi ve uzmanlıklarını paylaşmak, plastik çöplerle mücadeleye yardımcı olacak sektör kılavuzları ve araçları geliştirmek ve diğer faaliyetler aracılığıyla potansiyel yeşil çözümlere ilişkin farkındalığı artırmak için düzenli olarak bir araya gelecek.

Bu faaliyetlerden elde edilen çıktılar, bilgi edinme ve aksiyon alınması amacıyla Deniz Çevresini Koruma Komitesi (Marine Environment Protection Committee- MEPC) ve Londra Protokolü (London Convention) gibi IMO organlarıyla da paylaşılacak.

ÜYELİK KOŞULLARI

İttifaka üyelik yalnızca aşağıdaki koşulları taşıyan endüstri kuruluşlarıyla sınırlı olacak:

-Ulusal veya çok uluslu, küçük ve orta ölçekli işletmeler (KOBİ'ler) ve kooperatifler dahil olmak üzere bireysel, kâr amacı güden, ticari işletmeler veya şirketler

-Ticari işletme veya şirket gibi faaliyet gösteren devlete ait işletmeler

-İşletmeler tarafından doğrudan finanse edilen ve/veya yönetilen kurumsal vakıflar

Kamu sektörü veya akademik örgütler gibi kuruluşların üye olması mümkün olmamaktadır, ancak belirli iş süreçlerine veya etkinliklere katılmaya davet edilebilirler.

Üyelik için şirketlerin aşağıda belirtilen şartları sağlamaları gerekmektedir:

-Denizlerdeki plastik çöplerin azaltımına yönelik çalışmalarda yer alma taahhüdü

-Aktif olarak katılım ve katkı sağlama konusunda gönüllülük

-Mali ve teknik aynı katkıda bulunma

Üye olmak isteyen şirketlerden, aşağıdaki bilgileri içeren en fazla iki sayfalık bir niyet mektubu talep edilecek:

- Marine Plastic Litter GIA'ya katılım gerekçeleri

-Şirketleri bünyesinde (varsa) plastik deniz çöplerinin azaltımına yönelik mevcut girişimler

-Sunulacak potansiyel teknik uzmanlık veya katkıya ilişkin ayrıntılar (Örneğin; Marine Plastic Litter GIA çalışmaları hakkında inceleme ve geri bildirim sağlamak, raporların hazırlanması konusunda iş birliği yapılması ve sektörel yuvarlak masa toplantılarına girdi sağlanması. Yılda en az 25 gün aynı teknik uzmanlık desteği beklenmektedir.)

-Aynı teknik katkı kapsamında ödenecek yıllık 20.000 ABD Doları tutarındaki üyelik ücretinin kabul edilmesi

(Kaynak: IMO)

IMO, MEPC82 TOPLANTISINDA ORTA VADELİ GHG ÖNLEMLERİNİ GÖRÜŞECEK

30 Eylül- 4 Ekim tarihleri arasında düzenlenecek olan IMO 82. Deniz Çevresini Koruma Komitesi (Marine Environment Protection Committee - MEPC82) toplantısında, IMO üye ülkeleri, orta vadeli sera gazı (GHG) azaltım önlemlerini görüşecek.



IMO 82. Deniz Çevresini Koruma Komitesi (Marine Environment Protection Committee- MEPC82) toplantısının gündeminde GHG fiyatlandırma mekanizması ve yakıt standartları da yer alacak. Çin, MEPC82 öncesinde, IMO'ya sunduğu orta vadeli önlem teklifini, yakıtın üretiminden gemideki nihai kullanımına kadar olan sera gazı emisyonlarının dikkate alınması (Well to Wake- WtW) yaklaşımına yeni bir

metodoloji ekleyerek revize etti. Angola ve Ekvador da; Arjantin, Brezilya, Norveç, Güney Afrika, BAE ve Uruguay'a katılarak Çin'in teklifini destekleyen ülkeler arasına dahil oldu. Çin ve beraberindeki devletler, IMO'nun Uluslararası Denizcilikten Kaynaklanan Sera Gazı Emisyonlarını Azaltmak İçin Revize Stratejisinde (IMO 2023 Sera Gazı Stratejisi) açıkça ifade edilmesine rağmen, küresel ölçekte zorunlu bir ekonomik tedbirden ziyade, yakıt standardı önerileriyle birleştirilmiş bir esneklik mekanizmasını destekliyor. Uygulanacak zorunlu bir karbon vergisinin, gelişmekte olan ekonomilere, gelişmiş ekonomilere kıyasla büyük ölçüde zarar vereceğini savunarak bu yaklaşımla belirlenecek bir karbon vergisine karşı çıkıyor.

Çin'in önerisi, 2030'dan itibaren sıfır veya sıfıra yakın emisyonlu yakıt kullanan gemiler için uygulanacak bir ödül sistemini de içeriyor. Birleşmiş Milletler

Ticaret ve Kalkınma Konferansı (United Nations Conference on Trade and Development- UNCTAD) ise, gelişmekte olan ekonomilerin, gelir akışları oluşturan dört politika senaryosunun her birinde 2050 yılına kadar %0,21 oranında GSYİH düşüşü yaşayacağını, eğer gelir yalnızca gelişmekte olan ekonomilere, küçük ada devletlerine ve az gelişmiş ülkelere yönlendirilirse, gelişmekte olan ekonomilerdeki GSYİH büyümesinin 2050'ye kadar %0,11-%0,20 oranında düşeceğini öne sürüyor.

IMO üye devletleri, 2025 yılında gerçekleştirilecek iki MEPC toplantısında orta vadeli önlemleri kesinleştirip kabul etme konusunda mutabakata vardıkları için, 30 Eylül- 4 Ekim tarihleri arasındaki MEPC82'de önlemler görüşülecek ve 2027 yılında veya sonrasında yürürlüğe girecek.

