

İMEAK
Deniz Ticaret
Odası'nın
resmi yayınıdır.

DenizTicareti

DERGİ KURULUŞ: 1984

ARALIK / 2025

H O Ş G E L D İ N



UZMAR®



LİMANLARDA EMNİYET
BİZE EMANET

WWW.UZMAR.COM.TR



BERK GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ
BERK LOJİSTİK

DENİZCİLİK
SEKTÖRÜNDE
20 Yıldır
Sizlerle

BERK GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ LTD. ŞTİ.

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

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

info@berkgumrukleme.com

www.berkgumrukleme.com

BERK LOJİSTİK LTD. ŞTİ.

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

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

info@berklojistik.com

www.berklojistik.com



SOY VALVE

DÜNYANIN VANASINI ÜRETİYORUZ

Üstün Kalite, Dayanıklı ve Verimli Tasarım.

Ar-Ge Destekli Üretim, Hızlı Teslimat,
Teknik Destek.



Son Teknoloji, %100 Yerli Üretim,
Endüstriyel vanalarda kalite ve güven.

60'tan Fazla Ülkeye İhracat,
Türkiye'den dünyaya güçlü akış çözümleri.



Enerji, Petrol, Gaz, Su, Deniz Suyu ve
Kimya Sektörlerine Özel Çözümler.

Soy Valve ile kesintisiz akış,
maksimum güven!



Geniş Ürün Yelpazesi; Küresel, kelebek,
bıçaklı vanalar ve daha fazlası.

Uluslararası Standartlarda Sertifikalı
Ürünler , Kalite ve güvenceyi belgeliyoruz



+90 216 446 15 00



info@soyvalve.com



@soyvalve



Evliya Çelebi Mah. Mavi Sk. No.28 P.K. 34944 Tuzla/ İSTANBUL



ÜRKMEZ SAC & DEMİR
Ticaret Limited Şirketi

ÇELİKTEN DENİZE 50 YIL...



IRCLASS



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

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



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

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

www.urkmezsacdemir.com

ALL YOU NEED
For
YOUR ENGINE

ISO 9001

BUREAU VERITAS
Certification



BTM Teknik
Diesel & Gas Engines

bmtmeknik.com.tr

YEDEK PARÇA

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



TEKNİK SERVİS

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



TUZLA ATÖLYE

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

YALOVA ATÖLYE

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

MERKEZ

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

info@bmtmeknik.com.tr

+90 216 447 31 91

+90 216 447 31 93

btm / bmtmeknik

SERBEST BÖLGE

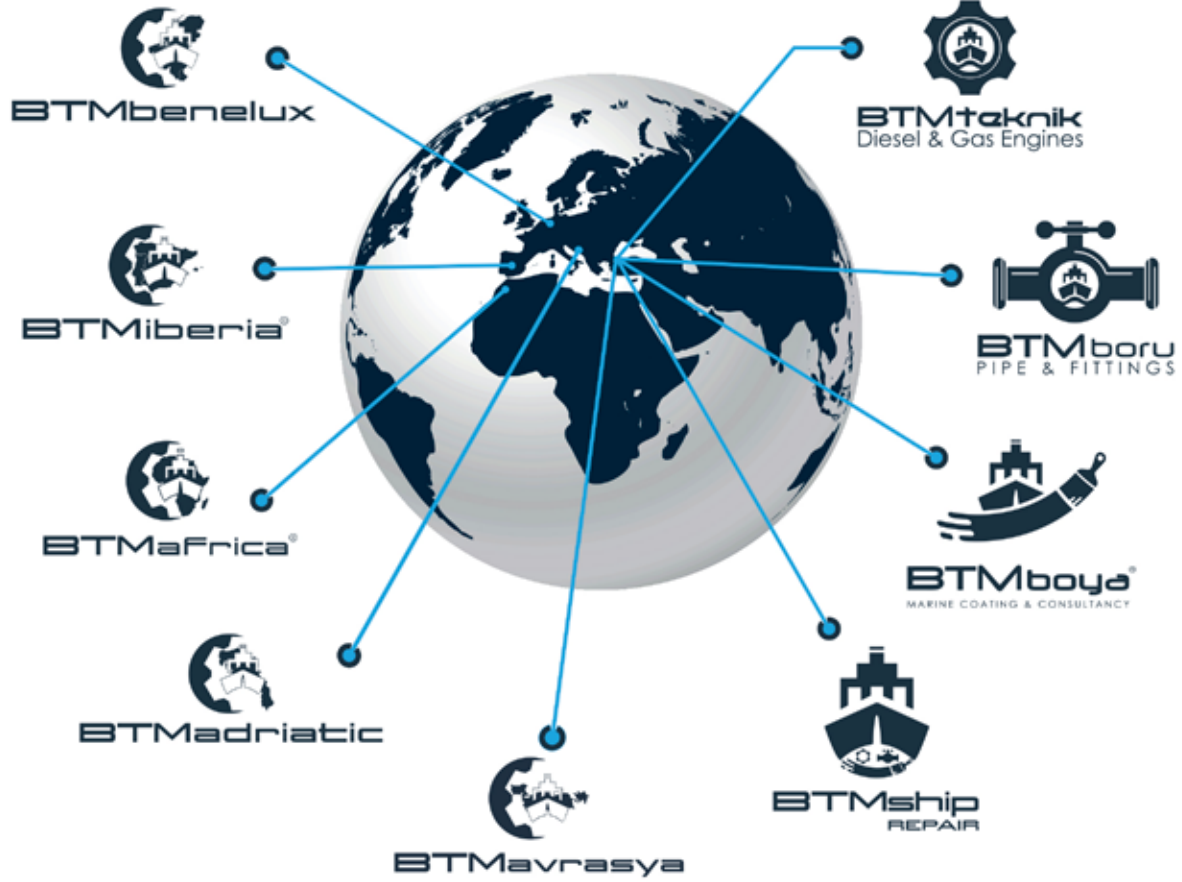
İstanbul Endüstri ve Ticaret Serbest Bölgesi
Kurşun Cad. No:5 Bodrum Kat Bölüm No: 4
Tuzla - İstanbul / Türkiye

İZMİR ATÖLYE

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



BTM GROUP



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

+90 216 447 31 91

www.btmco.com.tr

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



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

M. ZİYA KALKAVAN

GÜNEŞ MELAHAT ÇİÇEK

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



Yıl 41

ARALIK 2025

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 Salıpazarı 34427

Beyoğlu İSTANBUL-TÜRKİYE

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

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

www.denizticaretodasi.org.tr

YAYINA HAZIRLIK

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

Kadıköy İSTANBUL - TÜRKİYE

T: +90 216 428 92 51

info@likyareklamcilik.com.tr

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

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

Reklam&PR Koordinatörü: HANDAN KALENDEROĞLU

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

Satış/Pazarlama Uzmanı: ESRA NAJİM

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

Editörler

AHU ERKIVANÇ - muhabir@likyareklamcilik.com.tr

EFSANE NUR FİDAN - editor@likyareklamcilik.com.tr

Katkıda Bulunanlar:

SEVİM TARHAN ATASOY

Baskı: ÖZGÜN OFSET

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

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

www.ozgun-ofset.com

Dergimizde yayınlanan yazılar, yazarların kişisel görüşleridir.

Bu yazılardan dolayı Deniz Ticareti Dergisi sorumluluk üstlenmez.

Kaynak belirtmek koşulu ile alıntı yapılabilir.

ISSN 1301 – 5907

"Güçlü Yönümüz" Sizin Memnuniyetiniz



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





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

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

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

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

Together, we offer:

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



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

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

Bizi
Takip
Et!



Because being different
isn't enough—we strive
to be the best.



**LIBERIAN
REGISTRY**



THE BEST OPEN REGISTRY

    [LISCR.COM](https://www.liscr.com)

LISCR İstanbul

Varyap Meridian Business, Barbaros Mah., Mor Sumbul Sok. | Blok No. 1, Kat 3, Daire 36, Atasehir 34746
İstanbul, Türkiye | +90 (216) 606-6478 | istanbul@liscr.com

İÇİNDEKİLER



18

MECLİS

MECLİS TOPLANTISINDA
YEREL VE KÜRESEL
GELİŞMELER ELE ALINDI

32

MMK

MÜŞTEREK MESLEK
KOMİTELERİ
TOPLANTISI'NA
BAKAN URALOĞLU KATILDI

14

TAMER KIRAN

YENİ YILDA SEKTÖRÜMÜZÜN
YEŞİL DÖNÜŞÜMÜ EN ÖNEMLİ
GÜNDEMLERİMİZDEN BİRİ
OLACAK

44

GÜNDEM

BELÉM PAKETİ: İKLİM
MÜCADELESİNDE
UYGULAMA ÇAĞI

60

LİMANLAR

VEYSEL GÜNGÖR -
LİMAN OPERASYON
UZMANI

66

SEKTÖRDEN HABERLER

TÜRKİYE 14'ÜNCÜ KEZ IMO
KONSEYİNDE

94

MAKALE

YAKUP KALKAVAN - İMEAK DTO
13 NO'LU KOMİTE ÜYESİ

98

LOJİSTİK

BİLGEHAN ENGİN- UTİKAD
YÖNETİM KURULU
BAŞKANI

102

DTO IMO BÜLTENİ

FRANSA'DAN "CİDDE
DEĞİŞİKLİĞİ" ADIMI

108

S&P

ULUÇ KEDME - KERTİ DENİZCİLİK
GEMİ ALIM-SATIM BROKERLİĞİ

FAALİYET RAPORU	28
ODADAN HABERLER	46
ŞUBELERİMİZDEN	52
SEKTÖRDEN HABERLER	66
DTO IMO BÜLTENİ	100
DTO AB BÜLTENİ	104
GEMİ TUTULMALARI	106
YÜK İSTATİSTİKLERİ	112
ISTFIX	114
HURDA RAPORU	116



www.rebornship.com

REBORNSHIP

LIVESTOCK
Agency

"HER SEVKİYATTA GÜVENİN ROTASI"

Rebornship Livestock Agency, canlı hayvan taşımacılığında liman operasyonları, resmi işlemler, hayvan refahı süreçleri ve tüm acentelik hizmetlerini uluslararası standartlarda yürütür. Güvenilir, hızlı ve profesyonel hizmet anlayışıyla Türkiye'nin tüm limanlarında yanınızdayız.



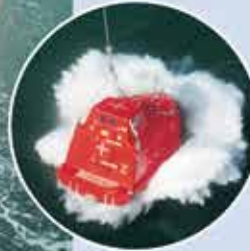
chartering@rebornship.com

agency@rebornship.com

FREEFALL LIFEBOATS



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

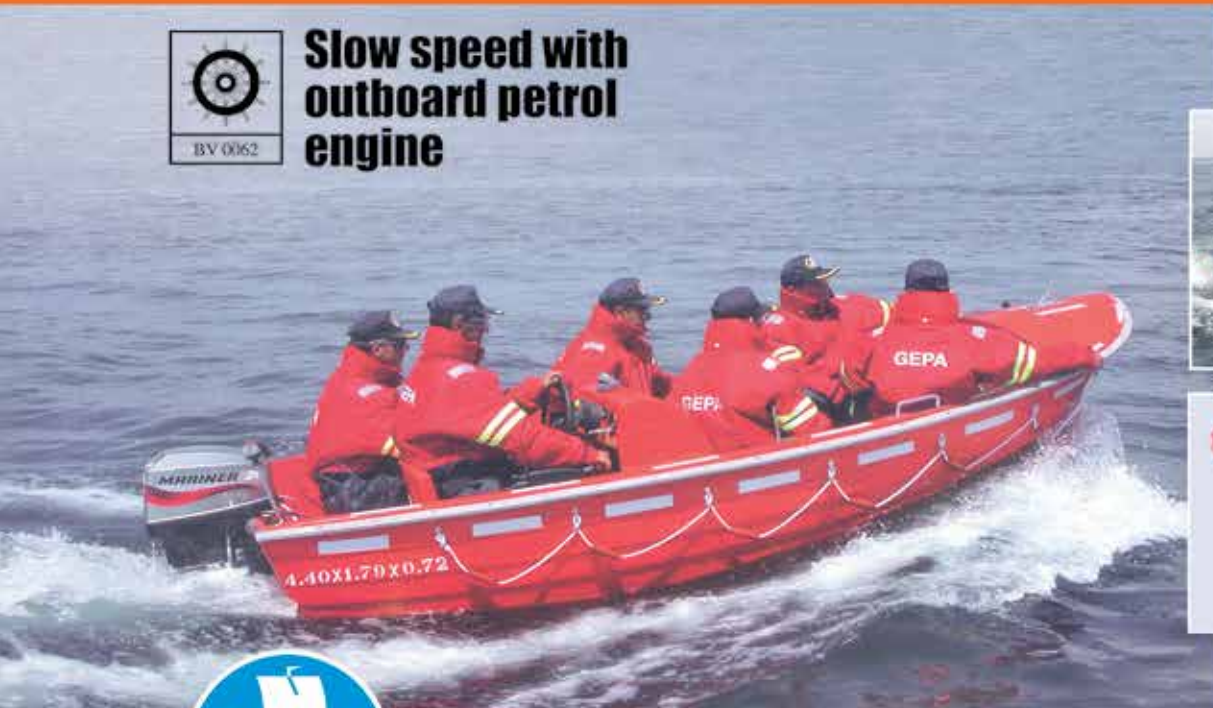


RESCUE BOATS

**SAFE
AND
SOUND**



**Slow speed with
outboard petrol
engine**



GEPA - FIBERGLASS INDUSTRY & TRADE CO. INC.

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

ATA VALF VE GEMİ MALZEMELERİ

ÜSTÜN HİZMET KALİTESİ VE
GÜVENİLİR ÜRÜNLERİYLE...



Tel: +90 216 629 1240

info@atavalve.com.tr

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

Yeni yılda sektörümüzün yeşil dönüşümü en önemli gündemlerimizden biri olacak



TAMER KIRAN

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı

Bir yılın daha sonuna gelirken, 2025 yılında dünya ekonomisinde gidişatı en çok etkileyen unsurların başında ticaret savaşları geldiğini görüyoruz. ABD'de Trump'ın başkan seçilmesiyle birlikte korumacılık eğilimleri, dünyada ekonomi ve ticaret büyümesini baskı altına aldı. Yılın ilk 8 ayını meşgul eden Trump tarifelerinde ağustos ayı ile ABD'nin birçok ülkeye uygulayacağı gümrük tarifeleri netleşmeye başladı. Bu tarihten itibaren dünya genelinde %15 ila %50 arasında değişen oranda vergi artışları yürürlüğe girdi. Türkiye, bu yeni düzenlemede en düşük gümrük vergisi uygulanan ülkelerden biri oldu. Ticaret savaşlarındaki sıkıntılı tabloya rağmen küresel büyüme ve ticaret hacminin beklenenden iyi performans gösterdiğini söyleyebiliriz.

Küresel ekonomide tarifeler kadar piyasaları etkileyen gelişmelerden İsrail-Filistin savaşında ekim ayı itibarıyla ateşkes anlaşması imzalandı. İsrail, ateşkesi zaman zaman ihlal etse de imzalanan anlaşmayla Gazze'de barış umutlarının artması, bölgede yaşanan dramın en azından insani boyutuyla azalması son

derece önemli bir gelişme oldu. İsrail – Filistin anlaşmasının ardından Rusya-Ukrayna savaşında da sona yaklaşma konusunda ortaya çıkan gelişmeler ve Cenevre'de yapılan görüşmeler, savaşın sonlanabileceğine ilişkin beklentileri artırdı. İnşallah burada da bir anlaşma ortaya çıkarsa bölgemiz istikrarına ekonomimize olumlu yansımaları mutlaka olacağını değerlendiriyorum.

Denizcilik piyasalarını değerlendirdiğimizde, ABD Başkanı Donald Trump ve Çin Devlet Başkanı Xi Jinping arasında yapılan görüşmenin ardından sağlanan bir yıllık ateşkes, küresel denizyolu taşımacılığında büyüme beklentisinin yukarı yönlü revize edilmesine neden oldu. 2025 yılının ilk yarısında zayıf seyreden küresel denizyolu taşımacılığında, yılın üçüncü çeyreği itibarıyla güçlü eğilimler gözlemlendi. Küresel denizyolu taşımacılığı 2024 yılındaki büyümeyi yakalayamayacak olsa da 2025 yılının ilk büyüme tahminlere karşın daha olumlu bir görünüm sergiliyor. Bu gelişmeler neticesinde küresel denizyolu taşımacılığının 2025 yılında ton bazında yıllık %0,9 artarak 12,8 milyar ton seviyesinde, ton-mil bazında yıllık artışın %1,2 seviyesinden gerçekleşmesi bekleniyor. 2026 yılı büyüme tahminlerinin ise daha pozitif olacağı öngörülmüyor.

Ülkemiz açısından sevindirici gelişme ise dünyada en fazla gemi tonajına sahip ülkeler sıralamasında göreve başladığımız 2018 yılında 17. sırada yer alan Türkiye'nin, bu yıl 52 milyon 70 bin DWT ile 10. sıraya yükselmesi oldu. Son 5 yılda listede üzerimizde yer alan Norveç ve Almanya'da tonaj kayıpları görülürken, Türkiye %15,8 oranındaki tonaj artışı ile ilk 10 ülke arasında tonajını en yüksek artıran birinci ülke oldu. Tonaj artış sıralamasında % 9,6 ile Çin ikinci sırada yer alırken, bu ülkeyi %7,4 ile İtalya izledi.

Geçtiğimiz kasım ayında ülkemizi sevindiren önemli dış gelişmeler yaşadık. Brezilya'nın Belem Kenti'nde yapılan BM İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi 30. Taraflar Konferansı (COP30) neticesinde 2026 yılında düzenlenecek COP 31'in

dönem başkanlığını ve ev sahipliğini Türkiye üstlendi. Antalya'da düzenlenmesi planlanan Zirve sayesinde ülkemizin yeşil finansman akışını güçlendirebileceğini, her alanda yeşil dönüşümü hızlandırabileceğini değerlendiriyor, toplantının ülkemiz için hayırlı sonuçlara vesile olmasını diliyorum.

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO), Londra'da yapılan 34. Genel Kurul toplantısı kapsamında gerçekleştirilen seçimler neticesinde ülkemiz IMO Konsey Üyeliğine yeniden seçildi. Böylece ilk kez aday olduğumuz 1999 yılından bu yana, kesintisiz biçimde IMO Konseyi'nde temsil edilmeyi başarmış olduk. Bu başarının elde edilmesinde, Bakanımız Sayın Abdulkadir Uraloğlu'nu, değerli ekibini ve Dışişleri Bakanlığı mensuplarımızı tebrik ederken, sektörümüz adına takdir ve şükranlarımı sunuyorum.

Kasım ayında 7. Müşterek Meslek Komitesi Toplantısını Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, çok değerli çalışma arkadaşları ve Bakanlığın kıymetli bürokratlarıyla gerçekleştirdik. Üç saati aşan fevkalade yapıcı bir toplantı gerçekleştirdik. Üyelerimiz, sektörleri ile ilgili konularını ilk elden aktarma fırsatı buldular.

Denizcilik sektörüne gösterdiği yakın ilgiden ötürü başta Sayın Bakanımıza ve kıymetli ekibine bir kez daha teşekkürlerimi sunuyorum. Önümüzdeki dönemde de her zamanki gibi İdaremize ilettiğimiz konuların takipçisi olmaya ve çözüm getirmeye çalışmaya kararlılıkla devam edeceğimizi belirtmek isterim. Yeni yılda da sektörümüzün yeşil dönüşümü için somut projelerin bir an önce hayata geçirilmesi, ihtiyaç duyulan finansman mekanizmalarının sektörümüzün kullanımına sunulması en önemli hedeflerimiz olacak.

Yeni bir yıl, yeni bir başlangıç demek... Geleceğe umutla bakarken, 2026 yılının denizcilik sektörümüze, ülkemize ve tüm dünyaya mutluluk, barış ve huzur getirmesini diliyorum, herkesin yeni yılını içtenlikle kutluyorum. Kalın sağlıcakla...



Gözetim Hizmetleri



Lashing & Unlashing
Hizmetleri



Liman Hizmetleri



info@esenkiyi.com.tr



ESENKIYI

SHIPYARD

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

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

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



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



MECLİS TOPLANTISINDA YEREL VE KÜRESEL GELİŞMELER ELE ALINDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın 28 Kasım'da düzenlenen Kasım ayı Meclis Toplantısı'nda İMEAK DTO Ekonomi Danışmanı Prof. Dr. Erhan Aslanoğlu ve Cumhurbaşkanlığı Güvenlik ve Dış Politikalar Kurulu Başkan Vekili Büyükelçi Prof. Dr. Çağrı Erhan birer sunum gerçekleştirdi.



Kaşif Kalkavan - Başaran Bayrak - Emin Eminoglu

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın Kasım ayı Meclis Toplantısı, 28 Kasım Cuma günü, Sapanca'da yapıldı. İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak başkanlığında gerçekleştirilen toplantıda, gündemdeki maddeler görüşüldü. İlk olarak İMEAK DTO Meclis Katibi Kaşif Kalkavan DTO üyesi GNC Denizcilik Hizmetleri ve Ticaret Ltd. Şti. sahibi Naim Genç'in eşi Güner Genç'in vefat haberini okudu ve merhumeye Allah'tan rahmet, kederli ailesine başsağlığı dilendi. Gündemin ilk maddesi DTO Meclisi'nin 25.10.2025 ve 37 sayılı toplantı zabıtlarının görüşülmesi onaylanıyordu. Adreslere gönderilen toplantı zabıtları oy birliğiyle onaylandı. Gündemin ikinci maddesi 2025 Eylül ayı fasıllar arası aktarım talebinin görüşülmesi ve onaylanıyordu. İMEAK DTO Hesapları

İnceleme Komisyonu Başkanı Ahmet Aygün Özgen'in okuduğu madde oy birliğiyle kabul edildi. Gündemin üçüncü maddesi 2025 Eylül ayı mizanın görüşülmesi ve onaylanmasıydı. Yine Aygün Özgen'in okuduğu mizan, oy birliğiyle onaylandı. Gündemin dördüncü maddesi 2020 yılı aidatlarının terkin tutarının belirlenmesinin görüşülmesi ve onaylanmasıydı. Madde oy birliğiyle onaylandı. Gündemin beşinci maddesi Batı Marmara Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürlüğü'ne teminat mektubu verilmesinin görüşülmesi idi. Madde oy birliğiyle onaylandı.

Daha sonra kürsüye gelen İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran konuşmasının başında katılımcıları selamladıktan sonra, 11 Kasım'da

Gürcistan-Azerbaycan sınırında düşen helikopterde şehit olan 20 askere başsağlığı diledi. Kasım ayında küresel ekonomiye etkileri açısından en önemli gelişmelerden birisinin, İsrail – Filistin anlaşmasından sonra Rusya Ukrayna Savaşı'nda da sona yaklaşma konusunda ortaya çıkan gelişmeler olduğunu söyleyerek konuşmasını sürdüren Kıran, Cenevre'de yapılan görüşmelerin ardından savaşın sonlanabileceğine ilişkin beklentilerin artmaya başladığını belirtti ve "İnşallah burada da bir anlaşma ortaya çıkarsa bölgemiz istikrarına ekonomimize olumlu yansımaları mutlaka olacaktır" dedi.

Kıran Türkiye'de, Merkez Bankası'nın açıkladığı son enflasyon raporuna göre yıl sonu enflasyon tahmininin



AHMET AYGÜN ÖZGEN

yukarı yönlü revize edilerek % 31 - 33 bandına çekildiğini, önümüzdeki süreçte Merkez Bankası'nın para politikasında nasıl bir seyir izleyeceğinin, önemli bir gündem maddesi olarak kalmaya devam edeceğini ifade etti. Enflasyon dışında makroekonomik verilerin genel seyrinde kasım ayında önemli bir değişim olmadığını vurgulayan Tamer Kiran, ilerleyen günlerde asgari ücretin ne seviyede belirleneceği, ekonomi dünyasının en önemli gündem maddelerinden birisi olacağını kaydetti.

TAMER KIRAN: "DENİZYOLU TAŞIMACILIĞINDA BÜYÜME BEKLENTİSİ YUKARI YÖNLÜ"

Tamer Kiran, denizcilik piyasalarına bakıldığında; ABD Başkanı Donald Trump ve Çin Devlet Başkanı Xi Jinping arasında yapılan görüşmenin ardından sağlanan bir yıllık ateşkesin, küresel denizyolu taşımacılığında büyüme beklentisinin yukarı yönlü revize edilmesine neden olduğunu açıklayarak, 2025 yılının ilk yarısında zayıf seyreden küresel denizyolu taşımacılığında, yılın üçüncü çeyreği itibarıyla güçlü eğilimler gözlemlendiğine dikkat çekti ve şunları söyledi: "Anlaşma kapsamında, Çin ithalatına uygulanan yeni ABD tarifeleri %30'dan %20'ye düşürüldü. Çin'in ABD'den soya fasulyesi ve diğer tarım ürünleri alımlarına yeniden başlaması,



TAMER KIRAN

nadir toprak elementlerine yönelik ihracat kısıtlamalarının geri çekilmesi ve enerji alanında ABD ile iş birliği yapılması kararlaştırıldı. ABD, Çin'in denizcilik, lojistik ve gemi inşa sektörlerine yönelik 301. madde kapsamındaki uygulamaları ile ilave liman ücretlerini bir yıl süreyle askıya aldı. Buna karşılık Çin de ABD bağlantılı gemilere uyguladığı karşı önlemleri aynı süreyle durdurdu. 2025 yılının ilk yarısında zayıf seyreden deniz taşımacılığı, yılın üçüncü çeyreği itibarıyla güçlü bir eğilim göstermeye başladı. Bu dönemde kuru yük taşımacılığındaki toparlanma, OPEC ve OPEC Plus grubunun üretim kesintisi kararlarının ardından yeniden artan üretimle birlikte pozitif gelişmelerin etkisinde gerçekleşti. Yöresel genel yük taşımacılığı, 2024 yılındaki büyüme seviyesine ulaşamayacak olsa da, 2025'in ilk tahminlerine kıyasla daha olumlu bir seyir izlemeye aday görünüyor. Küresel denizyolu taşımacılığının 2025 yılında ton bazında yıllık %0,9 artarak 12,8 milyar ton seviyesinde, ton-mil bazında yıllık artışın %1,2 seviyesinden gerçekleşmesi bekleniyor. 2026 yılı büyüme tahminleri ise daha pozitif olarak ton bazında %1,6 ve ton-mil bazında %2 ile gerçekleşeceği öngörülmüyor."

Ülkemiz açısından sevindirici bir gelişmenin ise dünyada en fazla gemi

tonajına sahip ülkeler sıralamasında 5 yıl önce 15'inci sırada yer alan Türkiye'nin, bu yıl 52 milyon 70 bin DWT ile 10'uncu sıraya yükselmesi olduğunu belirten Kiran, şöyle devam etti: "Son 5 yılda listede üzerimizde yer alan Norveç ve Almanya'da tonaj kayıpları görülürken, Türkiye %15,8 oranındaki tonaj artışı ile ilk 10 ülke arasında tonajını en yüksek artıran birinci ülke oldu. Tonaj artış sıralamasında % 9,6 ile Çin ikinci sırada yer alırken, bu ülkeyi %7,4 ile İtalya izledi. Dünyanın en fazla gemi tonajına sahip ülkeler sıralamasında 20 yılı aşkın süredir lider olan ve halihazırda 427 milyon 93 bin DWT'a sahip Yunanistan ise ilk sırayı 453 milyon 135 bin DWT'lık tonaj ile Çin'e bırakmak zorunda kaldı."

TAMER KIRAN SEKTÖRÜ YAKINDAN İLGİLENDİREN ÖNEMLİ GELİŞMELERİ DEĞERLENDİRDİ

Son dönemde sektörü yakından ilgilendiren önemli gelişmeler hakkında bilgi veren Tamer Kiran, Liman Devleti Denetimi Uygulama Yönetmeliği'nin Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girdiğini hatırlattı. Bu yönetmelikle uygulanacak olan giriş yasaklarının Türk Sahipli Filomuzun rekabetçi piyasadaki etkinliğini arttıracak şekilde uygulanacağına olan inançlarının tam olduğunu söyledi. Yakın dönemde yayımlanan Tehlikeli Yüklerin

Denizyoluyla Taşınması ve Yükleme Emniyeti Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelikle de uygulamadaki birçok eksikliğin giderildiğini, etkin uygulama için gerekli tüm prensiplerin ortaya konulduğunu görüldüğünü belirterek yönetmelikle ilgili Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar ve Denizcilik Genel Müdürlüğü'ne teşekkür etti.

Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği Uygulama Yönergesi'nin de son dönemde revize edilen önemli mevzuatlardan biri olduğunu dile getiren Kıran, yürürlüğe giren Yönerge ile Boğazlardaki emniyetli geçişe yönelik saha gözlemlerinin mevzuata başarıyla aktarıldığını gördüklerini ifade etti: "Dünyanın en yoğun ve kendine özgü coğrafi özelliklere sahip su yolları olan Boğazlarımıza ilişkin bu yeni hükümler, seyir ve can-mal emniyeti bakımından son derece değerli olduğunu değerlendiriyoruz."

Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi 30. Taraflar Konferansı (COP30) Brezilya'nın Belem Kenti'nde yapıldığını hatırlatan Tamer Kıran, "Toplantının bizim açımızdan en önemli gelişmesi şüphesiz, ülkemizin 2026 yılında Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi'nin en üst karar organı olan Taraflar Konferansı'nın (COP) 31'in dönem başkanlığını ve ev sahipliğini üstlenmesi oldu" diye konuştu. Ülkemizin, COP31 sayesinde yeşil finansman akışını güçlendirebileceğini, her alanda yeşil dönüşümü hızlandırabileceğini değerlendirdiğini belirten Kıran, toplantının ülkemiz için hayırlı sonuçlara vesile olmasını diledi. Kıran, Denizci Millet Denizci Ülke Proje Yarışması'nın dördüncüsünü düzenlediklerini, başvuruların 5 Ocak – 27 Mart 2026 tarihleri arasında yapılabileceğini duyurarak, "Yenilikçi fikri olan herkesi bu yarışmaya katılmaya davet ederken, yarışmamızın sektörümüze, gençlerimize ve ülkemizin denizcilik vizyonuna hayırlı olmasını diliyor, yarışmamıza katılım gösterecek



PROF. DR. ERHAN ASLANOĞLU

herkese şimdiden teşekkürlerimi sunuyorum" sözleriyle konuşmasını tamamladı.

ERHAN ASLANOĞLU: "TRUMP'IN POLİTİKALARI DÜNYA EKONOMİSİNDE BELİRSİZLİĞİ ARTIRIYOR"

İMEAK DTO Ekonomi Danışmanı Prof. Dr. Erhan Aslanoğlu "Türkiye ve Dünya Ekonomisi; Göstergeler ve Gelişmeler" konulu bir sunum yaptı. Konuşmasına dünyadaki ekonomik gelişmeleri değerlendirerek başlayan Aslanoğlu, ABD Başkanı Trump'ın attığı adımların gündeme damga vurduğunun altını çizdi.

Küresel ölçekte yıkıcı liderlik eğilimlerine dikkat çeken ve "CBO" ifadesini ironik biçimde "Chief Destructive Officers of the World" olarak yorumlayan Aslanoğlu, CEO'lardan sonra dünyada destrüktif bir dönüşüm yaşandığını belirtti. Trump'ın önümüzdeki 2-2,5 yıl boyunca benzer politikaları sürdüreceğini, bu sürecin daha da yıkıcı olabileceğini ifade etti. Ancak Amerika'daki kurumsal yapının bu gücü sınırlayabileceğini, özellikle gümrük vergileriyle ilgili mahkeme kararlarının belirleyici olacağını; bölgesel mahkemelerin Trump'ın yüksek oranlı vergileri artırma yetkisini sınırlandıran kararlar verdiğini, sürecin Yüksek Mahkeme'ye taşındığını; bu kararların Trump'ın ekonomik gücünü azaltabileceğini, hatta topladığı vergilerin iadesine yol açabileceğini aktardı. Ayrıca, görevden alınan bir kurul üyesiyle

ilgili mahkeme sürecine de değinerek, başkanın yetkilerinin sınırlandırılabilirliği olasılığını dile getirdi. Bu gelişmelerin, yaklaşan ara seçimlerle birlikte Trump'ın yıkıcı kararlarında geri adım atmasına neden olabileceğini ifade etti. Trump'ın politikalarının dünya ekonomisinde belirsizliği artırdığı, Amerikan kurumlarının bağımsızlığının tartışma konusu olduğu ve doların ciddi değer kaybı yaşadığı vurgulandı. "Yılbaşından sonra Euro/dolar paritesi 1.010-1.011 seviyelerine inebilir," diyen Aslanoğlu, bu tür gelişmelerin olasılık dahilinde olduğunu belirtti. Ters senaryoda ise Trump'ın daha da güçlenerek kararlarında daha kararlı olabileceğini, bu durumun belirsizliği artırarak doların değer kaybını sürdürebileceğini söyledi.

Aslanoğlu, küresel çatışma bölgelerine dair değerlendirmesinde Ukrayna'da nispeten umutlu bir tablo oluştuğunu, Gazze'de ise durumun çok boyutlu olduğunu belirterek "Barış ve istikrar ortamı sağlanırsa, en önemlisi can kayıpları sona erecek. Savaşın bitmesi ekonomik ve insani açıdan Türkiye'ye olumlu yansır" dedi. New York merkezli belirsizlik endekslerine değinen Aslanoğlu, Dünya Belirsizlik Endeksi, ekonomi politikalarına ilişkin belirsizlik ve ticaret politikası belirsizliği ekseninde tüm endekslerin zirveye çıktığını, özellikle ticaret ve ekonomik belirsizliklerin pandemi sonrası hala yüksek seyrettiğini vurguladı: "İsrail-İran savaşı gibi riskleri atlattığımızı düşünsek de, belirsizlik kalıcı görünüyor. Trump'ın ekonomi dışı adımlarının bu algıyı beslemeye devam ettiriyor. Bu durum piyasalarda volatilitiyi artırıyor; özellikle borsa, emtia ve altın fiyatlarının bu faktörlerden etkilenmeye devam edecek." Aslanoğlu Brezilya'daki COP30 zirvesine dair de "Bir buçuk dereceyi aşmayalım dedik, ama birçok enstitüye göre bu eşik geçildi. Şimdi iki dereceyi aşmamak için çaba gösterilecek" dedi.

"DÜNYA TİCARETİNDE GELECEK 5 YIL İÇİN AŞAĞI YÖNLÜ BİR BEKLENTİ YOK"

Aslanoğlu sözlerine şöyle devam etti: "Dünya ekonomisinde büyüme tarafında



henüz korkulan bir bozulma yok. Geçen yıl 3.3 büyüyen dünyanın, bu yıl 3.2, gelecek yıl 3.1 büyümesi bekleniyor. Resesyon beklenmiyor. Amerika'da yukarı yönlü bir izlenim var. Avrupa bir tık aşağı alındı, bu bizim için iyi haber değil, ama genel olarak bir olumsuz beklenti yok. Rusya dörtlerden bire, hatta birin altına inen bir büyüme ile gidiyor.

Bu tablo Putin'i masaya oturtmaya zorlayacak ekonomik zorlukları gösteriyor. Dünya ticaretinde gelecek 5 yıl için aşağı yönlü bir beklenti yok. Yatay bir gidiş var, ne yükselen ne inen. Öncü göstergelerimiz de buna işaret ediyor. Dünya enflasyonu yüzde 2, 2.2 civarındaydı. Gelecek yıl 2.3 bekleniyor, Türkiye ve Arjantin hariç bir değişim yok. Birçok ülke ve bölgede enflasyon 2-3 civarında kalmaya devam ediyor.

Ekonomide olumlu gelişmeler olunca yeşil filizler denir. Şimdi biraz sonbaharı andıran sarı yaprak dökümleri var. Japonya hem enflasyon hem durgunluk yaşıyor. Çin'in büyümesiyle ilgili sıkıntılar artıyor. Avrupa'nın da büyüme sorunları var. Bildiğimiz yerden değil, bilmediğimiz taraftan gelen ekonomi dışı faktörler ülkeler içinde zorluklar yaratmaya başladı. Bu gelişmeler dünya büyümesini etkileyebilir. Çin ve Japonya, biri dünyanın ikinci, diğeri beşinci büyük ekonomisi. Her ikisi de sıkıntılı bir büyüme tablosu

işareti veriyor. 'Dünya iyi gidiyor' diyoruz, ama sonraki süreçte tablo devam edecek mi, izlememiz gerekecek."

Merkez bankalarının faiz indirimine hazırlandığını, emtia fiyatlarının dalgalı olsa da yükseliş eğilimini sürdürdüğünü, doların Avrupa'daki sorunlar ve ABD'deki mahkeme kararları nedeniyle yatay seyrettiğini, olası kararların yönü belirleyeceğini açıklayan Aslanoğlu altın ve değerli madenlerde yükselişin devam

gündemde olduğunu dile getirdi: "Talep hâlâ yüksek; merkez bankaları ve ülkeler alımda kararlı. Bu ivme kısa vadede değişmeyecek. Teknoloji şirketlerinde fiyatlar artsa da finansal sağlık güçlü."

Talep yüksek, üretim yetişmiyor. Veri merkezleri ve enerji erişimi sıkıntılı. Yıllık ciro büyümeleri %80'e yakın. CEO açıklamaları balon riskini şimdilik dışlıyor. Ancak düzeltme kaçınılmaz. Teknoloji şirketlerinin fiyatları ciddi



ettiğini vurguladı. 4000 dolar seviyesinin hızla aşıldığını; dalgalanma sürse de 5000 ve 6000 dolar hedeflerinin

şekilde yükseldi; ancak finansal sağlıkları da oldukça güçlü. Şu anda talebe yetişmiyorlar. Çip üretimi devam



ediyor fakat veri merkezlerinde talep karşılanamıyor. Planladıkları yatırımları zamanında tamamlayamıyorlar; enerji erişiminde de zorluk yaşıyorlar. Talep inanılmaz derecede yüksek. Demiryolları, internet ve konut gibi sektörlerde olduğu gibi yapay zekâda da bir dolum yaşanacak. Bugün değil belki, ama bir yıl, üç yıl, beş yıl içinde fiyatlar geri çekilecek; bazı şirketler elenecek. Yine de yapay zekâ, internet ve elektrik gibi hayatlarımızda kalıcı olacak.”

“DENİZ TİCARETİNDE YILLIK ORTALAMA %2 BÜYÜME BEKLENİYOR”

UNCTAD'ın (Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı) hazırladığı “Review of Maritime Transport 2025: Staying the Course in Turbulent Waters” raporuna değinen Aslanoğlu, raporun küresel belirsizlik ortamını yansıttığını; tonaj bazında bazı bölümlerde artış gözlenirken, genel tonajda geçen yıla kıyasla sınırlı bir düşüş görüldüğünü belirtti.

Rapora göre Süveyş Kanalı'ndaki geçiş sayısının azalması, tonaj artışını etkileyen ana unsur olmaya devam ettiğini; Hürmüz Boğazı'nda keskin bir düşüş olmasa da aşağı yönlü bir hareketlenme gözlemlendiğini sözlerine ekledi: “UNCTAD'ın öngörülerine göre, 2026–2030 döneminde deniz ticaretinde yıllık ortalama %2 büyüme bekleniyor. Önümüzdeki 3–4 yıl için bu oran %2–3

arasında değişebilir. Veriler, en fazla bayrak kaydı bulunan ve en çok gemi sahibi olan ülkeleri kapsıyor. Amerika'nın Schaumburg Taşıma Endeksi'nde bazı haklarını kaybettiği görülüyor; diğer ülkelerde de 2024'e göre düşüşler dikkat çekiyor. Connectivity Endeksi, Asya ülkelerinin bağlantı kapasitesini ciddi biçimde artırmaya devam ettiğini gösteriyor. Afrika'da hafif bir yükseliş var; diğer bölgelerde ise durağanlık söz konusu. Raporda ayrıca kadın çalışan sayısında artış olduğuna dair veriler de yer alıyor.

Bu bölümde detaylara fazla girilmese de, sektörde sosyal göstergelerin önem kazandığı vurgulanıyor.” Türkiye ekonomisine ilişkin değerlendirmesinde, siyaset gündeminin önümüzdeki birkaç yıl boyunca ekonomik dinamikleri belirlemeye devam edeceğini vurgulayan Aslanoğlu, bu etkinin artarak süreceğini ve sanayi ile ihracat gücünde kayıpların gündemde kalacağını ifade etti.

Merkez Bankası'nın son raporuna atıfla, Türkiye'nin CDS (kredi risk primi) göstergelerinin seçim sonrası dönemde 250 seviyelerine kadar gerilediğini; ancak Brezilya, Endonezya, Filipinler ve Güney Afrika gibi benzer ülkelerin 150 civarında seyrettiğini hatırlattı. 19 Mart sonrası siyasi gelişmelerin yaşanmaması halinde CDS'in 200 seviyesinin altına inebileceğini, ancak bugün borçlanma

maliyetlerinin benzer ülkelere kıyasla 150–230 baz puanı daha yüksek olduğunu belirtti.

Aslanoğlu; asgari ücret tartışmalarında ise Avrupa ile kıyaslandığında Türkiye'nin hâlâ düşük seviyelerde kaldığını, 500–700 Euro civarındaki rakamın yaşam maliyetleriyle birleştiğinde daha ağır bir tablo ortaya çıkardığını söyledi. Aslanoğlu'na göre iki olasılık öne çıkıyor: İlki, asgari ücretin 30 bin TL ve üzerinde belirlenmesi, %30–35 civarında bir artışla açlık sınırının üzerinde tutulması. İkincisi ise yeniden değerlendirme oranına dayalı bir belirleme. Son günlerde verilen mesajların, asgari ücretin ihtiyaçlara göre yeniden değerlendirme oranı üzerinden şekilleneceğini düşündüğünü, bunun da mevcut koşullarda daha gerçekçi bir yaklaşım olduğunu; üçüncü olasılığın ise 27 bin civarında kalması olduğunu ifade etti.