(Kaynak: Lloyd's List)

FUELEU MARITIME YÖNETMELİĞİ HAKKINDA GÜNCEL BİLGİLER

Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı (European Maritime Safety Agency-EMSA), denizcilik firmalarının FuelEU Maritime İzleme Planlarını hazırlamalarına ve doğrulayıcı kuruluşlara sunmalarına yardımcı olacak yeni işlevsel araçlar geliştirdi.

Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı'nın geliştirdiği araçlar, 30 Temmuz 2024 tarihinde başlatılan THETIS-MRV'nin yeni sürümünde yer alıyor. Söz konusu güncelleme, Avrupa Komisyonu tarafından yayımlanan ve FuelEU Maritime Yönetmeliği'ni tamamlayan, izleme planı şablonu ve doğrulama faaliyetlerine ilişkin uygulama yönetmeliklerine dayanıyor.

EMSA tarafından denizcilik firmalarına yardımcı olmak için internet sitesi üzerinden erişilebilen video eğitimi de hazırlandı. Ayrıca, Avrupa Komisyonu Mobilite ve Ulaştırma Genel Müdürlüğü (Directorate General for Mobility and Transport-DG MOVE) tarafından FuelEU Maritime Yönetmeliği hakkında sıkça sorulan sorular bölümü hazırlandı. Bu

sorular, Avrupa Komisyonu'nun alternatif yakıt altyapısı alanındaki ana uzman grubu olan Avrupa Sürdürülebilir Denizcilik Forumu (European Sustainable Shipping Forum-ESSF) üyelerinden ve diğer önemli denizcilik paydaşlarından gelen sorular ve geri bildirimleri yansıtıyor.

(Kaynak: EMSA)



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

MEMORANDUMLAR KAPSAMINDA TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI İSTATİSTİKLERİ

1 Ocak – 22 Ağustos 2024 itibariyle türk bayraklı gemilerin memorandumlarda güncel denetim ve tutulma istatistikleri aşağıdaki tablolarda sunulmaktadır.

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	OCAK 2024	ŞUBAT 2024	MART 2024	NİSAN 2024	MAYIS 2024	HAZİRAN 2024	TEMMUZ 2024	AĞUSTOS 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)	İTALYA (RAVENNA) ROMANYA (CONSTANTA)
TOKYO LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (TOKYO MOU)	TUTULMA YOK	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	ROMANYA (CONSTANTA)
AKDENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (MEDITERRANEAN MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	ÜRDÜN (AKABE)
AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ SAHİL GÜVENLİK (USCG)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK

YILLARA GÖRE TUTULMA TABLOSU (2017-22.08.2024)*

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024 (Ocak-Ağustos)
PARIS MOU	14	7	4	3	1	7	7	7 Tutulma (133 Denetleme)
TOKYO MOU	3	0	2	0	0	0	0	0 Tutulma (8 Denetleme)
BS MOU	11	2	0	1	0	2	1	1 Tutulma (87 Denetleme)
MED MOU	0	5	0	0	0	0	0	1 Tutulma (52 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)



Ocak-Ağustos periyodu için en yüksek işlem hacminin görüldüğü seneyi yaşıyoruz



* ULUÇ KEDME

Yaz periyodu biterken yılın başından bu yana dökme marketini değerlendirirsek; verileri incelediğimizde 2024'ün ilk 8 ayında, ikinci el kuru dökme yük gemilerine olan talebin büyük bir artış gösterdiğini ve toplamda raporlara yansıyan 500'ü aşkın geminin el değiştirdiğini görüyoruz. Bir önceki sene ile kıyasladığımızda %25 civarı bir artışı göstermektedir. Diğer bir deyiş ile 2021'den bu yana Ocak-Ağustos periyodu için en yüksek işlem hacminin

görüldüğü sene olduğunu söyleyebiliriz. Bu periyotta alım satımların %50'sini Handysize ve Supramax tonajlarının oluşturduğunu da eklemek faydalı olacaktır. Satışların büyük bölümünü 11-15 yaş aralığı gemiler oluştururken, 15 yaş üzeri gemilerin yayınlanan raporlarda %20'sini oluşturduğunu görüyoruz.

Yeni inşaa faaliyetlerinde de kuvvetli duruş devam ederken, evvelki yıllara kıyasla ise bir azalma olduğunu gözlemlemekteyiz. Yeni inşaa tarafında ise ağırlık Kamsarmax ve Ultramax tonajlarında gözükmektedir.

Tanker tarafında ise geçen yıla kıyasla satış adetlerinde ciddi bir düşüş gözlemlendiğini söyleyebiliriz. Ancak bunun aksine yeni inşaa tarafında ise hareketlilik göze çarpmaktadır. Burada da özellikle MR tankerlerin satışlarının 2024 senesinin ciddi bir bölümünü oluşturduğunu gözlemliyoruz. Tanker marketinin yılın özellikle ilk yarısındaki yüksek seyrinden sebep fiyatların da evvelki yıllara göre özellikle büyük tonajda bir hayli yüksek olmasının da etkisi ile genelde talebin 10 yaş üzeri gemilerde yoğunlaştığını görüyoruz.

Gemi geri dönüşüm tarafında ise gerek Ukrayna-Rusya arası gerilimin giderek tırmanması, gerek ise Ortadoğu'da savaş çanlarının yavaş yavaş çalmasının da etkisi ile çıkan tüm olumsuz haberler ışığında endüstri genelinde olumsuz bir havanın hakim olduğunu söylememiz yanlış olmayacaktır. Bunu özellikle Sub-Continent Bölgesi'nde ton başı USD 450 seviyelerine kadar gerileyen hurda fiyatlarından da görebiliyoruz.