“İHRACAT ARTIŞI BİRKÇ SEKTÖR VE AZ SAYIDA FİRMANIN SIRTINDA”

Aslanoğlu, PMI verilerinde büyüme eşliğinin altında kalan Türkiye'nin, ihracat artışını birkaç sektör ve az sayıda firma ile sürdürdüğünü; küresel %1'lik payı korumak için her yıl 12–14 milyar dolar artış gerektiğini belirterek konuşmasını sürdürdü: “Türkiye'nin %1'lik payını koruyabilmesi için ihracatını 600 milyar dolara yükseltmesi gerekiyor.

Bu da önümüzdeki 20–25 yıl boyunca her yıl 12–14 milyar dolar artış anlamına geliyor. Oysa Türkiye son üç yılda toplamda bu artışı sağlayabildi. İhracat artışının büyük kısmı savunma, elektrik-elektronik ve otomotiv gibi 4–5 sektörden geliyor.

Diğer sektörler gerilerken, artışı taşıyan firmaların sayısı yalnızca 10–12. Yılda 13 bin yeni ihracatçı firma kaydı yapılırken bu sayı 9 bine düşmüş durumda. Yani Türkiye'nin ihracat büyümesi, birkaç sektör ve az sayıda büyük şirketin omuzlarında ilerliyor. Parite etkisi de tabloyu karmaşılaştırıyor. İhracat artışının 6–7 milyar dolarlık kısmının neredeyse yarısı kur hareketlerinden kaynaklanıyor. Bu da reel artışın sınırlı olduğunu



PROF. DR. ÇAĞRI ERHAN

gösteriyor.” Aslanoğlu sunumunun sonunda ödemeler dengesi ve kurla ilgili değerlendirmelerde bulundu. Ocak–Eylül döneminde cari açığın resmi olarak 15 milyar dolar görüldüğünü, ancak net hata ve noksan kaleminin 12 milyar doları aşmasıyla birlikte gerçek açığın 27 milyar dolara ulaştığını vurguladı. Geçen yıl aynı dönemde 5 milyar dolar olan cari açığın üç katına çıkması, finansman ihtiyacının giderek arttığını gösteriyor.

Finansman girişleri 15 milyar dolara yükselse de, rezervlerde kayıp yaşandı. Merkez Bankası’nın yılbaşında 130–140 milyar dolar seviyesinde olan rezervleri 180 milyar dolara çıksa da, yıl içinde yaklaşık 10 milyar dolarlık bir azalma görüldü. Bu kayıpta yurtdışına çıkan sermaye ve vatandaşların döviz transferlerinin etkili olduğunu belirtti.

Kur politikası açısından, yıl içinde kuru tutmak için 23 milyar dolar satıldığını hatırlatan Aslanoğlu, ortalama kurun 39 TL seviyesinde gerçekleştiğini, yıl sonu için 43–44 TL aralığının öngörüldüğünü söyledi. 2026 yılı ortalamasının 50 TL’ye yaklaşabileceğini, yılsonu tahminlerinin ise 55–56 TL aralığında olduğunu ifade etti. Bu tahminlerin %16 enflasyon varsayımıyla yapıldığını, ancak mevcut görünümde enflasyonun %25–30 seviyelerine çıkabileceğini belirtti.

Bu durumda kurun da enflasyon kadar artış göstermesi gerektiğini, yani 39 TL’den başlayan ortalamanın %25 artışla 50 TL’ye ulaşabileceğini aktardı. Sonuç olarak, ekonomi yönetiminin planının Türk Lirası’nın değer kaybını enflasyon oranında sınırlamak olduğunu, rezerv gücü ve müdahalelerle kurun kontrollü biçimde yükselmesinin hedeflendiğini söyledi.

ÇAĞRI ERHAN: “İÇİNDE BULUNDUĞUMUZ DÖNEM GÜVENİLMEZ VE KIRILGAN BİR ORTAM”

Aslanoğlu’nun ardından Cumhurbaşkanlığı Güvenlik ve Dış Politikalar Kurulu Başkan Vekili Büyükelçi Prof. Dr. Çağrı Erhan “2026 Yılına Girerken Türk Dış Politikasının Öncelikleri: Fırsatlar ve Tehditler” başlıklı bir sunum yaptı. Erhan, dünyayı anlamak için bazı ülkelerin ulusal plan ve güvenlik stratejilerine baktığını belirterek konuşmasına başladı ve ABD, Çin, İngiltere, Fransa, Almanya, Japonya ve Türkiye gibi ülkelerin resmi güvenlik kurulları tarafından kabul edilmiş ulusal güvenlik stratejilerini inceleyeceğini belirtti. Bu belgelerde ülkelerin uluslararası alanda tehdit olarak gördükleri unsurlar, fırsat olarak değerlendirdikleri alanlar ve öncelikli hedeflerin ele alındığını vurguladı. Geçtiğimiz hafta G20 toplantısında

da benzer konular gündeme geldiğini (küresel riskler, iklim değişikliğinin etkileri, ticarete ortaya çıkan engeller ve insani sorunlar); bu çerçevede, ulusal güvenlik stratejilerinde sıkça tekrar eden “moda” kavramlar bulunduğunu; 1990’larda “küreselleşme” ve “sürdürülebilirlik” nasıl her konuşmada yer alıyorsa, bugün de “belirsizlik”, “dramatik dönüşüm”, “meydan okumalar”, “dayanıklılık” ve “resilience” (esneklik/direnç) gibi kavramların öne çıktığını aktardı.

Ayrıca ulusal güvenlik stratejilerinde artık inovasyon, üretim, kalkınma ve refah gibi klasik hedeflerin yanında belirsizlik ve dayanıklılık gibi kavramların da görüldüğünü; bunun da içinde bulunduğumuz dönemin güvenilmez ve kırılgan bir ortam olduğunu gösterdiğini söyledi. ABD’nin 2022 Ulusal Güvenlik Belgesi’ne bakıldığında temel yaklaşımın net olduğunu ifade eden Erhan, şöyle devam etti: “ABD diyor ki ben demokrasinin liderliğini üstleniyorum ve meydan okuyanlara karşı dik durmaya devam edeceğim. Muhtemelen Trump döneminde de aynı çizgiyi göreceğiz.

ABD açısından en büyük tehditler Rusya’nın askeri kapasitesi ve Çin’in uluslararası düzeni şekillendirme niyeti. Bunun dışında terörizm ve yeni teknolojilerin dönüştürücü gücü öne çıkıyor. Yapay zekâ ve bağlantılı teknolojiler kontrol edilmezse büyük bir tehdit olarak görülüyor; kontrol edilebilirse fırsata dönüşüyor.

Tehditler karşısında fırsatlar da var. Uluslararası sistemin geleceğini şekillendirebiliriz diyor Amerika. Trump bunu kendi yöntemleriyle yapıyor. Özellikle mart ayından itibaren attığı adımlarda bunu görmek mümkün; gümrük tarifeleri savaşları bunun bir parçası. Sonuçta Amerikan stratejisinin en önemli hedefi, küresel liderliği sürdürmek. Bunun için de Çin’den gelecek meydan okumaya karşı koymak, Amerikan halkının güvenliğini korumak ve otoriter rejimlerin sistemik meydan okumalarını bertaraf etmek öne çıkıyor.”

Erhan sunumunda 2025 yılında Çin Savunma Bakanlığı tarafından yayımlanan “Yeni Çağda Ulusal Güvenlik” başlıklı Beyaz Kitabı değerlendirerek sözlerini sürdürdü. Erhan’ın değerlendirmeleriyle bu resmi belge, Çin’in güvenlik anlayışını yalnızca askeri ve sınır güvenliğiyle sınırlamıyor; siyaset, ekonomi, teknoloji, toplum, kültür, çevre ve özellikle veri güvenliği gibi alanları kapsayan geniş bir çerçeve sunuyor. Yapay zekâ ve siber güvenlik, bu yeni tanımda öne çıkan başlıklar arasında. Belgede tehditler doğrudan isimlendirilmemiş olsa da, tek kutuplu dünya düzeni “küresel tehdit” olarak tanımlanıyor. Çin, bu düzene karşı mücadele edeceğini ilan ediyor. Modernleşme ve yüksek teknoloji kalkınma ise fırsat olarak görülüyor. Bu fırsatın barışçı ilişkiler yoluyla değerlendirileceği, “barışçı yükseliş” kavramıyla ifade ediliyor.

“TAYVAN BOĞAZI’NDA GERGİNLİĞİN ARTMASI KAÇINILMAZ”

Ancak stratejinin en kritik hedefi Tayvan. Çin, Güney Çin Denizi ve Tayvan üzerindeki iddialarını açıkça ortaya koyuyor. Bu meselenin ertelenemez olduğunu, ya Tayvan’ın belirli şartlar altında birleşeceğini ya da çatışma yoluyla çözüleceğini belirtiyor. Nihai tarih olarak Çin Halk Cumhuriyeti’nin kuruluşunun yüzüncü yılı olan 2047 işaret ediliyor.

Bu tarihe kadar Tayvan meselesinin çözüleceği yönünde net bir tavır sergileniyor. Erhan’a göre bu yaklaşım, Tayvan Boğazı’nda gerginliğin artmasını kaçınılmaz hale getiriyor. Çin’in “barışçı yükseliş” söylemi ile Tayvan üzerindeki sert tutumu arasındaki gerilim, küresel güvenlik stratejilerinde en kritik kırılma noktalarından biri olarak öne çıkıyor.

Prof. Dr. Çağrı Erhan, Rusya’nın 2021 Ulusal Güvenlik Belgesi’nin ise artık güncelliğini yitirmiş olsa da Rusya’nın temel yaklaşımını gösterdiğini; Batı’yı yalnızca askeri değil, aynı zamanda “manevi bir tehdit” olarak tanımladığını; buna karşılık Rusya’nın “Batı’nın

çürümüş küresel değerlerini” reddederek kendi benliğini savunmayı vurguladığını açıkladı: “Rusya’nın en önemli gücü doğal kaynaklar ve enerji rezervleri. Stratejik hedefi ise egemenliği ve toprak bütünlüğünü korumak. Rusya, Çin’le birlikte BRICS ve Şanghay İşbirliği Örgütü gibi platformlarda çok kutuplu sistemin devamını savunuyor. Bu yaklaşımda Türkiye ve diğer üyelerle ortak söylem öne çıkıyor. Öncelikleri arasında Ukrayna da var, ancak çözümü Avrupa’nın vereceği tarihsel kararlara bağlı.”

Erhan; İngiltere, Almanya ve Fransa’nın da 2025 belgelerinde benzer bir yaklaşım sergilediklerini; bu ülkelerin ittifaklarıyla birlikte Avrupa’ya yönelik saldırılar ve tehditler karşısında ortak duruş sergileyeceklerini vurguladıklarını ifade etti ve şöyle devam etti: “Tehdit tanımları da hemen hemen aynı: Rusya. İngilizler ‘NATO first’ diyor; yani önce NATO. İngiltere Savunma Bakanlığı yazın açıkça ‘savaşa hazır olmalıyız’ dedi. Çünkü kritik ortaklıklar var ve buna hazır olmak zorundalar. İnovasyon ve sanayiye de vurgu yapıyorlar; kendi savunma sanayilerini geliştirmeleri gerektiğini belirtiyorlar.

Amerika Asya’ya yönelirken, Avrupa’da daha fazla sorumluluk üstlenmek gerektiğini söylüyorlar. NATO içinde daha güçlü müttefik arayışı var; Türkiye’de bu bağlamda öne çıkıyor. Soğuk Savaş’tan bu yana ilk defa Batı Avrupa’yı doğrudan etkileyebilecek bir savaş ihtimalinden söz ediliyor. Almanya ise çok daha çarpıcı bir metin hazırlamış. Üç temel sütun üzerine kurmuşlar: sağlık, caydırıcılık ve güç. İlk defa açıkça ‘caydırıcı güç olacağım’ diyor. Dahası, Alman ordusunun yeniden yapılandırılacağını ve Avrupa’nın en güçlü ordusu haline getirileceğini yazıyorlar. Seksen yıldır ilk kez bir Alman belgesinde bu kadar iddialı bir hedef görüyoruz.”

“DEVLETLERİN GÜVENLİK BELGELERİNDE YENİ BAŞLIKLAR ÖNE ÇIKTI”

Erhan tüm bu çerçeveye birlikte ulusal güvenlik stratejilerinin artık klasik konvansiyonel tehditlerle sınırlı olmadığını vurguladı. Son dönemde devletlerin

güvenlik belgelerinde yeni başlıkların öne çıktığını belirterek, küresel ısınma, doğal afetler, siber güvenlik, yapay zekâ ve salgın hastalıkların doğrudan güvenlik tehdidi olarak tanımlandığını aktardı. Erhan, gıda güvenliği ve kıtlık konusunun neredeyse tüm ülkeler tarafından kritik bir mesele olarak görüldüğünü, sağlık ve enerji güvenliğinin ise evrensel endişe alanları haline geldiğini söyledi. Okyanus güvenliği, uzay güvenliği, nüfus hareketleri ve nadir toprak elementlerine erişim gibi konular da giderek daha fazla gündeme geliyor. Bu başlıkların ticari işlemlerle doğrudan bağlantılı olduğunu ve güvenlik stratejilerinde ağırlık kazandığını ifade etti. Erhan’a göre bu dönüşüm, geleceğe dair değerlendirmelerde mutlaka dikkate alınması gereken bir paradigma değişimi.

Prof. Çağrı Erhan, Türk dış politikası perspektifini değerlendirirken de Cumhuriyet’in kuruluşundan bu yana temel ilkenin “Yurtta barış, dünyada barış” olduğunu; bu ilkenin yanına yeni açılımlar ve kavramlar eklense de, barışın sağlanabilmesi için savaş ihtimaline karşı hazırlıklı olmanın zorunlu olduğunu belirtti. Türkiye’nin dış politika yaklaşımında, “Dünya beşten büyüktür” ve “daha adil bir dünya mümkündür” söylemlerinin temel yer tuttuğunu ifade etti.

Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi’ndeki veto sisteminin adil olmayan yapısı nedeniyle küresel çatışmaların çözümsüz kaldığını, Gazze’de yaşanan insani trajedinin bunun en somut örneği olduğunu aktardı. Erhan’a göre, uluslararası sistem reform edilmedikçe kalıcı barış mümkün değil. Türkiye ise bulunduğu coğrafya itibarıyla Karadeniz, Akdeniz, Orta Doğu, Balkanlar, Avrupa ve Asya’nın kesişim noktasında yer alıyor; aynı zamanda Afrika, Latin Amerika ve Okyanusya’da da çıkarları bulunuyor. Bu nedenle Türkiye’nin Afrika Birliği, Şanghay İşbirliği Örgütü ve Batı Havalimanı Örgütü gibi platformlarda bayrak göstermesi, ortaklık geliştirmesi ve gözlemci statüsüyle yer alması gerektiğini vurguladı.

“SAHADA VARLIK ORTAYA KOYDUĞUMUZ HER YERDE MASADA DA SÖZ SAHİBİ OLUYORUZ”

Erhan sözlerine şöyle devam etti: “Bayrak gösterdiğimiz, sahada varlık ortaya koyduğumuz her yerde masada da söz sahibi oluyoruz. Bunun sonucu olarak Türkiye bugün dünyada en fazla uluslararası temsilciliğe sahip ikinci ülke, Afrika’da da ikinci sırada.

Türkiye’ye işi olan herkes geliyor; Ukrayna, Hırvatistan, Azerbaycan meselelerinde taraflar bize güveniyor çünkü sahada varlık göstermişiz. Önceliğimiz çok merkezli ve adil bir küresel düzen tesis etmek, bundan vazgeçmiyoruz. Terörle mücadele ise birinci önceliğimiz. FETÖ, PKK, PYDP dahil tüm örgütlerin etkisiz hale getirilmesi için irade ortaya koyduk. 900 kilometrelik sınırimızda güvenlik ve istikrar bizim için hayati. Operasyonlarla oluşturduğumuz güvenli bölgeler sayesinde bir milyon Suriyeli geri dönüş yaptı, önümüzdeki dönemde bu sayı artacak.”

Erhan, Türkiye’nin dış politikada üstlendiği yeni rollerin altını çizdi. Rusya-Ukrayna savaşının kalıcı bir barışla sonuçlanması için yürütülen girişimlerde Türkiye’nin kritik bir aktör olduğunu; 2026’nın ilk aylarında çatışmanın sona ermesi için umutlu olduklarını,

Avrupa’nın daha önce barış girişimlerini engellediğini ancak artık barışa ikna olmaya başladığını söyledi. Türkiye’nin etkisinin yalnızca savaş alanında değil, Doğu Akdeniz’de de hissedildiğini ifade etti. Lübnan ile yapılan yeni anlaşmanın 2007’de yarım kalan süreci tamamladığını, İsrail sınırının tanındığını ancak Suriye’nin dışarıda bırakılmasının Türkiye açısından kabul edilemez olduğunu dile getirdi. Bu noktada Türkiye’nin Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti’nin hak ve menfaatlerinin garantörü olduğunu, ayrıca Türk Petrolleri’ne verilmiş arama sahalarının korunması gerektiğini vurguladı.

Ege’de ise Yunanistan’ın “mekânsal planlama” ve “deniz parkları” adı altında



AHMET TÜRKÜZÜ

yeni düzenlemeler yaptığını, Türkiye’nin buna kendi planlamasını ve deniz parklarını ilan ederek karşılık verdiğini belirtti. Türkiye’nin hedefinin deniz yetki ve egemenlik haklarını düzenleyen kapsamlı bir yasa çıkarmak olduğunu, şu anda yalnızca karasuları yasasının bulunduğunu hatırlattı. Uluslararası hukuk ve hakkaniyet ilkeleri çerçevesinde yeni düzenlemelerin hızla hazırlanmakta olduğunu, yakın dönemde yeni alanların açılacağını söyledi.

“TÜRKİYE FİLİSTİN’DE ADİL ÇÖZÜM İÇİN ISRARLI”

Prof. Erhan sözlerini şöyle sürdürdü: “İngiliz mandası döneminden bu yana Filistinlilere yönelik zulüm sürüyor. Bugün Türkiye dışında kimse Doğu Kudüs’ü başkent kabul eden bağımsız bir Filistin devletinden söz etmiyor. Oysa BM’nin 1967’de aldığı 242 sayılı karar açık: İsrail işgal ettiği topraklardan çekilecek ve iki devlet yan yana yaşayacak.

Türkiye bu adil çözüm için ısrarını sürdürüyor. Kafkasya’da ise sahada kazanılan zaferin ardından Azerbaycan topraklarını imara açtı; tarım, enerji ve üniversite yatırımları hızla ilerliyor. Türkiye, Azerbaycan ve Ermenistan arasında diyalog mekanizmasını destekliyor. Zengezur Koridoru bölgeye istikrar ve refah getirecek.

Türk dünyasıyla bağlarımızı da güçlendiriyoruz. Önümüzdeki dönemde Türkmenistan, Özbekistan ve Kazakistan liderlerinin ziyaretleri olacak. Ancak Avrupa Birliği ve Çin’in teşvik ettiği ‘Orta Asyacılık’ kavramı Türkiye’yi dışarıda bırakmaya çalışıyor. Bu bizim için kabul edilemez. Biz Orta Asya ülkelerinin bir arada olmasını destekliyoruz ama aynı zamanda Türk dünyasının parçası olmaları gerektiğini vurguluyoruz. Son otuz yılda atılan adımların yeşerdiği bu ortamda Türk dünyasının birlikteliği her zamankinden daha önemli.”

Çağrı Erhan konuşmasının sonunda, Ukrayna-Rusya savaşının ardından Avrupa’da güvenlik tartışmalarında Türkiye’nin rolünün daha fazla dile getirilmeye başladığını vurguladı. Bu çerçevede oluşturulan SAFE mekanizmasına Türkiye’nin katılımının Yunanistan ve GKRY tarafından engellenmeye çalışıldığını, ancak Türkiye’nin NATO’nun Avrupa sütunundaki varlığını güçlü biçimde sürdüreceğini ifade etti.

Temmuz ayında Ankara’da yapılacak NATO zirvesinin bu açıdan kritik olduğunu, zirve öncesinde altı ay boyunca pek çok toplantının gerçekleştirileceğini ve Türkiye’nin Avrupa-Atlantik güvenliği açısından öneminin bir kez daha ortaya konacağını belirtti.

Cumhurbaşkanının konuşmasında da vurgulandığı gibi, Türkiye için bir diğer önemli zirve Kasım 2026’da Antalya’da yapılacak COP31 olacak. Bu zirvede iklim krizi, gıda güvenliği, temiz enerji ve çocukların korunması gibi küresel sorunlar ele alınacak.

Erhan, Türkiye’nin bu tür uluslararası platformlarda kapsayıcı bir rol üstlendiğini, Azerbaycan ve Katar’daki zirvelerde bunun görüldüğünü, Brezilya’daki zirvenin ise beklenen başarıyı sağlayamadığını aktardı. Konuşmasını, Türkiye’nin küresel ölçekte etkinliğini artırmaya devam edeceğini ve 2026’da da başarılı çalışmalara imza atacağına olan inancını dile getirerek

konusmasını tamamladı. Soru-cevap kısmının ardından 08 No'lu Denizaltı Hizmetleri ve İnşaatı Faaliyetleri Meslek Komitesi Üyesi Haşmet Türközü söz alarak, Gemi Makinaları Merkezi A.Ş.'nin çatısı altında İzmir merkezli faaliyet gösteren firmayla liman ve iskele inşaatı, deniz tarama, kazık çakma, boru ve kablo taşıma, yüzer sistemler, dalgıçlık ve su altı operasyonları gibi geniş bir mühendislik alanında hizmet sunduklarını ve stratejik faaliyetlerle ilgili önemli bir başlığı paylaşmak istediğini belirtti.

“SEKTÖRE YÖNELİK KAPASİTE GELİŞTİRME SÜREÇLERİNİN DESTEKLENMESİ BÜYÜK ÖNEM TAŞIYOR”

Türközü sözlerine şöyle devam etti: “Nükleer santral projelerinde sektörümüzün katkısı büyüktür. Özellikle soğutma sistemleri, boru seçimi, deniz tabanı kazıları, hidrografik analizler ve montaj süreçleri gibi kritik alanlarda yüksek temizlik ve operasyonel hassasiyet gerektiren işler üstleniyoruz. Komitemize bağlı firmalar, geçmişte enerji santralleri ve liman projelerinde edindikleri tecrübeyi bu alanda güçlü bir birikim oluşturdu.

Ancak bazı projelerde tercih edilen yöntemlerin güvenlik ve verimlilik açısından yetersiz olduğunu ifade ettik. Örneğin Mersin’de kanal basınçları yapılmış olmasına rağmen boru hattı tamamlanamamıştır. Bugün 7 bin metrekare/saat kapasiteye ulaşan tarama sistemimizle bu eksikliği giderebilecek durumdayız. Tarama kapasitemizle birlikte, dalga etkilerine dayanıklı gemilerimiz ve ekipmanlarımız sayesinde kanal açma, havuz döşeme, koruma dolgusu gibi deniz yapım hizmetlerini bütüncül bir mühendislik anlayışıyla sunabiliyoruz.

Bu yetkinlik sayesinde Sinop ve Trakya’daki nükleer santral projelerinde toplamda 200 milyon dolarlık dış yatırım yerine, yalnızca 12 milyon dolarlık yerli yatırımla aynı hizmeti sağlayabiliriz. Bu, hem ekonomik avantaj hem de yüksek teknoloji ve mühendislik bilgisinin ülkemizde kalması açısından



ALİ BURÇİN EKE

kritik önemdedir.” Türközü teknik tecrübe ve mühendislik kabiliyeti sayesinde bu stratejik projelere her aşamada katkı sunabilecek donanımda olduklarını; dolayısıyla finansal süreçlerin kolaylaştırılması, sektöre yönelik yatırım teşviklerinin artırılması ve kapasite geliştirme süreçlerinin desteklenmesinin büyük önem taşıdığını ve bu desteğin verilmesini rica ederek sözlerini tamamladı.

“YIPRANMA PAYI HAKKININ GERİ VERİLMESİ VE VİZE SORUNU EN ÖNEMLİ SORUNLARIMIZ ARASINDA”

Son olarak DTO İzmir Şubesi Meclis Üyesi Ali Burçin Eke kürsüye gelerek DTO’ya denizcilik okullarına verdiği destekten ötürü teşekkür etti ve sektördeki zabıt açığı da göz önüne alındığında özellikle denizcilik meslek yüksekokullarına destek verilmesinin çok daha önemli hale geldiğini vurguladı.

Eke iki dönemdir başkan yardımcılığı görevlerinde bulunduğu Türkiye Denizcilik Federasyonu’nun da çok önemsendiği iki sorunu gündeme getirdi: “İlki yıpranma payı sorunu. 2008’e kadar

denizcilerin hakkı olan yıpranma payı, ne yazık ki o tarihten sonra elimizden alındı ve hâlâ geri verilmiş değil. Bu konuda uzun yıllardır çalışmalar yürütüyoruz. Ankara’da hem Sosyal Güvenlik Kurumu hem ilgili bakanlıklar nezdinde, ayrıca tüm siyasi partilerin milletvekilleriyle yoğun görüşmeler gerçekleştirdik. Herkesin desteğini görüyoruz, DTO’ya da bu süreçteki katkıları için teşekkür ederiz. Ancak somut bir ilerleme henüz sağlanamadı.

Sosyal Güvenlik Kurumu Genel Müdürlükleriyle yaptığımız görüşmelerden anladığım kadarıyla, bu konu işveren ve çalışan arasında ortak bir uzlaşmayla çözülebilecek nitelikte.

Eğer bu adım atılırsa, sadece çalışan değil, işveren de kazanacaktır. Çünkü yıpranma hakkının geri verilmesi, gemilerde görev alacak zabıtları ve kaptanları daha istekli ve özverili hale getirecek; sektöre yön verecek bir model oluşturacaktır. Bu konuda birlikte ve kolaylıkla hareket edebilirsek, Ankara’ya güçlü bir mesaj iletebiliriz. Zira geçmişte hakları alınan tüm meslek gruplarına bu haklar geri verildi; yalnızca denizcilik sektörü hâlâ bu hakkın dışında tutuluyor.”

Eke’nin değindiği ikinci sorun vize sorunuydu: “Türk denizciliğinin günümüzdeki en büyük sorunlarından biri vize engeldir. Özellikle Avrupa Birliği ülkeleri, gemilerimizin en yoğun çalıştığı limanlara ev sahipliği yapıyor. Ancak vize almak giderek zorlaşıyor.

Bu konuda İçişleri Bakanlığı’na yeşil pasaport önerimizi sunduk. Çünkü Türk bayraklı gemilerin kaptanları, görev yaptıkları ülkelerde aynı zamanda Türkiye Cumhuriyeti’ni temsil ediyor. Bu nedenle, bu önerimize desteklerinizin devamını bekliyoruz.”

Eke’nin konuşmasının ardından İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak, toplantıyı sona erdirdi. Meclis toplantısının ardından akşam yemeğine geçildi.

OZGEN
SHIP SUPPLY

75

yıldır gemileriniz bize emanet!

TUZLA MERKEZ

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

TUZLA ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİ

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

www.ozgenshipsupply.com

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

+ 90 850 777 1950

FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

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

TÜRKİYE LOJİSTİK ZİRVESİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 7 Kasım Çarşamba günü UTİKAD tarafından İstanbul'da düzenlenen Türkiye Lojistik Zirvesi'ne katıldı. Zirvede bir konuşma da yapan Kıran, lojistik sektörünün dijital dönüşümünün bir tercih değil bir zorunluluk olduğunu vurguladı.

TAMER KIRAN'DAN HAYIRLI OLSUN ZİYARETİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 7 Kasım Çarşamba günü OYAK Genel Müdürü Murat Yalçınkaya'ya hayırlı olsun ziyaretinde bulundu. Ziyarete İMEAK DTO Karadeniz Ereğli Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Oğuz Ünlüer de katıldı.

TAMER KIRAN, İTÜ REKTÖRÜ PROF. DR. HASAN MANDAL İLE BİR ARAYA GELDİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 10 Kasım Pazartesi günü, İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ) Rektörü Prof. Dr. Hasan Mandal ile bir araya gelerek toplantı yaptı. İTÜ Ayazağa Yerleşkesi Rektörlük binasında gerçekleşen toplantıya, Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Nafiz Arıcı, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Üyesi Orhan Gülcek ve İMEAK DTO Meclis üyesi Serdar Akdemir katıldı.

TOBB TİCARET MERKEZLERİ HEDEF PAZAR ABD ZİRVESİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 11 Kasım Salı günü, Ankara'da düzenlenen, "Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Ticaret Merkezleri-Hedef Pazar ABD Zirvesi"ne katıldı. TOBB Başkanı M. Rifat Hisarcıkloğlu'nun ev sahipliğinde Ticaret Bakanı Ömer Bolat'ın da katılımıyla düzenlenen Zirve'de, TOBB ve Ticaret Bakanlığı işbirliğiyle kurulan TOBB Ticaret Merkezleri'nin ABD'deki faaliyetleri,

hedefleri ve Amerika Birleşik Devletleri ile ikili ticarete atılabilecek yeni adımlar değerlendirildi.

DUBAİ ÇOKLU EMTİA MERKEZİ İCRA KURULU BAŞKANI, DTO'YU ZİYARET ETTİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 12 Kasım Çarşamba günü, Dubai Çoklu Emtia Merkezi (DMCC) İcra Kurulu Başkanı Ahmed Bin Sulayem ve beraberindeki heyeti ağırladı. DTO Genel Merkezi'nde gerçekleşen ziyarete, İMEAK DTO Yönetim Kurulu üyeleri İsmail Görgün ile Barış Türkmen de iştirak etti.

TAMER KIRAN, LIGURIA INTERNATIONAL VE CENOVA LİMANI TEMSİLCİLERİNDEN OLUŞAN HEYETİ KABUL ETTİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 18 Kasım Salı günü, Liguria International ve CenoVA Limanı temsilcilerinden oluşan heyeti kabul etti. DTO Genel Merkezi'nde gerçekleşen ziyarete, İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak, İMEAK DTO Yönetim Kurulu üyeleri İsmail Görgün, Ahmet Can Bozkurt ve Barış Türkmen katıldı.

İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ VE ÇEVRE SEMPOZYUMU

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 19 Kasım Çarşamba günü, Deniz Kültürü Derneği tarafından düzenlenen, İklim Değişikliği ve Çevre Sempozyumu'nun açılışına iştirak etti. Sempozyumda düzenlenen oturumlarda, iklim değişikliğinin denizler ve denizcilik sektörüne etkileri değerlendirildi.

TOBB TIR KOMİTESİ TOPLANTISI

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkan Yardımcısı, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 19 Kasım Çarşamba

günü başkanlığını üstlendiği TOBB Tır Komitesi Toplantısı'na katıldı. DTO Genel Merkezi'nde ve aynı zamanda çevrimiçi olarak düzenlenen toplantıda gündemdeki konular değerlendirildi.

TÜRKİYE E-TİCARET HAFTASI PROGRAMI

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkan Yardımcısı, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 21 Kasım Cuma günü, Ticaret Bakanı Prof. Dr. Ömer Bolat'ın teşrifleriyle gerçekleştirilen Türkiye E-Ticaret Haftası programına katıldı. Kıran, Ticaret Bakanlığı tarafından Elektronik Ticaret İşletmecileri Derneği (ETİD) ve TOBB Türkiye E-Ticaret Meclisi katkılarıyla İstanbul Lütfi Kırdar Kongre Merkezi'nde düzenlenen programın açılışında bir konuşma yaptı.

IMO 34. GENEL KURULU

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve İMEAK DTO Yönetim Kurulu üyeleri, 24-26 Kasım tarihlerinde İngiltere'nin başkenti Londra'da gerçekleştirilen Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) 34. Genel Kurulu'na iştirak etti.

7. MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI

İMEAK Deniz Ticaret Odası 7. Müşterek Meslek Komiteleri Toplantısı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu'nun teşrifleriyle 29 Kasım Cumartesi günü Sapanca'da yapıldı. İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ın başkanlık ettiği toplantıya, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, Sakarya Valisi Rahmi Doğan, Sakarya Büyükşehir Belediye Başkanı Yusuf Alemdar, UAB Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar, Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Salih Tan, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Mustafa Bankaoğlu ve DTO üyeleri katıldı.



seamanticket.com

Denizden Gökyüzüne, Gemi Adamlarına Özel Biletler

Denizciler için uçuş planlamasının
hızlı, kolay ve güvenilir yolu.



Yüzlerce Uçuşa
Tek Tıkla Erişim



Filtreleme ve
Karşılaştırma



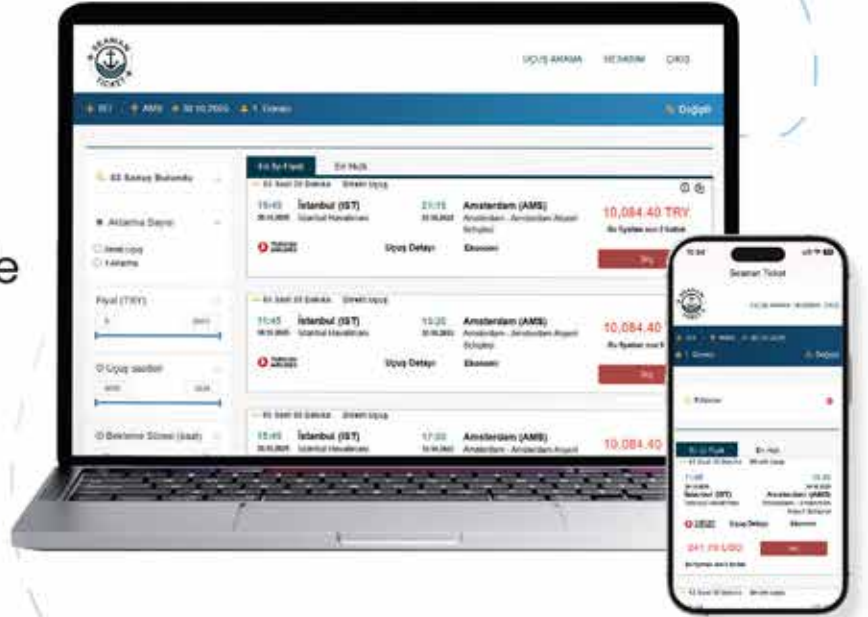
Mürettebat Listesiyle
Hızlı Rezervasyon



Kredi Kartı ile
Güvenli Ödeme



7/24 Online
Destek



Mevcut platformlar



Web sitemizi
ziyaret etmek için
QR kodu taratın





MCE KARGO

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

www.MCEKARGO.com

Geminizin Tam Kontrolu Sizde!

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

BELGE YÖNETİMİ

SATIN ALMA

HSEQ

MÜRETTEBAT

OPERASYONLAR

PMS



400+ Gemi | 3 Kıta | 20+ Yıllık Deneyim



 **CARETTA ERP**
SHIP MANAGEMENT SYSTEM

MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI'NA BAKAN URALOĞLU KATILDI

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu'nun teşrifleriyle 29 Kasım'da yapılan İMEAK DTO 7. Müşterek Meslek Komiteleri Toplantısı'nda sektörel sorunlar ve çözüm önerileri aktarıldı.



TAMER KIRAN

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın 2022-2026 çalışma dönemini içeren 7. Müşterek Meslek Komiteleri Toplantısı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu'nun teşrifleriyle 29 Kasım Cumartesi günü Sapanca'da yapıldı.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran'ın başkanlık ettiği toplantıya, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, Sakarya Valisi Rahmi Doğan, Sakarya Büyükşehir Belediye Başkanı Yusuf Alemdar, UAB Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar, Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Salih Tan, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Mustafa Bankaoğlu, İMEAK DTO Meclis Başkan Yardımcısı Emin Eminoğlu, İMEAK DTO Yönetim Kurulu üyeleri, Şube Yönetim Kurulu ve Meslek Komiteleri başkan ve üyeleri katıldı.

TAMER KIRAN: "KÜRESEL GELİŞMELER, ÜRETİM VE YATIRIM POLİTİKALARINDA DÖNÜŞÜM GEREKTİRİYOR"

Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk ve aziz şehitlerimiz

için saygı duruşu ve İstiklal Marşı'nın okunmasıyla başlayan toplantının açılışında konuşan Tamer Kiran, Türkiye'nin, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO), Londra'da yapılan 34. Genel Kurul toplantısı kapsamında gerçekleştirilen seçimler neticesinde IMO Konsey Üyeliğine yeniden seçildiğini hatırlattı.

Böylece ülkemizin, ilk kez aday olduğu 1999 yılından bu yana, kesintisiz biçimde IMO Konseyi'nde temsil edilmeyi başarmış olduğunu belirten Kiran, bu başarının elde edilmesinde önemli katkıları bulunan Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, ekibi ve Dışişleri Bakanlığı mensuplarını tebrik etti.

Dünyanın; barış, çevre ve ekonomi konuları başta olmak üzere çok önemli sorunlarının var olduğu zor bir dönemden geçildiğini dikkat çeken Tamer Kiran, denizcilik sektörünün de küresel ekonominin ve ticaretin ana unsurlarından birisi olarak tüm bu sorunlardan direkt etkilendiğini kaydetti. Özellikle iklim değişikliği ve dolayısıyla çevrenin korunması

kapsamında gemilerden kaynaklanan sera gazı salınımlarının azaltılması, enerji verimliliğinin artırılması hedefleri, alternatif yakıtlara, yeni nesil teknolojik çözümlere ve "yeşil liman" uygulamalarına yönelim, sektörün önünde duran en önemli gündem maddeleri olarak sıralandığına dikkat çekti: "Küresel ticarete artan korumacılık eğilimleri ve sınırda karbon düzenlemeleri, üretim ve yatırım politikalarında yeni bir dönüşüm ihtiyacını beraberinde getirirken, bu süreçte öngörülebilir ve dönüşümü destekleyen politikalar uygulayan ülkelerin rekabette daha avantajlı olacağı kesin gözüküyor. Tüm bu gelişmeler, sürdürülebilir bir deniz taşımacılığı için daha çevreci, daha dijital ve siyasi risklere karşı daha dirençli hale gelmek, bunun için uygun planlar ve stratejiler geliştirmemiz gereken bir geleceğe hazırlanmak mecburiyetinde olduğumuza işaret ediyor."

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığını ilgilendiren sorunları ve çözüm önerileri konusunda hazırlanan dosyaları düzenli olarak arz ettiklerini belirten Kiran, Türk sahipli deniz ticaret filosunun geliştirilmesi ve

desteklenmesi kapsamında öncelikle Koster Filosu'nun kısa-orta vadede yenilenmesine ihtiyaç duyulduğunu; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın Koster Filosu'nun yenilenmesine yönelik uyguladığı döner sermaye kaynaklı hurda teşviki desteğinin gemi inşa maliyetlerindeki artış ve finansmana erişimde yaşanan zorluklar nedeniyle hedeflenen ölçüde kullanılamadığını; bu desteğin Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nın mevcut destek ve teşvik mekanizmalarıyla birlikte kullanılabilir hale getirilmesi talebini ve ayrıca bu kapsamda alınacak kredilere Kredi Garanti Fonu aracılığıyla kefalet ve teminat sistemi oluşturulması hususunu Bakan Uraloğlu'nun bilgisine sundu. Kıran, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı döner sermayesinde toplanan kaynakların denizcilik sektörüne daha fazla aktarılması ve Türk sahipli Deniz Ticaret Filosu'nun geliştirilmesi ve desteklenmesi kapsamında, Yatırım Teşvik Belgesi'ne bağlı olarak Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nca uygulanan Merkez Bankası kaynaklı yatırım taahhütlü avans kredisinden yeni gemi inşa yatırımlarının faydalanması hususlarını da ilettili.

“70 YIL SONRA İLK KEZ DÜNYA BANKASI FİNANSMAN DESTEĞİ GÜNDEMDE”

Kıran konuşmasını şöyle sürdürdü: “Ana konularımız diğer bakanlıklarımızla ilgili olmakla birlikte, Ulaştırma Bakanlığımızın bu süreçte her zaman yanımızda olduğunu biliyoruz ve bundan sonra da yanımızda olmaya devam edeceğinize inanıyoruz. Bu bağlamda, Merkez Bankası kaynaklı kredilerin kullanılabilmesini sağlamak amacıyla Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı ile yürütülen yatırım projelerinin stratejik öncelik ve teknik değerlendirmesini tercih ettik. Yeşil dönüşüm kapsamında yeni nesil alternatif yakıt kullanan deniz araçlarının teknoloji alanları listesine eklenmesi hususunda ilgili bakanlığa ve Merkez Bankası'na yazılı girişimlerde bulunduk. Ancak bu süreçte sizlerin de katkı ve desteklerinizi beklediğimizi ifade etmek istiyorum.” Kıran, denizcilik sektörünün bugüne kadar Dünya Bankası finansmanından yararlanmadığını, ancak 70 yıl sonra ilk kez Türkiye'de bir denizcilik projesi başlatıldığını hatırlattı. Bu projenin



ABDULKADİR URALOĞLU

bakanlıklar koordinasyonunda hayata geçirilmesinin küresel rekabet açısından kritik olduğunu vurgulayan Kıran, kesintiye uğrayan sürecin hızlandırılması ve devam ettirilmesi için destek talep etti. Söz konusu finansmanla filo yenilemesi, tersane ve limanlarda yeşil dönüşüm planlandığını belirten Kıran, ayrıca Avrupa Yatırım Bankası ve Avrupa Birliği işbirliğiyle yürütülen projelerin sektöre uluslararası katkı sağladığını ifade etti. Son olarak, Türkiye'de 380 balıkçı barınağı bulunduğunu açıklayan Kıran, bunların kullanımına yönelik üyelerin ihtiyaçları doğrultusunda Tarım Bakanlığı ile işbirliği yapılmasını talep etti.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile çok iyi çalışmalar gerçekleştirdiklerini belirten Kıran, her zaman olduğu gibi sektör-idare iş birliğine en üst seviyede devam edeceklerine inançlarının tam olduğunu söyledi ve denizcilik sektörüne gösterdiği yakın ilgiden ötürü Bakan Abdulkadir Uraloğlu'na ve kıymetli ekibine teşekkür etti.