Son olarak geçtiğimiz bir aylık endekslerdeki değişimlere de bakarsak; dökme tarafında Baltık Kuruyük Endeksi'nde (BDI) herhangi kayda değer bir değişim olmazken, Baltık Capesize Endeksi'nde %10 artış, Baltık Panamax Endeksi'nde %22 düşüş, Baltık Supramax Endeksi'nde %4 düşüş ve son olarak Baltık Handysize Endeksi'nde ise %2 düşüş gerçekleşmiş, tanker tarafında ise Beyaz Mal Endeksi'nde %18 civarı düşüş ve Siyah Mal Endeksi'nde ise %9 civarı düşüş gerçekleşmiştir.

* KERTE DENİZCİLİK GEMİ ALIM-SATIM BROKERLİĞİ

AĞUSTOS 2024 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

GEMİ İSMİ	DWT	İNŞA YILI	İNŞA ÜLKESİ	GEMİ TİPİ	ALICI ÜLKESİ	FİYAT US\$ M
BUNUN GLORY	37.046	2015	JAPAN	BULK	TURKISH	21,50
LIFE PASSION	37.332	2018	CHINA	BULK	GERMAN	22,00
CIELO DI TAMPA	39.202	2016	CHINA	BULK	NA	23,00
MARINOR	56.784	2009	CHINA	BULK	GREEK	13,00
JAL KAMAL	63.319	2020	JAPAN	BULK	EUROPEAN	37,75
GREAT NAVIGATOR	176.303	2006	JAPAN	BULK	CHINESE	18,80
HERUN GLOBAL	181.056	2016	CHINA	BULK	GREEK	49,50
SEA TRIUMPH	181.415	2012	JAPAN	BULK	CHINESE	36,00
FOMENTO TWO	206.960	2017	KOREA	BULK	KOREAN	60,00
SEASTAR TITAN	30.439	2009	CHINA	BULK	NA	9,80



DL JASMINE	33.737	2012	CHINA	BULK	GREEK	12,30
SSI DARING	36.228	2017	JAPAN	BULK	KOREAN	26,50
CORELEADER OL	37.118	2012	JAPAN	BULK	TURKISH	17,40
LAGO DI COMO	37.653	2014	CHINA	BULK	*NA	* 36,50
LAGO DI CANCANO	37.666	2014	CHINA	BULK	*	*
SEA SMILE	38.109	2012	JAPAN	BULK	NA	17,00
IONIC STORM	56.032	2005	JAPAN	BULK	GREEK	13,20
HEILAN CRUISER	56.922	2012	CHINA	BULK	NA	14,10
CEBIHAN	57.318	2009	KOREA	BULK	VIETNAMESE	15,20
H JUNO	57.353	2011	CHINA	BULK	VIETNAMESE	14,00
OLYMPUS	57.374	2013	CHINA	BULK	GREEK	17,10
XING XI HAI	60.498	2017	JAPAN	BULK	GREEK	32,50
TAI SHINE	61.473	2012	JAPAN	BULK	NA	22,00
SWANSEA	63.310	2015	CHINA	BULK	GREEK	25,50
ALİYAH PERTIWI	73.461	2001	JAPAN	BULK	CHINESE	7,50
STAR IRIS	76.466	2004	JAPAN	BULK	CHINESE	13,10
THE HOLY	76.623	2001	JAPAN	BULK	NA	9,20
YU QIANG	81.608	2012	CHINA	BULK	GREEK	17,50
XING DE HAI	82.204	2017	JAPAN	BULK	INDIAN	37,00
KRISTIAN OLDENDORFF	82.143	2024	CHINA	BULK	KOREAN	40,85
GENCO HADRIAN	169.025	2008	KOREA	BULK	FAR EASTERN	25,00
HL BALTIMORE	177.489	2006	JAPAN	BULK	FAR EASTERN	22,00
CAPE MATHILDE	178.831	2010	JAPAN	BULK	CHINESE	30,00
VOGE EMMA	36.839	2011	KOREA	BULK	*NA	*30,60
CIOGE MIA	36.866	2011	KOREA	BULK	*	*
DARYA JAMUNA	36.845	2012	KOREA	BULK	NA	16,20
WESTERN PARIS	38.800	2015	CHINA	BULK	*THAI	*78
WESTER MIAMI	38.800	2015	CHINA	BULK	*	*
WESTERN LIMA	39.000	2015	CHINA	BULK	*	*
WESTERN DURBAN	39.000	2015	CHINA	BULK	*	*
SEACON YANTAI	56.944	2010	CHINA	BULK	INDONESIAN	13,70
ROYAL SAMURAI	58.091	2010	PHILIPPINES	BULK	NA	17,30
BELMAR	63.641	2021	JAPAN	BULK	NORWEGIAN	25,50
GLORY TRADER	77.684	2004	TAIWAN	BULK	CHINESE	11,70
BW KOBE	81.703	2019	PHILIPPINES	BULK	KOREAN,	37,00
CLAAS OLDENDORFF	95.750	2013	JAPAN	BULK	SINGAPOREAN	27,00
C. VISION	173.723	2008	CHINA	BULK	CHINESE	21,00
NOBLE OAK	28.492	2005	JAPAN	BULK	NA	7,70
EFI THEO	34.295	2012	CHINA	BULK	GREEK	12,00
CABRERA	35.732	2011	CHINA	BULK	NA	14,60
BAMBOO STAR	37.609	2019	JAPAN	BULK	KOREAN	28,00
MAESTRO EMERALD	39.830	2020	JAPAN	BULK	TURKISH	30,00

SOLAR	46.786	2000	JAPAN	BULK	TURKISH	7,40
UM ELHANAYA	56.726	2010	CHINA	BULK	TURKISH	12,80
ORACLE	58.018	2009	CHINA	BULK	VIETNAMESE	12,50
NAVIOS TAURUS	76.596	2005	JAPAN	BULK	NA	12,00
BERGE BOBOTOV	207.986	2001	CHINA	BULK	GREEK	75,00
BRAVELY SINCERITY	14.445	2010	CHINA	TANKER	NA	10,70
SUGAR	42.721	2002	KOREA	TANKER	NIGERIAN	14,50
JAG PRANAV	51.383	2005	KOREA	TANKER	NA	17,30
PEARL MAYA	7.999	2018	CHINA	TANKER	NA	16,50
NCC TABUK	45.963	2006	KOREA	TANKER	NA	22,00
GRACE LEO	47.409	2009	JAPAN	TANKER	NA	28,50
NAVE EQUATOR	49.999	2009	KOREA	TANKER	INDONESIAN	26,00
GREEN SEA	50.927	2014	KOREA	TANKER	NA	38,75
HAFNIA THAMES	76.586	2008	CHINA	TANKER	GREEK	28,00
EMERALD I	104.611	2007	KOREA	TANKER	NA	30,80
PACIFIC TREASURES	115.063	2016	KOREA	TANKER	* VIETNAMESE	* 60,8
PACIFIC JEWELS	115.177	2016	KOREA	TANKER	*	*
SEAQUEEN	115.639	2004	KOREA	TANKER	NA	30,10
CLOTILDE	38.431	2008	CHINA	TANKER	NA	23,00
SHAN GANG RONG HE	38.615	2001	ROMANIA	TANKER	CHINESE	7,00
DAYTONA	47.707	2005	JAPAN	TANKER	NA	17,80
SILVER ROTTERDAM	49.990	2015	KOREA	TANKER	* DANISH	* 340,00
SILVER HAGUE	49.990	2015	KOREA	TANKER	*	*
SILVER CARLA	49.990	2014	KOREA	TANKER	*	*
SILVER MONIKA	49.990	2014	KOREA	TANKER	*	*
SILVER EMILY	49.990	2014	KOREA	TANKER	*	*
SILVER AMANDA	49.990	2014	KOREA	TANKER	*	*
QUARTZ	49.990	2015	KOREA	TANKER	*	*
BERYL	49.990	2015	KOREA	TANKER	*	*
HAFNIA PEGASUS	49.999	2010	CHINA	TANKER	NA	28,50
EMILY KOSAN	3.795	2012	CHINA	GAS	THAI	9,90
SOLINA GAS	54.048	2008	KOREA	GAS	CHINESE	64,50
TRF MOBILE	37.596	2016	KOREA	TANKER	*NORWEGIAN	*69,00
TRF MEMPHIS	37.596	2016	KOREA	TANKER	*	*
ATLAS STAR	38.289	2008	CHINA	TANKER	GREEK	23,00
SPARKLE	45.744	2004	JAPAN	TANKER	NA	14,50
ZEZE START	49.999	2009	KOREA	TANKER	VIETNAMESE	27,50
ENDLESS SUMMER	49.999	2010	JAPAN	TANKER	ITALIAN	30,00
MARE NOSTRUM	110.295	2009	JAPAN	TANKER	NA	44,00
WARNOW CHIEF	1.496	2009	CHINA	CONTAINER	GREEK	11,00
UNI-PACIFIC	1.618	1999	JAPAN	CONTAINER	CHINESE	7,80
PALERMO	2.890	1998	GERMANY	CONTAINER	CHINESE	11,90

*Enbloc satışı ifade eder

ÜLKE	HURDA FİYATLARI		
	Dökme Kuruyük (per T/LTD)	Tanker (per T/LTD)	Konteyner (per T/LTD)
HİNDİSTAN	US\$ 485-495	US\$ 505-515	US\$ 515-525
PAKİSTAN	US\$ 475-485	US\$ 495-505	US\$ 505-515
BANGLADEŞ	US\$ 495-505	US\$ 515-525	US\$ 525-535
TÜRKİYE	US\$ 340-350	US\$ 350-360	US\$ 360-370

AĞUSTOS 2024 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

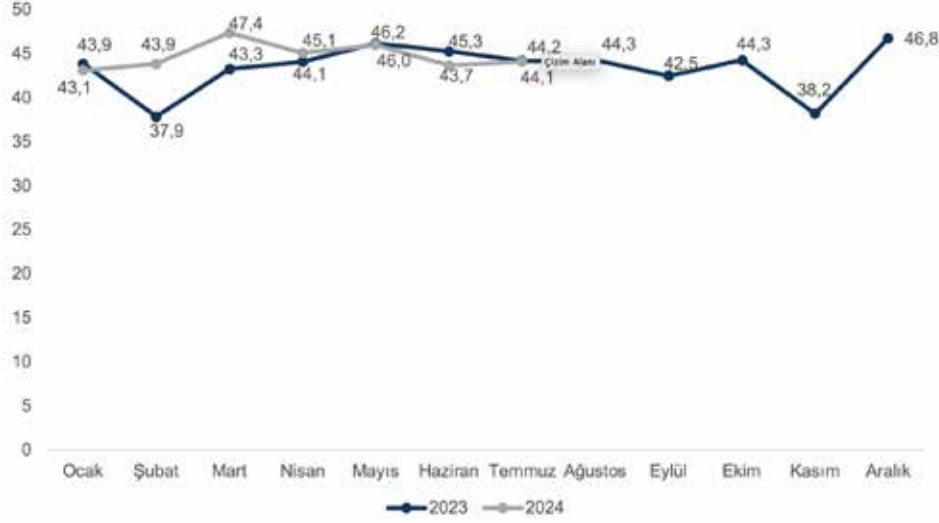
Gemi İsmi	DWT	LWT	İnşa Yılı	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	USD PER T/LWT
ICE RUNNER	14.499	7.001	1984	REEFER	INDIA	587
WATERMARK ST. GEORGE	12.310	5.468	1998	CONTAINER	NA	300
SU ZHOU HAO	2.235	5.903	1992	RORO	NA	446
SHUN DA FA ZHAN	43.246	7.955	1994	BULKER	NA	440
MSC IRIS	21.370	10.655	1082	CONTAINER	INDIA	526
EVER EXPRESS	3.800	1.377	2004	GENERAL CARGO	BANGLADESH	490
PAN	3.676	1.791	1984	GENERAL CARGO	BANGLADESH	532
YUN TAI LONG 66	8.717	2.091	2005	REEFER	BANGLADESH	495
HUA KAI	6.819	2.408	1994	CONTAINER	BANGLADESH	530
TROPICAL SKY	11.935	5.358	1986	GENERAL CARGO	INDIA	545

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

2023-2024 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2024 yılı temmuz ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %0,1 düşüş göstererek 44.085.087 ton olmuştur.