URALOĞLU: “2025 TÜRK DENİZCİLİĞİNİN ALTIN YILI OLDU”

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu ise “1982'den beri denizcilik sektörünün amiral gemisi” olan DTO çatısı altında bulunmaktan duyduğu memnuniyeti dile getirerek sözlerine başladı. Denizciliğin bir meslekten öte bir yaşam tarzı ve bir kader birliği olduğunu; denizin alın teriyle, cesaretle, sabırla emek veren herkese bereketini ve

rızkını fazlasıyla sunduğunu vurgulayan Uraloğlu, denizcilikten sorumlu bakanlık olarak her adımı bu şuurla atmaya gayret ettiklerini söyledi. Türkiye'nin bugün 217 liman tesisi, 85 mendirek ve iskele, 186 tekne imal ve çekek yeri, 65 yat limanı, 23 gemi geri dönüşüm tesisi, yaklaşık 400 balıkçı barınağı ve 1 milyon civarında amatör denizci ile dünyanın önde gelen deniz ülkeleri arasında yer aldığını; 2025'in ise Türk denizciliğinin “altın yılı” olarak tarihe geçtiğini belirtti: “Hatırlayacağınız üzere, denizcilikle ilgili yaptığımız son programlarda Türk Deniz Ticaret Filomuzu dünya sıralamasında ilk 10'a taşıyacağımıza hep birlikte söz vermiştik. Bu sözü tuttuk: 2002 yılında 8,9 milyon DWT ile 17. sırada olan Türk sahipli filo, 2025 yılının ilk yarısında 2.203 gemi ve 53,1 milyon DWT ile dünya sıralamasında 10. sıraya yükselmiştir. Bu başarıdan dolayı sizleri tebrik ediyorum.” Uraloğlu, 2002'den bu yana elleçlenen yük miktarının %180, konteyner miktarının ise %443 arttığını; 2024 yılında yükün 532 milyon tona, konteynerin ise 13,5 milyon adede ulaştığını; Ambarlı, Kocaeli, Tekirdağ ve Mersin limanlarının uzun süredir dünyanın en fazla konteyner elleçleyen ilk 100 limanı arasında yer aldığını ifade etti. Londra'da düzenlenen Uluslararası Denizcilik Örgütü 34. Genel Kurulu'nda imzalanan mutabakat zaptıyla Türkiye'nin 65. denizcilik anlaşmasına imza attığını, bu anlaşmanın Umman'dan Avrupa'ya ve Avrupa'dan Orta Doğu'ya yük aktarımında stratejik bir rol üstleneceğini söyledi. Ayrıca Panama ile denizcilik

eğitimi ve yeterlilik standartlarına ilişkin sözleşmenin imzalandığını, böylece Türk denizci belgelerinin tanındığı ülke sayısının 42'ye yükseldiğini aktaran Uraloğlu, bu anlaşmanın Türk gemi adamlarına Panama bayraklı gemilerde görev alma imkânı sağlayacağını, küresel istihdamı artırarak Türkiye'nin denizcilikteki konumunu güçlendireceğini belirtti.

2002'de 41 olan yat limanı sayısının, Gazipaşa Yat Limanı'nın da hizmete açılmasıyla 65'e yükseldiğini, 8500 olan bağlama kapasitesinin yaklaşık 26 bine ulaşarak üç katına çıktığını söyleyen Uraloğlu, kruvaziyer turizmde de önemli gelişmeler kaydedildiğini ve yıl sonunda 2013'teki 2 milyon 259 binlik yolcu rekorunun kırılmasının beklendiğini; Ro-Ro taşımacılığında da yılın ilk 10 ayında 600 bin aracın taşınmasıyla artış trendinin devam ettiğini açıkladı.

“SEKTÖR YENİLİKLERE VE TEKNOLOJİK GELİŞMELERE ODAKLANDI”

Uraloğlu sözlerini şöyle sürdürdü: “Yeni yat limanlarımızla bağlama kapasitemizi artırırken, vatandaşlarımız için cazip bir yaşam tarzı haline gelen denizcilik teknolojilerinin gelişmesiyle gezi, eğlence ve spor amaçlı özel teknelerin sayısı da 135 bine ulaşmıştır. Bu artış, tekne yapım sanayimizin dünya pazarında önemli bir konuma yükseldiğini göstermektedir. 2025 yılında yat projeleri sipariş defterinde toplam boy uzunluğuna göre ülkemiz, İtalya'dan sonra dünyada ikinci sıraya yükselmiştir. Gemi sanayimiz 2024 yılında 1,91 milyar dolarlık ihracat gerçekleştirmiştir. Bu değer dörtte birinden fazlasını yüksek katma değerli yat inşa sanayimiz sağlamıştır. İhracatta 2 milyar dolara ulaşan yat ve deniz teknolojileri sektörümüz, gemi sanayiiyle birlikte 5–5,5 milyar dolarlık ekonomik büyüklüğe erişmiştir. Pazarın yıllık büyüme oranı ise ortalama %20 seviyesindedir; bu gerçekten çok yüksek bir rakamdır.”

Uraloğlu, küresel yat ve tekne endüstrisinin yenilik ve teknolojik ilerlemeye odaklandığını, özellikle çevre dostu teknolojiler, enerji verimliliği ve otonom seyir sistemlerinde önemli gelişmeler yaşandığını belirtti. Türkiye'nin



MURAT KUL

bu alanda yenilenebilir enerji ve alternatif yakıt kullanımındaki başarıları sayesinde elektrikli ve hibrit teknelerin üretilebildiğini, hem iç pazara hem de ihracata katkı sağlandığını vurguladı. Ülkemizin modern tekne üretiminin yanı sıra bakım ve onarım merkezi haline geldiğini ifade eden Uraloğlu, refit ve retrofit taleplerinin son yıllarda dikkat çekici biçimde arttığını aktardı.

Denizcilere destek amacıyla uygulanan ÖTV'siz yakıt desteği kapsamında ticari ve balıkçı gemilerinin özel tüketim vergisinin sıfırlandığını, bugüne kadar yaklaşık 20 milyon avro tutarında yakıt desteği sağlandığını hatırlattı. Hurdada ayrılan Türk bayraklı gemilerin yerine yeni gemi inşasının teşvik edilmesine yönelik yönetmelik kapsamında oluşturulan destek mekanizmalarının yoğun talep gördüğünü belirten Uraloğlu, denizcilikten sorumlu bakanlık olarak yapılacak çok iş olduğunu, bu süreçte paydaşların fikir ve önerilerinin yol gösterici olduğunu söyledi.

Uraloğlu, denizcilik sektöründe istişare ve karşılıklı görüş alışverişinin önemine dikkat çekerek, farklı bakanlıkları ilgilendiren talepler değerlendirildiğini, bir kısmının hızla çözüldüğünü, bir kısmının zamana yayıldığını, bazı konularda ise zorluklara rağmen destek vermeye devam ettiklerini ifade etti. Türk Deniz Ticaret Filosu'nun dünya sıralamasında 10'uncu sıraya yükselmesinde sektör temsilcilerinin katkısına vurgu yapan Uraloğlu, tüm çalışanlara teşekkür etti. Meslek komiteleri toplantısının denizcilik sektörü ve ülke adına hayırlı sonuçlar doğurmasını temenni ederek konuşmasını “Yolumuz açık, rüzgarınız kolayına olsun” sözleriyle tamamladı.



ARIF ERTİK

MURAT KUL: “BARINAKLARIN BALIKÇILARIN ELİNDEN ÇIKMAMASI İÇİN MÜCADELE EDİYORUZ”

İlk olarak 01 No'lu Balıkçılık Faaliyetleri Meslek Komitesi Başkanı Murat Kul söz aldı. Kul, sektörün farklı bakanlıklarla sürekli temas hâlinde olduğunu, Tarım, Ulaştırma, Çevre, İçişleri ve Sahil Güvenlik arasında gidip gelmenin artık çözüm bekleyen bir sorun hâline geldiğini ifade etti. Türkiye'de 400'e yakın balıkçı barınağı bulunduğunu hatırlatan Kul, Marmara'daki 36–37 barınaktan yalnızca 7'sinin gerçek işlevini sürdürdüğünü, diğerlerinin kooperatif adı altında marina hâline geldiğini belirtti. Balıkçıların haklarının korunması gerektiğini vurgulayan Kul, limanların ve barınakların balıkçıların elinden çıkmaması için mücadele ettiklerini söyledi.

Sözlerini şöyle sürdürdü: “İstanbul Boğazı'nda son dönemde amatör balıkçılık çok arttı. Amatör adı altında 5, 10, hatta 20 kişiyi alan tekneler profesyonel gibi avcılık yapıyor. Bu teknelerin çoğunda telsiz yok, gemi trafik hattını işgal ediyorlar. Gemilerden yoğun şikâyet geliyor. Denetimsiz şekilde profesyonel balıkçılığın üzerine çıkmış durumlar. Akıntı kurallarına bile hâkim olmadan faaliyet gösteriyorlar. Bu durum hem balıkçılar arasında rekabeti artırıyor hem de büyük tonajlı gemilerle çatışma riskini doğuruyor. Bu teknelerin çoğu 12 metre altı ve telsizsiz. Buna acilen çözüm bulunmalı. Ayrıca balıkçılar uzun süredir personel bulmakta zorlanıyor. Zorlu şartlar nedeniyle çalışmak isteyen kalmadı. Bu da önemli bir sorun bizim için.”

Bu noktada İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, balıkçı

barınaklarında ciddi problemler yaşandığının altını çizdi. Barınakların kooperatiflere tahsis edildiğini, kooperatiflerin de bağlama yerlerini balıkçılar yerine özel teknelerle kullanarak rant elde ettiklerini; bu konunun çözüme kavuşturulması gerektiğini vurguladı.

ARİF ERTİK: “SEKTÖRÜ YENİ BİR BAKIŞ AÇISIYLA ELE ALIYORUZ”

08 No’lu Denizaltı Hizmetleri Ve İnşaatı Faaliyetleri Meslek Komitesi Başkanı Arif Ertik, kısa bir konuşma yaparak “Bize çok kritik bir meslek komitesi emanet ettiniz. Sektörü takip ediyor ve sorunları sizlere iletiyoruz. Bu sektörü yeni bir bakış açısıyla ele alıyoruz. Sizlerin desteğiyle, şükürler olsun ki ilerlemeye devam ediyoruz. Benim sektörüm, ülke güvenliğiyle doğrudan ilgili bir sektör ve geçmişte hep devlet desteği almıştır. Marshall Yardımı döneminde yazılan raporlarda da denizcilik sektörünün desteklendiği görülür. Denizcilik sektörü, ülkeye büyük katkı sağlamış bir sektördür. Bugün aynı desteği ve ilgiyi Sayın Genel Müdürümüzden ve Bakanlığımızdan da görüyoruz. Bu süreçte verdikleri destek için teşekkür ederiz” dedi.

SERDAR AKDEMİR: “SEKTÖRÜMÜZÜN KENDİNE ÖZGÜ BİR MEVZUATA İHTİYACI VAR”

08 No’lu Denizaltı Hizmetleri Ve İnşaatı Faaliyetleri Meslek Komitesi üyesi Serdar Akdemir iklim değişikliği nedeniyle deniz seviyesinin hızla yükseldiğini, 2100 yılında en iyi senaryoda 43 ila 84 santimetre, kötü senaryoda ise 1 metrenin üzerinde bir deniz seviyesi artışı öngörüldüğünü; mevcut liman ve tersanelerin 80 yıl önceki koşullara göre inşa edildiğini; dolayısıyla 2030–2040 yılları arasındaki liman yatırımlarında, kotların 1 ila 1.5 metre yükseltilmesi gerekeceğini ve 2050 yılında ise mevcut tersane ve limanların %70’inin yetersiz kalacağını söyleyerek konuşmasına başladı.

Bilimsel verilere göre önümüzdeki yıllarda liman yaşlandırma, tarama ve derinleştirme çalışmaları çok daha kritik hâle geleceğini bu çalışmaların ciddi şekilde artırılması gerekeceğini belirtti: “2023 Mayıs başından 2024 Mayıs



SERDAR AKDEMİR

sonuna kadar Türkiye genelinde 5 milyon 960 bin metreküp tarama yapıldı. Mevcut alanlarımızı baz aldığımızda, ortalama 20 santimetrelilik bir yükselme değerlendiriliyor ve bu, yaklaşık 10 milyon metreküp tarama ihtiyacı olduğunu gösteriyor.

Bu kapasitenin %20’si Bakanlığınızın gemileriyle, geri kalanı özel sektör eliyle yapılıyor. Ancak mevcut ihtiyacı karşılayabilmemiz için özel sektör kapasitesinin kendisini en az ikiye katlaması gerekiyor. Ne yazık ki özel sektör şu anda daralma sürecinde. Bunun temel sebeplerinden biri, sahip olduğumuz araç ve operasyonların mevzuatta doğru şekilde tanımlanmamış olması. Bizim liman inşaatı, tarama, kazık çakma, boru döşeme gibi teknik operasyonlarda kullandığımız çok farklı deniz araçlarımız var. Ancak bu araçlar birçok konuda klasik yolcu veya yük gemileriyle aynı hükümlere tabi tutulabiliyor. Oysa teknik özelliklerimiz ve operasyonlarımız çok farklı. Bu nedenle sektörümüzün kendine özgü bir mevzuata ihtiyacı var. Örneğin, bazı konularda yolcu ve yük taşıyan gemiler için talep edilen askeri uygunluk belgeleri, tarama gemileri veya römorkörler için de talep edilebiliyor. Bu da operasyonel verimsizlik yaratıyor.”

Akdemir, bir diğer önemli konunun da limanlardan “dalış izni” alma sürecinin uzunluğu olduğunu vurguladı. Bu izinlerin bakanlığın dijital platformları üzerinden verilmesinin hem verimliliğe hem de liman başkanlıklarının iş yükünün azaltılmasına büyük katkı sağlayacağını söyledi.

Akdemir “Son olarak, bizim balık adamlarımız işe başlamadan önce iki yılda bir sağlık raporu almak zorundalar. Bu raporda altı bölgeden röntgen filmi



MUSTAFA ASLAN

çekilmesi şart koşuluyor. Bu zorunluluğun —İngiltere, Norveç ve Avrupa’nın başka yerlerinde olduğu gibi— güncellenmesi gerektiğini düşünüyoruz. Eğer MR çekimi aynı şartları sağlıyorsa, röntgen yerine MR’ın da kabul edilmesi gerektiğini değerlendiriyoruz, radyasyon açısından.

Toparlamak gerekirse; tüm bu sorunları ve çözüm önerilerini, 390 üyemizin tamamını kapsayan geniş bir veri setiyle çalışarak ayrıntılı şekilde dokümanete ettik. Eğer talep ederseniz, hazırladığımız bu çalışmayı size memnuniyetle iletiriz” sözleriyle konuşmasını tamamladı.

MUSTAFA ASLAN: “DEVLET DESTEKLİ KREDİ İMKANLARI YATIRIMLARIN ÖNÜNÜ AÇAR”

13 No’lu Gemi Akaryakıt İkmal Ve Sağlama Faaliyetleri Meslek Komitesi üyesi Mustafa Aslan, koster yenilemesi kapsamında başkanların detaylı bir bilgilendirme ve talep dosyasını sektör adına ilettiğini belirterek sözlerine başladı. “Bugün 1.500 tonluk bir deniz tankerinin yapım maliyeti 1,5 milyon dolara kadar çıkmış durumda. Yıllık kira bedeli de aynı seviyede. Bu yatırımın ekonomiye katkısı oldukça önemli” dedi. Aslan, kira gelirleri ve yan gelirlerle birlikte bir barcın yıllık yaklaşık 9 milyon dolar katma değer yarattığını vurguladı.

Bir tankerin inşa süresinin ortalama 2,5 yıl sürdüğünü, bu süreçte tersanede 200 kişiye doğrudan, 800 kişiye dolaylı istihdam sağlandığını aktaran Aslan, gemi tamamlandığında 11 kişilik ekiple yaklaşık 45 kişinin geçimine katkı sağlandığını ifade etti. Kamu maliyesi açısından da önemli rakamlar ortaya çıktığını belirtti. Devlet destekleriyle oluşan üretim kapasitesinin 5 yılda yaklaşık 50 milyon dolarlık ekonomik

büyüklik yarattığını söyleyen Aslan, yatırım tarafında ciddi bir çıkmaz yaşandığını, 7,5 milyon dolarlık yatırımların sektör şartlarında ya hiç yapılamadığını ya da çok sınırlı ölçekte gerçekleştiğini dile getirdi. Finansman imkanlarının kritik olduğunu vurgulayan Aslan, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı teşviklerinin önemine dikkat çekti.

Asya'ya yönelik hizmet ihracatında önemli faaliyet yürüttüklerini belirten Aslan, Merkez Bankası kredilerinin kullanımının sektör için değerli olduğunu, devlet destekli düşük faizli ve uzun vadeli kredi imkanlarının yatırımların önünü açacağını ifade etti.

Türkiye'nin tekne üretiminde dünyada ikinci sıraya yükseldiğini hatırlatan Aslan, bu teknelerin başarıyla ihraç edilmesinin sevindirici olduğunu söyledi. Ancak özellikle koster yenilemesi kapsamında Türk bayrağı altında çalışabilmenin ve deniz turizminde faaliyet gösteren teknelerin de aynı kapsama alınmasının gerektiğini vurguladı. "Oldukça eski bir filomuz var. Koster yenilemesi için uygulanacak desteklerin deniz turizmi alanında kullanılan tekneler için de geçerli olabileceğini değerlendiriyoruz" dedi.

İSMET MUTLU: "DENETİM SIKLIĞININ OPTİMİZE EDİLMESİ OPERASYONEL SÜREKLİLİĞE KATKI SAĞLAR"

28 No'lu Gemi Yakıt Ve İkmal Tanker Taşımacılığı Meslek Komitesi Başkan Yardımcısı İsmet Mutlu, sektörün çözüm bekleyen konularını üç başlık altında paylaştı. İlk olarak tanker operasyonlarının emniyetine ilişkin belgelerin denetim süreçlerindeki uyumsuzluğa dikkat çekti.

Denizcilik yeterlilik belgesinin 15 ay, petrol tanker operasyonlarının emniyet belgesinin ise 12 ay süreyle denetlendiğini belirten Mutlu, bu farklılığın zaman kaybına ve ek yükümlülüklerle yol açtığını söyledi. "Talebimiz, her iki belgenin süresinin uyumlu hale getirilmesi ve denetimlerin aynı anda yapılmasıdır. Böylece hem kaynak tasarrufu sağlanacak hem de süreçler daha sorunsuz işleyecektir" dedi. İkinci başlıkta güncelleme tutanağına dayalı belgelerle ilgili sorunları gündeme



İSMET MUTLU

getiren Mutlu, Gümrük Müdürlükleri tarafından yapılan kontrollerin gereksiz bir yük oluşturduğunu ifade etti.

Tankerlerin klas onaylı kapasite planları ve IACS üyesi uluslararası klas kuruluşlarının denetimleriyle zaten tüm standartlara uygun şekilde inşa edildiğini hatırlattı: "Geminin tekrar Gümrük Müdürlükleri tarafından kontrol edilmesi zaman ve kaynak israfına yol açıyor. Güvenlik ve uygunluk klas kuruluşları tarafından sağlanıyor. İkinci bir denetim hem armatörler için maddi zarara neden oluyor hem de kiraya girişlerde ciddi gecikmelere yol açıyor. Söz konusu belgenin verilmesi sürecinin yaklaşık 10-15 gün sürdüğü örnekler 2005-2025 yılları arasında mevcuttur. Bu süreç sonunda geminin günlük kira kaybı ve yapılan masraflarla birlikte toplam zarar yaklaşık 2 milyon TL civarına ulaşmaktadır. Bu konuda sayın müdürlüklerimizden desteklerinizi arz ediyoruz."

Mutlu, üçüncü ve son başlıkta barçların ve gemi parçalarının denetim süreçlerine değindi. "Bazı limanlarda yapılan ek denetimler de eklendiğinde, dahilide çalışan bir barcın yılda en az 6 denetimden geçtiğini görüyoruz. 15 yaş altı barçalarda bu sayı program dışı denetimlerle birlikte 8'e, 15 yaş üstü barçalarda ise en az 10'a ulaşıyor" dedi.

Mevcut yönetmeliğin gemilerin güvenliği ve standartlara uygunluğunu sağlamak açısından önemli olduğunu vurgulayan Mutlu, denetim sıklığının optimize edilmesinin kaynakların daha verimli kullanılmasına ve operasyonel sürekliliğe katkı sağlayacağını ifade etti: "Denetim periyodunun 15 yaş altı gemiler için 9 ayda



SİNA ŞEN

bir, 15 yaş üstü gemiler için ise 6 ayda bir olacak şekilde düzenlenmesi, gemilerin genel durumunu korurken denetim yükünü dengeli dağıtacaktır. Böylece hem ilgili kurumlar üzerindeki baskı azalacak hem de denetimler daha sağlıklı şekilde hedefe odaklanabilecektir."

SİNA ŞEN: "RUHSAT VE KLAS SÜREÇLERİNDE İLETİŞİM ŞART"

31 No'lu Liman İçi Ve Liman Dışı Hatlı Tarifeli Sefer Yapan Yolcu Gemisi Taşımacılığı Meslek Komitesi üyesi Sina Şen, 20 ve 25 yaş üzeri ücretli gemilerle ilgili yapılan iyileştirmeler ve sektörün aldığı destekler için teşekkür ederek sözlerine başladı. İstanbul'da yolcu taşımacılığı yapan kurumların yalnızca gemileriyle değil, iskeleleriyle ilgili olarak da kıyı tesisi işletme izni aldıklarını hatırlatan Şen, bu izinlerin bitimine yakın dönemlerde yeniden ruhsatlandırma için başvuru yapılması gerektiğini belirtti.

Yönetmeliklere göre başvuruların en az iki ay önceden yapılmasının zorunlu olduğunu, bu sürenin geçirilmesi halinde yaklaşık 50 bin TL seviyesinde idari cezalarla karşılaşıldığını ifade etti. "İşletmeci firmaların sorumluluğu vardır; ancak idare tarafından önceden hatırlatma yapılması halinde süreç karşılıklı iletişimle cezazsız şekilde düzenlenebilir" dedi.

Gemilerin yenilenmesi ve yeni inşa süreçlerinde Türk Loydu üzerinden yürütülen işlemlere değinen Şen, artan maliyetler nedeniyle gemilerin yurt içinde yapılabilir olmaktan çıktığını üzülenek ifade etti. Geçmişte Türk Loydu bünyesinde klaslı olarak inşa edilen gemilerin, klas dışına çıktıktan sonra yeniden klasa girmek istediklerinde IACS kurallarına



YUSUF ZİYA ÇAKIR

tabi tutulduğunu belirtti. “Sürekli değişen kurallar içerisinde ticaret yapmaya çalışıyoruz; bugün başka, yarın başka kurallarla karşı karşıya kalıyoruz” dedi. Konuşmasını sektör adına verilen tüm destekler için teşekkür ederek tamamladı.

YUSUF ZİYA ÇAKIR: “YENİ GÜVENLİK UYGULAMALARI OPERASYONLARI ZORLAŞTIRIYOR”

DTO Meclis üyesi Yusuf Ziya Çakır, yeni güvenlik uygulamalarının liman operasyonlarını zorlaştırdığını belirterek sözlerine başladı. Acentelere süreç hakkında bilgilendirme yaptıklarını, ancak gümrük ve polis işlemleri sonrasında personel ve ekipman transferlerinin eskisine göre daha karmaşık hale geldiğini ifade etti. “Bu uygulamalar nedeniyle gemilere ulaşım ve operasyonel akış ciddi şekilde zorlaştı” dedi.

Mülkiye müfettişlerinin talimatları doğrultusunda denetimlerin liman dışında yapılmasının öngörüldüğünü aktaran Çakır, bunun pratikte mümkün olmadığını vurguladı. Liman araçlarının hem gemi hareketlerini takip etmesi hem de yeni denetim süreçlerini yürütmesinin işçiler üzerinde ek yük ve risk yarattığını söyledi.

Trabzon’daki mesafe ve ulaşım sorunlarına değinen Çakır, bazı noktalara deniz araçlarıyla ulaşımın uzun sürdüğünü, gidiş-dönüş ve bekleme sürelerinin ciddi zaman kaybına neden olduğunu belirtti.

Bu durumun operasyonel verimliliği düşürdüğünü ve liman işçilerinin üzerinde baskı oluşturduğunu dile getirdi. Son haftalarda basına da yansıyan Trabzon’daki güvenlik ve gemi giriş-çıkış sorunlarını gündeme getiren Çakır, 2014’ten bu



HAMDİ ERÇELİK

yana yeni güvenlik uygulamalarının devrede olduğunu, Rusya-Ukrayna savaşı sonrasında ise Karadeniz seferlerinde sigorta kaynaklı kısıtlamalar yaşandığını ifade etti. Trabzon’da kruvaziyer trafiğinin arttığını, yeni sefer planlamalarının yapıldığını ve yüksek yolcu kapasiteli gemilerin kente yönlendirildiğini belirten Çakır, bunun sevindirici olduğunu ancak mevcut uygulamalar nedeniyle ciddi operasyonel zorluklarla karşılaştıklarını söyledi.

HAMDİ ERÇELİK: “LİMAN YATIRIMLARINDA SÜRELER KISALDIKÇA YATIRIMCI PASİFLEŞİYOR”

TÜRKLİM Yönetim Kurulu Başkanı Hamdi Erçelik, Türk limanlarının dünya sıralamasında güçlenen konumuna dikkat çekerek, son dönemde beş Türk limanının ilk 100’e girmesinin sektör için önemli bir gelişme olduğunu söyledi. Bu büyümenin liman kapasitesi ihtiyacını artırdığını, özellikle kara, hava ve tren bağlantılarının önem kazandığını vurguladı. Türkiye’de limancılığın ağırlıklı olarak özel limanlar üzerinden yürütüldüğünü hatırlatan Erçelik, yatırımların 49 yıllık kiralama sürelerine bağlı olduğunu, bu sözleşmelerin büyük bölümünün 15 yılın altına düştüğünü belirtti. “Liman yatırımları 15–20 yıl geri dönüş süresi gerektiriyor; süreler kısaltıkça yatırımcı pasifleşiyor” dedi. Bu konuda mevzuat düzenlemesiyle çözüm beklediklerini ifade etti.

2050 vizyonu kapsamında yalnızca rıhtım kapasitesinin değil, derinliklerin de artırılması gerektiğini söyleyen Erçelik, Süveyş Kanalı’nın yeniden tam kapasiteye dönmesiyle daha büyük tonajlı gemilerin Türk limanlarına yönelmesinin beklendiğini, bu nedenle tarama faaliyetleri



METİN DÜZGÜT

ve izin süreçlerinin kolaylaştırılmasının kritik olduğunu açıkladı. Yeşil ve dijital dönüşümün limancılık için hayati olduğunu belirten Erçelik, mevcut limanların en verimli şekilde kullanılmasının zorunlu olduğunu, dijital yatırımların verimliliği artıracığını ancak bunun yatırım süreleriyle doğrudan ilişkili olduğunu söyledi.

Yeşil limancılık uygulamalarının gönüllülüğünden sorumluluk haline gelmesini prensip olarak benimsediklerini, ancak altyapı planlamasının eş zamanlı yapılması gerektiğini ifade etti. “Gemilere elektrik verilecekse, gemilerin de bu elektriği alabilecek altyapıya sahip olması zorunludur” dedi. Konuşmasını, bu başlıkların liman sektörü açısından en kritik gündem maddeleri olduğunu vurgulayarak tamamladı.

METİN DÜZGÜT: “GROSTONAJA GÖRE CEZA SİSTEMİ SEKTÖRÜ KİLİTLİYOR”

11 No’lu Gemi Tedarikçileri Meslek Komitesi Üyesi Metin Düzgüt, çevre cezalarının sektörde uzun süredir ciddi sorunlara yol açtığını; dünyanın birçok ülkesinde cezaların çevre kirliliğinin boyutuna göre belirlendiğini, Türkiye’de ise cezaların geminin grostonajına göre hesaplandığını vurguladı. “Devasa bir konteyner gemisinden denize karışan 100 litre sıvı çok yüksek bir cezaya tabi olurken, 1000 tonluk bir tankerin tüm yakıtı denize karıştığında ceza çok daha düşük kalabiliyor” dedi. Bu oransızlığın üzerine Marmara Bölgesi’nde uygulanan katsayı çarpanlarının eklenmesiyle cezaların 60 katına kadar çıkabildiğini aktaran Düzgüt, uluslararası armatörler ve P&I sigorta kuruluşları nezdinde bu konuda ciddi bir düzenleme beklentisi olduğunu ifade etti. “Sigorta kuruluşları

MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELER TOPLANTISI



OSMAN NURETTİN PAKSOY

yüksek cezaları gördükçe teminatlarını geri çekiyor; teminat olmadığında armatörün eli kolu bağlanıyor” dedi. Çevre Bakanlığı ile yapılan görüşmelerde bu sorunların dile getirildiğini hatırlatan Düzgüt, aradan geçen on ayda somut bir düzenleme yapılmadığını belirterek destek talebinde bulundu.

Türk sahipli gemiler içinde Türk bayraklı gemi filosunun oranının düşük seviyelere gerilediğini gündeme getiren Düzgüt, bu oranın artırılması için kapsamlı bir ekip çalışması ve mevzuat düzenlemesi gerektiğini söyledi. “Sorunun temeline inerek Türk bayraklı filonun payını artıracak adımların atılmasını özellikle rica ediyorum” dedi.

OSMAN NURETTİN PAKSOY: “HİBE DEĞİL, UZUN VADELİ KREDİ İSTİYORUZ”

07 No’lu Grup Gemi Ve Teknelerin Bakım Ve Onarımı Meslek Komitesi üyesi Osman Nurettin Paksoy, sektörün güçlü bir destek aldığını belirterek sözlerine başladı. “Bugün tersanemiz dünyada bilinen bir noktaya geldi, parmakla gösterilen projelere imza attık” dedi.

Cumhurbaşkanının istihdam ve ihracat çağrılarına yanıt verdiklerini, yatırımlar yaptıklarını ve Avrupa’nın birçok ülkesine projeler teslim ettiklerini aktaran Paksoy, Türk tersanelerinde artık dünyanın en teknolojik gemilerinin üretildiğini vurguladı. Kendi firmalarının 1 milyar dolarlık sözleşme yaptığını, ancak pandemi, enflasyon ve döviz kuru nedeniyle projelerin aksadığını ifade etti.

Sektörün hibe değil, uzun vadeli kredi talep ettiğini belirten Paksoy, Danimarka-Almanya hattında çalışan dünyanın en



ORHAN GÜLCEK

büyük batarya yüküne sahip feribotu teslim ettiklerini, ancak 12,5 milyon euroyu cepten karşılamak zorunda kaldıklarını söyledi. 96 milyon dolarlık bir gemi tesliminde de sözleşme dışı ek ödeme talep ettiklerini, 3,5 milyon euro alabildiklerini, kalan 8 milyon euroyu kendi kaynaklarından karşılamak zorunda kaldıklarını aktardı. Sektörün sürdürülebilirliğini kaybettiğini, ayakta kalabilmek için uzun vadeli krediye ihtiyaç duyduklarını vurguladı. “Biz öyle gemiler yapıyoruz ki Avrupa bu fiyatlara alışacak. Ancak şu anda bir durgunluk sürecindeyiz. 2027–2028 yıllarında sektör yeniden yükselecek, ama ayakta kalabilirsek” sözleriyle konuşmasını tamamladı.

ORHAN GÜLCEK: “TÜRK TERSANELERİ REKABET GÜCÜNÜ KAYBEDİYOR”

07 No’lu Gemi Ve Teknelerin Bakım Ve Onarımı Meslek Komitesi ve DTO Yönetim Kurulu üyesi Orhan Gülcek, konuşmasına çevre cezaları konusuna değinerek başladı. Bu cezaların sektör üzerinde uzun süredir ciddi bir yük oluşturduğunu, uygulamalarda adalet ve orantısızlık sorunları bulunduğunu ifade etti. Pandemi sürecinde yaşanan sıkıntıların üzerine ekonomik sorunların eklendiğini, yeni düzenlemelerle birlikte sektörün daha da zorlandığını belirtti.

Ücretler konusunda da Avrupa ile Türkiye arasındaki farkın kapandığını, İspanya ve İtalya’daki işçilik maliyetlerinin artık Türkiye’deki seviyelere yaklaştığını vurguladı. Bu durumun rekabet gücünü azalttığını, maliyetlerin yükselmesiyle birlikte projelerin sürdürülebilirliğinin zorlaştığını söyledi. Gülcek, desteklerle yürütülen gemi projelerinde son dönemde



MURAT KIRAN

ciddi zararlar yaşandığını, teslim edilen gemilerde yüzde 15–20 oranında kayıplar oluştuğunu, bazı projelerde bu oranların daha da yükseldiğini dile getirerek “Bir süre daha sürdürebiliriz ama ideal olarak bu şekilde devam etme şansımız yok” dedi. Sektörün karşı karşıya olduğu sorunların yalnızca tek bir nedene bağlı olmadığını, birçok faktörün bir araya geldiğini vurguladı. Rusya-Ukrayna savaşının yalnızca askeri bir mesele olmadığını, aynı zamanda sanayi yatırımlarını ve tedarik zincirlerini de etkilediğini belirtti. Bu süreçte ekipman ve tedarikçilerden beklenen desteğin alınmadığını, sektörün ciddi darboğaz yaşadığını söyledi.

Sektörün mevcut koşullarda süreci devam ettirme şansının kalmadığını dile getiren Gülcek, rekabetin giderek zorlaştığını, Çin’in yeni gemi inşasında dünya pazarını domine ettiğini ve bu durumun Türk tersanelerine nefes aldırmadığını vurguladı.

MURAT KIRAN: “PAZARIMIZ KÜÇÜLDÜ”

2011 yılından beri GİSBİR Yönetim Kurulu Başkanlığı görevini sürdürdüğünü belirterek sözlerine başlayan 5 No’lu Gemi İnşa Tamir Ve Bakım Tersaneleri Komitesi üyesi Murat Kıran, 2008 krizinin etkisiyle çalışan sayısının düştüğünü, ancak bu süreçte Türk gemi inşa sanayini tanıtmak için ulusal ve uluslararası platformlarda yer aldıklarını, Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan’ın da çizdiği vizyonla toparlanma evresine girildiğini açıkladı. Kıran sözlerini şöyle sürdürdü: “2025 genelinde yeni inşa projeleri açısından sektörümüzde üç ana yapı var: yeni inşa yapan firmalar, yeni inşa alanları ve bölgede liderliği kabul edilmiş tamir-bakım sanayimiz. Yeni inşa projeleri uzun vadeli olduğundan, sürecin

başlangıcı ile tamamlanması arasında en az iki buçuk yıl geçiyor. Bu süre zarfında maliyet artışlarını öngörmek oldukça zor. Bu nedenle bazı projelerde zarar kaçınılmaz hale geliyor ve tersanelerimiz bu yükü taşıyor. 2025'in ikinci yarısından itibaren başlayan hızlı düşüş neticesinde, bugün yaklaşık 1000 gemi üzerinden %35 oranında bir azalma söz konusu. Özellikle orta sınıf ve küçük gemilerde daralma yaşanıyor. Pazarımız küçülmüş durumda. Maliyetlerimiz içinde en kritik unsur insan verimliliği. Ancak burada sorumluluğun biz işletmecilerde olduğunu düşünüyorum. Daha iyi sahip çıkmalı, daha iyi yönlendirmeliyiz.”

Kıran, sektörün artık yalnızca bakanlık düzeyinde ele alınacak konularla sınırlı olmadığını, ülke çapında stratejik başlıkların masaya yatırılması gerektiğini; Ukrayna-Rusya savaşının küresel dengeleri sarsmaya devam ettiğini, bunun doğrudan gemi inşa sanayisine yansıdığını vurguladı. Amerika ve bazı ülkelerle ticarete uygulanan kısıtlamaların sektörü zorladığını ifade eden Kıran, bu süreçte gölge filoların ortaya çıktığını, bu gemilerin alıcı bilgilerine ulaşmanın ve ticaret zincirini kurmanın güçleştiğini aktardı.

“AB KRİTERLERİ KAPSAMINDA BASKI YOĞUNLAŞIYOR, CEZALAR ARTIYOR”

Yakın dönemde Türkiye'ye yönelen bazı gemilerin tersanelere kabul edilmediğini, gemi sökümüne de giremediğini hatırlatan Kıran, bu belirsizliğin özellikle Akdeniz ve Karadeniz havzasında çalışan armatörleri doğrudan etkilediğini dile getirdi. Kıran, Suriye ve Libya'da yeni tersane yapılanmalarının hızla geliştiğini, bunun rekabeti artırdığını belirtti. Avrupa Birliği kriterleri kapsamında çevre baskılarının yoğunlaştığını, çevre cezalarının giderek arttığını ifade etti. Uluslararası Denizcilik Örgütü verilerine göre gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin %1'in altında olmasına rağmen, Türkiye'de kesilen cezaların büyük kısmının gemilere yöneltildiğini söyleyerek bu çelişkinin sektör üzerinde haksız bir yük oluşturduğunu belirtti. Müsilaj toplantılarına katıldıklarını hatırlatan Kıran, çevre sorunlarının çözümü için iş birliğine



RECEP DÜZGÜT

hazır olduklarını, ancak politikaların sektörün gerçek verileriyle uyumlu olması gerektiğini belirtti.

Kıran konuşmasını şöyle tamamladı: “İBB Başkanı'nın açıklamalarına göre İstanbul'da hâlâ önemli miktarda atık doğrudan denize bırakılıyor. Kalan kısmın bir bölümü kısmi arıtmayla, bir bölümü tam arıtmayla veriliyor. Hal böyleyken gemiler ve tersaneler üzerinde bu kadar baskı kurulması büyük bir çelişki. Belki de tersanelerimizi farklı bir statüye kavuşturmak gerekiyor. Son dönemde özellikle Rekabet Kurumu'nun sektöre yönelik incelemeleri ve ağır cezalarıyla karşı karşıya kaldık. Oysa biz Yunanistan, Bulgaristan, Romanya, Çin, Almanya, İtalya ve İspanya gibi ülkelerle rekabet ediyoruz. Buna rağmen maaş politikalarımız üzerinden cezalarla karşılaşmamız sektörü zorluyor. Çalışan ücretleri yıllar içinde artsa da geçim sıkıntısı devam ediyor. Bu noktada sektörün suçlanması adil değil. Stratejik bir yaklaşım geliştirilmesi gerektiğini düşünüyorum. Tüm bu tabloya rağmen sektörümüzün rekabet gücünü koruyabilmesi için desteğe ihtiyacımız var.”

RECEP DÜZGÜT: “KAMU BANKALARI DENİZCİLİK KREDİLERİ İÇİN ÖZEL BİR GÖREVLENDİRME YAPILSIN”

Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği Yönetim Kurulu Başkanı ve DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt, Gemi Acenteleri Yönetmeliği taslağı görüşe açıldığında sektörün görüşlerinin ilk defa bu kadar dikkate alındığını belirterek yapılan düzeltmeler için teşekkür etti. Ancak belediyelerden kaynaklanan düzenlemeler nedeniyle eğitimlerin durduğunu, sektörün



ALİ BURÇİN EKE

ihtiyaçlarının ertelendiğini, eğitimlerin yeniden açılmasının beklendiğini belirtti ve sözlerine şöyle devam etti: “Bir diğer önemli mesele finansman. Türkiye'de özel sektör bankacılığının neredeyse tamamı yabancı sermayeye geçmiş durumda. Kamu bankaları ise denizcilik kredilerine mesafeli yaklaşıyor. Oysa denizcilik kredileri ihtisas gerektirir; çünkü gemi alım-satımı ve bilançoları diğer sektörlerden çok farklıdır. Bir gecede milyonlarca dolarlık gemi alımı yapılabilir ve bu bilançolara doğrudan yansır. Bu nedenle özel bir uzmanlık gerekir. Bizim talebimiz hazineden bir kaynak çıkışı değil; sadece kamu bankalarında denizcilik kredileri için özel bir görevlendirme yapılmasıdır. Eğer bu görevler tanımlanırsa sektörün önündeki önemli sorunlar çözülebilir. Finansal düzenleme olmadan değişim mümkün değil.”

ALİ BURÇİN EKE: “39 METRE ÜZERİNDEKİ YABANCI BAYRAKLI TEKNELER TÜRKİYE'DEN YOLCU ALAMIYOR”

DTO İzmir Şubesi Meclis üyesi Ali Burçin Eke, Deniz Turizmi Meslek Komitesi üyesi olarak önemli birkaç soruna değinmek istediğini söyledi. Değindiği ilk sorun maliyet artışıydı. Maliyet artışlarının en çok deniz turizmi sektörünü etkilediğini ve bu nedenle yerli-yabancı turistlerin Yunanistan'ı tercih etmeye başladığını belirtti. Buna karşılık 39 metre üzerindeki yabancı bayraklı ticari teknelerin Türkiye'den yolcu alamamasının büyük sıkıntı yarattığını ifade etti: “Benim tekne yabancı bayraklı, AB bayrağı var. Ben Yunanistan'dan Türkiye'ye gelebiliyorum. Ama Bodrum'dan alıp Yunanistan'a gidemiyorum. Bodrum'dan aldığım zaman ülkemiz kazanıyor. Turist önce Bodrum'a geliyor. Bodrum'da zaman geçiriyor. Oteller



ERKAN ÖNDER

kazanıyor, esnaf kazanıyor. Ben kumanyayı Bodrum'dan alıyorum, tedarikçi kazanıyor. Bütün sektör temsilcileriyle de konuşuyorum, kimse bu kararın sebebini anlamadı. Bunun düzeltilmesini talep ediyorum.”