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



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

Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2024 yılı temmuz ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %1,5 azaldı.

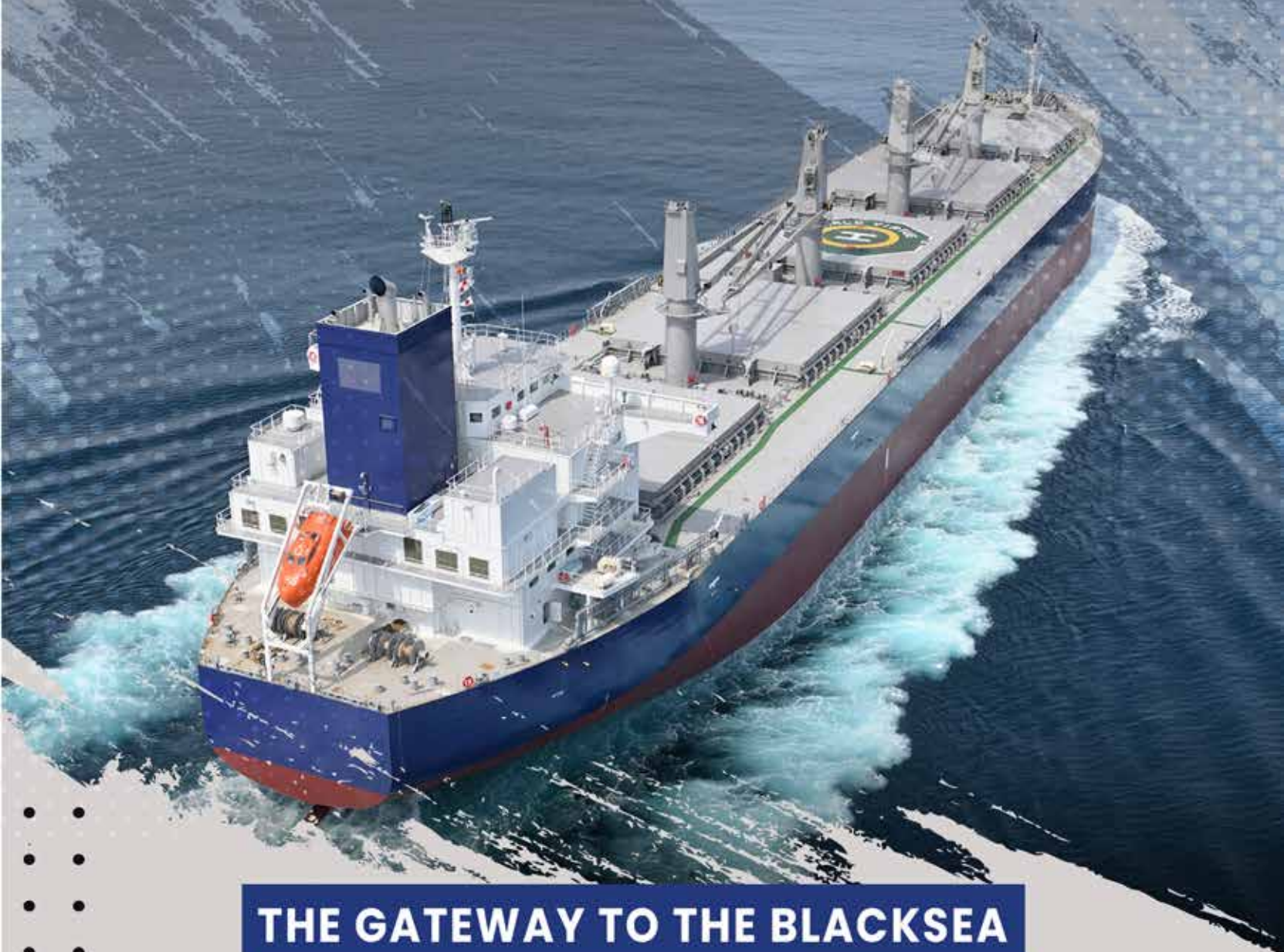
- Limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı 2024 yılı temmuz ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %15 artarak 11.892.009 ton,
- Limanlarımızda gerçekleştirilen ithalat amaçlı boşaltma miktarı 2024 yılı temmuz ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %9,1 azalarak 20.311.874 ton,
- Dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı 2024 yılı temmuz ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %1,5 azalarak 32.203.883 ton olmuştur.