ERKAN ÖNDER: “KRUVAZİYER TURİZMİNE DESTEK İSTİYORUZ”

DTO İzmir Şubesi Meclis Üyesi Erkan Önder, kruvaziyer yolcu gemileriyle ilgili bir sorunu gündeme getirdi: “Bu sene yolcu sayısı 2 milyonu aşacak gibi görünüyor. Meslek grubu olarak biz bu seneyi ülkemizdeki 7 ayrı limanı 4 farklı gemiyle toplam 135 liman uğrak yaparak tamamlayacağız. Ayrıca da kış döneminde de seferlerimize devam edeceğiz. Önümüzdeki kış için sekiz ayrı limanda yaklaşık 190 durak yapmayı planlıyoruz, Ancak yabancı kruvaziyer hatları tarifelerde yoğun indirim uyguluyor. Bizdeki mevcut indirimler gemi bazlı ve sadece İzmir-İstanbul limanını kapsıyor. Talebimiz şudur: Yaptığımız çalışma sonucunda beklediğimiz katkıyı veremediğimizi görüyoruz.”

HAKAN KARAKAYA: “AKYAKA SINIR KAPISI'NIN AÇILMASI KONUSUNDA BİR DÜZENLEME OLACAK MI?”

DTO Meclis üyesi Hakan Karakaya 1994 yılından beri kapalı olan İçdir'daki Alican Sınır Kapısı ile Kars'taki Akyaka Sınır Kapısı hakkında Bakan Uraloğlu'na bir soru yöneltti: “Geçtiğimiz günlerde bir konuşmanızda Alican Kapısı ile ilgili iyileştirme çalışmaları olacağını, düzenlemeler yapılacağını dinledim. Alican Kapısı'nda bir çalışma başlatılırken, Kars'taki Akyaka Kapısı için de bir düzenleme yapılacak mı? Sovyetler döneminde bu kapı çok yoğun ithalat ve



HAKAN KARAKAYA

ticaret için kullanılıyordu. Rus firmalarının giriş yaptığı, lojistik ve konteyner yatırımlarının yapıldığı bir bölgeydi. Bugün de bazı şirketler burada yeniden yatırım yapmak için arazi satın almış durumda. Sayın Bakanım, bu kapının açılmasıyla ilgili bir müjde verebilir misiniz? Bakanlık nezdinde bir çalışma var mı? Çünkü sektör temsilcileri sürekli bize soruyor: ‘Ne zaman açılacak?’ Biz de yanıt veremiyoruz.”

HALİL BAĞLI: “TURİZM VE GEZİ TEKNELERİNİN DE YOLCU KAPASİTESİNİN NET KURALLARLA BELİRLENMESİ GEREKİYOR”

İMEAK DTO Marmaris Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Halil Bağlı, turizm ve gezi teknelerinin yolcu kapasitesiyle ilgili bir düzenleme talebini gündeme getirdi. Bağlı, balıkçılık teknelerinde uygulanan doluluk ve kapasite sınırlamalarına benzer bir sistemin turizm tekneleri için de hayata geçirilmesi gerektiğini belirtti. Bakana hitaben yaptığı konuşmada, “Balıkçılık teknelerinde olduğu gibi, turizm ve gezi teknelerinin de yolcu kapasitesinin net kurallarla belirlenmesi sektörümüz için büyük önem taşıyor. Bu konuda bir düzenleme yapılmasını talep ediyoruz” ifadelerini kullandı.

İLKAY TUGAY: “EN TEMEL SORUN KAÇAK CHARTER FAALİYETLERİ”

İMEAK DTO Fethiye Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı İlkay Tugay, deniz turizmi sektörünün karşılaştığı sorunlara değinerek Türkiye'nin Akdeniz çanağında en büyük tekne filosuna sahip ülkelerden biri olduğunu hatırlattı ve sektörün önündeki en temel sorunun kaçak charter faaliyetleri olduğunu vurguladı. Bu noktada özel teknelerin limanlarda bir kayıt ve takip sistemine bağlanmasının önemine dikkat



HALİL BAĞLI

çekti. Tugay, ayrıca ticari teknelerin turizm işletme belgelerinin balıkçı teknelerinde olduğu gibi limanlarda görünür şekilde yazılması gerektiğini belirtti. Turistik amaçlı balıkçılık tekneleri adı altında faaliyet gösteren, aslında balık tutma imkânı olmayan teknelerin sektörde sorun yarattığını ifade ederek, “Bu teknelerin düzenlenmesi şarttır” dedi.

Konuşmasının devamında klasli teknelerle ilgili yaşanan sıkıntıları ele alan Tugay, en küçük bir değişiklikte tekrar klasa girme zorunluluğunun yorum farklarına yol açtığını ve bu konuda net bir düzenleme beklendiğini dile getirdi.

Ege Bölgesi'ndeki özel tersanelerde üretim sırasında ek maliyet ve cezalarla karşılaştığını da hatırlatarak, bunun üretimi zorlaştırdığını söyledi. Son olarak yabancı bayraklı teknelerin Türkiye'ye girişte sigorta ve sistem entegrasyonu sorunları yaşadığını belirten Tugay, LHM sisteminin güncellenmesinde acentelerin sıkıntı çektiğini, bu entegrasyonun hızla düzeltilmesi gerektiğini vurguladı.

NİL DENİZ SÜTÇÜ: “KAPTANLIK HİZMETLERİNİN GÜVENİLİRLİĞİ VE İTİBARI ULUSAL DÜZEYDE KORUNMALIDIR”

Müşterek Meslek Komiteleri toplantısını son konuşmacısı Kılavuz Kaptanlar Derneği Yön. Kurulu Başkanı Nil Deniz Sütçü, kılavuz kaptanlık sürecine dair bazı belirsizlikleri ve sorunları paylaştı. Yeni stajyer planlaması konusunda dernek üyelerinin tedirginlik yaşadığını; mevcut kılavuz kaptan sayısı yüksek olmasına karşın bazı bölgelerde yeni stajyerlerin yönlendirilip yönlendirilmeyeceği konusunda fikir birliğinin olmadığını açıkladı.



İLKAY TUGAY

İş sahiplerinin maliyet fazlası nedeniyle daha düşük nitelikli iş gücüne yönelmesi veya kılavuz kaptanlık yetkinliklerini düşürmeye çalışması ihtimalinin de üyeleri kaygılandığını ifade etti.

Sözlerine şöyle devam etti: “İkinci olarak, kılavuzluk hizmeti bulunmayan ve yeni yatırım yapacak işletmeler açısından standartların netleştirilmesi gerekiyor. Hava ve deniz koşullarının uygunluğu, bölgesel şartlar ve mürettebat tecrübesi gibi faktörler hayati önem taşıyor. Özellikle kötü hava koşullarında risklerin azaltılması için bakanlığın denetimlerini artırması



NİL DENİZ SÜTÇÜ

dalgalanmaların çalışanlara yansımamasını sağlayacak koruma mekanizmalarının oluşturulmasını temenni ediyoruz. Sonuçta kılavuz kaptanlık hizmetlerinin güvenilirliği ve itibarı ulusal düzeyde korunmalıdır. Bu hizmetler hem limanlarımızın, hem kıyılarımızın, hem şehirlerimizin güvenliği açısından kritik önemdedir.

Ayrıca çalışma saatlerinin açık ve net şekilde denetlenmesi gerekmektedir. Çalışanların saatlerinin liman ve otoriteler tarafından dijital sistemlerle anlık olarak takip edilmesi, olası riskleri azaltacak ve istenmeyen durumların önüne geçecektir.”



ve tecrübeli personelin tercih edilmesini teşvik etmesi gerekmektedir. Çalışan haklarının korunması açısından da tecrübe teşviki büyük önem taşır.

Geçmişte, özellikle 2013 yılında bazı işletmelerin finansal sorunları nedeniyle çalışanların aylarca maaş alamadığı dönemler yaşandı. Benzer mağduriyetlerin tekrar yaşanmaması için finansal

Kılavuz Kaptanlar Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Nil Deniz Sütçü, konuşmasının sonunda denizcilik güvenliği ve kılavuzluk hizmetlerinin geleceğine dair kritik noktalara dikkat çekti. Özellikle hava ve deniz koşullarının ağırlaştığı durumlarda yapılacak manevraların iptali konusunda karar yetkisinin kimde olduğunun netleştirilmesi gerektiğini vurguladı.

Geçmişte yaşanan büyük kazaların, olumsuz hava koşullarına rağmen büyük gemilerin kanallara alınmasından kaynaklandığını hatırlatan Sütçü, “Emniyetli liman yaklaşımı ve kılavuzluk hizmetinin kalitesi hayati önemdedir; ticari baskılar emniyet sınırlarını aşmamalıdır” dedi. İstanbul Boğazı ve Marmara’daki artan gemi trafiğine de değinen Sütçü, sınırlı demirleme alanlarının meteorolojik koşullar nedeniyle ciddi riskler yarattığını belirtti. Kaptanların sık sık bu bölgelerde demirleme imkânı olup olmadığını sorduğunu ifade eden Sütçü, bu alanların genişletilmesi ve düzenlenmesi konusunda bir plan olup olmadığını sordu.

Çalışma saatlerinin açık ve net şekilde denetlenmesi gerektiğini de dile getiren Sütçü, dijital sistemlerle anlık takip yapılmasının olası riskleri azaltacağını söyledi. Uluslararası konferanslarda gündeme gelen güvenlik ve sabotaj risklerine de dikkat çekerek, üniversiteler ve ilgili kurumların bu konuda daha etkin bilgilendirme ve raporlama yapması gerektiğini belirtti. Sütçü, Türkiye’nin bu dönüşüm sürecinde kendisini doğru konumlandırmasının ve stratejik hazırlıklarını tamamlamasının hem kılavuz kaptanların geleceği hem de ülkenin denizcilik politikaları açısından büyük önem taşıdığını ifade ederek sözlerini tamamladı.

BAKAN URALOĞLU SORULARI CEVAPLADI

Konuşmalar tamamlandıktan sonra Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu bazı sorulara cevap verdi. Bakan Uraloğlu, balıkçı barınaklarının kullanımıyla ilgili yöneltilen soruya ilişkin olarak barınakların düzenlenmesi konusunda Bakanlık nezdinde çalışmaların sürdüğünü ve bu düzenlemeleri desteklediklerini belirtti. İmar ve tamir projeleri için gerekli finansman yükünün yüksek olduğunu hatırlatan Uraloğlu, Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı ile görüşmeler yapıldığını, mevcut projeler üzerinden tamir imkânı sağlanabileceğini ifade etti. Finansman konusuna da değinen Uraloğlu, denizcilik sektörüne özel bir kamu bankasının görevlendirilmesi fikrinin daha önce gündeme geldiğini, Hazine ve

MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELER TOPLANTISI



Maliye Bakanlığı ile yapılan görüşmelerde olumlu yaklaşım sergilendiğini ancak bazı teknik engellerin ortaya çıktığını söyledi. “Bu konuyu yeniden gündeme alıp takip edeceğiz” dedi.

Denizcilik Başkanlığı’nın kurulma sürecini yakından takip ettiklerini vurgulayan Bakan Uraloğlu, bu konunun kabineye taşınma aşamasında olduğunu söyledi. Balıkçılık Meslek Komitesi’nin gündeme getirdiği sorunlara eğildiklerini; Tarım Bakanlığı ile kooperatifler konusunda görüşmelerini ifade ederek “Liman başkanlıkları denetim yetkilerini iyi niyet çerçevesinde kullanmaya devam edecek. Ayrıca iklim değişikliği ve deniz seviyesindeki yükselme gerçeğini dikkate alarak, geleceğe yönelik adımlarımızı doğru zamanda ve doğru şartlarda atmamız gerektiğini düşünüyoruz” dedi.

Türk bayraklı 39 metrenin altındaki gemilerle ilgili talebin değerlendirileceğini, yakıt parçaları ve yenileme desteği konusunda çalışacaklarını belirtti. Türk Loydu hizmetlerinin yüksek maliyetleri konusunda ise, ulusal ve uluslararası denetim sorumluluğunun zorunlu olduğunu hatırlatarak, konuyu inceleyeceklerini ve gerekli adımları atacaklarını ifade etti. Gümrükten geçen gemi personelinin karaya çıkış ve giriş prosedürleri hakkında, geçmişte sorun olmadığını ancak son dönemde uygulamada değişiklikler yaşandığını



söyledi. Bu konuda örnekleri inceleyip çözüm arayacaklarını belirtti.

Bakan, Trabzon’da yaşanan gemi kazasının herkesi üzdüğünü, kendisinin de süreci yakından takip ettiğini belirtti. Rusya’nın savaş halinde bir ülke olduğunu hatırlatarak bu noktada farklı hassasiyetlere anlayışla yaklaşmak gerektiğini söyledi. Karabük’te iki gemiye yönelik saldırı iddialarının ise patlama ya da ciddi bir olay olmadığını, yanlış anlaşılmasını gerektiğini ifade etti. Liman entegrasyonları konusuna değinen Uraloğlu, bu projelerin ülke denizciliğine güç katacağını, özellikle demiryollarının limanlara bağlanarak uluslararası taşımacılık entegrasyonunun sağlanacağını vurguladı.

Limanlarda uzun süreli işletme haklarının sona erme noktasına geldiğini, bu konuda görüşmeler yapılacağını da ekledi. Çevre cezalarıyla ilgili olarak toplumda çevre hassasiyetinin önemli olduğunu ancak bazı kesimlerin algı oluşturduğunu söyledi. Çevre cezalarının uygulanmasında kanuni değişiklik ihtiyacı bulunduğunu, meclis sürecinde bazı endişeler olsa da konuyu takip edeceklerini belirtti. Bakan Uraloğlu yaptırım listesinde yer alan gemilerin banka hesaplarının bloke edilmesi konusunun takip edildiğini söyledi. Özel sektörün %90’ı yabancı sermaye ile çalıştığını; kamu bankalarının sektöre destek vermesi gerektiğini belirtti. Türk limanlarında indirim taleplerini

değerlendireceklerini, katkı sağlamaya çalışacaklarını ifade etti. Azerbaycan ile yakın temas halinde olduklarını, Ermenistan’la görüşmelerin sürdüğünü, Alica ve Akyaka sınır kapılarının açılması için hazırlıkların ilerlediğini açıkladı.

Yat ve gezinti teknelerinin kapasite düzenlemesi için plaka sistemi üzerinde çalışıldığını söyledi. Kaçak charter sorunun çözümü için ağır tedbirler alınacağını, ilgili kurumlarla koordinasyon sağlanacağını belirtti. İl deniz kapıları ile ilgili hukuki sürecin devam ettiğini, uzun süredir gündemde olan düzenlemelerin hayata geçirileceğini ifade etti.

Kılavuz Kaptanlar Derneği temsilcilerinin katkılarının önemli olduğunu vurgulayan Bakan, özellikle kılavuzluk hizmetlerinin Boğaz’dan Kocaeli’ye kadar kullanılmasının gündemde olduğunu, bu konuda farklı görüşler olsa da genel bir ihtiyaç bulunduğunu ifade etti. Ekonomik dengelerin gözetilmesi gerektiğini, projelerin kesinleşmeden açıklanmayacağını da ekledi. Sonrasında limanlarda çalışan deniz araçlarıyla ilgili düzenlemelerin takip edildiğini, bazı tekliflerin değerlendirildiğini söyledi. Konuşmasını salondaki katılımcılara teşekkür ederek bitirdi. Soru-cevap kısmının ardından İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran’ın Bakan Uraloğlu’na günün anısına hediye takdim etmesiyle toplantı sona erdi.



BELÉM PAKETİ: İKLİM MÜCADELESİNDE UYGULAMA ÇAĞI

19-22 Kasım tarihleri arasında Brezilya'da düzenlenen Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi 30. Taraflar Konferansı (COP30) iklim mücadelesinde “uygulama çağı”nın başlangıcını imledi. Konferansta COP31’e Türkiye’nin ev sahipliği edeceği de açıklandı.



Kasım 2025'te Amazon'un kalbi Belém, COP30'a ev sahipliği yaptı. 19–22 Kasım tarihleri arasında düzenlenen Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi 30. Taraflar Konferansı (COP30), Paris Anlaşması'nın “sözden eyleme” geçişini hızlandırmak amacıyla toplandı. “Global Mutirão” yani küresel seferberlik temasıyla öne çıkan COP30'da iklim krizine karşı ortak hareketin artık ertelenemez olduğu vurgulandı. Ev sahibi Brezilya'nın seçimi, Amazon'un küresel ekosistem için taşıdığı sembolik önemi bir kez daha gözler önüne serdi.

Almanya, Fransa, İtalya, İspanya, Birleşik Krallık gibi AB ülkelerinin yanı sıra ABD, Kanada, Meksika, Kolombiya, Şili, Arjantin, Güney Afrika, Çin, Hindistan, Japonya, Güney Kore, Singapur, Suudi Arabistan, Birleşik Arap Emirlikleri, Katar, Pasifik ve ada devletleri dahil Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesine taraf 196 ülke temsilcisi Belém'de buluştu. Konferansta Türkiye'yi

Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanı Murat Kurum temsil etti.

Brezilya Cumhurbaşkanı Lula da Silva, “Amazon'u korumak, gezegenin geleceğini korumaktır” sözleriyle zirvenin tonunu belirledi; Amazon'un yalnızca Brezilya'nın değil, tüm dünyanın akciğerleri olduğunu vurguladı. Fransa Cumhurbaşkanı Emmanuel Macron, okyanus temelli çözümler olmadan iklim hedeflerine ulaşamayacağını belirterek, denizlerin karbon yutakları olarak korunmasının küresel stratejinin merkezinde yer alması gerektiğini söyledi. Birleşmiş Milletler Genel Sekreteri António Guterres ise “Artık söz değil, uygulama zamanı” diyerek küresel liderlere çağrıda bulundu; iklim krizinin geri dönüşsüz bir noktaya yaklaşmakta olduğunu ve her ülkenin somut adımlar atmasının zorunlu hale geldiğini hatırlattı. Bu güçlü ifadeler, COP30'un yalnızca bir müzakere değil, eylem çağrısı olarak tarihe geçmesini sağladı.



Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanı Murat Kurum da, Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi 30. Taraflar Konferansı (COP30) kapsamında Türkiye'nin Ulusal Katkı Beyanı'nı açıkladı. Bakan Kurum, “Ulusal Katkı Beyanımız yenilikçi politikalara uyumlu, düşük karbonlu ve iklime dirençli bir gelecek inşa etmeyi amaçlıyor ve toplumun tüm kesimlerini kapsayan bir yaklaşımı yansıtıyor. Beyanımızı sadece bir politika belgesi olarak görmüyor, insanlık alemine verilmiş bir söz olarak görüyoruz ve en etkin şekilde uyguluyoruz” dedi. Bakan Kurum Türkiye'nin COP31 Başkanlığına adaylığı konusundaki kararlılığına dikkat çekerek, “Türkiye olarak kimseyi geride bırakmayan, adil ve hakkaniyetli bir Taraflar Konferansı'na ev sahipliği yapmayı istiyoruz” açıklamasını yaptı.

TÜRKİYE, COP31'E EV SAHİPLİĞİ YAPACAK

Kurum ayrıca BM marjındaki iklim diplomasisi kapsamında bir dizi görüşmelerde bulundu. Brezilya Çevre



ve İklim Değişikliği Bakanı Marina Silva, Avustralya İklim Değişikliği ve Enerji Bakanı Chris Bowen, Azerbaycan İklim Değişikliğinden Sorumlu Cumhurbaşkanı Özel Temsilcisi Muhtar Babayev, Almanya Federal Cumhuriyeti Çevre, İklim Değişikliği, Doğa Koruma ve Nükleer Güvenlik Bakanı Carsten Schneider, Birleşik Krallık Enerji Güvenliği ve Net Sıfırdan Sorumlu Devlet Bakanı Ed Miliband ile görüştü. Görüşmelerinde Türkiye'nin iklim değişikliği ile mücadelede hayata geçirdiği adımları, çevre ve şehircilik alanındaki örnek projeleriyle ilgili bilgiler verdi. Konferansın Türkiye açısından önemli sonuçlardan biri de Türkiye'nin COP31'e ev sahipliği yapacağını duyurulması oldu. Belém'deki zirvede açıklanan karar, Türkiye'nin iklim

BELÉM PAKETİ

COP30'un en dikkat çekici sonucu "Belém Paketi" oldu. Bu paket, iklim mücadelesini yalnızca hedefler ve taahhütler düzeyinde bırakmayıp somut uygulama mekanizmalarıyla desteklemeyi amaçladı. Finansman yönetişiminin şeffaflaştırılması, gelişmekte olan ülkelerin iklim fonlarına daha kolay erişebilmesi ve teknoloji transferinin hızlandırılması paketin temel sütunları arasında yer aldı. Ayrıca uyum izleme sistemleriyle ülkelerin verdikleri sözlerin ne ölçüde hayata geçirildiği düzenli olarak takip edilecek. Yerel toplulukların ve özellikle Amazon havzasındaki yerli halkların sürece aktif katılımı da Belém Paketi'nin güçlü bir boyutu olarak öne çıktı.

Okyanus temelli çözümler COP30'un ayrı bir başlığıydı. Brezilya ve Fransa öncülüğünde kurulan "Blue NDC Taskforce", deniz ve okyanus ekosistemlerinin iklim planlarına entegre edilmesini hızlandırmayı hedefliyor. Bu girişim, kıyı ülkelerinin karbon yutakları olan denizleri koruma ve sürdürülebilir balıkçılık politikalarını güçlendirme



%2,9'unu oluşturan sektör, aynı zamanda NOx ve SOx gibi kirleticilerin de önemli bir kaynağı. COP30'da bu alanda daha sıkı düzenlemeler gündeme geldi; karbon nötr gemi teknolojileri, alternatif yakıtlar ve limanlarda yeşil altyapı yatırımları ön plana çıktı. Bu kararlar, denizcilik sektörünün iklim mücadelesinde artık göz ardı edilemeyecek bir aktör olduğunu gösteriyor.

Sonuç olarak COP30, iklim diplomasisinde "uygulama çağı"nın başlangıcı olarak tarihe geçti. Belém'den çıkan mesaj, yalnızca yeni taahhütler değil, bu taahhütlerin nasıl hayata geçirileceğine dair somut mekanizmalar oldu. Liderlerin güçlü sözleri ve Belém Paketi'nin kapsamlı içeriği, iklim mücadelesinin artık ertelenemez bir küresel seferberlik olduğunu ortaya koydu.

TARAFLAR KONFERANSI'NIN TARİHÇESİ

1995'te Berlin'de yapılan ilk Taraflar Konferansı (COP1), iklim diplomasisinin başlangıç noktası oldu. Ardından 1997'de Kyoto Protokolü kabul edilerek sanayileşmiş ülkelere bağlayıcı emisyon azaltım hedefleri getirildi. 2009'daki Kopenhag Zirvesi büyük beklentilerle toplansa da küresel bir anlaşma üretilmedi ve iklim diplomasisinin kırılganlığını gösterdi. 2015'te Paris'te imzalanan Paris Anlaşması ise küresel sıcaklık artışını 1,5–2 °C ile sınırlama hedefiyle tarihe geçti. 2021'de Glasgow'daki COP26 kömürden çıkış ve finansman taahhütleriyle öne çıktı, ancak uygulama eksiklikleri tartışıldı. Son olarak 2025'te Brezilya'nın Belém kentinde düzenlenen COP30, "Global Mutirão" yani küresel seferberlik temasıyla Paris Anlaşması'nın uygulanmasını hızlandırmayı hedefledi; finansman yönetişimi, teknoloji transferi ve okyanus temelli çözümler öne çıktı.



diplomasisinde tarihi bir adım olarak değerlendirildi. COP30'da Ulusal Katkı Beyanı'nı "Bu belge insanlığa verilmiş bir söz" diyerek sunan Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanı Murat Kurum'un sözleri, ev sahipliği kararının arka planında Türkiye'nin iklim eylemine yönelik kararlılığını pekiştirdi.

yönündeki taleplerine yanıt veriyor. Solomon Adaları ve Gana gibi ülkeler, kıyı ekosistemlerini korumaya yönelik yeni ulusal planlarını COP30'da açıkladı.

Deniz taşımacılığı ise zirvede özel bir gündem maddesi olarak tartışıldı. Küresel sera gazı emisyonlarının yaklaşık

TÜRKİYE ODALAR VE BORSALAR BİRLİĞİ MÜŞTEREK KONSEY TOPLANTISI YAPILDI

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Ticaret ve Sanayi Odaları, Ticaret Odaları, Sanayi Odaları, Ticaret Borsaları ile Deniz Ticaret Odaları Müşterek Konsey Toplantısı, TOBB Başkanı M. Rifat Hisarcıkloğlu'nun ev sahipliğinde, Cumhurbaşkanı Yardımcısı Cevdet Yılmaz ve konsey üyelerinin katılımıyla gerçekleştirildi.



Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkan Yardımcısı, İMEAK



Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 5 Aralık 2025 Cuma günü, Cumhurbaşkanı Yardımcısı Cevdet Yılmaz'ın teşrifleriyle gerçekleşen TOBB Ticaret ve Sanayi Odaları, Ticaret Odaları, Sanayi Odaları, Deniz Ticaret Odaları ile Ticaret Borsaları Müşterek Konsey Toplantısı'na katıldı. Ankara'da, gerçekleşen toplantıda, sektörel sorunlar ve talepler ile 2026 yılı beklentileri değerlendirildi.



Toplantıya, Deniz Ticaret Odaları Konsey Başkanı Cihan Ergenç, Konsey Üyesi ve TOBB Denizcilik Meclisi Başkanı Recep Düzgüt, Konsey Üyeleri Cihat Yavuz Güler, Yaşar Naiboğlu, Metin Şener, Uğur Sina Şen iştirak etti.

Toplantıya, İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak da katıldı. Tamer Kıran ve Recep Düzgüt, Müşterek Konsey Toplantısı'nda, denizcilik sektörünün önemli konularını Cumhurbaşkanı Yardımcısı Cevdet Yılmaz ile paylaştılar.

DENİZCİLİKTE YEŞİL DÖNÜŞÜM ZİRVESİ

“Denizcilikte Yeşil Dönüşüm Zirvesi”nin ikincisi, 24 Aralık 2025 Çarşamba günü Piri Reis Üniversitesi'nde düzenlenecek.



İMEAK Deniz Ticaret Odası tarafından düzenlenecek “Denizcilikte Yeşil

Dönüşüm Zirvesi”nin ikincisi, 24 Aralık 2025 Çarşamba günü, 09.00-17.00 saatleri arasında Piri Reis Üniversitesi Rıdvan Kartal Konferans Salonu'nda gerçekleştirilecek.

Küresel iklim değişikliği sürecinde denizcilik sektörünün daha sürdürülebilir, çevre dostu ve geleceğe dönük bir yapıya

dönüşümüne katkı sağlamak ve dikkat çekmek amacıyla düzenlenen Zirve'de, deniz taşımacılığında karbonsuz gelecek stratejileri, alternatif enerji kaynakları, düşük karbonlu yakıt teknolojileri ve altyapısı, tersaneler, gemi inşası ve limanlarda sürdürülebilir üretim ve döngüsel ekonomi yaklaşımları değerlendirilecek.

We're with you for the journey



Ballast Water Treatment Systems | CompactClean

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

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

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



www.desmi.com

DESMI

Make life flow

ZİRVEDE ABD İLE TİCARİ İLİŞKİLER DEĞERLENDİRİLDİ

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 11 Kasım Salı günü Ankara'da düzenlenen Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Ticaret Merkezleri-Hedef Pazar ABD Zirvesi'ne katıldı.



TOBB Başkanı M. Rifat Hisarcıklioğlu'nun ev sahipliğinde Ticaret Bakanı Ömer Bolat'ın da katılımıyla TOBB İkiz Kuleler'de düzenlenen TOBB Ticaret Merkezleri-Hedef Pazar ABD Zirvesi'nde,

olduğuna işaret ederek, "Kurallar yeniden yazılırken oyunun içinde hatta önünde olmak zorundayız" dedi. Hisarcıklioğlu, ABD Başkanı Donald Trump'ın yönetimiyle dünyada iş yapma



bu ülkenin ithalatla bir numaralı aktör olduğuna dikkati çekerek Türkiye'nin ABD'ye ihracatının geçen yıl 16,5 milyar dolar, ithalatının da 18,8 milyar dolar seviyesinde olduğunu, yaklaşık 2,5 milyar dolarlık bir dış ticaret açığının bulunduğunu dile getirdi. Bolat, hizmetler sektöründe de ABD'ye yönelik iktisadî ticaret heyeti ve millî katılım organizasyonun yanı sıra 77 bireysel fuar katılımının desteklendiğini, Türkiye-ABD ilişkilerinin sadece mal, hizmet veya ticaret kapsamında olmadığını, aynı zamanda enerji ve savunma alanlarında da etkileyici rakamların bulunduğunu söyledi.

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve Ticaret Bakan Yardımcısı Ö. Volkan Açar, zirve kapsamında düzenlenen "Türkiye ABD Ticari İlişkileri ve ABD'de İş Ortamı", "ABD Pazar Dinamikleri, Hizmetler ve Teknoloji İhracatı Potansiyeli" başlıklı panellerin açılışında birer konuşma yaptı.

Konuşmaların ardından TOBB Ticaret Merkezleri'nden yararlanarak ABD'ye başarılı ihracat yapan firmalar ödüllendirildi. Bu kapsamda İhracatını En Hızlı Geliştiren Üye Ödülü, Nurus'a, e-ihracat Başarı Ödülü Unox Valve, Teknoloji ve İnovasyon Ödülü ise Intecro Robotics'e takdim edildi.



TOBB ve Ticaret Bakanlığı iş birliğiyle kurulan TOBB Ticaret Merkezleri'nin ABD'deki faaliyetleri, hedefleri ve ABD ile ikili ticarette atılabilecek yeni adımlar değerlendirildi.

TOBB Başkanı M. Rifat Hisarcıklioğlu yaptığı konuşmada, ABD'ye mal satmanın, artık alternatif değil zorunluluk

kurallarının yeniden yazıldığını ifade ederek, tedarik zincirlerinde yakınlaştırma, kamu alımlarında yerli katkı vurgusu ve rekabetteki tarife risklerinin, yeni dönemin önemli başlıkları haline geldiğini söyledi.

ABD'nin ihracatta, Türkiye'nin ikinci en büyük ticaret ortağı haline geldiğini aktaran Ticaret Bakanı Ömer Bolat da

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

TÜRKİYE E-TİCARET ÖDÜLLERİ VERİLDİ

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, Türkiye E-Ticaret Haftası programında bir konuşma yaptı.



Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkan Yardımcısı, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 21 Kasım Cuma günü, Ticaret Bakanı Prof. Dr. Ömer Bolat'ın teşrifleriyle gerçekleştirilen Türkiye



E-Ticaret Haftası programına katıldı. Kıran, Ticaret Bakanlığı tarafından Elektronik Ticaret İşletmecileri Derneği (ETİD) ve TOBB Türkiye E-Ticaret Meclisi katkılarıyla İstanbul Lütfi Kırdar Kongre Merkezi'nde düzenlenen programın



açılışında bir konuşma yaptı. Açılış konuşmalarının ardından, sektörün önde gelen e-ticaret platformları ve firmalarının başarılarının ödüllendirildiği Türkiye E-Ticaret Ödülleri töreni gerçekleştirildi.

İSTANBUL ODALAR VE BORSA MÜŞTEREK TOPLANTISI YAPILDI

İstanbul Odalar ve Borsa Müşterek Toplantısı, 3 Aralık 2025 Çarşamba günü, İstanbul Sanayi Odası'nda (İSO) yapıldı.



İSO Yönetim Kurulu Başkanı Erdal Bahçıvan ve İstanbul Sanayi Odası Meclis Başkanı Ender Yılmaz'ın ev

sahipliğinde düzenlenen toplantıya, İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran,



Meclis Başkanı Başaran Bayrak, Yönetim Kurulu Üyelerimiz Burak Akartaş, Orhan Gülcek, Ahmet Can Bozkurt, Serhat Barış Türkmen ve Oda sekreteryası katıldı.



Toplantıya, İstanbul Ticaret Odası (İTO) Başkanı Şekib Avdagiç, İstanbul Ticaret Borsası (İSTİB) Başkanı Ali Kopuz, İTO ve İSTİB'in Meclis Başkanları ile Yönetim Kurulu Üyeleri de iştirak etti.

Petrol Ofisi, PO/Marine ile denizlerdeki liderliğini sürdürüyor.

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

PO Marine



Petrol Ofisi

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

ALIAĞA NET TONDA LİDERLİĞİNİ SÜRDÜRÜYOR

İMEAK DTO Aliğa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek, İMEAK DTO Aliğa Şubesi Kasım ayı Olağan Meclis Toplantısı'nda Aliğa'nın net tonda lider konumunu koruduğunu açıkladı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliğa Şubesi Kasım ayı Olağan Meclis Toplantısı, İMEAK DTO Aliğa Şubesi Meclis Başkan Yardımcısı Numan Eşiyok'un başkanlığında, İMEAK DTO Aliğa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek, meclis üyeleri ve sektör temsilcilerinin katılımıyla gerçekleştirildi. Toplantıya ayrıca Aliport Liman Hizmetleri A.Ş. Müdürü Faruk Altun, Balıkesir/Ayvalık Pakmaya Kenan Kaptan Denizcilik MTAL Müdürü Umut Yasin Aslan ve Yenifoça Rüzgâr Sörfü ve Yelken Kulübü Başkanı Nadir Nizam ve öğrencileri misafir olarak katıldı.

İMEAK DTO Aliğa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek, toplantıda yaptığı konuşmada 17 Kasım'da hizmete giren Aliport Deniz Yolcu İskelesi'nden Midilli'ye, Aliğa Belediye Başkan Yardımcıları, oda temsilcileri, muhtarlar, sivil toplum kuruluşları, iş dünyası temsilcileri ve basın mensuplarından oluşan heyetle ilk seferin başarıyla gerçekleştirildiğini söyledi.

Tarihi seferin, turizmde iş birliklerinin geliştirilmesi, ekonomik ve ticari potansiyelin değerlendirilmesi ve iki yaka arasındaki kültürel temasların güçlendirilmesi açısından önemli bir adım



olduğunu; Aliport'un İzmir'in yedinci deniz hudut kapısı olarak hizmet vermeye başladığını vurguladı.

“ALIAĞA-MİDİLLİ HATTI İLİŞKİLERİ GÜÇLENDİRECEK”

Midilli'de bölge yöneticileriyle yapılan görüşmelerde, Aliğa-Midilli hattının dostluk, turizm ve ticaret ilişkilerini güçlendireceğinin altını çizen Şimşek, DTO Aliğa Şubesi olarak bölgenin deniz turizmi ve ekonomik gelişimine katkı sunmaya devam edeceklerini kaydetti.

Aliğa limanlarına ilişkin güncel verileri de paylaşan Şimşek, 2025 yılının ilk 10 ayında TEU bazlı konteyner trafiğinin 1 milyon 454 bin 711 olarak gerçekleştiğini, geçen yılın aynı dönemine göre %18,90'lık düşüşle Aliğa Limanları'nın Türkiye genelinde 5. sırada yer aldığını söyledi. Aynı dönemde limanlara uğrak yapan gemi sayısının %1,82 artışla 5 bin 177'ye ulaştığını ve Aliğa'nın Türkiye'de ikinci sıraya yerleştiğini ifade etti.

2025'in 10 aylık döneminde groston elleçleme miktarının 96 milyon 588 bin 978 ton, net ton miktarının ise geçen yıla göre %3,61 artışla 73 milyon 153 bin 432 ton olduğunu belirten Şimşek, Aliğa'nın net tonda lider konumunu koruduğunu söyledi. 2025 yılının aynı döneminde yükleme net tonunun 30

milyon 58 bin 25 tona yükseldiğini kaydeden Şimşek, Aliğa'nın bu alanda Türkiye'nin birinci limanı olduğunu açıkladı. Boşaltma net tonunun ise %2,90 artışla 43 milyon 95 bin 407 tona ulaştığını ve Aliğa'nın en çok boşaltma yapılan ikinci liman konumunda bulunduğunu ifade etti.

TECHNO 293 DÜNYA ŞAMPİYONASI 2026'DA FOÇA'DA YAPILACAK

Yenifoça Rüzgâr Sörfü ve Yelken Kulübü Başkanı Nadir Nizam, DTO Aliğa Şubesi'nin kuruluşundan bu yana yelkencilige ve deniz turizmine önemli katkı sunduğunu belirterek teşekkür etti. 2026 yılında yaklaşık 450 yabancı sporcunun katılacağı Techno 293 Dünya Şampiyonası'nın Foça'da düzenleneceğini, yarışların olimpiyatlara katılım için belirleyici olacağını söyledi. Güzelbahçe Sörf Kulübü Başkanı Leman Bartın, çocuk ve gençlere yönelik eğitimler ile su sporlarını geliştirmek adına yürüttükleri projeleri anlatırken, sporun sürdürülebilirliği için destek talep etti. Pakmaya Kenan Kaptan Denizcilik MTAL Müdürü Umut Yasin Aslan ise okulun denizcilik sektöründeki ara eleman ihtiyacını karşılamaya hazır olduğunu, güçlü bir ekip ve güncel eğitim sistemiyle sektöre katkı sunduklarını ifade etti.

(DTO Aliğa Şubesi)

BOSPHORUS BOAT SHOW | KARA FUARI

21-28 ŞUBAT 2026
İSTANBUL FUAR MERKEZİ



ORGANİZASYON



ÇÖZÜM ORTAĞI



DESTEKLEYEN



FUAR ALANI



BU FUAR 5174 SAYILI KANUN GEREĞİNCE TOBB (TÜRKİYE ODALAR VE BORSALAR BİRLİĞİ) DENETİMİNDE DÜZENLENMEKTEDİR

ANTALYA ŞUBESİ'NDE SON GELİŞMELER DEĞERLENDİRİLDİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi'nin Kasım ayı Olağan Meclis Toplantısı'nda sektörel gelişmeler ele alındı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi'nin Meclis Toplantısı, 18 Kasım Salı günü yapıldı. Meclis Başkanı Berna Küner Vanmannekes başkanlığında gerçekleştirilen toplantıda İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Çetin, sektörel konularda değerlendirilmelerde bulundu.

Şubenin aylık faaliyetleri konusunda da Meclis üyelerine bilgi veren Çetin, "Özellikle yoğun yaz sezonunda üyelerimizin ihtiyaç ve talepleriyle an be an ilgilenerek sorunlarını hemen çözmeye çalıştık, ülkemizin 2025 turizm hedefleri doğrultusunda sektörümüzün faydasına olacak her adımı destekledik.

Bu süreçte başta Antalya Valiliği ve Sahil Güvenlik Grup Komutanlığı'yla koordinasyonumuz sayesinde sorunsuz bir yaz dönemi geçirdik. Yaz başında hizmete giren Demre Setur Marina ile bağlama yeri konusunda önemli bir adım attık. Girişimlerimizle orada da üyelerimize önemli avantajlar kazandırdığımızı düşünüyorum" dedi.

Bölgede karşılaşılan sorunların çözümleri için sadece yerel değil ulusal anlamda da girişimlerde bulunduklarını ifade eden Ahmet Çetin, "Turizm cenneti olan kentimizde deniz turizminin payının artması için çabalarımızı aralıksız devam ediyor. Sektörümüzü ve üyelerimizin karşılaştığı sorunlarla ilgili çözüm öneri ve taleplerimizi geçtiğimiz ay yaptığımız Ankara ziyaretinde gerekli kurumlara ilettik. İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanımız Tamer Kıran'ın da desteğiyle birçoğunda hemen geri dönüş sağlandı, diğer taleplerimizin de kısa süre içinde olumlu şekilde sonuçlanacağını düşünüyoruz" diye konuştu.

(DTO Antalya Şubesi)

KOCAELİ LİMANLARINDA İHRACAT REKORU KIRILDI

İMEAK DTO Kocaeli Şubesi'nin kasım ayı meclis toplantısının gündemi, "Arama Kurtarma Faaliyetleri" olarak belirlendi.



İMEAK DTO Kocaeli Şubesi'nin Kasım ayı Olağan Meclis Toplantısı'nda konuşan Yönetim Kurulu Başkanı Vedat Doğusel, "Ekim ayında Kocaeli limanlarından 4 milyar 717 milyon 735 bin dolarlık ihracat yapılırken, yalnızca bu yılın rekoru kırılmamış, aynı zamanda geçtiğimiz yılın ilk on ayına göre ihracatta bir buçuk kat artış yaşanmıştır" dedi.

Meclisin açılış konuşmasını yapan İMEAK DTO Kocaeli Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Vedat Doğusel, "Kasım ayı, ardi ardına acı haberleri aldığımız bir ay oldu. Gebze'de bir binanın

çökmesi sonucu dört vatandaşımızı yitirirken, bu olaydan birkaç gün sonra da Dilovası'nda bir parfüm dolum atölyesinde çıkan yangında beş canımızı kaybettik. Kaybettiğimiz vatandaşlarımıza Allah'tan rahmet, yakınlarına başsağlığı dileriz. Diğer taraftan Azerbaycan'dan ülkemize gelmek üzere havalanan C-130 askeri kargo uçağının düşmesi sonucu 20 askerimiz şehit oldu. Şehit olan kahraman Mehmetçiklerimize Allah'tan rahmet diliyorum. Milletimizin başı sağ olsun" dedi.

KKTC'deki seçimler hakkında da duygu ve düşüncelerini aktaran Vedat Doğusel, "Kıbrıs halkının teveccühleriyle Cumhurbaşkanlığı koltuğuna oturan Tufan Erhürman'a başarı dileklerini sunuyor, Kıbrıs'la olan güçlü birlikteliğimizin artarak devam edeceğine inanıyorum" şeklinde konuştu. Başkan Doğusel, Kocaeli'nin geçtiğimiz ay ihracat rekoru kırdığını ifade ederek, "Kocaeli,

üretim ve limancılık faaliyetleri açısından Türkiye'nin yüz akı illerinden birisidir. Ülkemizi kalkanıran, istihdam sağlayan kentimiz, geçtiğimiz ay önemli bir ihracat rakamına ulaşmıştır. Ekim ayında Kocaeli limanlarından 4 milyar 717 milyon 735 bin dolarlık ihracat yapılırken, yalnızca bu yılın rekoru kırılmamış, aynı zamanda geçtiğimiz yılın ilk on ayına göre ihracatta bir buçuk kat artış yaşanmıştır. İhracat ile ithalat arasında oransal makasın azaldığına şahit olmak hepimizi mutlu ederken, Kocaeli'nin üretime ve ihracata güçlü bir şekilde devam edeceğine inancımız tamdır" açıklamalarına yer verdi. Kocaeli Liman istatistikleri ile ilgili bilgiler de verdi. Kocaeli gemi ve elleçleme istatistiklerine dair verileri de paylaşan Başkan Doğusel, "Konteyner elleçlemesinde, ilimiz toplam 2.093.133 TEU ile Türkiye genelinde 2. sıradadır" dedi.

(DTO Kocaeli Şubesi)



ALİAPORT İSKELESİ'NDEN İLK MİDİLLİ SEFERİ

Aliaport Deniz Yolcu İskelesi'nden Midilli'ye ilk uluslararası sefer, 17 Kasım'da geniş bir heyetle yapıldı. Heyette İMEAK DTO Aliğa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek de yer aldı.



İzmir'in 7. Deniz Hudut Kapısı olarak hizmete giren Aliaport Deniz Yolcu İskelesi, 17 Kasım'da Midilli'ye yapılan ilk uluslararası seferle hizmete girdi. Bu tarihi yolculuk, Aliğa'daki odalar, sivil toplum kuruluşları ve iş dünyası temsilcilerinden oluşan geniş bir heyetle yapıldı. Heyette; Aliğa Belediye Başkan Yardımcısı Mesut Öztürk, Ticaret Odası Başkanı Ömer Ertürk, İMEAK Deniz Ticaret Odası

başkanları, kurum yöneticileri ve basın mensupları yer aldı.

TURİZM VE TİCARET HAMLESİ

Aliğa Belediyesi ile İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliğa Şubesi'nin ortak projesi olan iskelenin açılış seferi, sabah 08.00'de Jalem Tur'a ait yolcu vapuruyla başladı. Heyet, Midilli'de Ticaret Odası, Belediye ve Kuzey Ege



Odası Başkanı Evangelos Myrsinias ve Kuzey Ege Adaları Bölge Valisi Konstantinos Moutzouris, Aliğa heyetini makamlarında ağırladı. Christofas ve Myrsinias, misafirperverlikten duydukları memnuniyeti dile getirirken, Moutzouris iki yaka arasındaki turizm ve ticaret ilişkilerinin gelişmesinden büyük mutluluk duyacaklarını ifade etti.

Aliğa Belediye Başkan Yardımcısı Mesut Öztürk ise konuşmasında şu sözlerle karşılıklı bağların önemini vurguladı: "Aliaport'tan Midilli'ye yaptığımız bu ilk yolculuk bizim için çok anlamlı. Ege'nin iki yakası ortak bir kültüre sahip; 1924 Mübadele döneminde Aliğa ve Midilli arasında gidip gelenler oldu. Bugün bu buluşma, o hafızayı yeniden canlandırıyor. Turizm hareketliliği dostluğu, ticareti ve ekonomiyi güçlendirecek. İyi komşuluk ve barış her zaman kazandırır. Hep birlikte daha huzurlu, daha müreffeh bir Ege için çalışalım. Tüm Midillili dostlarımızı Aliğa'ya davet ediyorum." Ziyaretlerde ayrıca Midilli'nin ana kara Yunanistan'a uzaklığı nedeniyle Türkiye ile ticari ilişkilerinin hızla geliştiği, ticaretin dengeli ve karşılıklı fayda doğrultusunda ilerlemesinin önem taşıdığı dile getirildi. Programın sonunda heyet, doğal güzellikleriyle öne çıkan Agiasos köyünü gezerek günü tamamladı ve saat 17.30'da Aliğa'ya dönüş yaptı.

(DTO Aliğa Şubesi)



Aliğa Şube Başkanı Adem Şimşek ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliğa Şubesi Yönetim Kurulu üyeleri, Şoförler Esnaf Odası Başkanı Seyhan Öz, Esnaf Kredi Kefalet Kooperatifi Başkanı Fuat Turhan, mahalle muhtarları, siyasi parti temsilcileri, belediye meclis üyeleri, kooperatif

Adaları Bölge Valiliği'ni ziyaret ederek turizm iş birlikleri, ekonomik potansiyel ve kültürel temasların geliştirilmesi üzerine görüşmeler yaptı. Karşılıklı ziyaretlerin sürdürülmesinin dostluk ve ticari bağları büyüteceği vurgulandı. Midilli Belediye Başkanı Panagiotis Christofas, Ticaret

170 TEKNE VE 500 MARKA BODRUM BOAT SHOW'DA GÖRÜCÜYE ÇIKTI

İMEAK DTO Bodrum Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Orhan Dinç 15-19 Ekim 2025 tarihlerinde ilk kez düzenlenen Bodrum Boat Show ile ilgili değerlendirmelerde bulundu.



Koca bir yılı geride bırakırken, 15-19 Ekim 2025 tarihlerinde düzenlediğimiz Bodrum Boat Show'a imza atmanın gururu içerisindeyiz. Burada bize inanarak bizi destekleyen İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanımız Tamer Kıran'a ve bizi destekleyen Muğla Büyükşehir Belediye Başkanımız Ahmet Aras'a teşekkür ediyorum. Bodrum'un sadece bir tatil yeri olmadığını birçok destinasyonun bir araya gelebileceğini gösteren fuarımızda katılım sağlayan firmalarımız ve teknelerimiz mutlu ayrıldı. Bizde bugün ekibimizle imza attığımız bu organizasyonda çok çalıştık, ilerleyen zamanlarda da çalışmaya devam edeceğiz.

Bodrum Limanı'nda daha önce hiç denenmiş bir organizasyona 70 çadırda ve 170 teknede 500 marka ile Bodrum Boat Show'a ima attık. Fuarımızı beklentimizin üzerinde, 20.802 kayıtlı ziyaretçi ile gerçekleştirdik.

Bodrum'a dair gerek Mavi Yolculuk ve yat imalatı, tamir ve bakım onarımı, gerekse kendini kanıtlamış deniz turizmimiz olmak üzere, kıymetli değerlerimizi geliştirerek korumak, ülkemizin hem turizm hem de tekne üretimi alanındaki bilinirliğini

arttırmak sureti ile ülke ekonomimize katkı sağlamak amacı ile yola çıkılmıştır. Bu bağlamda, geçmişten bugüne geliştirdiğimiz değerlerin daha geniş kitlelere ulaşması, turist pazar payından Bodrum'un hak ettiği payı alması ve Bodrum' a katma değer sağlamak üzere, dünyada örnekleri olan ve başarıları kanıtlanmış şehir fuar ve festivallerini örnek alarak Bodrum Boat Show'u gerçekleştirdik.

Fuarın en çok ilgi gören deniz araçları olan ve Bodrum'da üretilmiş 4 adet 50 metre ve üzeri mega yatımız ile Bodrum yat inşa sanayinin geldiği noktayı tüm ihtişamımızla sergilemiş de olduk.

Bu kapsamda faaliyetlerimize devam ederken yine Bodrum için çok önemli olan bir panele katılım sağladık. Digital Economy Forum kapsamında düzenlenen panelde Mavi Ekonomi adı altında deniz ticaretimizi ve deniz turizmimizi kapsamlı bir şekilde sektörden arkadaşlarımızla değerlendirdik. Panelde küresel ve ekonomik dönüşümün denizcilik sektörüne etkileri, sürdürülebilir büyüme modelleri ve Türkiye'nin mavi ekonomi vizyonu üzerine önemli bir paylaşım yaptık.



Burada; deniz ticaretinde dijitalleşmenin sektöre sunduğu yeni fırsatlar, lojistik süreçlerin teknolojiyle yeniden şekillenmesi, deniz turizminde ürün çeşitliliği, destinasyon yönetimi ve yüksek katma değerli hizmet sunumu, sürdürülebilir mavi ekonomi politikalarının bölgesel kalkınmadaki rolü gibi başlıklar üzerinde durduk. Forum kapsamında sektör temsilcileri, kamu otoriteleri ve akademi dünyasıyla bir araya gelerek denizcilik ve turizm ekosisteminin geleceğine yönelik iş birliği imkanları değerlendirildi. Mavi Ekonomi'nin hem ülke ekonomisine hem de uluslararası rekabet gücüne katkı sağlayacak stratejik bir alan olduğu vurgulandı. Bu Panelde büyük ses getiren Bodrum Boat Show'umuz hakkında da bilgi vererek 2026 Bodrum Boat Show'un hazırlıklarının şimdiden başladığını belirttik.

Yıl biterken burandan tüm denizcilik camiamızın yeni yılını kutluyor, 2026 yılının çok daha güzel, sağlıklı ve bizleri üzmeyen bir yıl olmasını temenni ediyorum. Herkese mutlu yıllar. Pruvanız neta, rüzgarınız kolayına olsun.

(DTO Bodrum Subesi)



our route is yours

#yönümüzsizsiniz



AVEGA

PROFESSIONAL

Yüksek Basıncılı Yıkama Makineleri High-Pressure Washing Machines



★ **Projeye Özel Üretim**
Custom Production for the Project

0532 630 45 91 / 0216 630 10 05

www.avega.com.tr

Türkiye liman işletmeciliğinde tıkanmalar ve yeni ufuklar...



*VEYSEL GÜNGÖR

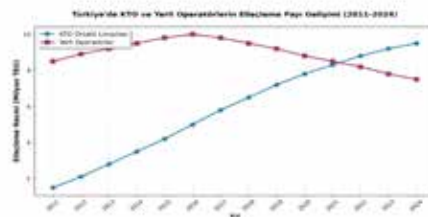
Küresel ticaretin can damarları olan limanlar, bir ülkenin ekonomik rekabet gücünü ve stratejik konumunu belirleyen en temel unsurlardır. Tarih boyunca medeniyetlerin kesişim noktasında yer alan Türkiye, bu jeostratejik avantajını denizcilik sektöründe de etkin bir şekilde kullanma potansiyeline sahiptir. Son otuz yılda dünya genelinde liman işletmeciliği, kamunun hakim olduğu bir yapıdan, özel sektörün dinamizmini ve verimliliğini merkeze alan bir modele doğru evrilmiştir. Bu dönüşümün merkezinde ise birden fazla ülkede faaliyet göstererek küresel bir ağ oluşturan "Küresel Terminal Operatörleri" (KTO) bulunmaktadır. KTO'ların yükselişi, limancılık sektöründe verimlilik, teknoloji ve rekabetçilik anlayışını yeniden şekillendirmiştir.

Bu makale, Türkiye liman işletmeciliğinin mevcut panoramasını, özellikle kiralama ve kullanım hakları çerçevesinde mercek altına almayı amaçlamaktadır. Liman operatörlerinin karşılaştığı temel zorluklar ve sektörün geleceğine yönelik beklentiler, küresel en iyi uygulamalarla karşılaştırmalı bir perspektifle analiz edilecektir. Amacım, sadece mevcut durumu tespit etmek değil, aynı zamanda Türkiye'nin denizcilik potansiyelini en üst düzeye çıkaracak proaktif, yenilikçi ve sürdürülebilir bir gelecek vizyonu için stratejik bir yol haritası sunmaktır.

1. KÜRESEL LİMANCILIKTA KTO'LARIN YÜKSELİŞİ VE TÜRKİYE'NİN KONUMU

1980'lerde başlayan özelleştirme dalgası, liman sektörünü kökten değiştirerek KTO'ların gelişimine zemin hazırlamıştır. 2020 yılı itibarıyla, dünyadaki 21 büyük KTO, küresel konteyner elleçleme hacminin %80'inden fazlasını kontrol etmektedir. Bu durum, KTO'ların sadece birer işletmeci olmaktan çıkıp, sektör standartlarını belirleyen, teknoloji transferini yönlendiren ve küresel ticaret rotalarını şekillendiren stratejik oyunculara dönüştüğünü göstermektedir.

Türkiye, bu küresel trendin dışında kalmamıştır. Ülkemizin jeostratejik konumu, dinamik yerel yük potansiyeli ve Karadeniz'e açılan bir kapı olması



Grafik-1: Türkiye'de KTO ve Yerli Operatörlerin Elleçleme Payı Gelişimi (2011-2024)

özelliklerinden dolayı her zaman KTO'ların yoğun ilgisini çekmektedir. Son on yılda Türkiye limanlarındaki KTO

varlığı istikrarlı bir şekilde artmıştır. 2011 yılında KTO ortaklı limanların elleçleme payı sadece 1,5 milyon TEU iken, 2024 yılına gelindiğinde bu rakam 9,5 milyon TEU'ya ulaşarak yerli operatörlerin payını önemli ölçüde geride bırakmıştır.

2. LİMAN YÖNETİM MODELLERİ VE TÜRKİYE UYGULAMALARI

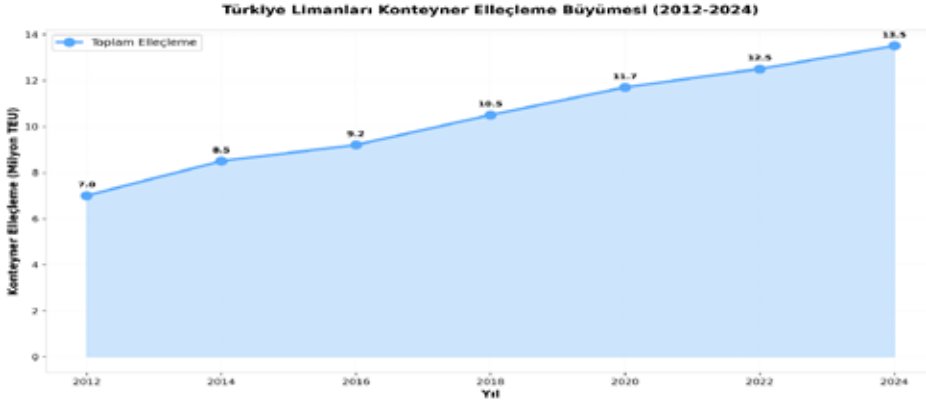
Dünya genelinde liman yönetimi için farklı modeller uygulanmakla birlikte, en yaygın olanı "Landlord Port" (Ev Sahibi Liman) modelidir. Bu modelde kamu, liman altyapısının (rıhtım, arazi vb.) mülkiyetini elinde tutarken, üstyapı yatırımları ve operasyonlar uzun süreli imtiyaz veya kiralama sözleşmeleriyle özel sektör operatörlerine devredilir. Rotterdam, Antwerp ve Hamburg gibi dünyanın önde gelen limanları bu modelle yönetilmektedir. Türkiye'de de özelleştirilen limanlarda ağırlıklı olarak bu model benimsenmiştir.

Bu modelin başarısı, kamu ile özel sektör arasındaki ilişkinin temelini oluşturan imtiyaz sözleşmelerinin niteliğine bağlıdır. Dünya genelinde imtiyaz süreleri genellikle 25 ila 49 yıl arasında değişmekte ve bu uzun vadeli güvence, özel sektörün milyarlarca dolarlık altyapı ve teknoloji yatırımlarını yapabilmesi için kritik bir ön koşul teşkil etmektedir.

Kamu-Özel Sektör İşbirliği (KÖİ) modelleri, bu tür büyük ölçekli projelerin finansmanı ve risk paylaşımı için etkin bir çerçeve sunmaktadır.

3. TÜRKİYE LİMAN OPERATÖRLERİNİN GÜNDEMİ: ZORLUKLAR VE BEKLENTİLER

Türkiye limancılık sektörü, son yirmi yılda kaydettiği %8'lik yıllık ortalama büyüme ile dinamik bir yapı sergilese de, operatörler sürdürülebilir büyümenin önünde duran bir dizi zorlukla karşı karşıyadır.



Grafik-2: Türkiye Limanları Konteyner Elleçleme Büyümesi (2012-2024)

3.1. Temel Zorluk Alanları

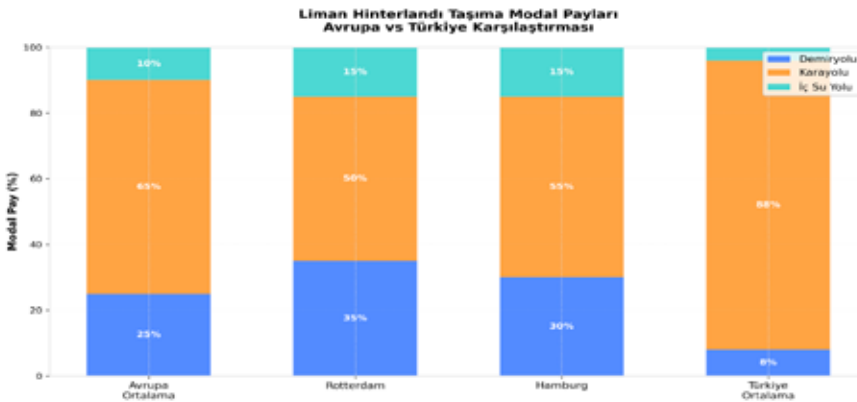
Altyapı ve Entegrasyon Yetersizlikleri: En kritik sorun, limanların hinterland bağlantılarındaki zayıflıktır. Özellikle demiryolu entegrasyonunun yetersizliği, lojistik maliyetlerini artırmakta ve karayoluna aşırı bir bağımlılık yaratmaktadır. Avrupa'nın önde gelen limanlarında demiryolu taşımacılığının payı %30'ları aşarken, Türkiye'de bu oran %10'un altındadır.

Yeşil ve Dijital Dönüşüm Baskısı: Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ve Avrupa Birliği Yeşil Mutabakatı gibi düzenlemeler, limanları karbonsuzlaşma ve sürdürülebilirlik konusunda acil adımlar atmaya zorlamaktadır.

yatırım maliyetleri, kur dalgalanmaları ve uzun geri ödeme süreleri,

Ülke/Bölge	Program	Bütçe	Temel Teşvikler
AB	Connecting Europe Facility (CEF)	€25.8 milyar (2021-27)	Hibe, ortak finansman (kıyı elektriği, demiryolu)
Almanya	Ulusal Liman Stratejisi	€400 milyon (4 yıl)	Hibe, vergi indirimi, alternatif yakıt desteği
Singapur	Maritime Green Initiative	S\$150 milyon+	%100 vergi/harc muafiyeti, %70 ortak finansman
Hollanda	CCS Projesi (Rotterdam)	\$2.4 milyar	Doğrudan proje sübvansiyonu
Türkiye	-	Belirsiz/Yetersiz	Yeşil limanlara özel mekanizma yok

operatörler için önemli bir finansal yük oluşturmaktadır. Buna ek olarak, imtiyaz



Grafik-3: Liman Hinterlandı Taşıma Modal Payları - Avrupa vs. Türkiye Karşılaştırması

Yeşil liman sertifikasyonları (EcoPorts vb.) artık bir tercih değil, bir zorunluluk haline gelmektedir. Finansal ve Bürokratik Engeller: Yüksek

sürelerinin belirsizliği, karmaşık ve yavaş işleyen bürokratik izin süreçleri, yatırım kararlarını olumsuz etkileyen ve öngörülebilirliği azaltan faktörlerdir.

3.2. Sektörün Beklentileri

Bu zorluklar karşısında liman operatörlerinin temel beklentileri şunlardır:

Aşağıdaki tablo, rakiplerimizin yeşil liman dönüşümüne ayırdığı kaynakları göstermektedir:

- Öngörülebilir ve Destekleyici Düzenleyici Çerçeve: Yatırım güvenliği için uzun vadeli imtiyaz güvenceleri ve şeffaf, hızlı işleyen bir bürokratik yapı.
- Finansal Teşvikler: Özellikle yeşil ve dijital dönüşüm yatırımlarını hedefleyen hibe, vergi indirimi ve düşük faizli kredi mekanizmaları.

- Stratejik Altyapı Planlaması: Kamunun öncülüğünde, liman-demiryolu bağlantılarını ve lojistik merkezleri ülke genelinde entegre edecek ulusal bir ana planın hayata geçirilmesi.

4. ULUSAL DEMİRYOLU-LİMAN ENTEGRASYON STRATEJİSİ

Tüm ana limanları demiryolu ağına bağlayacak, lojistik köylerle entegrasyonu sağlayacak ve "Kalkınma Yolu" gibi uluslararası koridorlara eklenmeyi hedefleyen bir ana plan oluşturulmalıdır. Avrupa Birliği'nin 2050 hedefi olan demiryolu yük taşımacılığını ikiye katlama vizyonuna paralel olarak, Türkiye de limanlarında demiryolu modal payını en az %30'a çıkarmayı hedeflemelidir.

Altyapı Yatırımlarına Öncelik Verme

Artan gemi boyutlarına uyum sağlamak için rıhtım derinleştirme, modern ve

otomasyona dayalı ekipman yatırımları ile depolama kapasitelerinin artırılması kamu tarafından desteklenmelidir.

Yeşil Liman Sertifikasyon Programının Yaygınlaştırılması

EcoPorts gibi uluslararası geçerliliği olan sertifikasyonların tüm limanlar için bir

Uluslararası Yeşil Koridorlara Aktif Katılım

Türkiye, özellikle AB ile olan yoğun ticareti ve stratejik konumu sayesinde Karadeniz-Akdeniz ve Avrupa-Asya arasında kurulacak yeşil denizcilik koridorlarında öncü bir rol üstlenmelidir.

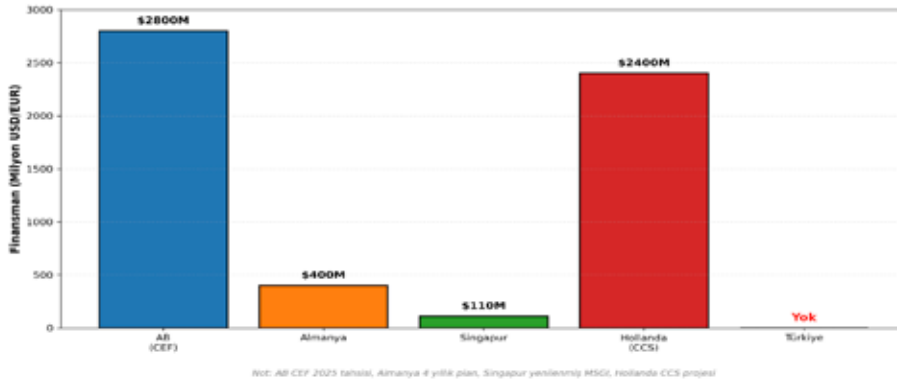
olarak değil, küresel ağa entegrasyonu sağlayan, teknoloji ve verimlilik standartlarını yükselten bir kaldıraç olarak görülmelidir. Bu makalede sunulan stratejik yol haritası, Türkiye'nin sadece bölgesel bir aktarma merkezi olmasının ötesine geçerek, yeşil ve dijital dönüşümünü tamamlamış, yüksek katma değerli hizmetler sunan, küresel bir denizcilik gücü olma vizyonuna ulaşması için bir çerçeve sunmaktadır. Bu vizyonun hayata geçirilmesi, ancak kamu, özel sektör ve akademik dünyanın kararlı bir işbirliği ile mümkün olacaktır. Sonuç olarak, Türkiye limanları, sahip olduğu jeopolitik konum, dinamik ekonomi ve genç nüfus gibi avantajları, doğru stratejiler ve kararlı uygulamalarla birleştirilerek, 21. yüzyılın denizcilik süper gücü olma potansiyeline sahiptir. Bu potansiyelin gerçeğe dönüşmesi, bugünden atılacak cesur ve vizyoner adımlara bağlıdır.

Kaynakça

1. TÜRLİM. (2022). Konteyner Taşımacılığında Küresel Terminal Operatörlerinin (KTO) Etkinliği ve Türkiye'ye Yansımaları. Türkiye Liman İşletmecileri Derneği.
2. World Bank. (2021). Public-Private Partnerships in Ports: A Practical Guide.
3. CAREC. (2024). Best Practices for Port-Railway Connectivity.
4. European Sea Ports Organisation (ESPO). (2018). EcoPorts Insights 2018.
5. International Association of Ports and Harbors (IAPH). (2023). World Ports Sustainability Program.
6. Global Maritime Forum. (2023). Green Shipping Corridors Annual Progress Report.
7. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2024). Denizcilik İstatistikleri Haber Bülteni.
8. TÜRLİM. (2024). Türkiye Limancılık Sektörü 2024 Raporu.

* LİMAN OPERASYON UZMANI

Yeşil Liman ve Denizcilik için Devlet Teşvikleri Karşılaştırması (2024-2027 Dönemi)



hedef haline getirilmesi ve bu süreci tamamlayan limanlara yönelik teşvikler sağlanmalıdır.

Finansal Teşvikler ve Destekler

Yeşil ve dijital dönüşüm projelerine özel, uzun vadeli ve düşük maliyetli finansman modelleri geliştirilmeli, KDV istisnaları ve vergi indirimleri gibi araçlar etkin bir şekilde kullanılmalıdır.

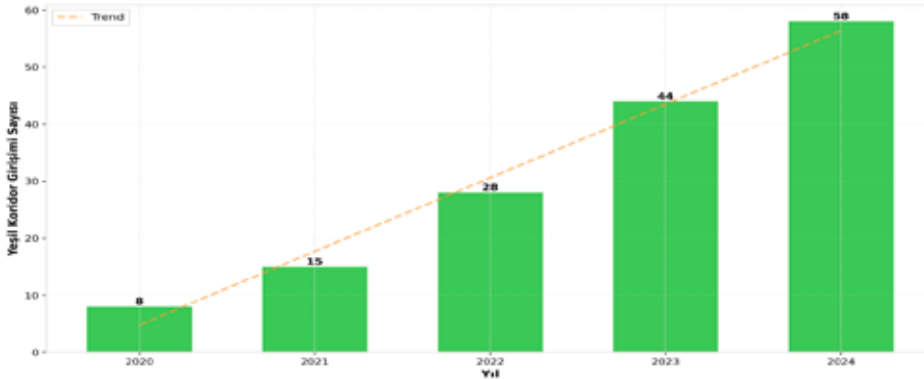
Kamu-Özel Sektör İşbirliği Modellerinin Güçlendirilmesi

Yeni liman projeleri ve mevcut limanların modernizasyonunda, risk paylaşımının adil yapıldığı, uzun vadeli yatırım güvencesi sunan ve performans odaklı, şeffaf KÖİ modelleri tasarlanmalıdır.

5. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Türkiye limancılık sektörü, bir dönüm noktasındadır. Küresel entegrasyonun

Dünya Geneline Yeşil Denizcilik Koridoru Girişimleri (2020-2024)



Grafik-4: Dünya Geneline Yeşil Denizcilik Koridoru Girişimleri (2020-2024)

Dijitalleşme ve Veri Odaklı Yönetim

Tüm paydaşların entegre olduğu bir "Ulusal Liman Bilgi Sistemi" kurulmalı, blokzincir ve yapay zeka gibi teknolojilerin kullanımı teşvik edilmelidir.

getirdiği fırsatlar ve aynı zamanda artan rekabet ve çevresel baskılar, sektörü proaktif ve stratejik bir dönüşüme zorlamaktadır. KTO'ların varlığı, bir tehdit

BU FİNCANDA FİRSAT VAR!



**Bu Franchise'ın
40 Yıl hatırı var!**

HEMEN İLETİŞİME GEÇİN

+905452972453

info@qespresso.com.tr

www.qespresso.com.tr



ESPRESSO

ATAŞEHİR-DRAGOS-GAZİANTEP-KOZYATAĞI-ORDU

Key Parts

marine

key parts all you need.

Basınçlı Hava Sistemleri, Kompresörler
Yakıt/Kimyasal Transfer Hortumları ve Hortum Başlıkları
Kauçuk Kompansatörler
Uzaktan Kontrollü Vana Sistemleri
Elektrikli Aktüatörler
Seviye ve Basınç Sensörleri
Plastik Boru ve Bağlantı Elemanları

KAESER
KOMPRESSOREN



ELAFLEX



auma
Solutions for a world in motion



VEGA



KeyParts Denizcilik Havacılık San.ve Tic. Ltd. Şti
İstasyon Mah. Zühre Sok. Prestij Plaza
No:15 Ofis No :17 Tuzla/İstanbul

www.keypartsmarine.com
sales@keypmarine.com

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



TÜRKİYE 14'ÜNCÜ KEZ ULUSLARARASI DENİZCİLİK ÖRGÜTÜ KONSEYİ'NDE

Türkiye, IMO 34. Genel Kurulu'nda 139 ülkenin desteğiyle üst üste 14'üncü kez Konsey üyeliğine seçildi.



Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) 34. Genel Kurulu, 24 Kasım–3 Aralık 2025 tarihleri arasında Londra'daki IMO merkez binasında gerçekleştirildi. IMO üyesi 176 ülkenin ve gözlemci kuruluşların katıldığı toplantı, denizcilik sektörünün

de Londra'daydı. Heyette; İMEAK DTO Başkan Yardımcıları Adnan Naiboğlu ve Recep Düzgüt, Yönetim Kurulu Üyeleri Burak Akartaş, İsmail Görgün, Serhat Barış Türkmen, Ahmet Can Bozkurt, Yönetim Kurulu Yedek Üyesi Semih



örgütün karar alma mekanizmasında kritik bir rol oynadığı için büyük önem taşıyor. Türkiye, bu seçimlerde üst üste 14. kez Konsey üyeliğine seçilerek uluslararası denizcilikteki etkin konumunu pekiştirdi.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu yaptığı yazılı açıklamada Türkiye'nin bilgi ve tecrübesiyle IMO çalışmalarına somut katılarda bulunmaya devam edeceğini açıkladı. Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, örgütün yürütme organını teşkil eden IMO Konseyine Türkiye'nin 1999 yılından bugüne kadar kesintisiz şekilde seçildiğini belirterek "Uluslararası toplumun güvenini kazanan ülkemiz 139 ülkenin desteği ile IMO Konsey üyeliğine üst üste 14'üncü kez seçildi. Seçimlerin ülkemiz adına bir kez daha başarıyla sonuçlanması için Bakanlığımız ve Dışişleri Bakanlığı temsilcileri yoğun bir çaba sergilemiştir. 139 ülkeden aldığımız bu desteğin ardında, denizcilik alanında uluslararası düzenlemelere uygun olarak benimsenen başarılı politikalar ve atılan somut adımların yanı sıra IMO'nun çalışmalarındaki etkin varlığımız ve ülke görünürlüğümüz de yer almaktadır. Ülkemiz IMO Konsey üyeliği çerçevesinde, denizcilik alanında sahip olduğu imkân ve kabiliyetleri ile bilgi ve tecrübesi sayesinde IMO'nun çalışmalarına ve hedeflerinin ilerletilmesine yönelik somut katkılarda bulunmaya devam edecektir" dedi.



geleceğini şekillendirecek önemli kararlarla sonuçlandı. Genel Kurul, deniz taşımacılığının güvenliği, deniz çevresinin korunması ve sürdürülebilirlik konularında küresel yol haritası belirleyen en yüksek karar organı olarak öne çıktı.

IMO'nun 34. Genel Kurulu'ndaki seçim sürecinde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ve Dışişleri Bakanlığı tarafından yürütülen faaliyetlere katkı sağlamak amacıyla Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran başkanlığındaki İMEAK DTO Heyeti

Dinçel, Meclis Üyesi Kemal Akbaşoğlu ile birlikte Piri Reis Üniversitesi Mütevelli Heyet Üyesi Emekli Oramiral M. Metin Ataç ve DTO Genel Sekreter Yardımcısı Ender Kahya da yer aldı.

Toplantılarda öncelikle 2026–2027 dönemi için bütçe ve çalışma programı kabul edildi. Bu karar, örgütün önümüzdeki iki yıl boyunca yürüteceği projelerin finansal çerçevesini oluşturdu. Ayrıca 40 üyeden oluşan IMO Konseyi yeniden belirlendi. Konsey seçimleri,

ARKAS'A, IFC LİDERLİĞİNDE SENDİKASYON KREDİSİ

IFC, Arkas Holding'e ulaşım ve lojistik altyapısını güçlendirmeye yönelik yatırımlarını hızlandırmasına destek olmak amacıyla 335 milyon dolarlık bir sendikasyon kredi paketi sağladı.



Arkas Holding, Dünya Bankası Grubu üyesi IFC Uluslararası Finans Kurumu liderliğinde uluslararası finans kuruluşlarının katılımıyla sağlanan sendikasyon kredisinin ilk dilimi olarak



260,3 milyon dolar alacak. Finansman paketinin kalan kısmının önümüzdeki birkaç ay içinde imzalanması bekleniyor.

Emirates NBD ve ILX Fund gibi uluslararası finans kuruluşlarından oluşan bu finansman paketi, Arkas'ın sürdürülebilir operasyonlarını finanse etmek ve liman altyapısı ile intermodal taşımacılık filosunun genişlemesini desteklemek için kullanılacak. Kredisinin bir kısmı, kısa ve orta vadeli kredilerin yeniden finansmanı için ayrılarak Arkas'ın uzun vadeli yatırım projelerini

hayata geçirmesine katkı sağlayacak. Arkas Holding ve IFC yetkilileri kredi anlaşması vesilesiyle İzmir'de bir araya geldi. Toplantıya Arkas Holding Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Bernard Arkas'ın yanı sıra Önder Türkkani, Cenk Sivrioğlu, Orhun Alşan, Perla Karmona ve Aylin Saul katılırken; IFC'yi temsilen Laura Vecvagare, Azhar Iqbal Hussain ve Sudipta Husain yer aldı.

Arkas Holding Yönetim Kurulu Başkanı Lucien Arkas, toplantıda yaptığı konuşmada, "IFC liderliğinde gerçekleştirilen bu kredi anlaşması, sadece Arkas'ın değil, Türkiye'nin ulaştırma gücünün uluslararası alanda tescillenmesi anlamına geliyor. Finansmanın liman ve taşımacılık yatırımlarımıza yönlendirilmesiyle, Türkiye'nin doğu ile batı arasındaki stratejik köprü konumunu güçlendirmek için çalışıyoruz. Bu yatırım, Orta Koridor'un etkinliğini artırarak ülkemizi küresel ulaştırma ağında daha da kritik bir noktaya taşıyacak" dedi. Toplantıda ayrıca IFC adına konuşan Bölge Direktörü Laura Vecvagare, "Bu önemli yatırım, Türkiye'nin ulaşım ve lojistik alanını dönüştürmede özel sektörün kritik rolünü ortaya koyuyor.



Arkas Holding ile ortaklığımız sayesinde IFC, liman kapasitesinin genişletilmesine ve ulaşım ağlarının modernizasyonunu desteklerken; Türkiye'deki ekonomik büyümeye ve istihdama katkı sağlıyor.

Bu çabalar, Orta Koridor'un tam potansiyelini ortaya çıkarmak ve Türkiye'nin küresel lojistikteki rolünü güçlendirmek için hayati önem taşıyor" ifadelerini kullandı.

ORTA KORIDORUN GÜÇLENMESİNE KATKI

Bu anlaşma, Dünya Bankası Grubu'nun Orta Koridor üzerinden Doğu-Batı ticaret akışını (Orta Asya – Kafkasya – Türkiye – Avrupa hattı) güçlendirilmesine yönelik destek stratejisi kapsamında, Türkiye'de özel sektör düzeyinde sağlanan en önemli uluslararası finansmanlardan biri olarak öne çıkıyor.

Dünya Bankası Grubu'nun, küresel ticaretin çeşitlenmesi ve genişlemesine yönelik stratejisi çerçevesinde, Türkiye'deki modern ve verimli liman ve ulaştırma yatırımlarının finansmanı stratejik bir öncelik olarak öne çıkıyor. Bu kapsamda sağlanan IFC finansmanı, Arkas'ın planladığı liman kapasitesi artırımı, bağlantılı kara ve demiryolu hatlarının güçlendirilmesine yönelik yatırımları ile çevre dostu enerji uygulamalarına kaynak sağlayarak, ülkenin ulaştırma ağını daha rekabetçi hale getirecek.

DENİZDE İKMAL VE LOJİSTİK DESTEK GEMİLERİNİN SAC KESİMİ YAPILDI

STM, Portekiz Deniz Kuvvetleri için inşa edeceği Denizde İkmal Ve Lojistik Destek gemilerinin sac kesimini İstanbul'da gerçekleştirdi. STM ana yükleniciliğinde yürütülen proje, Türkiye'nin bir AB ve NATO üyesi ülkeye ilk askeri gemi ihracatı niteliği taşıyor.



Portekiz Deniz Kuvvetleri'nin açmış olduğu Lojistik Destek Gemisi ihalesine katılarak, dünyanın önde gelen askeri denizcilik firmalarını geride bırakan STM, 17 Aralık 2024 tarihinde Portekiz'in başkenti Lizbon'da, Denizde İkmal ve Lojistik Destek Gemisi Projesi'nin sözleşmesini imzaladı. STM ana



Kasım'da İstanbul'da düzenlendi. ADA Tersanesi'nde gerçekleştirilen törene, Savunma Sanayii Başkanı Prof. Dr. Haluk Görgün, Savunma Sanayii Başkan Yardımcısı ve STM Yönetim Kurulu Başkanı Prof. Dr. İhsan Kaya, STM Genel Müdürü Özgür Güleriyüz, Portekiz Deniz Kuvvetleri Gemi Programları

Törende, Portekiz'in milli şairi Luís de Camões'in adını taşıyacak ilk geminin sac kesimi yapıldı.

"TÜRK MÜHENDİSLİĞİNE DUYULAN GÜVENİN SOMUT GÖSTERGESİ"

Törende konuşan, Savunma Sanayii Başkanı Prof. Dr. Haluk Görgün bu projenin, Avrupa Birliği ve NATO üyesi bir ülke tarafından Türk mühendisliğine duyulan güvenin somut bir göstergesi olduğunu ve Avrupa'nın askeri gemi inşa sektöründe yeni bir eşiği temsil ettiğini vurguladı: "Portekiz'in bu kararı, yalnızca STM'ye değil, tüm Türk savunma sanayiine duyulan güvenin bir yansımasıdır.

Modern savaş gemileri, denizaltılar ve insansız suüstü araçlarıyla güçlü bir donanmaya sahip olan, köklü bir denizcilik mirası bulunan Portekiz'in Türkiye'yi partner olarak seçmiş olmasından büyük onur duyuyoruz."



yükleniciliğinde tasarlanarak, İstanbul'da inşa edilecek iki lojistik destek gemisinin sac kesim töreni ise 14

Direktörü Tümamiral Marques da Costa başkanlığındaki Portekiz heyeti, STM ve Ada Tersanesi temsilcileri katıldı.

STM Genel Müdürü Özgür Güleriyüz ise dünya donanmalarının güvenilir ortağı olduklarını belirterek "Türk Donanması'nın yanı sıra Ukrayna'dan Portekiz'e, Pakistan'dan Malezya'ya kadar dost ve müttefik donanmaların savunma kapasitelerini geliştiriyoruz. Bugün, STM'nin mühendislik kabiliyetleriyle tasarlanan ve Portekiz Donanması'nın ihtiyaçlarına göre şekillendirilen gemilerin sac kesimini gerçekleştirmenin gururunu yaşıyoruz.

Bu tören, yalnızca bir projenin başlangıcı değil, Türkiye ile Portekiz arasındaki dostluğun, iş birliğinin ve ortak mühendislik vizyonunun da simgesi. Türkiye'nin bir Avrupa Birliği ve NATO üyesi ülkeye gerçekleştirdiği ilk askeri



gemi ihracatı olma özelliği de taşıyan bu projede, birinci geminin bloklarını da Ocak ayında kızığa alacağız.

Portekiz Donanması'na iki geminin teslimini 2028 yılı içerisinde gerçekleştirmeyi planlıyoruz. Gemilerin, Portekiz Donanması'nın harekât kabiliyetlerine ve NATO içindeki görevlerine önemli katkı sağlayacağına inanıyoruz" dedi.

ÇOK YÖNLÜ GÖREV FONKSİYONU

Türkiye'nin askeri deniz mühendisliğinde geldiği seviyeyi gösterme açısından önemli bir proje olarak kabul edilen, Denizde İkmal ve Lojistik Destek Gemilerinin inşaları, modüler bir tasarım içeriyor. Gemiler, lojistik destek sağlama, denizde akaryakıt ve kargo transferi yapmasının yanı sıra, zırhlı araç taşıma kapasitesi ile müşterek güç aktarımı, amfibi harekât maksatlı da görev alabilecek. Gemiler 20 adede kadar hafif taktik zırhlı araç taşıyabilecek. Gemiler, modüler, özgün ve çok yönlü tasarımları sayesinde, kriz zamanlarında; insani yardım, arama kurtarma, hastane gibi görevleri de yerine getirecek. Entegre haberleşme sistemi ile donatılmış bu gemiler komuta ve kontrol kabiliyetlerine de sahip olacaklar.

ZIRHLI ARAÇ TAŞIYACAK, DENİZDE İKMAL YAPACAK

137 metre uzunluğa, 11000 ton deplasmana, 18+ knot azami sürata sahip olacak gemiler, 30 gün boyunca kesintisiz denizde kalabilecek. Toplamda 100 görev personeline ilave olarak 100 hariçten kişi barındırma kapasitesine sahip gemilerde, 20 adede kadar hafif taktik zırhlı araçları taşınabilecek. Ağırlıklı olarak hava savunma harbi olmak üzere, tüm temel harp nevelerine yönelik sensör ve silah sistemleri bünyesinde barındırarak.

Gemiler, yakın hava savunma sistemleri, 12.7 mm uzaktan kumandalı silah sistemleri ve chaff/dekoy sistemleri ile donatılacak, çok sayıda ileri sensör ve sistemleri bünyesinde barındırarak. Gemilerde ayrıca Helikopter ve İnsansız Hava Araçları (İHA) için platform ve İHA'lar için hangar da olacak.