Tablo 1. Denizyolu ile Dış Ticaret, Temmuz 2024

Aylar	Yıllar	İhracat		İthalat		Dış Ticaret	
		Miktar (Ton)	Değişim	Miktar (Ton)	Değişim	Miktar	Değişim
Temmuz	2023	10.341.241	15,0%	22.357.190	-9,1%	32.698.431	-1,5%
	2024	11.892.009		20.311.874		32.203.883	
Ocak - Temmuz	2023	74.262.029	13,5%	152.945.033	-0,6%	227.207.062	4,0%
	2024	84.323.126		151.966.702		236.289.828	

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

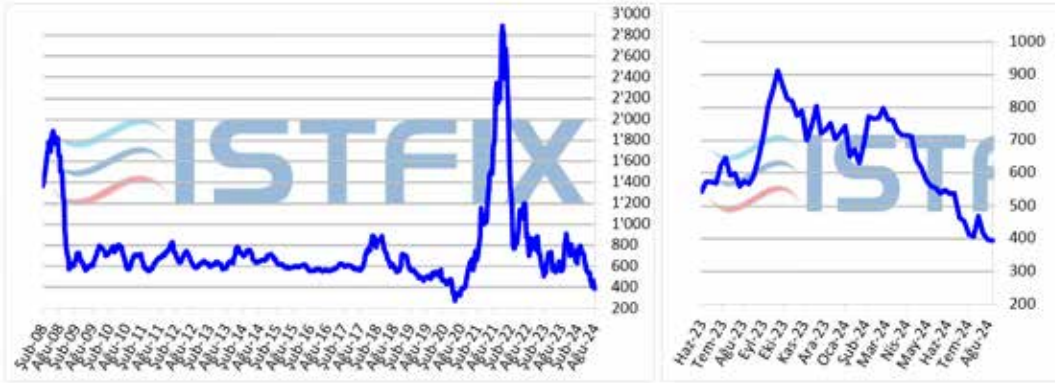
www.transbospor.com.tr



19.08.2024

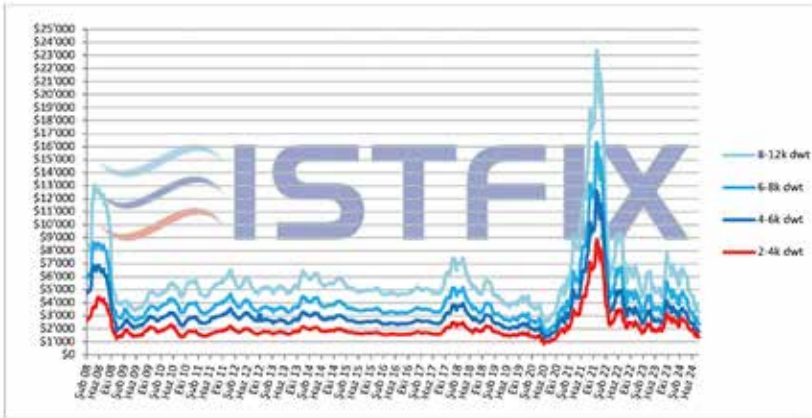
34. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

ISTFIX Bileşik Endeksi bu hafta sabit seyretti denebilir. Endeks 398 puandan 394 puana geriledi. Yavaş yavaş umutlar yeşerse de piyasadaki faaliyet seviyesi şu an navlun artışını sağlayacak güçte değil. Karadeniz ve Doğu Akdeniz'de Türkiye'nin ithalat piyasasında olmamasına ve genel olarak piyasanın kötü durumuna rağmen, bazı armatörler halen gelir olarak kendilerini suyun üzerinde tutabilmekteler.



NAVİ İNİ AR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	1'368	1'764	2'379	3'313
Geçen Hafta	1'381	1'782	2'403	3'346
Geçen Ay	1'413	1'822	2'458	3'422



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2024

S&P VE HURDA

Bu hafta bir koster satışı raporlanmadı.

TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

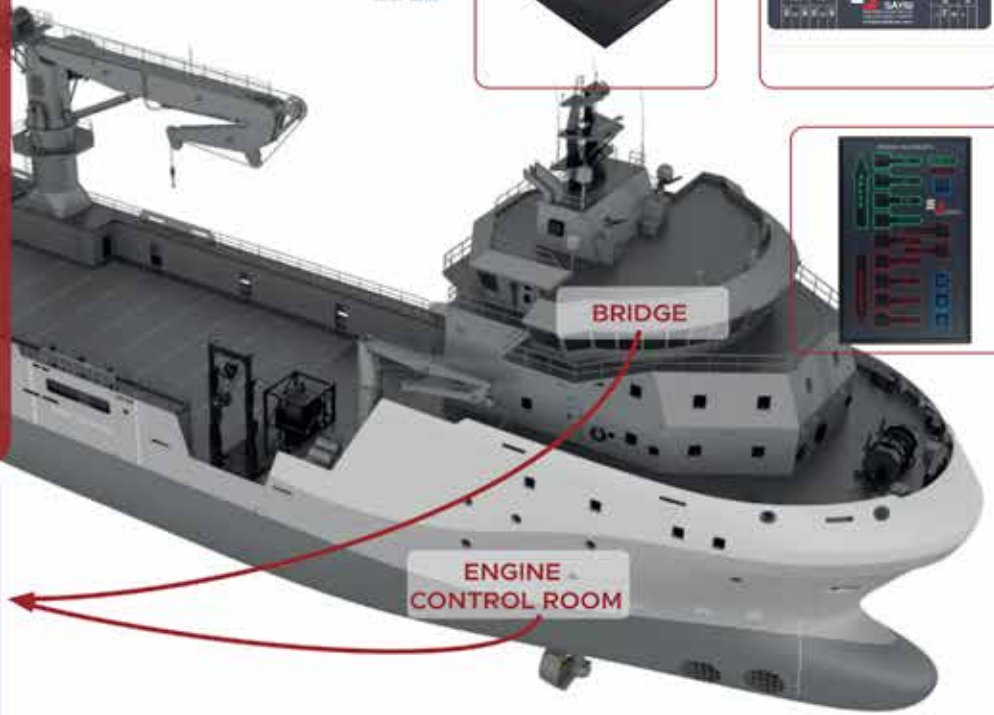
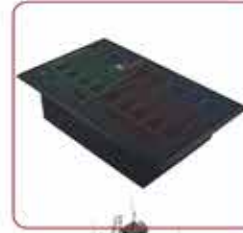
Tonaj	Yük Cinsi	Yükl./Tahl. Limanı	Yükl./Tahl. Hızı (ton/gün)	Navlun (\$/ton)
1300	STEEL	MARMARA-RENI	800/800	35.00
2500	MINERALS	MERSIN-MOERDIJK	1500/1800	41.00
6000	BARLEY (54')	RENI-RADES	1250/1250	24.00
6000	CORN (51')	IZMAIL-LARNACA	1250/1250	20.00
2900	CARBIDE (51')	POTI-CHORNOMORSK	1000/1000	22.00
3000	CORN (51')	IZMAIL-EC GREECE	1000/1000	20.00
3000	FERTILIZERS	POTI-RENI	1000/800	25.00
3000	AMMONIUM NITRATE	BOURGAS-ORLIVKA	1500/1000	15.50
3000	CORN (50')	CHORNOMORSK-HERAKLION	1000/1000	18.00
5000	AGRI PRODUCTS	CHORNOMORSK-HERAKLION	1500/1500	19.00
5000	AGRI PRODUCTS	CHORNOMORSK-BARI	1500/1500	25.00
6000	CORN (51')	CHORNOMORSK-NAPLES	1250/1250	27.00
6000	WHEAT (45')	BOURGAS-PATRAS	2000/2000	16.00
6000	CORN (52')	IZMAIL-LEBANON	1250/1250	21.00