Meeting Point of All Routes



TUNA
Ship Supply

Safety & Fire & Bridge

Your Safety Partner in TURKEY

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

TUNA GEMİ İKMAL SAN. TİC. LTD. ŞTİ.

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

Tuzla, 34944 İstanbul / TURKEY

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

supply@tunashipping.com / www.tunashipping.com

ASYAPORT OPS SİSTEMİNİ GELİŞTİRİYOR

Türkiye'nin en büyük konteyner limanı Asyaport, güneş paneli ve rüzgar türbini gibi sistemlerini güçlendirerek yeşil enerji hedefinde önemli adımlar atıyor.



Tekirdağ'ın Marmara Denizi kıyısındaki Türkiye'nin en büyük konteyner limanı Asyaport, kıyı elektriği (OPS) ve yenilenebilir enerji yatırımlarıyla sürdürülebilir limancılıkta öncü adımlar atıyor. Dünya genelinde liman ve terminal operatörlerinin gündeminde yer alan kıyı elektriği, Rotterdam'da düzenlenecek olan WorldCargo News Shore Power

Liman yönetimi, Kara Güç Kaynağı (OPS) sisteminin devreye alınmasından bu yana 88 gemiye toplam 4,7 milyon kWh elektrik verildiğini, bu sayede 1.150 ton dizel kullanımının ve 3.680 ton CO₂ salımının önlendiğini açıkladı. 8 MVA kurulu güce sahip sistemin aynı anda yedi gemiye elektrik sağlayabildiği belirtildi.



Zirvesi öncesi Asyaport'un başarılarıyla yeniden dikkat çekti. 2024 yılının Ekim ayında 20.000 TEU kapasiteli MSC Oscar gemisinin limanda kıyı elektriğine bağlanmasıyla Asyaport, Avrupa'da konteyner gemilerine tam ölçekli kıyı elektriği sağlayan ilk tesislerden biri oldu. Liman, 2024 yılı boyunca 2 milyon TEU'nun üzerinde yük elleçledi ve Terminal Investment Limited (TIL) ağının önemli bir parçası olarak faaliyet gösteriyor.



Asyaport Planlama ve Teknik Hizmetler Müdürü Besim Dönmez, "Kıyı enerjisi sadece çevresel değil, aynı zamanda sosyal ve operasyonel bir yatırımdır. Daha sessiz, daha temiz ve daha verimli bir liman, hem çalışanlar hem de bölge halkı için daha sağlıklı bir gelecek demektir" dedi.

YENİLENEBİLİR ENERJİ HEDEFİ: %100

Asyaport, OPS sistemini güçlendirmek amacıyla yenilenebilir enerji yatırımlarını



genişletiyor. Liman sahasında kurulu 3.020 güneş paneli elektrik ihtiyacının yaklaşık %6'sını karşılıyor. Hedef ise tüm enerji tüketimini güneşten elde ederek gemilere tamamen yeşil elektrik sağlamak. Liman ayrıca 2025 yılı sonuna kadar dört adet elektrikli terminal traktörü almayı planlıyor. Tüm STS ve RTG vinçlerin halihazırda elektrikli olduğu belirtildi.

Asyaport'un bir diğer önemli yatırımı ise izin süreçlerinin tamamlanmasının ardından hayata geçirilmesi planlanan 20 MVA gücünde rüzgar türbini olacak. Liman yönetimi, bu yatırımla Asyaport'un Türkiye'de ve muhtemelen dünyada tamamen kendi ürettiği yenilenebilir enerjiyle çalışan tek terminal haline geleceğini ifade etti.

FİZİKSEL KAPASİTE ARTIYOR

Sürdürülebilirlik vizyonu ile birlikte kapasite artırımı çalışmaları da devam ediyor. İskelenin 400 metre uzatılmasıyla ilgili çalışmalar sürüyor ve bu projenin 2026 yılı sonunda tamamlanması hedefleniyor.

Yatırımın tamamlanmasıyla yıllık elleçleme kapasitesinin 4 milyon TEU'ya çıkacağı ve limanın Akdeniz-Karadeniz hattında stratejik aktarma merkezi rolünü güçlendireceği kaydedildi. Asyaport yönetimi, gerçekleştirilen tüm yeşil yatırımların kamu ya da uluslararası finansman kullanılmadan tamamen iç kaynaklarla finanse edildiğini vurguladı.

ISO 9001 CERTIFICATION
(NQA CERTIFICATION LIMITED)

NQA
ISO 9001
REGISTERED COMPANY

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

IEP
ATEX

RECOGNITION FOR BV MODE II SCHEME
(BUREAU VERITAS CERTIFICATION)

BUREAU
VERITAS

MARINE WANTS
Love
MARITIME RESPECT

SAYGI
Shipping & Electric Co.

saygielectric.com

REFERENCES



BOGAZICI

GURDESAN

Gestaş

İLTEKNO

ULUSOY

REFERENCES

ido

ARKAS

KIRAN

TK Tuzla shipyard

FATİH OFFSHORE

NEW BUILDING

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



MANUFACTURING

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



REPAIR AND MAINTENANCE

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



COLLABORATIONS



GESAN
ELEKTRİK



AY-SA

HEAD OFFICE

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

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



YOUTUBE SAYGI



IN SAYGI

LOJİSTİK SEKTÖRÜ TÜRKİYE LOGISTICS SUMMIT 2025'TE BULUŞTU

UTİKAD ev sahipliğinde düzenlenen Türkiye'nin en büyük lojistik buluşması Türkiye Logistics Summit 2025, 7 Kasım'da İstanbul'da yapıldı.



200 milyar dolar pazar büyüklüğü ve 78 milyar dolar hizmet ihracatı hedefiyle hareket eden Türk taşımacılık ve lojistik sektörünün en geniş kapsamlı sivil toplum kuruluşu Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği'nin (UTİKAD), Turkish Cargo ana sponsorluğunda düzenlediği Türkiye Logistics Summit, 7 Kasım'da Swissotel the Bosphorus İstanbul'da gerçekleştirildi. Türkiye'yi, küresel lojistikte bir merkez haline getirmek için sektördeki dönüşümü hızlandırmak hedefiyle düzenlenen Türkiye Logistics Summit 2025 kamu yöneticilerini, sektörün önde gelen kuruluşlarını, sektör profesyonellerini, iş dünyası temsilcilerini, teknoloji firmalarını, akademisyenleri ve medya mensuplarını bir araya getirdi.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcıları Durmuş Ünüvar ve Osman Boyraz'ın katılımlarıyla gerçekleşen Türkiye Logistics Summit 2025'in açılış konuşmalarını UTİKAD Başkanı Bilgehan Engin, T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar, Türk Hava Yolları Kargo Pazarlama Başkanı

Selçuk Gençaslan, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, TİM Lojistik Kurulu ve DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak, FIATA Başkanlık Divanı Üyesi Turgut Erkeskin ve FIATA Eski Başkanı ve Yönetim Kurulu Onur Üyesi Ivan Petrov gerçekleştirdi. ICAO Başkanı Carlos Salazar da etkinliğe bir video mesaj gönderdi.

“TÜRKİYE HİZMET İHRACATININ 3'TE BİRİ LOJİSTİK SEKTÖRÜNDEN GELİYOR”

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar, dış ticaret hacmi 606 milyar dolar düzeyine ulaşan Türkiye'nin hizmet ihracatının da 117 milyar dolara ulaştığını ve lojistik sektörünün, yaklaşık 41 milyar dolarlık hizmet ihracatıyla bu rakamın yüzde 35'ini sağladığını; her 3 dolarlık hizmet ihracatının bir dolarını sağlayan lojistiği, ekonominin stratejik omurgası olarak gördüklerini ifade etti: “Türkiye 4 saatlik uçuşla 67 ülkeye, 1,5 milyar insana, 55 trilyon dolarlık gayri safi hasıla üreten bir pazara erişim sağlayan bir konuma sahip. Hedefimiz bu konumu akıllı, dijital, çevreci, sürdürülebilir, dirençli



teknolojilerle ve ulaştırma altyapısıyla bölgesel ve küresel bir lojistik merkezi haline getirmektir. Lojistik performans indeksini yukarı çekmeyi hedefliyoruz. Lojistikte 0 gecikme, 0 evrak, 0 israf hedefiyle hareket ediyoruz.

Son 23 yılda 300 milyar dolar toplam büyüklüğe ulaşan altyapı yatırımlarımızın ve mega projelerin yanı sıra, dünyada önemi giderek artan Orta Koridor ve Kalkınma Yolu için paydaş ülkelerle master plan çalışmaları ile tek koridor yönetimi yönünde adımlar atıyoruz. Uluslararası gelişmeleri yakından takip ediyoruz; ulusal çıkarlarımız yönünde politikalar geliştiriyoruz. Teknoloji dönüşümüne önemle eğiliyoruz. Yapay zeka destekli rotalama sistemlerinden otonom araçlara kadar lojistik süreçler yeniden şekilleniyor.

Biz de bakanlık olarak e-Devlet, UETDS sistemleri, dijital geçiş belgeleri, e-CMR ve akıllı ulaşım sistemleri gibi uygulamalarla dijitalleşmeyi hızla yaygınlaştırıyoruz. Günümüzde her bir yükün, gidilen her bir kilometrenin bir

KASIM AYINDA YÜK ELLEÇLEMESİ REKORU KIRILDI

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, 46 milyon 863 bin 236 ton olarak gerçekleşen elleçleme miktarıyla kasım ayları arasında tüm zamanların yük elleçlemesi rekorunun kırıldığını açıkladı.



Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, Denizcilik Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanan 2025 yılı kasım ayı istatistiklerini değerlendirdi. Türkiye'nin deniz ticaretinden daha fazla pay alması için çalışmalarını sürdürdüklerini ifade eden Uraloğlu, "Kasım ayında limanlarımızda elleçlenen yük miktarı

geçen yılın aynı ayına göre yüzde 7,8 artışla 46 milyon 863 bin 236 ton olarak gerçekleşti. Böylece Kasım ayları arasında tüm zamanların yük elleçlemesi rekorunu kırdık. Ocak-kasım döneminde limanlarımızda elleçlenen yük miktarı ise toplam 503 milyon 413 bin 154 tona ulaştı" ifadelerini kullandı.



Uraloğlu, Kasım ayında limanlarda elleçlenen konteyner miktarının ise geçen yılın aynı ayına göre yüzde 1,5 artarak 1 milyon 144 bin 131 TEU'ya; yılın ilk 11 ayında ise geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 3,2 artarak 12 milyon 822 bin 997 TEU'ya ulaştığını kaydetti.

ALİAĞA BÖLGE LİMAN BAŞKANLIĞI ZİRVEDE

Kasım ayında limanlardan yurt dışı limanlarına giden yük miktarının 11 milyon 271 bin 195 ton olarak gerçekleştiğini kaydeden Bakan Uraloğlu, bölge liman başkanlıkları bazında ise kasım ayında en fazla yük elleçlemesinin 7 milyon 387 bin 879 ton yük ile Aliğa Bölge Liman Başkanlığı idari sınırlarında faaliyet gösteren liman tesislerinde gerçekleştiğini ifade etti: "Aliğa Bölge Liman Başkanlığını 6 milyon 779 bin 262 ton ile Kocaeli Bölge Liman Başkanlığı ve 5 milyon 505 bin 421 ton ile İskenderun Bölge Liman Başkanlığı takip etti."

Uraloğlu, Kasım ayında limanlarda deniz yoluyla yapılan transit yük taşımalarının 6 milyon 231 bin 99 ton, kabotajda taşınan yük miktarının ise 6 milyon 364 bin 457 ton olarak gerçekleştiğini söyledi. Kasım ayında taşınan yük cinsleri bazında 892 bin 627 tonluk artış ile bir önceki aya göre en fazla artış gösteren yük cinsinin LNG (Sıvılaştırılmış doğal gaz) olduğunu kaydederek, limanlarda 1 milyon 358 bin 562 ton LNG elleçlemesi gerçekleştirildiğini belirtti.

Uraloğlu, deniz yolu ile yurt dışına gitmek üzere yapılan yüklemelerde en fazla yük taşımasının İtalya'ya yapılan taşımalarda gerçekleştirildiğini, bunu ABD'ye ve Mısır'a yapılan taşımaların takip ettiğini kaydetti. Uraloğlu ayrıca deniz yolu ile limanlara gelen en fazla yükün Rusya'dan yapılan taşımalar olduğunu da bildirdi.

UTİKAD'IN 43. OLAĞAN SEÇİMLİ GENEL KURUL TOPLANTISI YAPILDI

Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği'nin (UTİKAD), 26 Kasım'da yapılan 43. Seçimli Genel Kurul Toplantısı'nda Bilgehan Engin bir dönem daha Yönetim Kurulu Başkanı seçildi.



UTİKAD'ın 43. Olağan Seçimli Genel Kurul Toplantısı, 26 Kasım'da yapıldı. UTİKAD Başkanı Bilgehan Engin açılış konuşmasında küresel ölçekte yaşanan jeopolitik risklerin, ekonomik kırılganlıkların ve tedarik zincirlerinde devam eden belirsizliklerin lojistik sektörünü yeniden şekillendirdiğini belirtti. Lojistiğin artık sadece taşımacılık değil; ekonomik büyümenin, dış ticaretin, afet yönetiminin, dijital dönüşümün ve sürdürülebilir kalkınmanın temel bileşeni olduğunu vurguladı. UTİKAD'ın kırk yıla yaklaşan kurumsal birikimi, kamu idaresi ile kurulan yapıcı iletişim, uluslararası kuruluşlardaki güçlü temsili ve teknik uzmanlık kapasitesi ile sektörün geleceğini şekillendiren bir yapı haline geldiğini belirten Engin, tüm üyelere ve çalışma gruplarına destekleri için teşekkür etti. Genel Kurul Toplantısı'nda 2024–2025 çalışma dönemine ait Yıllık Faaliyet Raporu UTİKAD Başkanı Bilgehan Engin tarafından sunuldu. Engin, UTİKAD'ın üyelerinden aldığı güçle sektörün ihtiyaçlarını kamu idaresine aktarmaya, uluslararası temsili güçlendirmeye ve lojistik sektörünün gelişimine katkı sağlayan projeleri hayata geçirmeye devam ettiğini ifade etti.

TEŞEKKÜR ŞİLTLERİ VERİLDİ

Genel Kurul Toplantısı'nda gerçekleştirilen törende, UTİKAD'ın 7 Kasım'da düzenlediği Türkiye Logistics Summit'in sponsorlarına, stratejik destek kurumlarına ve stratejik partnerlerine; ayrıca dernek üyeliğinde 20'inci ve 30'uncu yıllarını tamamlayan firmaların temsilcilerine teşekkür şiltleri takdim edildi. Lojistik sektörüne önemli katkılar sağlayan merhum Ahmet Kartal anısına her yıl verilen başarı ödülleri de yine 2024–2025 eğitim ve öğretim dönemi bölüm birincisi mezunlarına verilirken FIATA Diploma Eğitimi'nin 9. dönem mezunlarına sertifikaları takdim edildi.

"HEP BİRLİKTE ÇOK DAHA GÜÇLÜ BİR UTİKAD"

Genel Kurul Toplantısı'nda yapılan seçimlerde Yönetim, Denetim, Disiplin ve Tahkim Kurulu üyeleri belirlendi.

Seçilen Yönetim Kurulu adına söz alan UTİKAD Başkanı Bilgehan Engin teşekkür konuşmasında, kendisine ve ekip arkadaşlarına gösterilen güven için tüm üyelere teşekkür ederek, ilk dönemde görev yapan tüm kurul üyelerine katkıları için minnettarlığını dile getirdi.



Yeni dönemde görev alacak tüm kurullarla birlikte UTİKAD'ın kurumsal yapısını daha da güçlendirecek çalışmalara imza atacaklarını ifade eden Engin, derneğin sürdürülebilirlikten dijitalleşmeye, insan kaynağından rekabetçiliğe uzanan alanlarda sektörün geleceğini şekillendirmeye devam edeceğini vurguladı. Engin, "Bu yolculukta en büyük gücümüz birlikteliğimiz ve ortak aklımızdır. Hep birlikte çok daha güçlü bir UTİKAD ve çok daha güçlü bir lojistik sektörü yaratacağımıza inanıyorum" dedi.

Asil Üyeler

- Bilgehan Engin / FMS Lojistik Ltd. Şti.
- Arkın Obdan / Obdan Sistem Antrepoculuk ve Taş. Tic. A.Ş.
- Cenker Ural / Lima Lojistik Hizmetleri San. ve Tic. A.Ş.
- Esen Öz Tekayak / Ceva Tedarik Zinciri Çözümleri ve Teknoloji A.Ş.
- İbrahim Halil Delgezenli / WIZGROUP Kurumsal Tedarik ve Lojistik A.Ş.
- İbrahim Nalçacı / Logitrans Lojistik A.Ş.
- Kaan Aydın / Batı Nakliyat ve Tic. A.Ş.
- Onur Talay / Talay Lojistik A.Ş.
- Özgecan Er Çevlik / Four Plus Logistics / FP Uluslararası Taşımacılık Loj. ve Dış Tic. Ltd. Şti.
- Serdar Ayırtman / Catoni Hava ve Deniz Taşımacılık Ltd. Şti.
- Yüksel Kahraman / Origin FGL Lojistik A.Ş.



LEO MARINE



Biz sizin
Limana
nasıl ulaştığınız
ile ilgileniyoruz

www.leomarine.com.tr

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



Chevron Yedekli Dist.

SEMERKAN DENİZCİLİK

www.semerkan.com.tr

DEHUKAM 10. YILINI KUTLADI

DEHUKAM'ın 26-27 Kasım'da düzenlediği "Deniz Hukukunda Güncel Gelişmeler" sempozyumunda deniz hukukunun güncel sorunları bütüncül bir yaklaşımla tartışıldı.



Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi'nin (DEHUKAM) 10. kuruluş yılı vesilesiyle düzenlediği "Deniz Hukukunda Güncel Gelişmeler" Ulusal Sempozyumu, 26-27 Kasım'da Ankara'da geniş bir katılımı ile gerçekleştirildi. İki gün süren sempozyumda, Türkiye'nin deniz hukuku politikaları, deniz ticaret hukuku, deniz güvenliği, iklim değişikliği, deniz yetki alanları ve deniz çevresinin korunması gibi birçok kritik başlık akademi, kamu ve sektör temsilcileri tarafından kapsamlı biçimde ele alındı.

Sempozyumun açılışına; 26. TBMM Başkanı İsmet Yılmaz, Adalet Bakanlığı Bakan Yardımcısı Niyazi Acar, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı Bakan Yardımcısı Av. Ahmet Aydın, Dışişleri Bakanlığı Bakan Yardımcısı Büyükelçi Mehmet Kemal Bozay, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Bakan Yardımcısı Oruç Baba İnan, Tarım ve Orman Bakanlığı Bakan Yardımcısı Ebubekir Gizligider ile Ankara Üniversitesi Rektör Yardımcısı Prof. Dr. Harun Tanrıvermiş, yabancı misyon temsilcileri, bürokratlar, akademisyenler, avukatlar, araştırmacılar ve sektör temsilcileri katıldı.

"DEHUKAM TÜRKİYE'NİN BİLİMSEL DENİZ VİZYONUNUN KURUMSAL HAFIZASIDIR"

Açılış programında, DEHUKAM Yönetim Kurulu Başkanı Süleyman Önel, merkezin kuruluşundan bugüne gerçekleştirdiği akademik çalışmalar, Mavi Vatan

vizyonuna katkıları ve uluslararası deniz hukuku alanındaki temsil gücü üzerinde durdu. Ankara Üniversitesi Rektör Yardımcısı Prof. Dr. Harun Tanrıvermiş, DEHUKAM'ın Cumhuriyet'in ilk üniversitesi olarak Ankara Üniversitesi'nin misyonuna katkılarını ve bilimsel çalışmalarının önemini vurguladı.

T.C. Adalet Bakanlığı Bakan Yardımcısı Niyazi Acar, DEHUKAM'ın ulusal çıkarların korunmasına yönelik hukuki altyapıyı güçlendirdiğini, üretilen bilimsel bilginin politika yapımcılarla etkin bir şekilde paylaşıldığını belirtti. 26. TBMM Başkanı İsmet Yılmaz, denizlerde devletin hak ve menfaatlerinin korunmasında DEHUKAM'ın katkılarını dikkat çekti. Programda ayrıca Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın DEHUKAM'ın 10. yılına ilişkin tebrik mesajı okundu.

SEMPOZYUM PROGRAMI

Sempozyum, T.C. Adalet Bakanlığı Bakan Yardımcısı Niyazi Acar'ın moderatörlüğünde gerçekleştirilen açılış oturumu ile başladı. Oturumda, T.C. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı Bakan Yardımcısı Av. Ahmet Aydın, Türkiye'nin deniz işgücü politikaları ve denizcilik sektöründe iş sağlığı ve güvenliği alanındaki güncel gelişmeleri aktardı. T.C. Dışişleri Bakan Yardımcısı Büyükelçi Mehmet Kemal Bozay, Türkiye'nin uluslararası deniz hukuku alanındaki pozisyonunu ve deniz yetki



alanlarının korunmasına ilişkin diplomatik çalışmalarını paylaştı. T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Bakan Yardımcısı Oruç Baba İnan, denizcilik sektörü ile sanayi ve teknolojik yatırımlar arasındaki ilişkiyi ve yerli teknolojilerin deniz hukuku projelerindeki önemini vurguladı. T.C. Tarım ve Orman Bakanlığı Bakan Yardımcısı Ebubekir Gizligider ise deniz çevresinin korunması ve sürdürülebilir balıkçılık uygulamalarına dair güncel düzenlemeler ile Türkiye'nin ulusal çıkarlarını korumadaki stratejik adımları anlattı.

Açılış oturumunun ardından gerçekleştirilen DEHUKAM oturumu, T.C. Adalet Bakanlığı E. Bakan Yardımcısı ve DEHUKAM Danışma Kurulu Üyesi Zekeriya Birkan'ın moderatörlüğünde gerçekleşti. Oturumda, DEHUKAM Yönetim Kurulu Üyeleri Büyükelçi Kaan Esener, Tüma. İsmail Gündoğan, Onur Alkın Kalkavan, Prof. Dr. Yücel Acer ve Prof. Dr. Nil Kula, merkezin deniz hukuku alanındaki akademik ve uygulamalı çalışmalarını, Türkiye'nin denizlerdeki stratejik konumunu ve uluslararası projelerdeki katkılarını katılımcılara aktardı. Özellikle Deniz Mekânsal Planlama Haritası, deniz ticareti hukuku ve uluslararası iş birlikleri alanındaki projeler detaylı şekilde ele alındı.

Sempozyumda ayrıca, "Deniz Ticaret Hukukunda Güncel Gelişmeler", "Deniz

BEGÜM MARITIME CONSULTANCY'DEN GÖRKEMLİ AÇILIŞ

Begüm Maritime Consultancy, İstanbul Ofisi'ni Zorlu Center – Raffles Hotel'de düzenlenen görkemli bir törenle açtı.



Açılış törenine; Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kıran, GİSBİR Yönetim Kurulu Başkan Vekili Orhan Torlak, TURMEPA Yönetim Kurulu Başkanı Şadan Kaptanoğlu, bayrak devletlerinin temsilcileri ve denizcilik sektörünün önde gelen yöneticileri katıldı. Oldukça kalabalık olan açılış töreninde Begüm Maritime Consultancy'de görev alan hukukçular ve



teknik kadro kısaca kendilerini tanıttılar. Ayrıca şirketin hangi alanlarda hizmet vereceği de tek tek sıralandı.

Organizasyonun son konuşmasını Begüm Maritime Consultancy'nin kurucusu Begüm Doğulu yaptı. Alkışlarla sahneye gelen Begüm Doğulu konuşmasına



konukları selamlayarak başladı. Begüm Doğulu, Begüm Maritime Consultancy'i kurma sebebini şöyle anlattı: “Ben bugüne kadar Begüm Yachting ile başlayıp 5 tane Begüm şirketler grubu altında entegre bir yapı kurdum. Hepsi de yatçılıkla ilişkili. Fakat hepsini deneyimledikten sonra gördüğüm bir tek açık var. O da yurt dışından gelen yatırımcılar olsun, tersanelerle çalışmak isteyenler olsun yabancı misafirlerin en büyük sıkıntısı maalesef güven. Çünkü her sektörde olduğu gibi denizcilik sektöründe de iyisi de var, kötüsü de... Fakat mutlu olmayan, hayal kırıklığına uğrayan her bir yabancı yatırımcı ülkenin ekonomisine vurulmuş bir darbedir. Biz bir hukuk bürosu değiliz. Biz denizcilik danışmanlığı veren bir hizmet şirketiyiz”.

Begüm Doğulu şirket çalışanları hakkında da bilgi verdi ve şunları söyledi: “Bünyemizde danışmanlığından faydalandığımız avukatlarımız var. Bizim amacımız yatçılıkta Türkiye'yi ziyaret eden müşterilerimiz hukuki sıkıntı yaşadıklarında onları danışmanlık yapan avukatlarla bir araya getirerek işlerini kolaylaştırmak. Tersanelerde kontrat

yapmak isteyen müşterilerin kontratlarını review ederek, en büyük sıkıntı olan hizmet sonrası garanti işlerinin teminat altına alınıp alınmadığını kontrol ederek onlara kolaylık sağlamak. Müşterilerimizin Türkiye'den mutsuz ayrılması için elimizden geleni yapmaya çalışacağız.

Ülkemizin gelişmekte olduğunu ve şu an gerçekten bu işe çok ihtiyacı olduğunu, döviz ihtiyacımız olduğunu göz önünde bulundurursak bu sektöre hizmet etmenin değerini anlarız”. Ülkeden mutlu ayrılan her müşterinin 10 müşteri geri getireceğini değerlendiren Begüm Doğulu, bu nedenle bu tip firmaların çoğalması, müşterilerin kendini güvende hissetmesini sağlamak ulusal ülkümüzdür” dedi. Begüm Doğulu konuşmasını şöyle sonlandırdı: “Unutmayalım. Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk “Denizlere hakim olan dünyaya hakim olur” demiş. Denizlerimize, ülkemize sahip çıkacağız. 17 tane ülkemizde Denizcilik Fakültesi var. 2.500 öğrenci okuyor. Onlara istihdam sağlamak, onlara iyi bir miras bırakmak için çalışacağız. O çocukların istihdama ihtiyacı var. Bu ülkenin de döviz ihtiyacı var. Bu ülke bize emanet”.



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

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

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

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

İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ VE ÇEVRE SEMPOZYUMU PRÜ'DE GERÇEKLEŞTİRİLDİ

Deniz Kültürü Derneği tarafından İMEAK DTO'nun desteği ile PRÜ'nün ev sahipliğinde İklim Değişikliği ve Çevre Sempozyumu düzenlendi.



Deniz Kültürü Derneği tarafından düzenlenen ve Piri Reis Üniversitesi'nin (PRÜ) ev sahipliğinde, İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın destekleriyle gerçekleşen "İklim Değişikliği ve Çevre Sempozyumu" 19 Kasım 2025 Çarşamba günü İstanbul Tuzla'da denizcilik sektörünün önde gelen temsilcilerinin katılımıyla gerçekleştirildi.



Sempozyuma İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Meclis Başkanı Başaran Bayrak, PRÜ Rektörü Prof. Dr. Nafiz Arıca, İTÜ Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Özcan Arslan ve GMO Başkanı Bülent Hüseyinoğlu, Türk Armatörler birliği Yönetim Kurulu Başkanı Cihan Ergenç, DTO Yönetim Kurulu Üyeleri İsmail Görgün, Serhat Barış Türkmen, DTO Eğitim Komisyonu Başkanı ve DKD Genel Sekreteri Teoman Mustafa Akyol, DTO Sürdürülebilirlik Komisyonu Başkanı

Serdar Akdemir, Türk Loydu Vakfı Yönetim Kurulu Başkanı Prof. Dr. Oral Erdoğan, STK temsilcileri, sektör profesyonelleri, akademisyenler ve öğrenciler katıldı.

"SORUNLARI TEŞHİS EDİP, ÇÖZÜM YOLLARINI BİRLİKTE ARAYACAĞIZ"

Deniz Kültürü Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Ayşe Olcay, açılış konuşmasında iklim krizinin geldiği boyutu çarpıcı ifadelerle ortaya koydu. Olcay, sempozyumun çevreye duyarlı bir anlayışla planlandığını, bu kapsamda Ege Orman Vakfı'na 300 fidan bağışlandığını açıkladı. Denizlerin insanlık tarihindeki yerini anlatırken, iklim krizinin denizler üzerindeki etkisini şu sözlerle ifade etti: "Dalgalar artık yalnızca rüzgârla değil, iklim değişikliğiyle şekilleniyor. Asitlenen okyanuslar, bozulan ekosistemler, yok olan türler... Bunların hiçbiri bir ihtimal değil, içinde yaşadığımız çağın somut gerçekleri". 2025'in kayıtlardaki en sıcak ikinci ya da üçüncü yıl olmaya aday olduğunu belirten Olcay, Dünya Meteoroloji Örgütü ve BM Çevre Programı raporlarından güncel veriler paylaşarak iklim krizinin aciliyetine dikkat çekti. G20 ülkelerinin sorumluluğunun altını çizen Olcay, "İklim krizini durdurmak için teknolojiye sahibiz; şimdi eksik olan siyasi irade" dedi.



Ayşe Olcay; COP30'dan aktardığı gelişmelerle küresel atmosferdeki kırılma noktalarını özetledi. Konuşmasının sonunda merhum gazeteci ve Deniz Kültürü Derneği Kurucu Başkanı Hakkı Şen'i anan Olcay, sempozyumun "denizler kadar engin bir ufukla" yeni iş birliklerine vesile olmasını diledi.

"GEZEĞEN ARTIK FISILDAMIYOR, HAYKIRIYOR"

Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Nafiz Arıca, iklim değişikliğinin artık gelecek değil, bugünün krizi olduğunu vurguladığı kapsamlı bir konuşma yaptı. Son 40 yılda iklim değişikliğinin üstel hızla ilerlediğini belirten Arıca, verilerle durumun ciddiyetini aktararak şöyle konuştu: "İklim değişikliği artık geleceğin sorunu değil, bugünün bir problemi, olgusu ve gerçeği. Son yıllarda yaşanan değişim, insanlık tarihinin hiçbir döneminde görülmemiş bir hızla ilerliyor. Sanayi devriminden bu yana doğrusal başlayan iklim değişikliği son 40 yılda üstel bir ivmeye ulaşmış durumda. Bilimsel verilere göre 2023 ve 2024 insanlık tarihinin en sıcak yılları oldu. Dünya ortalama sıcaklık artışı sanayi devrimine göre artı 1.2'ye ulaştı. 1970'den bu yana iklim afetlerinin sayısı dört kat arttı. Deniz seviyesi yükselmesi



hızlanarak yıllık 3.3 milimetreden 4.5 milimetreye yükseldi ve Akdeniz Havzası bizim evimiz küresel ortalamanın yüzde yirmi daha fazla daha hızlı ısınıyor. Eğer önlem almazsak 2030'a geldiğimizde artı 1.5 derece sınırı aşılacak. Sıcak hava akımları süresi 3 kat uzayacak. Deniz ekosistemlerinin yüzde 90'ı risk altına girecek ve kıyı şehirlerinde büyük sel büyük sel riskleri söz konusu olacak. Özetle gezegenimiz fısıldamıyor, haykırıyor. Gezegenimiz yavaş yavaş ısınan bir ev değil artık yangın alarmı



değinden önce artan sıcaklık, kuraklık, aşırı yağış ve seller, orman yangınlarındaki artış hem ekosistemimizi hem de ekonomimizi daha derinden etkilerken iklim değişikliği artık geleceği değil, bugünün en büyük sorunlarından biri haline geldiğini bizzat yaşıyoruz”.

Tamer Kıran, denizcilik sektörünü ilgilendiren uluslararası düzenlemeleri detaylandırarak konuşmasını sürdürdü. AB Yeşil Mutabakatı, ETS sistemi, Full EU Maritime Regülasyonu ve IMO'nun net

koymuş. AB'nin bu kapsamdaki bir diğer çalışması olan Full EU Maritime Regülasyonu da 1 Ocak 2025 tarihi itibarıyla uygulamaya alınmıştır”.

Tamer Kıran sözlerini şöyle noktaladı: “Brezilya'nın Belém kentinde geçen hafta başlayan ve 21 Kasım'a kadar devam edecek Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi 30. Taraflar Konferansı ise Paris İklim Anlaşması kapsamında verilen iklim taahhütlerinin hayata geçirilmesi açısından büyük önem taşımaktadır. Türkiye net sıfır emisyon hedefi ve yeşil büyüme vizyonu doğrultusunda iklim değişikliğiyle mücadelesinde yeni bir döneme başlamıştır. Bu kapsamda hem ulusal hem de uluslararası olarak sektörümüzde alınan tedbirler ve uygulamalara bakıldığında bu mücadelede sıfır karbon emisyonlu gemi sayısının arttırılması, mevcut gemilerin enerji verimliliğinin geliştirilmesi, emisyonlar için karbon fiyatlandırmasının yürürlüğe konulması ve alternatif gemi yakıtlarına geçilmesinin



veren bir ev halinde". Arıca, üniversitelerin sadece eğitim kurumu değil; bilimin ve yenilikçiliğin merkezleri olduğunu vurguladı. PRÜ'nün sürdürülebilirlik ve teknoloji temelli çalışmalarını anlatarak konuşmasını tamamladı.

“İKLİM KRİZİ GELECEĞİN DEĞİL, BUGÜNÜN SORUNU”

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, konuşmasına merhum gazeteci Hakkı Şen'i anarak başladı. Kıran, iklim değişikliğinin artık herkesin hayatını etkileyen bir olgu olduğunu şu sözlerle ifade etti: "2022'deki toplantıdan bu yana geçen süreçte neler olduğuna



sıfır hedeflerinden söz ederek sektörün bu dönüşüme uyum sağlaması gerektiğini vurguladı. Tamer Kıran şunları söyledi: “İklim değişikliği tedbirlerinden en çok etkilenen sektörlerin başında gelen denizcilik sektöründe ise Uluslararası Denizcilik Örgütü ve Avrupa Birliği'nin denizcilik sektöründen kaynaklanan emisyonların azaltılması kapsamındaki çalışmaları yoğunlaştırdığını vurgulamamız gerekiyor. Çalışmalar kapsamında Uluslararası Denizcilik Örgütü 2023 yılı sera gazı stratejisi ile 2050 yılına kadar net sıfır sera gazı emisyonunu hedeflerken Avrupa Birliği ve Avrupa Yeşil Mutabakatı kapsamında denizcilik sektörü için emisyon ticaret sistemini uygulamaya



kaçınılmaz bir gerçeklik olduğu görülmektedir". Açılış konuşmalarının ardından sempozyumun ilk oturumu başladı. İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak'ın moderatörlüğündeki "İklim Değişikliği Tehdidi Altında Denizcilik Sektörü" başlıklı oturum yapıldı.

Öğleden sonraki bölümde de “İklim Değişikliği Tehdidi Altında Denizler ve İnsanlar” ve İklim Değişikliği ile Mücadele” konu başlıklarında paneller düzenlendi. Oturumlar arasında altın, gümüş, bronz sponsorlara ve destekleyenlere katkılarından dolayı fidan sertifikaları, zeytin fideleri ve zeytinyağı takdim edildi.

UZAK DOĞU TERSANELERİNİN YENİ FİNANSMAN MODELİ TANITILDI

Uzak Doğu tersaneleriyle iş birliği içinde geliştirilen yeni finansman ve gemi inşa modeli, İstanbul'da düzenlenen özel bir toplantıyla Türk armatörlere tanıtıldı.



Uzak Doğu tersaneleriyle ortak geliştirilmiş yeni finansman ve gemi inşa modeli, İstanbul'da düzenlenen özel bir toplantıyla Türk armatörlere aktarıldı.

Sınırlı sayıda sektör temsilcisinin katıldığı programda, gemi inşa süreçleri, finansman seçenekleri ile hukuki ve sigorta çerçevesi kapsamlı şekilde ele alındı. Toplantıda, Türkiye'de armatörlerin filo yenileme ve yeni inşa yatırımlarında

karşılaştığı finansman sorunlarına çözüm sunmayı amaçlayan sistem yoğun ilgi gördü.

“ÜÇ ANA UNSURLU TEK PAKETTE BİRLEŞTİRDİK”

Etkinlikte sunum yapan Emin Yaşacan, geliştirilen modelin Türkiye'de önemli bir önemli bir boşluğu doldurduğunu belirterek şunları söyledi: “Bu buluşmayı sınırlı sayıda seçkin konukla gerçekleştirdik ve aynı zamanda suyu test etmek istedik.

Bir finans modelinin ayakta durması için üç unsur gerekir: finans, hukuki düzenleme ve sigorta. Biz bu üç boyutu tek paket hâline getirerek armatörlere sunmaya çalıştık. Hong Kong finans sistemini Türkiye'deki müşterilere taşımayı hedefliyoruz. Bu ilk toplantıydı; devamı gelecek.” Yaşacan, finansman yapısının özellikle 15–20 milyon dolar aralığındaki yeni inşa projeleri için avantaj sağladığını da vurguladı.

Toplantıda Çin ve Güney Kore'deki yüksek kapasiteli tersanelerle yapılan iş birlikleri, rekabetçi fiyatlar ve hızlı teslimat imkânları paylaşıldı. Modelin öne çıkan avantajları şöyle rekabetçi finansman paketleri; uzun vadeli kredi seçenekleri; tersanelerde uygun slot ve hızlı teslim; hukuki ve sigorta süreçlerinin tek paket içinde çözülmesi; mevcut gemiler için refinansman fırsatları şeklinde sıralandı. Sektör temsilcileri, bu yapının Türk deniz ticaret filosunun yenilenmesinde önemli bir kaldıraç görevi görebileceğini belirtti. Katılımcılar, Hong Kong merkezli finansman modellerinin Türkiye'ye uyarlanması sektöründe uzun süredir ihtiyaç duyulan bir adım olduğunu ifade etti. Sunumda sistemin işleyişi, kredi değerlendirme ölçütleri, teminat mekanizması ve süreç adımları detaylı biçimde aktarıldı. Toplantı sonunda, programın Türkiye'de düzenli aralıklarla devam edeceği ve ilerleyen dönemde daha geniş katılımlı etkinliklerin düzenleneceği belirtildi.

TÜRKİYE GFCM'DE BAŞKANLIK GÖREVİNE GETİRİLDİ

Türkiye, Akdeniz Genel Balıkçılık Komisyonu başkanlığına seçilerek, balıkçılık politikalarını güçlendirecek.

Tarım ve Orman Bakanlığı Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürü Turgay Türkyılmaz, Türkiye'nin, Akdeniz Genel Balıkçılık Komisyonu (GFCM) başkanlığı görevine seçilmesiyle karar alma süreçlerindeki etkinliğini artıracığını belirterek, "Türkiye, kendisiyle ilgili konularda nelerle karşılaşabileceğinden haberdar olacak ve önümüzdeki yıllarda kendi politikasını buna göre düzenleme şansını elde edecek" dedi. Türkiye'nin

GFCM'ye 75 yıldır üye olduğunu ve tarihinde ilk kez başkanlık görevini üstlendiğini bildiren Türkyılmaz, bunun, ülke balıkçılık sektörü için çok önemli bir adım olduğunu söyledi.

Türkyılmaz, balıkların sınır tanımaz canlılar olması nedeniyle hiçbir ülkenin tek başına balık stoklarını yönetebilecek kabiliyeti olmadığını, bu kapsamda bölgesel balıkçılık yönetim

organizasyonlarının son dönemlerde ön plana çıkmaya başladığını ifade etti. Türkiye'nin birçok türde balık yetiştiriciliğini çok başarılı şekilde yaptığını ve elde edilen miktarın çoğunu ihraç ettiğini anlatan Türkyılmaz, "Geçen yıl 2 milyar dolar civarında ihracatımız var, 100 ülkeye balık gönderiyoruz, bu yıl da 2 milyar doların biraz üzerinde gerçekleşme olacağını bekliyoruz" değerlendirmesinde bulundu.

IBIA İLE HKSOA ARASINDA ANLAŞMA İMZALANDI

Uluslararası Bunker Endüstrisi Birliği (IBIA) ile Hong Kong Gemi Sahipleri Birliği (HKSOA), önemli bir iş birliğine imza attı.



Uluslararası Bunker Endüstrisi Birliği (IBIA) ile Hong Kong Gemi Sahipleri Birliği (HKSOA), 19 Kasım 2025 tarihinde

Hong Kong'da düzenlenen IBIA Yıllık Konvansiyonu kapsamında bir Mutabakat Zaptı (MoU) imzaladı. Anlaşma kapsamında iki kurum, bunker ve denizcilik sektörlerinde karşılaşılan ortak sorunlara çözüm üretmek ve yeni fırsatlar geliştirmek üzere yakın iş birliği yapacak. Özellikle sürdürülebilirlik, inovasyon ve mesleki gelişim alanları öncelikli çalışma başlıkları arasında yer alacak. Mutabakat zaptı çerçevesinde taraflar; yeşil gemicilik, alternatif deniz yakıtları ve sürdürülebilir bunker tedarik zincirlerine yönelik araştırma-geliştirme çalışmaları yürütecek. Ayrıca bunker ve denizcilik sektörlerine yönelik ortak eğitim programları, seminerler, çalıştaylar ve eğitim materyalleri hazırlanacak. Bunun yanı sıra düzenleyici, çevresel ve operasyonel konularda sektörün çıkarlarını savunmak amacıyla bölgesel ve uluslararası platformlarda ortak hareket edilecek.

ANLAŞMA DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN DÜŞÜK KARBONLU GELECEĞE GEÇİŞİNE KATKI SAĞLAYACAK

IBIA Yönetim Kurulu Başkanı Constantinos Capetanakis, anlaşmaya ilişkin yaptığı değerlendirmede, "Bu mutabakat zaptı, küresel bunker endüstrisi ile Hong Kong'un dinamik gemi sahipliği topluluğu arasındaki iş birliğini derinleştirmek adına önemli bir fırsat sunuyor. Denizcilik enerji tedarik zincirindeki tecrübemiz ile HKSOA'nın Asya denizciliğindeki güçlü konumunu bir araya getirerek, karbonsuzlaşma ve alternatif yakıtların yaygınlaşmasını hızlandıracaktır" ifadelerini kullandı. HKSOA Başkanı Angad Banga ise yeşil yakıtlara geçiş sürecinin altyapı, sermaye ve uzmanlık gerektirdiğine dikkat çekerek, "Hong Kong'un büyük yeşil yakıt üretim merkezlerine olan yakınlığı, bizi sürdürülebilir bunker yakıt ikmali için doğal bir merkez haline getiriyor. IBIA ile kurduğumuz bu ortaklık sayesinde bilgi paylaşımı ve eğitim faaliyetlerini artırarak geleceğe hazır bir iş gücü oluşturmayı hedefliyoruz" dedi. Anlaşmanın, denizcilik sektörünün düşük karbonlu geleceğe geçişine katkı sağlaması ve operasyonel verimlilik ile emniyet standartlarını koruyarak dönüşümü desteklemesi bekleniyor. Mutabakat zaptı kapsamında hayata geçirilecek somut projeler ise ilerleyen süreçte taraflar arasında yapılacak ayrı anlaşmalarla netleşecek.



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



+90 533 774 7369

+90 531 231 13 50

shipdieseale

info@shipdieseale.com

www.shipdieseale.com

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



TÜRKİYE İLE UMMAN ARASINDA İŞ BİRLİĞİ ANLAŞMASI

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, Türkiye ile Umman arasında denizcilik ile haberleşme ve ulaştırma alanlarında iki anlaşma yapıldığını açıkladı.



Bakan Uraloğlu, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) 34. Genel Kurulu'na katılmak için bulunduğu Londra'da gerçekleştirdiği görüşmeler kapsamında Türkiye ile Umman arasında Denizcilik Alanında İş Birliğine Dair Anlaşma ile Ulaştırma, Ulaştırma Koridorları, Haberleşme ve Bilgi Teknolojileri Alanlarında Mutabakat Zaptı'nın imzalandığını açıkladı.

Uraloğlu, bu adımın Türkiye ve Umman arasındaki iş birliği zeminini güçlendirdiğini kaydetti. Bakan Uraloğlu, "Umman'a gelen yüklerin Türkiye üzerinden Avrupa'ya taşınması için imzalar atıldı. İmzaladığımız belgeler, denizcilikten çok modlu taşımacılığa, liman işletmeciliğinden haberleşme altyapısına kadar uzanan geniş kapsamlı bir çalışma dönemini başlatıyor.

Türkiye'nin ulaştırma alanında edindiği tecrübeyi Umman ile paylaşarak karşılıklı etkileşim ve ortak projeler için yeni bir zemin oluşturmuyoruz" ifadelerini kullandı.

"ULAŞTIRMA VE HABERLEŞMEDE YENİ DÖNEM"

Bakan Uraloğlu, Ulaştırma, Ulaştırma Koridorları, Haberleşme ve Bilgi Teknolojileri Alanlarında Mutabakat Zaptı ile karayolu taşımacılığına yönelik yollar, otoyollar, köprüler, tüneller ve diğer mühendislik işlerinin geliştirilmesi, tasarımı, üstyapı, altyapı ve bakımı kapsamında iş birliğinde uzlaştıklarını ifade ederek "Demiryolu ve metro sistemlerinin planlanması, geliştirilmesi, tasarımı, inşası, denetimi, işletilmesi ve bakımı, personelin eğitimi ile demiryolu araçlarının üretimi, bakımı ve onarımı hususlarında iş birliğini teşvik edeceğiz.

Ulaştırma, hareketlilik ve Akıllı Ulaştırma Sistemleri (AUS) dahil olmak üzere lojistik alanlarında dijitalleşme ve yeni teknolojiler ile bu teknolojilerin uygulamaları hususunda da tecrübelerimizi paylaşacak, iş birliği yapacağız" dedi. Ayrıca, havalimanlarının tasarımı, işletilmesi, güvenliği ve terminal yönetimi gibi konuların da mutabakat kapsamında yer



aldığını söyledi. Ulaştırma koridorlarının planlanması ve yönetiminden posta hizmetlerinin geliştirilmesine, haberleşme altyapısının güçlendirilmesinden dijital dönüşüm uygulamalarına, veri merkezleri ve dijital platformların kurulmasından bilgi teknolojileri ekosisteminin geliştirilmesine kadar geniş bir yelpazede iş birliği yapılacağını belirten Uraloğlu, insan kaynağının niteliklerinin artırılması ve ileri teknolojilere yönelik yatırımların teşvik edilmesinin de anlaşmanın kritik başlıkları arasında bulunduğunu ifade etti.

DENİZCİLİK ALANINDA İŞ BİRLİĞİ

Bakan Uraloğlu, imzalanan Denizcilik Alanında İş Birliğine Dair Anlaşma'nın Türkiye'nin imzalamış olduğu 65'inci denizcilik anlaşması olduğunu belirterek, "Türkiye ile Umman arasında imzalanan Denizcilik Alanında İş Birliğine Dair Anlaşma kapsamında; deniz emniyeti ve güvenliğinden deniz çevresinin korunmasına, çok modlu taşımacılık ve tedarik zinciri verimliliğinden gemi inşa, bakım, onarım ve geri dönüşüm faaliyetlerine kadar geniş bir alanda iş birliği yürütülecek. Liman işletmeciliği ve yönetimi, denizcilik eğitimi ve insan kaynağının geliştirilmesi, yeşil lojistik koridorları ile dijital lojistik platformlarının oluşturulması ve iki ülke arasında düzenli deniz hattı kurulmasına yönelik çalışmalar da ortak gündemde yer alacak" dedi.

TÜRKİYE'NİN 6'NCI SONDAJ GEMİSİ TAŞUCU LİMANI'NA YANAŞTI

Türkiye'nin deniz filosuna kattığı altıncı sondaj gemisi West Dorado, Mersin'in Taşucu Limanı'na yanaştı. Geminin limana yanaşma anı drone ile görüntülendi.



Türkiye'nin satın aldığı altıncı sondaj gemisi bu sabah Mersin'e ulaştı. Sabahın erken saatlerinde Silifke ilçesine bağlı Taşucu Limanı açıklarına demirleyen gemi, işlemlerinin tamamlanmasının ardından limana yanaştı. Geminin limana yanaşma anı, Silifkeli fotoğraf sanatçısı Nadir Köksoy tarafından drone ile görüntülendi. Yedinci nesil altıncı sondaj gemisinin Taşucu Limanı'nda yaklaşık 2 ay süren bir çalışma sonrası hazır hale getirilerek Karadeniz'e gönderileceği öğrenildi.

Öte yandan deniz filosuna katılan West Dorado'nun ikizi West Draco'nun 228 metre uzunluğunda ve 42 metre genişliğindeki Taşucu Limanı'nda kırmızı beyaz renklere boyanarak, üzerine Türk bayrağı işlenen 5'inci sondaj geminin hazırlıklarında ise sona yaklaşıldığı öğrenildi.

“2026 YILINDA KEŞİF AMAÇLI 6 TANE YENİ SONDAJ PLANLIYORUZ”

Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Alparslan Bayraktar gemilerle ilgili yaptığı açıklamada, “Sondaj gemilerimiz 4 tane Karadeniz’de şu anda çalışan Fatih, Yavuz, Kanuni ve Abdülhamit Han gemilerimiz. Onlara bir tane Mersin Taşucu’nda beşinci gemimiz zaten gelmişti. Şimdi Karadeniz’de görev yapacak yedinci nesil 6’ncı sondaj gemimiz de Mersin’de olacak. Yaklaşık 1-2 aylık bir operasyona ihtiyaç var. Ondan sonra da Karadeniz’de görevine başlayacak mevcut üretimimizi arttırmanın yanında Karadeniz’de 2026 yılında keşif amaçlı 6 tane yeni sondaj planlıyoruz” dedi.



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



ARKAS LOJİSTİK'E TURQUALITY® HİZMET İHRACATI ÖDÜLÜ

TURQUALITY® Vizyon Buluşması ve Markalaşma Konferansı'nda "Uzak ülkelere en çok ihracat yapan Turquality şampiyonu" Arkas Logistics oldu.



Türkiye'nin markalaşma vizyonuna yön veren isimleri bir araya getiren TURQUALITY® Vizyon Buluşması ve Markalaşma Konferansı, Ticaret Bakanı Prof. Dr. Ömer Bolat'ın katılımıyla gerçekleştirildi.

Türkiye'nin küresel marka hedeflerine katkı sağlayan şirketlerin başarılarını görünür kılmayı amaçlayan konferans



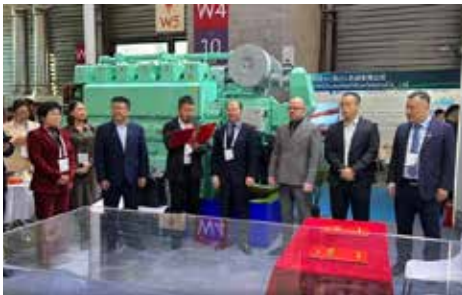
çerçevesinde başarılı şirketlere ödülleri verildi. Arkas Lojistik Grubu Arkas Logistics markasıyla "Uzak Ükelere En Çok Hizmet İhracatı Yapan Turquality Şampiyonu" ödülüne layık görüldü.

Ödülü, Arkas Lojistik Grubu Başkan Yardımcısı Cüneyt Evre, Ticaret Bakanı Prof. Dr. Ömer Bolat ve Tüm Turquality ve Döviz Kazandırıcı Faaliyetler Derneği

Başkanı Kürşad Tüzmen'in elinden aldı. Arkas Logistics'in TURQUALITY® süreci, markanın Mayıs 2023 tarihinde programa dahil edilmesiyle başladı. Şirketin Stratejik İş Planı ve Gelişim Yol Haritası, Haziran 2024'te onaylanarak uygulamaya alındı. Arkas Logistics programın sağladığı vizyon ve destekle küresel ölçekte rekabet gücünü artırmayı hedefliyor.

YAF GROUP YENİ BİR SÖZLEŞMEYE İMZA ATTI

YAF Group, Milestone International ile Zichai Power'ın 7.300 DWT'lik tanker projesi için imzaladığı ana makine sözleşmesinde yer aldı.



7.300 DWT paslanmaz çelik kimyasal tanker projesi kapsamında Milestone International Ship Development (Taizhou) ile Zichai Power arasında ana makine



tedarik sözleşmesi imzalandı. Törene sektörde uluslararası çözüm ortağı olarak faaliyet gösteren YAF Group da katıldı. Şirket, proje kapsamındaki iş birliğinin

hem küresel denizcilik piyasasında büyüyen rolünü hem de tersanelere ve armatörlere yönelik yüksek kaliteli teknik çözümler sunma stratejisini güçlendirdiğini açıkladı.

YAF Group tarafından yapılan değerlendirmede, bu adımın global iş birlikleri açısından önemli bir eşik olduğu belirtilirken, şirketin kurucusu Yusuf Kanıcı'nın istikrarlı liderliğinin uluslararası büyümede belirleyici rol oynadığı vurgulandı.

OTİZMLİ MARATON YÜZÜCÜSÜ TUNA TUNCA TÜRKİYE'NİN GURURU OLDU

Manş Denizi'ni yüzerek geçen İzmir Büyükşehir Belediyespor'un başarılı yüzücüsü Tuna Tunca, İngiliz Kanalı Yüzme Derneği tarafından İngiltere'de iki kez ödüllendirilerek ayakta alkışlandı.



İzmir Büyükşehir Belediyesporlu yüzücü Tuna Tunca, Ocean's 7'de (Okyanus Yedilisi) Manş Denizi (İngiliz Kanalı) ve Cebelitark'ı yüzerek geçti. İngiliz Kanalı Yüzme Derneği (Channel Swimming Association)

İngiltere-Folkestone'nda düzenlediği ve dünyanın en prestijli açık su yüzücülerinin buluştuğu gecede Tuna Tunca'yı iki kez ödüllendirdi. Manş Denizi'ni solo yüzerek geçen dünyadaki ilk otizmliler erkek sporcu olarak sahneye alınan Tuna Tunca, aynı zamanda haziran ayındaki şiddetli soğuğa rağmen yaptığı geçiş ile bu zorlu kanalı 2025 yılında en erken geçen sporcu oldu ve tüm katılımcılar tarafından dakikalarca ayakta alkışlandı.

Etkinlikte verilen sertifika ile başarılı yüzücünün 13 saat 26 dakikalık Manş Denizi solo geçişi de belgelenmiş oldu. Tuna Tunca'ya İngiltere'de annesi Gülnur Tunca eşlik ederken, törende duygusal anlar yaşandı. Anne Gülnur Tunca, "Nöroçeşitliliğin gücünü temsil eden Tuna, 20 yıl önce denizle tanıştı. Bize göre Manş Denizi geçişi, 20 yıl artı 13 saat 26 dakika sürdü" dedi ve hem İzmir Büyükşehir Belediyesi Başkanı Dr. Cemil Tugay'a hem de Tuna'ya inanıp onu doğru yönlendiren antrenörü Mert Onaran'a ve geçişlerde destek veren sponsorlara teşekkürlerini ilettili.

ŞİMDİKİ HEDEF ZORLU KUZEY KANALI

Manş Denizi, Cebelitark Kanalı, Catalina Kanalı, Cook Boğazı, Molokai Kanalı, Kuzey Kanalı ve Tsugaru Kanalı'ndan oluşan Ocean's 7 serisinde Tuna Tunca'nın bu yılki hedefi ise Kuzey Kanalı'nı geride bırakmak. 2026 yaz döneminde Kuzey Kanalı'nı geçmeye hazırlanan başarılı sporcu, çalışmalarına ara vermeden devam ediyor. Ocean's 7'yi bitiren ilk Türk Bengisu Avcı ve beş kanalı geride bırakan Emre Erdoğan gibi bir hikaye yazmaya hazırlanan Tuna Tunca, attığı her kulaçla otizmin bir engel olmadığını, farklı potansiyelin doğru ortam ve imkanla nasıl açığa çıkabildiğini tüm dünyaya gösteriyor. Tuna Tunca, bu yıl eylül ayında Cebelitark Kanalı'nı da 5 saat 32 dakikada solo yüzerek geçmiş ve bu kanalı geçen dünyadaki ilk otizmliler yüzücü unvanını almıştı.



macka
MARINE SERVICE



Trusted Expert Ship Service

We Are Good At;

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

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



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



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

4

CONTINENTS

13

COUNTRIES

34

CITIES

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



Kinayofficial



KINAY



Kinay



Kinay



ABS TRAINING SOLUTIONS

YOUR MARITIME *TRAINING PARTNER*



VIEW COURSES
www.eagle.org/maritimetraining



Kontrol konusunda her türlü denetlemeye açığız...



* YAKUP KALKAN

Ağırlıklı İstanbul Bölgesi'nde olmak üzere Karadeniz, Marmara, Ege ve Akdeniz bölgelerindeki gemilere hızlı ve güvenilir yakıt ve yağ ikmal hizmeti veriyoruz. Bulduğumuz konum itibarıyla ticaretin işleyişinde sıkıntı olduğundan dolayı taleplerde düşüş olmaktadır. Bundan dolayı bize gelen hiçbir talebi yerine getirmekte zorluk çekmemeliyiz.

Özellikle ikmal yapılacak yer konusunda yasakları kaldırmalıyız. Yeter ki güvenli ve eksiksiz ikmal yapalım. Kontrol konusunda her türlü denetlemeye açığız ve yapılmasından da memnun oluruz. İş birliğimizle ülkemizi uluslararası arenalarda daha iyi temsil etmeyi sürdüreceğiz.

Boğazlardan geçen gemilere önce yakıt ve yağ ikmal için demirletip sonrasında da kumanya, personel değişimi, yedek parça vb. hizmetleri vermeliyiz. Bunun için hep birlikte iyi niyetli bir şekilde birbirimize destek olmalıyız. İşleri kolaylaştırmalı, zorlaştırmamalıyız.

Ambarlı ve Kartal'da sıra bekleyen gemilerimize, özellikle ambalajlı

madeni yağların Yenikapı'ya ya da Zeytinburnu'na gitmeden yerinde ikmal edilmesini talep ediyoruz. Çünkü zaten kolcu olmadığından geminin kalkıp Zeytinburnu'na gidip ikmal yapması ve sefere çıkması rantabl değil, ekonomiye katkısı yok.

Yakıt ikmalinde de teminat verildiğinden dolayı ikmal yapacak deniz aracında sörvey bulunmaktadır. Sörvey eşliğinde ikmal yapılıp, zaman ve para kaybı önlenir. Buradaki amacımız daha çok satış yapabilmek ve ikmalleri hızlı bir şekilde bitirmektir.

Son dönemlerde Zeytinburnu Gümrük Müdürlüğünden, İhrakiye Teslim Belgesi olan şirketlere tebligat gelmektedir. Yasal süresi içinde talep edilen gemiye ikmal yapılmaktadır. Bazı nedenlerden dolayı sefere çıkamayan gemiye, sorumlu olarak yakıt ikmal yapan şirket tutulup ceza uygulanmaktadır. Bunun ortadan kalkması için Yönetim Kurulumuz girişimlerde bulunmuştur.

Deniz tankerlerimiz, kurallara uygun olarak demir sahalarında beklemektedir. Fakat deniz araçlarına yapılan liman sörveylerinin sıklığının fazla olması, yapmış olduğumuz hizmetlerde gecikmelere neden olmaktadır.

Yeni inşa edilen ya da armatörü el değiştiren barçlar için "İnceleme Tutanağı" isimli, gümrük müdürlüğü tarafından düzenlenmesi istenilen belge barçların kiraya girişlerini geciktirmektedir. Bu gecikme operasyonel aksaklıklara yol açmakta olup, armatörü maddi açıdan zarara uğratmaktadır.

Klas kontrolünde inşa süresince tüm kontrolü ve denetimi titizlikle yapılmış, uluslararası kurallara göre

inşa edilmiş olan bu barçlar için tekrar gümrük tarafından heyet oluşturulup denetlenmesi gözden geçirilmeli ya da diğer kurumlarla iletişim halinde olunmalıdır.

"SEKTÖRÜMÜZ BİR DÖNÜŞÜM GEÇİRMEKTEDİR"

Marmara Denizi içine gelen gemilere çevre kirliliğinden dolayı oluşabilecek cezanın, Çevre Ajansı tarafından orantısız kesilmesi nedeniyle işlerde aksama olmaktadır. Çarpınlarının çok olduğu, ama orantısız hale geldiğini düşündüğümüz bu önemli konunun düzeltilmesi beklenmektedir. Bundan dolayı sigorta yapılmakta zorluk yaşanmakta ve yüksek primlerle karşı karşıyayız.

Artan karbon emisyonu ve çevreyi koruma konusundaki çalışmalar nedeniyle sektör bir dönüşüm geçirmektedir. Bundan dolayı deniz araçlarımızın yenilenmesi gerekmektedir. Yenileme işini yetkili makamlara iyi anlatıp uzun vadede katkısının her yönüyle kazançlı olacağını, bu nedenle de hurda teşviği adı altında desteklerini istemeliyiz.

EPDK, biodizel yakıtı için GTIP kodu oluşturmuştur. İkmal yapan şirketlerimiz biodizel yakıt satışı için hazırlık yapmaktadır. Diğer alternatif yakıtlar için deniz aracımız olmadığı için liman ve tersanelerde ikmal yapılmaktadır.

Bu vesileyle isteklerimizi ve yapılması gerekenleri iletirken, bize destek olan başta Yönetim Kurulumuz olmak üzere, diğer tüm kurumlara teşekkür ederim.

* İMEAK DTO 13 NO'LU GEMİ AKARYAKIT İKMAL VE SAĞLAMA FAALİYETLERİ KOMİTESİ ÜYESİ

ABOUT US

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

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

SHIP REPAIR & MAINTANACE

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

NEW BUILDING

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

CONVERSION - RETROFIT WORKS

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



+90 226 813 33 43



yalovashipyard.net



Fatih Mah. Cumhuriyet Cad. Tavşanlı Beld.
No:23 Altınova / Yalova



marketing@yalovashipyard.net

Birlikte *göt alalım...*

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

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

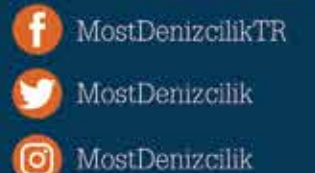
- Kıyı Tesisi Acil Müdahale Hizmeti
- Eğitim ve Tatbikatlar
- Acil Müdahale Operasyonları
- Risk Değerlendirme
- Dalgıçlık ve Su Altı Operasyonları
- Derin Deniz ve ROV Operasyonları
- IHA ile Havadan Görüntüleme ve Endüstriyel Kimyasal Madde Tespiti
- Depolama ve Tank Temizliği
- Pre-booming Hizmetleri

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



Küresel dalgalanmalar arasında Türk denizciliği için stratejik yaklaşımlar



* BİLGEHAN ENGİN

2025 yılı, küresel deniz ticareti açısından önemli bir yıl oldu. UNCTAD'ın Review of Maritime Transport 2025 Raporu, küresel ticaretin hâlâ pandemi ve savaşların açtığı yaraları tam olarak saramadığını, dünya deniz taşımacılığının 2024 yılında yalnızca %2,2 büyüyerek 12,7 milyar tona çıkabildiğini ortaya koyuyor.

Bu büyüme oranı, son 20 yılın ortalamasının altında seyreden bir artışa işaret ediyor. Raporun belki de en dikkat çekici tespitlerinden biri, Kızıldeniz ve çevresindeki güvenlik risklerinin, küresel gemi rotalarını yeniden şekillendirmesidir. Pek çok hat geleneksel rotalardan uzaklaştı; özellikle Süveyş güzergâhının riskli hâle gelmesi nedeniyle gemilerin Afrika'nın güneyindeki Ümit Burnu üzerinden dolaşması, yol sürelerini haftalarca uzatırken yakıt tüketimi ve operasyon maliyetlerini çarpan etkisiyle artırdı.

Böyle bir ortamda liman-hinterland entegrasyonu güçlü olan ülkeler avantaj kazanırken, altyapısı zayıf ülkeler için maliyet baskısı daha da ağırlaşıyor.

Bu tablo, Türkiye açısından hem riskler hem de önemli fırsatlar barındırıyor. Dünya ticaret hacminin tonaj bazında %80'den fazlasının hâlâ denizyoluyla taşındığı düşünüldüğünde, Türkiye'nin coğrafi konumu bu dönüşümde daha kritik bir yerlere oturuyor.

Doğu-Batı ve Kuzey-Güney hatlarının tam kesişiminde bulunan Türkiye, sadece bir geçiş ülkesi değil; doğru politikalarla tedarik zincirlerinin yeniden şekillendiği bu dönemde "yeni merkez" olma potansiyeline sahip bir ülke konumunda. 2024'te limanlarımızda elleçlenen toplam yükün 531 milyon tona, konteyner elleçlemenin 13,5 milyon TEU'ya ulaşması ve beş büyük limanımızın dünyanın en yoğun 100 limanı arasında yer alması, bu potansiyelin somut zeminini oluşturuyor. Türk sahipli ticaret filosunun 53,1 milyon DWT kapasiteye ulaşarak dünya sıralamasında ilk 10'a girmesi de bu yükselişi tamamlayan en önemli göstergelerden biri.

Bu küresel çerçeve karşısında kasım ayında gerçekleştirdiğimiz UTİKAD 43. Olağan Genel Kurulu'nda vurguladığım gibi, UTİKAD uzun zamandır yalnızca sektörün sorunlarını dile getiren bir yapı değil; politika oluşturan, çözüm geliştiren ve özellikle denizyolu taşımacılığının geleceğini şekillendirecek stratejik alanlarda aktif rol üstlenen bir kurum hâline gelmiştir.

Son iki yılda mevzuat çalışmalarından çekilmeyen yük süreçlerine, sınır kapılarındaki darboğazlardan sürdürülebilirlik uygulamalarına, dijital gümrük süreçlerinden transit

rejimine kadar sektörün pek çok kritik konusunda hem Bakanlıklarımız hem de sektör paydaşlarıyla güçlü bir iletişim ve iş birliği içinde çalıştık. Bu çalışmaların sürdürülebilir olabilmesi için UTİKAD'ın lojistiğin konuşulduğu her ulusal platformda aktif temsil gücüne sahip olması büyük önem taşıyor. Hep vurguladığımız gibi, Türkiye lojistik sektörünün geleceği koordinasyon, ortak akıl ve sürdürülebilir bir vizyon üzerine inşa edilmelidir.

YEŞİL DÖNÜŞÜM ARTIK BİR TERCİH DEĞİL, ZORUNLULUK

Diğer yandan, Türkiye'nin IMO Konsey üyeliğine yeniden seçilmesi, 139 ülkenin desteğiyle üst üste 14. kez konseyde yer alma başarısı, Türkiye'nin denizcilik alanındaki güvenilirliğini ve küresel düzenlemelere katkı kapasitesini tescilledi.

Bu sonuç, yalnızca bir onur değil; aynı zamanda Türkiye'yi, IMO'nun gelecekte şekillenecek regülasyonlarında aktif söz sahibi konumuna taşıyor. Böylece liman güvenliği, deniz çevresinin korunması, taşımacılık standartları ve yeşil dönüşüm gibi alanlarda Türkiye'nin küresel ölçekte yönlendirici bir ülke olma kapasitesinin güçleneceğini değerlendiriyorum.

UNCTAD'ın 2025 raporunda en güçlü biçimde hissedilen temalardan biri, denizcilik sektöründe karbon baskısının yükselişidir. Yeşil dönüşüm artık bir tercih değil, zorunluluk. IMO hedefleri, Avrupa Birliği'nin Emisyon Ticaret Sistemi ve Karbon Sınır Düzenleme Mekanizması gibi düzenlemeler, taşımacılık maliyetlerini doğrudan etkileyen bir boyuta ulaştı.

Türkiye'de enerji maliyetlerinin Avrupa ortalamasına göre hâlâ rekabetçi olması kısa vadede bazı avantajlar sağlasa da, toplam enerji üretiminde fosil



yakıtların payının yüksek olması sektör üzerinde ek yükler yaratmaya başladı. UNCTAD, 2025–2030 döneminde yeşil dönüşümün yalnızca çevresel bir gereklilik değil, ülke rekabetçiliğinin ana belirleyicilerinden biri hâline geleceğini net bir biçimde ortaya koyuyor. Bu nedenle UTİKAD olarak hem liman işletmelerinin hem de taşıma işleri organizatörlerinin sürdürülebilirlik normlarına uyumunu hızlandıracak projeleri temel önceliklerimiz arasında görüyoruz.

DİJİTALLEŞME SEKTÖRÜN YENİ REKABET ALANI

Dijitalleşme ise sektörün yeni rekabet alanı. Liman süreçlerinin dijital entegrasyonu ve veri paylaşımının artırılması, küresel taşıma maliyetlerinde büyük düşüşler yaratma potansiyeline sahip. Bu, Türkiye için doğrudan transit rekabet gücü anlamına geliyor. Son

yıllarda denizcilik ve lojistik sektöründeki dijital belge uygulamaları, elektronik takip sistemleri ve gümrük süreçlerinin hızlanması yönündeki adımların hızla yaygınlaştırılması gerektiğine inanıyoruz. Dijital altyapı güçlü olmadığı sürece, liman kapasitesinin artması tek başına rekabet gücü yaratmıyor.

Tüm bu tablo değerlendirildiğinde 2025, Türkiye adına yeni bir yön belirleme yılı oldu. Küresel risklerin arttığı, navlun dalgalanmalarının sürdüğü ve rota değişimlerinin sektörü zorladığı bir dönemde Türkiye, coğrafi konumu, liman kapasitesi, gelişen filosu ve artan operasyon kabiliyetiyle bölgesinde eşsiz bir avantaj yakalamış durumda.

Bu avantajın sürdürülebilir bir büyümeye dönüşebilmesi için UTİKAD olarak sektörün tüm bileşenleriyle birlikte çalışmaya devam edeceğiz.

Hedefimiz, Türkiye'nin lojistik alanda sadece bir güzergâh değil; rotaları belirleyen bir merkez ülke olmasıdır. Bu vizyon artık çok uzak değil; küresel ticaret yeniden şekillenirken Türkiye'nin akılcı politika, stratejik yatırım ve güçlü sektörel koordinasyonla bu dönüşümün lider ülkelerinden biri hâline gelmesi mümkündür.

UTİKAD olarak bu büyük dönüşümde sorumluluğumuzun farkındayız ve sektörümüz adına daha güçlü, daha dayanıklı ve daha sürdürülebilir bir gelecek inşa etmek için çalışmalarımızı kararlılıkla sürdüreceğiz. Bu doğrultuda tüm paydaşlarımızı, Türkiye'nin lojistik dönüşümünde ortak sorumluluk üstlenmeye davet ediyoruz.

*** UTİKAD YÖNETİM KURULU BAŞKANI**



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



www.turbonetmarine.com

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

info@turbonetmarine.com



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

FRANSA'DAN “CİDDE DEĞİŞİKLİĞİ” ADIMI

Fransa, yasa dışı denizcilik faaliyetleriyle mücadelede “Cidde Değişikliği”ni imzaladı.



Fransa, Batı Hint Okyanusu ve Aden Körfezi'nde korsanlık, gemilere yönelik silahlı soygun ve diğer yasa dışı denizcilik faaliyetleriyle mücadelede yönelik bölgesel bir çerçeve olan Djibouti Code of Conduct – Jeddah Amendment (DCoC-JA) metnini imzalayarak girişime katılan 19'uncu İmza Devleti oldu. İmza belgesi, Fransa'nın IMO nezdindeki Daimi Temsilcisi Büyükelçi Marine de Carné de Trécesson de Coëtlogon tarafından IMO Dış Hukuk ve Dış İlişkiler Bölümü Direktörü Dorota

Lost-Sieminska'ya sunuldu. Bu katılım, bölgesel deniz güvenliğini güçlendirmek, bilgi paylaşımını artırmak ve gemi-liman güvenliği ile insan kaçakçılığına karşı kapasite geliştirme faaliyetlerini destekleme yönünde önemli bir adım olarak değerlendiriliyor.

Cidde Değişikliği, 2009'da korsanlıkla mücadele amacıyla kabul edilen Djibouti Code of Conduct temel alınarak 2017'de genişletilmiş; kapsamını IUU balıkçılık, silah ve uyuşturucu kaçakçılığı, yasa dışı vahşi hayat ticareti, ham petrol hırsızlığı, insan kaçakçılığı ve toksik atıkların yasa dışı boşaltımı gibi alanlara genişleten bir bölgesel güvenlik mimarisi oluşturmuştur. IMO, DCoC-JA uygulamalarının güçlendirilmesi için İmza Devletleri, ortak kuruluşlar ve bağışçı ülkelerle birlikte teknik yardım ve kapasite geliştirme desteği sağlamayı sürdürmektedir. Bu kapsamda İmza Devletleri, ulusal deniz

güvenliği komiteleri, risk değerlendirme kayıtları ve IMO'nun “whole-of-government approach” yaklaşımı doğrultusunda geliştirilen ulusal stratejiler üzerinden koordineli şekilde çalışmaktadır.

İmza Devletleri, 12-14 Kasım tarihlerinde Mauritius'ta düzenlenecek 8. Yüksek Düzey Toplantı kapsamında deniz suçlarının önlenmesi, bilgi paylaşımı ile denizde operasyonel koordinasyon ve iş birliği konularını ele alacaklardır. Genişletilmiş DCoC-JA'ya katılan 19 ülke şunlardır: Bahreyn, Komorlar, Cibuti, Etiyopya, Fransa, Ürdün, Kenya, Madagaskar, Maldivler, Mauritius, Mozambik, Umman, Suudi Arabistan, Seyşeller, Somali, Güney Afrika, Birleşik Arap Emirlikleri, Tanzanya Birleşik Cumhuriyeti ve Yemen.

(Kaynak: IMO Web Sitesi)

VICTORIA'DA ULUSAL DENİZ GÜVENLİĞİ ATÖLYESİ DÜZENLENDİ

Seyşeller, bölgesel deniz güvenliği tatbikatlarıyla operasyonel hazırlığını güçlendiriyor.



Seyşeller, ulusal denizcilik idareleri ve ilgili kurumların katılımıyla gerçekleştirdiği beş günlük eğitim programı kapsamında, deniz alanında ortaya çıkabilecek güvenlik tehditlerine karşı operasyonel hazırlığını önemli ölçüde artırdı. 3-7 Kasım tarihlerinde Victoria'da düzenlenen “Ulusal Tatbikatlar ve Eğitimler Atölyesi”, Seychelles Maritime Safety Authority

(SMSA) ev sahipliğinde ve ilgili kamu otoritelerinin katılımıyla gerçekleştirildi. Atölyeye ulaştırma, dışişleri, ulusal bilgi paylaşım koordinasyon merkezi, deniz polisi, liman idaresi, sahil güvenlik ve balıkçılık otoritesi gibi kritik kurumların temsilcilerinden oluşan 20 kişilik bir uzman heyeti katıldı. Açılıшта konuşan SMSA İcra Kurulu Başkanı Kaptan Daniel Adam, liman tesisleri güvenlik planlarının sadece hazırlanmasının değil, düzenli olarak test edilmesinin deniz güvenliği açısından hayati öneme sahip olduğunu vurguladı.

Program boyunca katılımcılar, APEC Deniz Güvenliği Tatbikat ve Eğitimler El Kitabı temel alınarak deniz güvenliği tatbikatlarının planlanması, uygulanması

ve değerlendirilmesine yönelik kapsamlı bir eğitim aldı. Bu çalışmalar, ulusal denizcilik idarelerinin kriz durumlarında koordinasyon kapasitesini güçlendirmeyi, liman tesislerinin Güvenlik Seviyesi değişimlerine daha etkin uyum sağlamasını ve ulusal deniz güvenliği çerçevesinin uluslararası standartlarla uyumunu artırmayı hedefledi. Söz konusu faaliyet, Hint Okyanusu'nun batısında deniz güvenliğini ve kurumsal dayanıklılığı güçlendirmeye yönelik bölgesel çalışmaların ayrılmaz bir parçası olup, Afrika Entegre Denizcilik Stratejisi 2050 ile uyumlu olarak yürütülmektedir. Etkinlik, IMO tarafından Avrupa Birliği finansmanı ile yürütülen “Liman Güvenliği ve Seyir Güvenliği Projesi” kapsamında organize edilmiştir. (Kaynak: IMO Web Sitesi)

BATI AFRİKA'DA DENİZDE DISPERSAN KULLANIMI ÇALIŞTAYI

Batı Afrika bölgesindeki kıyıdaş devletler gemi kaynaklı petrol kirliliği olaylarında denizde dispersan kullanımına ilişkin bir çalıştay düzenledi.

Batı Afrika bölgesindeki kıyıdaş devletler, gemi kaynaklı petrol kirliliği olaylarında denizde dispersan kullanımına ilişkin operasyonel uyum, sınır ötesi koordinasyon ve müdahale kapasitesinin güçlendirilmesi amacıyla 28-31 Ekim tarihlerinde Dakar'da bir araya geldi. Kabo Verde, Gine-Bissau, Gine, Gambiya, Moritanya ve Senegal'den yetkili kurum temsilcileri ile sektör paydaşlarından toplam 31 katılımcı, artan deniz ticareti ve petrol taşımacılığı faaliyetlerinin bölgesel ölçekte oluşturduğu kirlilik risklerini değerlendirerek ulusal politika uyumlaştırması ve ortak müdahale yaklaşımlarına yönelik görüş alışverişinde bulundu. Bölgenin aynı deniz alanını paylaşması ve sınır aşan kirlilik tehdidinin giderek artması, dispersan uygulamalarına ilişkin tutarlı ve çevresel açıdan güvenli yöntemlerin belirlenmesini gerekli kılmaktadır.

Çalıştay kapsamında, Kasım 2024'teki önceki bölgesel toplantıda sunulan öneriler doğrultusunda, dispersan uygulamalarına ilişkin ulusal rehberlerin uyumlaştırılması, bölgesel yardım mekanizmalarının oluşturulması ve müdahale sırasında operasyonel koordinasyonun geliştirilmesi konularında ilk adım atıldı. Katılımcılar, OPRC 1990 Sözleşmesi ile Abidjan Sözleşmesi çerçevesinde, petrol kirliliğine hazırlık, müdahale ve iş birliği süreçlerinde uyumlu hareket etme ve 2026 yılı içerisinde ortak bir bölgesel yardım taslağı hazırlama taahhüdünde bulundu. Bu yaklaşım, özellikle kıyı şeridinin korunması, çevresel zararın azaltılması ve müdahalede doğru tekniklerin uygulanması açısından önem taşıyor. Etkinlik, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün Entegre Teknik İş Birliği Programı (ITCP) kapsamında, Batı, Orta ve Güney Afrika için yürütülen GI WACAF girişimi çerçevesinde düzenlendi ve IMO'nun Afrika'daki Küçük Ada Devletleri (SIDS) ile En Az Gelişmiş Ülkeler'e (LDC) yönelik kapasite geliştirme desteğinin bir parçasını oluşturdu.

Katılımcılara, denizde petrol kirliliğine müdahalede dispersan kullanımının çevresel etkileri, operasyonel gereklilikleri ve koordineli bir müdahale zincirindeki rolü hakkında bilgi sağlayan IMO "Dispersan Kullanım Rehberi" referans kaynak olarak sunuldu. **(Kaynak: IMO Web Sitesi)**

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

DENİZ TİCARETİ / ARALIK 2025



Service
Sales
Supply

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



MACGREGOR | INTERSCHALT | em-trak | BlueTraker
"Authorized Service Agent for MacGregor VDR - SVDR, BlueTraker SSAS - LRIT"

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



TEMİZ YAKIT ARZINDA İLK “STIP” ADIMI

AB, denizcilik ve havacılıkta temiz yakıt yatırımlarını hızlandırmak için 3 milyar Euro'yu mobilize ediyor.



Avrupa Birliği, Sürdürülebilir Ulaştırma Yatırım Planı (STIP) ile denizcilik ve havacılıkta yenilenebilir ve düşük karbonlu yakıt kullanımını hızlandırmayı hedefliyor. Plan, Emisyon Ticaret Sistemi (EU ETS) gelirlerinin temiz yakıt yatırımlarına yönlendirilmesini öngörüyor ve 2027 yılı sonuna kadar 3 milyar Euro'nun mobilize edilmesini planlıyor. AB Komisyonu'na göre, yalnızca denizcilik sektörü 2035 yılına kadar yaklaşık 50 milyar Euro yatırım gereksinimine sahip ve toplamda enerji dönüşümü için 100 milyar Euro'luk

bir finansman ihtiyacı bulunuyor. STIP, FuelEU Maritime (FEUM) hedefleriyle uyumlu olarak 2035'e kadar sera gazı emisyon yoğunluğunu %14,5, 2050'ye kadar ise %80 oranında azaltmayı amaçlıyor. Bu hedefe ulaşmak için Sürdürülebilir Deniz Yakıtları (SMF), elektrifikasyon çözümleri (OPS) ve e-yakıt üretimi temel rol üstlenecek.

Plan kapsamında InvestEU, Horizon Europe, Yenilik Fonu ve Avrupa Hidrojen Bankası gibi AB araçları aracılığıyla sektörün dönüşümüne doğrudan destek sağlanacak. Sektör temsilcileri, planı olumlu bir başlangıç olarak değerlendirirken, uygulama düzeyinde somut adımların eksikliğine dikkat çekiyor. Yeşil yakıtların konvansiyonel yakıtlardan ortalama dört kat daha pahalı olması, finansal sürdürülebilirlik ve tedarik

zinciri güvenliği açısından önemli bir engel oluşturuyor. Bu nedenle AB ETS kapsamında biriken gelirlerin doğrudan temiz yakıt maliyet farkını kapatacak şekilde kullanılması yönünde çağrılar sürüyor.

STIP, Avrupa'nın 2050 Net Sıfır hedefi doğrultusunda denizcilik sektöründe enerji dönüşümünü destekleyen ilk koordineli finansman stratejisi olarak görülüyor. Ancak planın başarısı, bağlayıcı ulusal hedeflerin belirlenmesi, liman altyapısının uyumlaştırılması ve kamu-özel sektör yatırımlarının ölçeklenmesi gibi unsurların hayata geçirilmesine bağlı. Kısacası, AB temiz yakıt arzına giden yolda ilk adımını attı; ancak bu sürecin başarıya ulaşması uzun vadeli kararlılık ve koordineli uygulama gerektiriyor. **(Kaynak: Lloyd's List Web Sitesi)**

DENİZCİLİKTE KARBONSUZLAŞMA VE EMNİYET İÇİN STRATEJİK İŞ BİRLİĞİ

IBIA ve INTERCARGO, denizcilik sektörünün çevresel hedeflerine katkı sağlamak amacıyla karşılıklı üyelik anlaşması imzaladı.

Uluslararası Bunker Endüstrisi Birliği (IBIA) ile Uluslararası Kuru Yük Armatörleri Birliği (INTERCARGO), deniz taşımacılığında karbonsuzlaşma, yakıt emniyeti ve operasyonel güvenlik alanlarında iş birliğini güçlendirmek amacıyla karşılıklı üyelik anlaşması imzaladı. Bu ortaklık, iki kuruluşun deniz taşımacılığının sürdürülebilir enerji dönüşümüne yönelik ortak vizyonunu resmileştirmekte ve sektörün çevresel hedeflerine katkı sağlamayı amaçlamaktadır.

İş birliği kapsamında IBIA ve INTERCARGO, birbirlerinin teknik çalışma gruplarına, uzmanlık alanlarına ve politika

ağlarına karşılıklı erişim elde edecek. Taraflar, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), Avrupa Komisyonu (DG MOVE) ve EMSA gibi uluslararası platformlarda daha etkin koordinasyon sağlayarak yakıt kalitesi, emisyon azaltımı ve sürdürülebilir deniz yakıtları konularında ortak politikalar geliştirecek.