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 uzağında başlar, tahliye limanında biter. Varsa ortalamanın üzerindeki örneklere, diğer çeşitli kaynaklardan da doğruluğu teyit edilmeden yer verilmez. Bu rapordaki bilgiler ISTFIX Araştırmaekibinin güvenilir bulduğukaynaklardan ve piyasa analizlerinden derlenmiştir. Rapor, yayımlandığı tarih için geçerlidir. ISTFIX, alıcı tarafından bu raporun herhangi bir şekilde kullanımından doğabilecek olası bir sorumluluğu kabul etmemektedir.

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

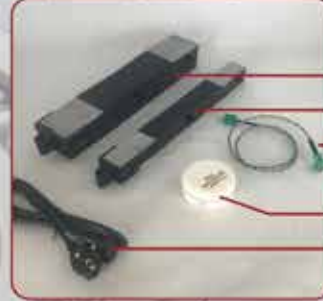


Aydintepe Mah. Tersaneler Bölgesi Gemdok
San. Site Güzin Sok. No:17/C3 Tuzla / İstanbul
Tel.: +90 216 392 60 21 Mobile: +90 545 580 94 07
satisplanlama@saygielectric.com



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



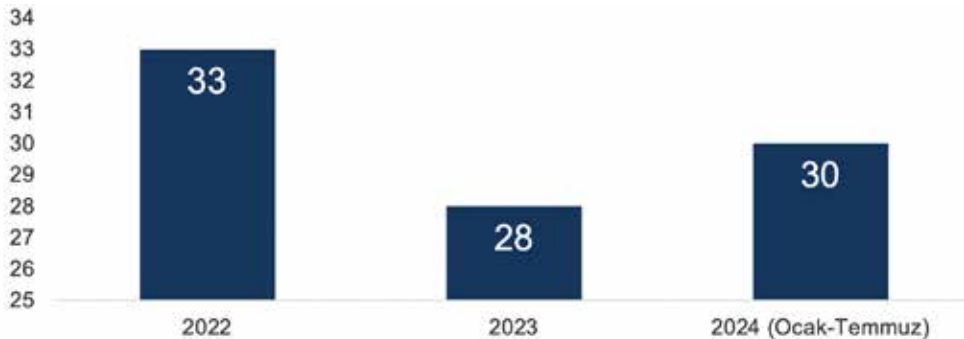
TÜRKİYE'DE GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Bayrak Ülkelerine Göre Listelenmiştir) OCAK - TEMMUZ 2024

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	Alexander Maersk	9164237	Konteyner Gemisi	Danimarka	14.120	17.526	1998	29.07.2024
4	Moby Vincent	7360605	Yolcu Gemisi	İtalya	12.187	2.541	1974	20.01.2024
5	Sardinia Vera	7360617	RO-RO Yolcu Gemisi	İtalya	-	2.840	1975	12.02.2024
6	Saly Reefer	7813925	Frigorifik (Soğutma Depolu) Yük Gemisi	Kamerun	2.009	1.815	1979	9.06.2024
7	Selena	8230120	Kuruyük Gemisi	Kamerun	2.457	3.557	1970	8.02.2024
8	Skymoon King	8607658	Genel Kargo Gemisi	Kamerun	2.854	3.168	1988	19.05.2024
9	Kaleli Ana	7429322	Dökme Yük Gemisi	Komorlar	3.936	6.302	1976	20.04.2024
10	Nanda C	7808097	Kuruyük Gemisi	Komorlar	998	1.896	1981	12.06.2024
11	Diaa	7525592	Kuruyük Gemisi	Komorlar	2.551	3.659	1977	7.07.2024
12	Contship Pro	9235622	Konteyner Gemisi	Liberya	9.528	12.864	2003	10.06.2024
13	El Youssef	7422049	Kuruyük Gemisi	Lübnan	2.998	4.795	1975	17.02.2024
14	Maestro Sun	8401133	Kuruyük / RO - RO	Marshall Adaları	15.375	9.200	1986	13.01.2024
15	Green Atlantic	8320585	Soğuk Hava Depolu Kargo Gemisi	Palau	3.402	3.073	1985	19.05.2024
16	Mangalia A	8513663	RO-RO Yolcu Gemisi	Palau	20.621	12.000	1988	21.03.2024
17	Uni-Assure	9130597	Konteyner Gemisi	Panama	14.807	15.606	1999	19.05.2024
18	Pride of Canterbury	9007295	RO-RO Yolcu Gemisi	Saint Kitts ve Nevis	30.635	7.509	1991	1.01.2024
19	Flipper	7907647	Kuruyük / RO - RO	Sao Tome ve Principe	4.688	2.868	1980	20.07.2024
20	Yaz	7924322	Genel Kargo Gemisi	Sierra Leone	2.023	2.840	1981	31.07.2024
21	Amanos	7816147	Kuruyük Gemisi	Tanzanya	1.589	2.148	1978	19.02.2024
22	Blue Stari	8421705	Kuruyük Gemisi	Tanzanya	1.543	3.041	1986	24.06.2024
23	Habiba M	7396654	Kuruyük Gemisi	Tanzanya	2.627	3.739	1975	1.01.2024
24	Marzuk	7396666	Kuruyük Gemisi	Tanzanya	2.592	4.164	1974	24.06.2024
25	Sealock	8218380	Kuruyük Gemisi	Tanzanya	1.343	2.325	1984	1.06.2024
26	Arrow S	7392608	Kuruyük Gemisi	Togo	1.409	3.311	1974	1.03.2024
27	H.Seas	7725403	Çekici Romorkör	Togo	668	1.200	1979	23.03.2024
28	Ayhanlar	8101537	Kuruyük Gemisi	Türkiye	2.765	4.868	1982	21.04.2024
29	Kingfisher V	7947207	Petrol Tankeri	Türkiye	407	600	1978	26.05.2024
30	Cagsan	6720066	Genel Kargo Gemisi	Türkiye	940	1.607	1968	31.07.2024

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

* Renklendirilen gemiler Temmuz 2024 tarihinde geri dönüşüme giren gemilerdir.

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



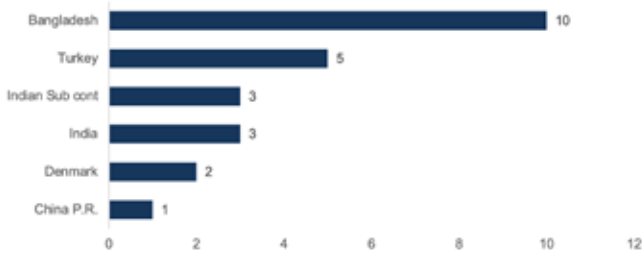
Kaynak: Clarksons Research Services Limited ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

DÜNYADA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Gemi Tiplerine Göre Listelenmiştir) MAYIS-TEMMUZ 2024

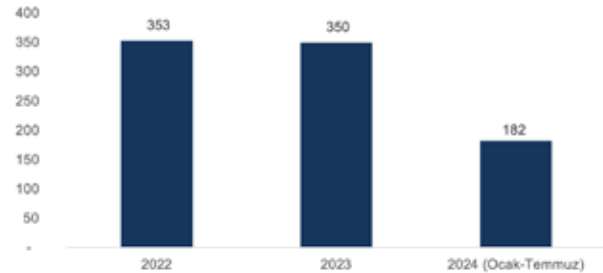
Gemi Tipi	MAYIS			HAZİRAN			TEMMUZ		
	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT
Aggregates	-	-	-	-	-	-	1	4,0	7757
AHTS	-	-	-	-	-	-	1	46,0	920
Bucket Dredg.	1	49,0	621	-	-	-	-	-	-
Bulk	6	30,5	289.752	-	-	-	2	22,5	60584
Chem & Oil	1	29,0	2.584	-	-	-	-	-	-
Chip	1	34,0	42.968	-	-	-	-	-	-
Container	7	28,1	157.275	5	25,4	68.085	5	32,6	65352
Crew Tender	1	34,0	101	-	-	-	-	-	-
Cruise	1	42,0	4.563	-	-	-	-	-	-
FPSO	1	50,0	273.210	-	-	-	-	-	-
GCargo	-	-	-	7	40,3	27.593	3	39,7	8247
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	6	39,0	32140
Pass/Car F.	-	-	-	1	22,0	9.750	1	32,0	2235
Products	2	45,5	2.333	-	-	-	-	-	-
Reefer	3	38,3	21.395	3	39,0	18.350	1	40,0	14499
Ro-Ro	1	27,0	7.570	-	-	-	1	44,0	2868
ROV/Sub Spt	-	-	-	-	-	-	1	52,0	612
Standby Safety	1	43,0	-	-	-	-	-	-	-
Suct. Dredger	-	-	-	-	-	-	1	51,0	787
Tanker	-	-	-	1	25,0	106.522	-	-	-
Tug	1	34,0	109	-	-	-	-	-	-
Water	-	-	-	-	-	-	1	28,0	418
Genel Toplam	36	34,4	916.053	19	33,4	256.613	24	35,8	196.419

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

GEMİ GERİ DÖNÜŞÜMÜNDE ADET BAZINDA ÜLKELER (TEMMUZ 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)



YALOVA
TERSANELER BÖLGESİNDE
HİZMETİNİZDEYİZ

SEAPOWER
ÜRETİM AR-GE
İNNOVASYON TESİSİ

POWER OF THE SEA



mt CONVERTER **mt** UPS

mt TRANSFORMER **mt** CHARGER

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 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)



Simple
plug and
play
solutions

MESSI

MARINE ENGINE SPARES SERVICE INT. INC.



SPARE PARTS / SCOPE OF SUPPLY

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



REPAIR / TECHNICAL SERVICE

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



NETWORK / OPERATION


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

SPARE PARTS SUPPLIER

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


SPARE PARTS


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

 www.messiservice.com

 @messiserviceinc

 @messiservice

 info@messiservice.com

 +90 216 599 06 39

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



BAKIM VE ONARIM HİZMETLERİ



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



BSKY
HİDROSİKLON TEKNOLOJİSİ

YEDEK PARÇALAR

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



SERVİS HİZMETLERİ

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



BALLAST WATER MANAGEMENT SYSTEM

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



SHIP SPARE PARTS & ENGINEERING

yafdiesel.com.tr
ballastwater.net



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