Bu anlaşma, armatörler ile yakıt tedarik zinciri arasında teknik ve operasyonel diyalogu güçlendirmeyi, güvenli bunker operasyonlarının yaygınlaştırılmasını ve düşük ile sıfır karbonlu yakıtlara geçiş sürecinin hızlandırılmasını hedefliyor. İş birliği aynı zamanda bilgi paylaşımını artırarak, denizcilik sektöründe

iyi uygulamaların (best practices) yaygınlaştırılmasına katkı sağlayacak.

IBIA İcra Direktörü Alexander Prokopakis ve INTERCARGO Teknik Komitesi Başkanı Dimitris Monioudis, açıklamalarında iş birliğinin denizcilikte güvenli ve sürdürülebilir yakıt dönüşümü için kritik bir adım olduğunu vurguladı.

Her iki kuruluş, IMO Net Zero 2050 Stratejisi ve AB'nin FuelEU Maritime düzenlemeleriyle uyumlu şekilde, sektörün enerji dönüşümünü destekleyecek sürekli bir iş birliği sürecine bağlı kalacaklarını teyit etti. **(Kaynak: IBIA Web Sitesi)**

KARBONU DENİZDE BERTARAF EDEN GEMİ KONSEPTİ

Karbon yakalama teknolojisiyle donatılmış yeni nesil dökme yük gemisi konsepti geliştiriliyor.

Yeni nesil dökme yük gemisi konsepti, karbondioksit (CO₂) emisyonlarının yakalanması ve deniz ortamında güvenli biçimde bertaraf edilmesi esasına dayanıyor. Amerika merkezli bir çevre teknolojileri girişimi ile Avrupa merkezli bir deniz mühendisliği firmasının iş birliğiyle geliştirilen sistem, gemi egzoz gazlarından karbondioksiti ayrıştırarak bunu bikarbonata dönüştürüyor. Elde edilen bikarbonat çözeltisi, çevreye zarar vermeden denize deşarj ediliyor ve bu sayede karbonun doğal döngüye kalıcı şekilde dahil edilmesi hedefleniyor.

Yeni gemi konseptinde, egzoz gazının kireçtaşı (limestone) ve deniz suyu ile tepkimeye girdiği özel bir reaktör sistemi bulunuyor. Bu reaksiyon sonucunda oluşan bikarbonatça zengin tuzlu su denize verilirken, arındırılmış egzoz gazı atmosfere salınıyor. Proje kapsamında reaktör entegrasyonu, sistem optimizasyonu ve sınıflandırma çalışmaları yürütülüyor. Deniz suyu akış dinamiklerinin sistem performansını doğrudan etkilediği belirtilirken, teknik ayrıntılar fikri mülkiyet hakları nedeniyle gizli tutuluyor.

Proje yetkilileri, deniz taşımacılığının karbon giderimi için doğal bir uygulama alanı olduğunu vurguluyor. Gemilerin deniz suyu ile çevrili olması, karbon yakalama sürecinin verimli şekilde yürütülmesine olanak tanıyor. Bu nedenle söz konusu iş birliği, bilimsel temelli bir teknolojinin denizcilik sektörüne uygulanabilir hale gelmesini sağlıyor. Aynı zamanda bu teknoloji, gemilerin konvansiyonel yakıtları kullanmaya devam ederken sera gazı emisyonlarını azaltmasına imkân tanıyor.

Denizcilik sektöründe karbon yakalama sistemlerine (carbon capture systems) yönelik ilgi artıyor. Bazı operatörler karbon yakalama ve depolama (CCS) sistemlerini kimyasal tankerlerde denemeye başlamış durumda. Bu sistemlerde yakalanan CO₂ limanlarda tahliye edilerek bertaraf ediliyor. Öte yandan, Avrupa merkezli mühendislik ekipleri SOx yakayıcı teknolojileriyle hibrit sistemler geliştiriyor. Diğer girişimler ise egzoz gazlarını kalsiyum hidroksit üzerinden geçirerek CO₂'yi kireçtaşına dönüştüren yöntemler üzerinde çalışıyor. IMO ise karbon yakalama teknolojilerinin güvenli şekilde konuşlandırılmasına ve emisyon azaltım hedeflerine entegrasyonuna yönelik küresel düzenleyici çerçevenin oluşturulması için çalışmalarını sürdürüyor. **(Kaynak: TradeWinds Web Sitesi)**

PARTNERING FOR SPARE PARTS AND SEAMLESS OPERATIONS

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

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

PRO
MARINE SOLUTIONS

PROPTIMA
POWER SOLUTIONS

+90 216 446 65 44

info@promarinesolutions.com

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

AVRUPA PARLAMENTOSU'NDAN COP30 ÖNCESİ İKLİM LİDERLİĞİ ÇAĞRISI

Avrupa Parlamentosu, COP30 öncesinde kabul ettiği karar metniyle, Avrupa Birliği'nin küresel iklim diplomasisinde lider rolünü sürdürmesi gerektiğini vurguladı.



Avrupa Parlamentosu, Brezilya'nın Belém kentinde düzenlenen COP30 öncesinde küresel ısınmanın 1,5 °C ile sınırlandırılması, iklim nötrlüğüne ulaşmak için uluslararası iş birliğinin güçlendirilmesi ve fosil yakıtlara yönelik tüm sübvansiyonların aşamalı olarak kaldırılması yönünde çağrıda bulundu. Bu çerçevede, enerji arz güvenliği, ekonomik rekabetçilik ve çevresel sürdürülebilirlik

arasında dengeli bir "adil geçiş modeli" benimsenmesi gerektiği ifade edildi.

AB'nin stratejik vizyonu, yalnızca karasal sektörlerde değil, aynı zamanda deniz taşımacılığı ve liman operasyonlarında da düşük karbonlu dönüşümü hızlandırmayı hedefledi. Parlamento, FuelEU Maritime ve Fit for 55 düzenlemeleriyle uyumlu biçimde, denizcilik sektöründe alternatif yakıt altyapısının yaygınlaştırılması, enerji verimliliğinin artırılması ve sıfır emisyonlu gemi teknolojilerinin teşvik edilmesi yönünde politika çağrısında bulundu. Milletvekilleri, gelişmekte olan ülkelerdeki enerji geçişinin desteklenmesi amacıyla uluslararası iklim finansmanının artırılması gerektiğini belirtti. Avrupa Parlamentosu, finansman prosedürlerinin sadeleştirilmesi, adil mali yük paylaşımı

ilkesi çerçevesinde tüm ülkelerin katkı sunması ve mavi ekonomi odaklı iklim projelerine erişimin kolaylaştırılması gerektiğini vurguladı. Bu yaklaşım, deniz taşımacılığı, balıkçılık ve kıyı altyapılarında iklim dayanıklılığının artırılmasını amaçladı.

Sonuç olarak, Avrupa Parlamentosu'nun COP30 öncesi aldığı karar; AB'nin Yeşil Mutabakat, FuelEU Maritime ve IMO Net Zero 2050 hedefleriyle tam uyumlu, bütüncül bir "mavi ekonomi dönüşümü" vizyonu ortaya koydu.

Bu yaklaşım, Avrupa'nın küresel iklim müzakerelerinde liderliğini pekiştirirken, denizcilik sektörünü sürdürülebilir büyüme ve enerji güvenliği ekseninde yeniden şekillendirecek stratejik bir yön çizdi.

(Kaynak: European Parliament Web Sitesi)

MALEZYA'DA DENİZ KİRLİLİĞİ ÇALIŞTAYI

Malezya'da petrol sızıntısına müdahale konusunda beş günlük çalıştay gerçekleştirildi.



Malezya Doğal Kaynaklar ve Çevresel Sürdürülebilirlik Bakanlığı (NRES) koordinasyonunda ve ITOPF (International Tanker Owners Pollution Federation) teknik desteğiyle, petrol sızıntılarına müdahale kapasitesinin artırılması amacıyla beş günlük bir çalıştay düzenlendi. Etkinlik, deniz çevresinin korunması, kirlilikle mücadele planlaması ve kıyı ekosistemlerinin sürdürülebilirliğinin

sağlanması konularında bölgesel kurum ve uzmanların katılımıyla gerçekleştirildi. Çalıştay süresince katılımcılar, uluslararası iyi uygulama örnekleri, Olay Komuta Sistemi (ICS) prensipleri ve Avrupa Birliği Deniz Stratejisi Çerçeve Direktifi ile uyumlu müdahale yaklaşımları hakkında bilgilendirildi. Ayrıca, deniz kirliliği izleme yöntemleri, hava gözetimi teknikleri, kıyı temizlik operasyonları ve

acil müdahale koordinasyonu konularında uygulamalı oturumlar gerçekleştirildi. ITOPF uzmanları, önceki deniz kirliliği olaylarından elde edilen deneyimleri paylaşarak, çevresel etki değerlendirmesi ve ekosistem rehabilitasyonu konularında rehberlik sağladı. Çalıştaya; Malezya Çevre Dairesi (DOE), Malezya Denizcilik Dairesi (MARDEP), Malezya Deniz Uygulama Ajansı (MMEA), Malezya Meteoroloji Dairesi (MetMalaysia), Sivil Savunma Gücü (APM), Balıkçılık Dairesi (DOF), Harita ve Kadastro Dairesi (JUPEM) ve ITOPF temsilcileri katıldı. Etkinlik, deniz kirliliğine müdahale kapasitesinin güçlendirilmesi, uluslararası iş birliğinin geliştirilmesi ve deniz çevresinin korunması yönünde önemli bir adım olarak değerlendirildi. (Kaynak: ITOPF Web Sitesi)



PROMAR
PAINTS & COATINGS

PROMAR BOYA SANAYİ VE TİCARET LİMİTED ŞİRKETİ



**DENİZ TİPİ BOYALARDA
DÜNYANIN
LİDER MARKASI**



+90 216 514 8688

www.promarboya.com



MEMORANDUMLAR KAPSAMINDA TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI İSTATİSTİKLERİ

1 Ocak – 24 Kasım 2025 gemi tutulma istatistikleri aşağıda yer alıyor.

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

YILLARA GÖRE TUTULMA TABLOSU (2017 – 24.11.2025)*

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025 (Ocak-Kasım)
PARIS MOU	14	7	4	3	1	7	7	11	5 Tutulma (193 Denetleme)
TOKYO MOU	3	0	2	0	0	0	0	0	2 Tutulma (20 Denetleme)
BS MOU	11	2	0	1	0	2	1	1	0 Tutulma (131 Denetleme)
MED MOU	0	5	0	0	0	0	0	1	0 Tutulma (59 Denetleme)
USCG	-	1 **	0 **	1 **	1 **	0 **	0 **	0 **	0 Tutulma **

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

** USCG Web Sitesinden denetleme rakamlarına ulaşılammaktadır.

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

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

ALWAYS



KUZEYSİGORTA

www.kuzeybrokers.com

Türkiye açısından fırsatlar dikkat çekici...



* ULUÇ KEDME

Dünya, enerji dönüşümünü artık konuşmakla kalmıyor; hızla hayata geçiriyor. Bu dönüşümün temel girdilerinden biri olan batarya metallerinde Afrika'nın yıldızı her geçen gün daha da parlıyor. Kıta; kobalt, lityum, manganez ve doğal grafit gibi elektrikli araç ve enerji depolama teknolojileri için vazgeçilmez minerallerde güçlü bir ağırlığa sahip. Öyle ki, Kongo Demokratik Cumhuriyeti'nin kobalt üretimindeki baskın rolü, Güney Afrika-Gabon Gana üçlüsünün manganezdeki payı ve Zimbabwe'nin lityum sahalarındaki hızlı kapasite artışı, denklemin ağırlık merkezini belirgin biçimde Afrika'ya kaydırmış durumda. Mozambik ve Madagaskar'ın grafitte gösterdiği yükseliş de bu tabloyu tamamlıyor.

Elbette bu büyüklük tek başına yeterli değil. Asıl farkı yaratan, büyük ekonomilerin bu kaynakları ne kadar erken fark edip stratejik adım attığı. Özellikle Çin, kıtada hem madencilik hem de ona bağlı ulaşım altyapısına yaptığı yatırımlarla kritik bir tedarik zinciri oluşturdu. Demiryollarından yeni liman projelerine kadar uzanan bu ağ, cevheri

kaynağından çıkar çıkmaz doğrudan Çin sanayisine yönlendirebilecek şekilde tasarlanıyor. Çin'in batarya metallerinde Afrika'ya bu kadar yaslanıyor olması ile enerji dönüşümünde kıtanın artık ne kadar stratejik olduğunun en net göstergesi olduğunu söyleyebiliriz.

Bu kaynak akışının deniz taşımacılığına yansması ise giderek daha net görünmektedir. Özellikle Batı Afrika çıkışlı boksit, Panamax ve üzeri tonaj için belirgin bir yük akışı yaratırken; Doğu Afrika çıkışlı lityum ve grafit, Handymax-Supramax segmentinde yeni uzun mesafeli rotalar oluşturmaya başladı. Kuru yük taşımacılığının toplam hacmi içinde henüz küçük paya sahip olsalar da bu yüklerin iki çok önemli özelliğinden bahsedebiliriz:

1- Büyüme hızları yüksek

2- Rotasyonları uzun mesafe ton-mil etkisini artırıyor

Bir diğer önemli gelişme ise Afrika ülkelerinin artık kendi madenlerini sadece çıkarmakla yetinmeyip işleme kapasitesi geliştirmeye odaklanması olduğunu söyleyebiliriz.

Zimbabve'nin ham lityum ihracatını sınırlandırarak yatırımcıları konsantre üretimine yönlendirmesinin bunun en açık örneği olduğunu göstermekte. Benzer şekilde Güney Afrika'da manganez alایشım üretiminin teşvik edilmesi veya Gine'de boksitin alüminaya dönüştürülmesinin zorlanması, liman öncesi taşımaların da artırmasını beraberinde getiriyor. Yani kıta içinde de yeni ve sürekli bir yük trafiği oluşturduğu bildiriliyor.

Küresel fotoğrafa bakıldığında; kömür ve demir cevheri gibi geleneksel yüklerin siyasal ve çevresel tartışmalar nedeniyle modunun düştüğü bir dönemde, batarya metalleri tam tersine uzun vadeli, politik olarak desteklenen ve teknolojik

gelişmelere doğrudan bağlı bir talep yaratıyor. Çin'in işlenmiş bazı batarya ürünlerinin ihracatına kısıtlamalar getirmesi ise Batılı ve Japon alıcıları Afrika kaynaklarına yöneltiyor. Bu rekabet de doğal olarak daha çeşitli güzergâhlar ve daha yüksek ton-mil anlamına geliyor.

Bütün bu tabloyu deniz taşımacılığı açısından değerlendirdiğimizde şunu görüyoruz:

Afrika kaynaklı batarya metal ticareti, bugün demir cevheri ya da kömürün hacmine ulaşmayacak olsa bile 2030'lu yılların en istikrarlı, jeopolitik olarak daha az riskli, çevresel uyumlu yük segmentlerinden biri olmaya aday. Özellikle Handy, Supramax ve küçük Panamax tonajında faaliyet gösteren armatörler için uzun dönemli kontrat potansiyeli yüksek bir pazar oluşuyor.

Türkiye açısından ise fırsatlar oldukça dikkat çekici:

- Çelik ve metal işleme altyapımız güçlü,
- Gelişen batarya ekosistemimiz talep tarafını destekliyor,
- Özellikle son yıllardaki alımlar ile birlikte Türk armatörlerinin filoları bu segment için oldukça rekabetçi,
- Eximbank destekleri ve Afrika'daki müteahhitlik deneyimimiz ticaret diplomasisi için önemli koz sağlıyor.

Tüm bunların birleşimi, Türkiye'yi Çin ile Batı arasındaki tedarik zincirinde güvenilir bir denizcilik ortağı haline getirebilir. Bu da hem ülke lojistik vizyonu hem de Türk deniz ticaret filosunun küresel konumu adına dikkate değer bir açılım fırsatı demek. Özetle Türk denizciliği bu dönüşümün pasif izleyicisi değil, şekillendirici aktör olabilir.

* KERTE DENİZCİLİK GEMİ ALIM-SATIM BROKERLİĞİ



KASIM 2025 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

GEMİ İSMİ	DWT	İNŞA YILI	İNŞA ÜLKESİ	GEMİ TİPİ	ALICI ÜLKESİ	FİYAT US\$ M
BULK SANTOS	208.445	2020	CHINA	BULK	*US BASED	* 145,5
BULK SYDNEY	207.992	2020	CHINA	BULK	*	*
BELGRAVIA	169.391	2009	KOREA	BULK	CHINESE	25,00
PIAVIA	93.296	2011	CHINA	BULK	NA	11,75
YASA PIONEER	82.849	2006	JAPAN	BULK	NA	10,70
XIN TANG SHAN HAI 1	81.870	2013	CHINA	BULK	NA	15,36
CHANG XIN 66	79.998	2012	CHINA	BULK	CHINESE	14,00
GNS HARMONY	77.509	2001	JAPAN	BULK	NA	6,75
IONIAN PRINCESS	76.596	2007	JAPAN	BULK	NA	10,30
JAL KUMUD	76.302	2008	JAPAN	BULK	CHINESE	13,10
JAL KUNDAN	65.950	2025	CHINA	BULK	THAI	37,35
SANTA MARIA	61.323	2014	JAPAN	BULK	NA	21,20
GREAT VOYAGE	61.088	2021	CHINA	BULK	NA	30,50
TRIDENT STAR	57.836	2015	PHILIPPINES	BULK	NA	18,40
VICTORIOUS	55.648	2011	VIETNAM	BULK	NA	13,70
HISARONU-M	48.893	2001	JAPAN	BULK	NA	6,20
SATURNIA	38.947	2015	CHINA	BULK	GREEK	18,50
SIDER ONDA	38.695	2015	JAPAN	BULK	GREEK	21,00
ATLANTIC BULKER	36.309	2014	JAPAN	BULK	NA	15,00
YANGTZE GRACE	32.503	2012	CHINA	BULK	CHINESE	9,80
KALLISTI GS	32.077	2010	JAPAN	BULK	NA	11,20
SEACON AFRICA	205.291	2006	JAPAN	BULK	CHINESE	22,70
TAIHAKUSAN	93.521	2009	JAPAN	BULK	CHINESE	12,50
HAKO	63.104	2014	CHINA	BULK	NA	22,00
GRACE HARMONY	60.259	2015	JAPAN	BULK	NA	24,80
AGGELIKI B	56.770	2011	CHINA	BULK	NA	13,40
SPRING BREEZE	36.258	2012	JAPAN	BULK	GREEK	13,20
EMIL SELMER	32.626	2010	CHINA	BULK	NA	8,00
NEW ASCENT	82.179	2012	JAPAN	BULK	NA	19,80
THERESA HEBEI	81.707	2012	CHINA	BULK	NA	15,50
ORNAK	79.677	2010	CHINA	BULK	NA	11,35
YASA TEAM	75.621	2006	JAPAN	BULK	CHINESE	9,30
CMB BRUEGEL	63.667	2021	JAPAN	BULK	BANGLADESHI	32,50
DIONISIS	63.480	2019	JAPAN	BULK	NA	31,20
ANEMOS	58.398	2011	KOREA	BULK	CHINESE	15,50
ETERNITY SW	58.098	2011	PHILIPPINES	BULK	NA	15,70
INCE EGE	57.373	2010	CHINA	BULK	NA	12,80
INCE FORTUNE	57.293	2010	CHINA	BULK	NA	12,70

KARADENİZ S	57.157	2012	KOREA	BULK	NA	14,25
MANDARIN EAGLE	56.876	2008	CHINA	BULK	NA	10,50
HEROIC STRIKER	56.820	2010	CHINA	BULK	CHINESE	11,75
APJ SHIRIN	56.594	2012	CHINA	BULK	NA	13,45
SUPER SAKA	55.596	2011	JAPAN	BULK	VIETNAMESE	17,10
EVRIALI	53.554	2007	JAPAN	BULK	NA	10,50
TM HAI H 988	53.505	2011	VIETNAM	BULK	VIETNAMESE	9,00
YANGTZE NOVA	47.180	2013	CHINA	BULK	NA	12,00
PACIFIC OCEAN	36.009	2011	CHINA	BULK	NA	10,50
AFRICAN OSPREY	34.697	2012	CHINA	BULK	GREEK	11,80
ISOLDA D	34.290	2011	CHINA	BULK	NA	10,30
CHAMCHURI NAREE	33.733	2005	JAPAN	BULK	TURKISH	8,20
EAST AYUTTHAYA	32.770	2010	CHINA	BULK	NA	9,50
GOLDEN MAPLE	32.527	2009	CHINA	BULK	NA	7,40
YANGTZE FLOURISH	32.503	2012	CHINA	BULK	CHINESE	9,80
ARAWANA	32.218	2012	CHINA	BULK	NA	9,50
ROSEMARY	179.742	2010	KOREA	BULK	FAR EASTERN	28,50
FJELD SAGA	82.908	2013	JAPAN	BULK	NORWEGIAN	20,00
ANTHOS	75.120	2001	JAPAN	BULK	CHINESE	5,70
MAJORCA	74.333	2005	CHINA	BULK	NA	7,50
XIANG HANG 57	63.850	2025	CHINA	BULK	GREEK	33,50
KN FUTURE	57.999	2013	PHILIPPINES	BULK	ASIAN	18,75
ATACAMA QUEEN	51.213	2011	JAPAN	BULK	ASIAN	14,50
SEACP MANILA	33.412	2016	JAPAN	BULK	GREEK	17,30
VEGA FALKTIND	31.754	2011	CHINA	BULK	NA	8,30
TRANSFORMER OL	28.375	2009	JAPAN	BULK	INDONESIAN	9,80
BULK SAO PAULO	208.445	2020	CHINA	BULK	BELGIAN	72,75
SAMC MG	206.180	2006	JAPAN	BULK	CHINESE	25,00
MINERAL SUBIC	179.397	2011	KOREA	BULK	CHINESE	30,25
STENA SUNSHINE	159.039	2013	KOREA	TANKER	GREEK	57,00
AMFITRION	50.102	2015	CHINA	TANKER	NA	34,20
MARLIN AMETRINE	49.999	2016	CHINA	TANKER	*NA	* 130,00
MARLIN AMMOLITE	49.999	2016	CHINA	TANKER	*	*
MARLIN AQUAMARINE	49.999	2016	CHINA	TANKER	*	*
MARLIN AVENTURINE	49.999	2016	CHINA	TANKER	*	*
MARLIN AZYRITE	49.999	2016	CHINA	TANKER	*	*
MRM NORHT SOUND	19.874	2006	JAPAN	TANKER	NA	15,00
STI BATTERY	49.990	2014	KOREA	TANKER	* DANISH	32,00
STI MILWAUKEE	49.990	2014	KOREA	TANKER	*	32,00
STI VENERE	49.990	2014	KOREA	TANKER	*	32,00



STI YORKVILLE	49.990	2014	KOREA	TANKER	*	32,00
STENA IMPRIMIS	49.718	2017	CHINA	TANKER	*NA	* 70,00
STENA IMPERO	49.683	2018	CHINA	TANKER	*	*
MAERSK MARU	48.020	2011	JAPAN	TANKER	*NA	* 44,50
MAERSK MISSISSIPPI	47.990	2010	JAPAN	TANKER	*	*
BRISTOL TRADER	35.863	2016	JAPAN	TANKER	NA	39,00
GOLDEN RAY	19.802	2012	JAPAN	TANKER	VIETNAMESE	23,00
SYLVIE	26.348	2007	KOREA	LPG	TURKISH	24,00
NAVE QUASAR	297.376	2010	CHINA	TANKER	NA	52,50
FAIRWAY	160.250	2013	PHILIPPINES	TANKER	GREEK	46,50
EUROLEADER	159.062	2005	KOREA	TANKER	NA	29,30
PLATANOS	114.578	2019	JAPAN	TANKER	NA	66,50
AMALIA	73.869	2006	CHINA	TANKER	CHINESE	11,50
HELLAS AVATAR	49.997	2015	KOREA	TANKER	GREEK	31,83
YOSEMITE TRADER	47.980	2011	JAPAN	TANKER	VIETNAMESE	21,50
STI BRIXTON	38.734	2014	KOREA	TANKER	NA	30,00
GINOSTRA M	18.639	2024	CHINA	TANKER	NA	27,00
FURE WEST	17.349	2006	CHINA	TANKER	CHINESE	11,30
ATLANTICA POWER	4.616	2010	KOREA	CONTAINER	SWISS BASED	45,00
IRENES RESOLVE	3.739	2001	KOREA	CONTAINER	NA	23,00
NEWNEW STAR 2	3.534	2007	CHINA	CONTAINER	SWISS BASED	26,00
CONSHIP SEA	1.432	2007	CHINA	CONTAINER	*NA	* 34,00
CONSHIP RUN	1.432	2007	CHINA	CONTAINER	*	*
EF ELENA	1.338	2007	CHINA	CONTAINER	NA	17,00
PANAY	1.930	2023	CHINA	CONTAINER	FRENCH	35,50
WARNOW WHALE	1.296	2007	CHINA	CONTAINER	NA	13,00

*Enbloc satışı ifade eder

EKİM 2025 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

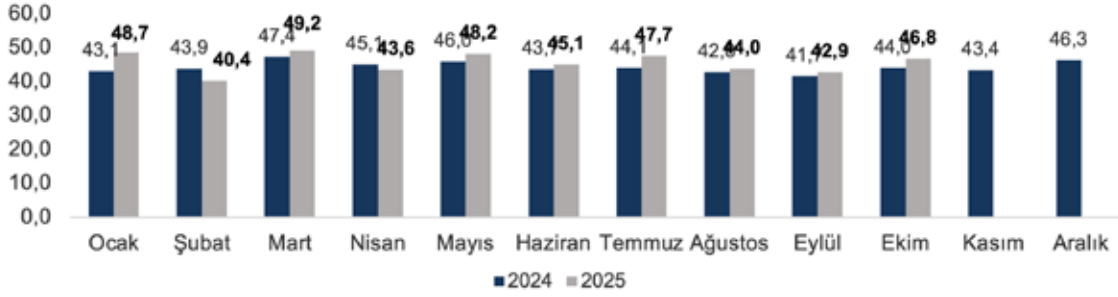
Gemi İsmi	DWT	LWT	İnşa Yılı	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	USD PER T/LWT
AL SAMA	73.762	9.484	1997	BULKER	PAKISTAN	435
ASMAA Z	47.240	7.078	1997	BULKER	PAKISTAN	430
BOW CEDAR	37.455	11.043	1996	TANKER	INDIA	940
RISING HARRIER	47.195	8.690	1997	BULKER	PAKISTAN	445
INTERIM	40.406	7.841	1991	TANKER	BANGLADESH	470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

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

2024-2025 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2025 yılı ekim ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %6,1 artış göstererek 46 milyon 812 bin 165 ton olmuştur.

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



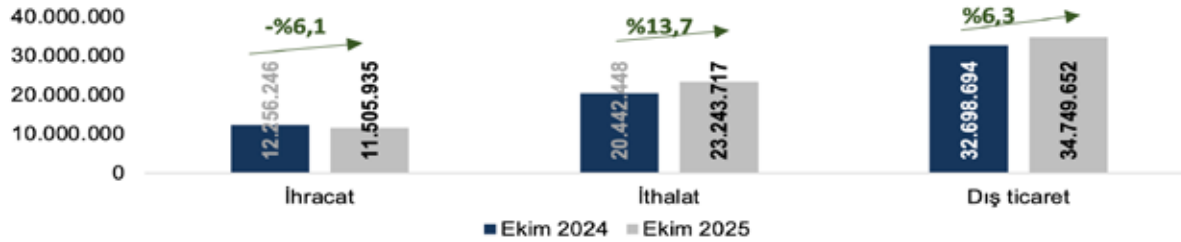
Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü, İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2025 yılı ekim ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %6,3 arttı.

- 2025 yılı ekim ayında bir önceki yılın aynı ayına göre limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı %6,1 azalarak 11.505.935 ton olurken, ithalat amaçlı boşaltma miktarı %13,7 artarak 23.243.717 ton olmuştur. Böylece dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı 2025 yılı ekim ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %6,3 artarak 34.749.652 ton seviyesinde gerçekleşmiştir.

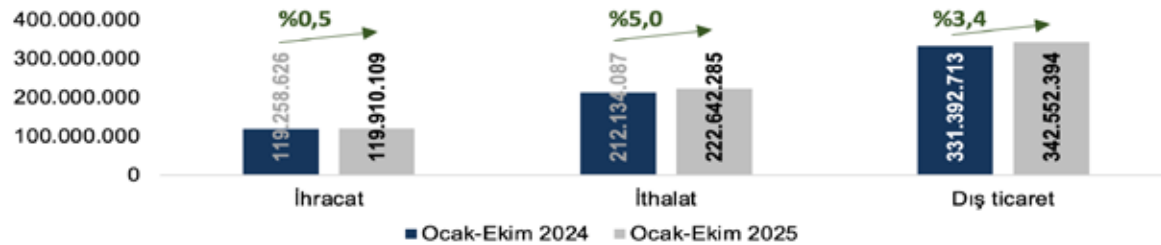
- Ocak-Ekim 2025 döneminde bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı %0,5 artarak 119.910.109 ton olurken, ithalat amaçlı boşaltma miktarı %5 artarak 222.642.285 ton olmuştur. Böylece, 2025 yılı Ocak-Ekim döneminde ise bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla dış ticaret taşımacılığındaki toplam yük %3,4 artarak 342.552.394 ton seviyesinde gerçekleşmiştir.

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



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

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



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

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



Support Transition to Zero-Emission

The shift toward a zero-emission society has accelerated in various fields, with governments making their GHG targets more ambitious and sustainable finance gaining more attention. Likewise, the time has come for the maritime industry to systematically manage the GHG emissions from shipping, as represented by the introduction of a GHG emissions evaluation framework into international shipping.

ClassNK provides Zero-Emission Transition Support Services, a comprehensive menu of services to support customers in dealing with the various challenges they may encounter when managing GHG emissions in pursuit of zero-emission shipping.

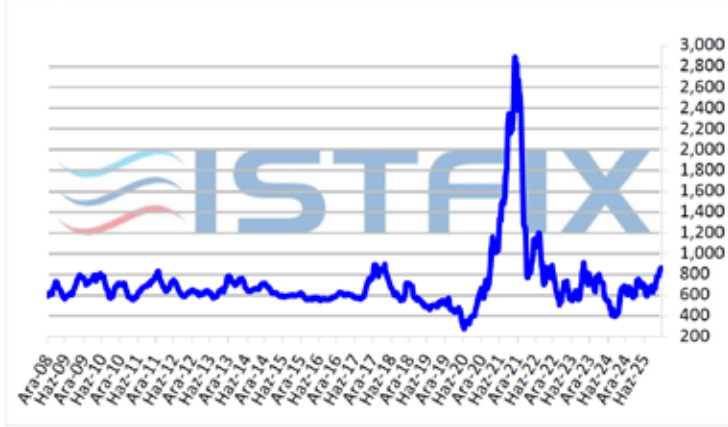


www.classnk.com

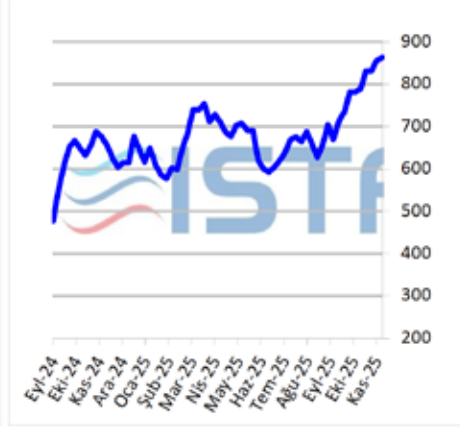
01.12.2025

49. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

ISTFIX Bileşik Endeksi bu hafta genel olarak yakıt fiyatlarındaki sert düşüşten de etkilenerek 855 puandan 863 puana çıktı. Karadeniz ticareti istikrarlı giderken, mevsimsel olarak Batı Akdeniz ve Kuzeybatı Avrupa’da ticaret arttığı için armatörlerin eli kuvvetlenmeye başladı.



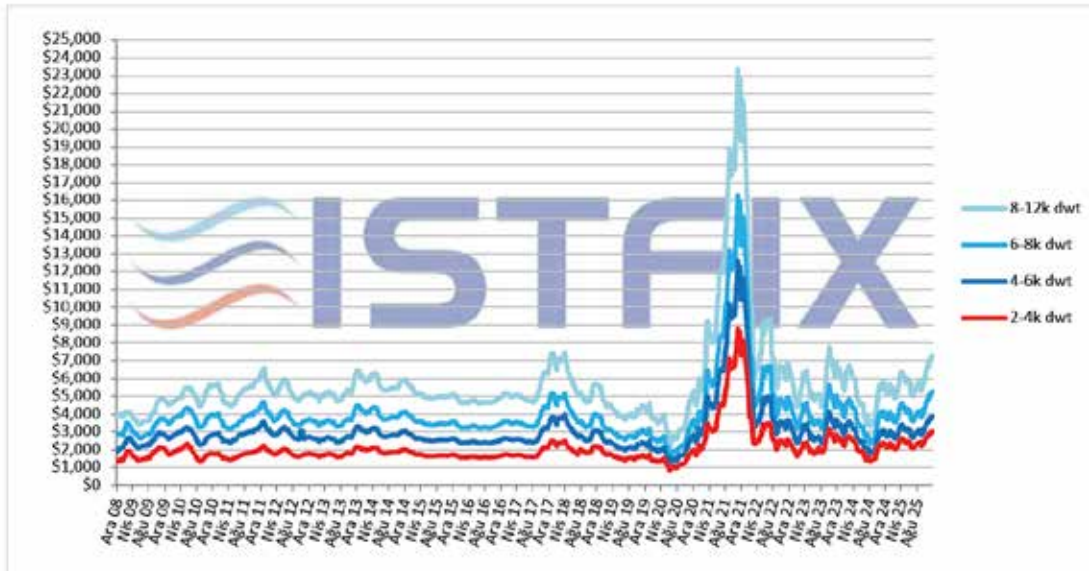
ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2025



ISTFIX – Son 1 yıl

NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	3,010	3,883	5,237	7,291
Geçen Hafta	2,982	3,847	5,188	7,223
Geçen Ay	2,748	3,545	4,782	6,657
Geçen Yıl	2,358	3,041	4,102	5,711



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2025

S&P VE HURDA

Bu hafta da bir koster satışı raporlanmadı.



TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonaj	Yük Cinsi	Yükl./Tahl. Limanı	Yükl./Tahl. Hızı (ton/gün)	Navlun (\$/ton)
3000	NPK IN BULK	NOVOROSSIYSK-VARNA	1000/1200	28.00
3300	SOYA CAKE (56')	IZMAIL-RAVENNA	1000/1000	41.00
4000	UREA IN BB	TRABZON-CHORNOMORSK OR ODESSA	1000/1000	30.00
4000	STEELS	NEMRUT-RAVENNA	1500/1500	40.00
4500	SMOP	NOVOROSSIYSK-CEYHAN AND SAMSUN	1500/1500	47.00
4700	UREA (51')	POTI-VARNA	1500/1500	22.00
5000	STEEL	EREGLI-RAVENNA	2000/2000	34.00
6000	REBARS	HEREKE-DURRES	2000/2000	20.00
6600	SOYA (51')	CHORNOMORSK-IZMIR	1500/1500	28.00
7000	BARLEY (53')	RENI OR IZMAIL-FAMAGUSTA	1500/1500	30.00
7700	SOYA (51')	IZMAIL-MARMARA	2000/1500	25.00
10000	COAL	TUAPSE-ALEXANDRIA	5000/3500	25.00
11000	WHEAT	PIVDENNYI OR ODESSA OR CHORNOMORSK-TURKEY MED	8000/2000	26.00

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

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

BUNKER PRIME

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



**PRIME
MARINE**

**ÖTV'siz Yakıt İkmali
Transit Yakıt İkmali
Gemi Yağları Tedariği**

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

☎ 0530 074 13 33
☎ 0324 502 62 42

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

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

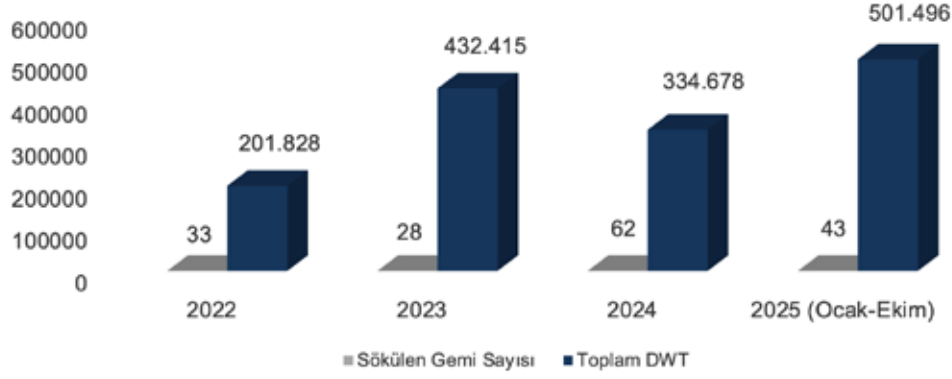
TÜRKİYE'DE GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM

(Bayrak Ülkelerine Göre Listelenmiştir) OCAK-EKİM 2025

Sıra NO	Gemi Adı	IMO NO	Tipi	Bayrak	Tonajı GT	Tonajı DWT	İnşa Yılı	Geliş Tarihi
1	Luiz	9055113	Dökme Yük Gemisi	Brezilya	25.039	42.815	1994	9.01.2025
2	Sunny Oak	9102849	Konteyner Gemisi	Güney Kore	3.996	5.841	1995	1.09.2025
3	Repubblica Argentina	9138410	Ro-Ro	İtalya	51.925	23.882	1998	26.02.2025
4	Logudoro	8506555	Ro-Ro/Yolcu Gemisi	İtalya	6.505	2.007	1989	14.02.2025
5	Stella di Lipari	7128899	Kimyasal Tankeri	İtalya	1.520	2.137	1972	24.04.2025
6	Repubblica del Brasile	9138422	Ro-Ro/Konteyner Gemisi	İtalya	51.925	23.882	1998	25.07.2025
7	Riace	8200395	Ro-Ro/Yolcu Gemisi	İtalya	2.377	848	1983	11.09.2025
8	Ocean Star	8004129	Kuruyük Gemisi	Komorlar	3.145	5.207	1980	1.01.2025
9	Eladia Isabel	8869581	Ro-Ro/Yolcu Gemisi	Komorlar	7.799	383	1986	28.04.2025
10	CSL Elbe	8001024	Dökme Yük Gemisi	Komorlar	6.944	10.110	1982	19.05.2025
11	Sormovskiy-119	8035154	Kuruyük Gemisi	Komorlar	2.466	3.134	1982	19.05.2025
12	SMS Cayenne	9118238	Dökme Yük Gemisi	Komorlar	10.421	17.386	1996	6.05.2025
13	Emona	8008101	Genel Kargo Gemisi	Komorlar	2.959	4.878	1981	25.07.2025
14	Yeoman Bank	7422881	Dökme Yük Gemisi	Liberya	24.870	43.728	1982	29.08.2025
15	Ocean Atlantic	8325432	Yolcu Gemisi	Madeira	12.798	2.059	1986	9.05.2025
16	Grande Brasile	9198123	Ro-Ro/Konteyner Gemisi	Malta	56.660	26.169	2000	24.04.2025
17	Moby Dada	7911533	Ro-Ro/Yolcu Gemisi	Malta	34.093	3.898	1981	9.06.2025
18	Discoverer Inspiration	9409936	Sondaj Gemisi	Marshall Adaları	65.573	101.000	2009	16.10.2025
19	GMA Nadia	8631491	Kuruyük Gemisi	Palau	1.880	3.194	1988	3.04.2025
20	Jaguar	7726990	Kuruyük Gemisi	Palau	1.925	2.360	1978	8.05.2025
21	Irkutsk	7636767	Kuruyük Gemisi	Panama	2.827	3.761	1979	11.04.2025
22	Altair	7700001	Genel Kargo Gemisi	Panama	3.086	3.960	1978	8.01.2025
23	Cenk T	7528635	Ro-Ro/Yolcu Gemisi	Panama	21.162	8.408	1978	29.05.2025
24	Horoz	7610830	Römorkör	Panama	129	60	1978	16.10.2025
25	TG Arktika	9428499	Dökme Yük Gemisi	Rusya	15.878	23.645	2007	2.10.2025
26	Manassa Moon M	8202939	Genel Kargo Gemisi	St. Kitts & Nevis	5.962	9.557	1984	4.09.2025
27	Athina D	7703015	Kuruyük Gemisi	Tanzanya	1.952	3.265	1978	13.03.2025
28	Christ	8203529	Kuruyük Gemisi	Tanzanya	1.988	2.857	1982	30.06.2025
29	Boceanica	9267132	Petrol Tankeri	Tanzanya	42.058	71.864	2004	1.08.2025
30	Mody M	7414183	Kuruyük Gemisi	Tanzanya	3.885	6.351	1976	11.09.2025
31	Croatia	7920479	Genel Kargo Gemisi	Tanzanya	2.319	2.920	1979	16.10.2025
32	Diamond Arrow	8221911	Kuruyük Gemisi	Togo	4.113	6.654	1982	1.01.2025
33	Las	9162681	Konteyner Gemisi	Togo	6.378	7.147	1998	10.04.2025
34	Kriti I	7814046	Ro-Ro/Yolcu Gemisi	Togo	27.239	5.398	1979	21.05.2025
35	Arel 2	8205216	Kuruyük Gemisi	Türkiye	1.908	3.170	1983	6.02.2025
36	Zekai Onel	8132603	Kuruyük Gemisi	Türkiye	2.547	4.147	1980	2.04.2025
37	Vista 2	8850657	Kuruyük Gemisi	Türkiye	499	813	1968	27.05.2025
38	Sarı Kanarya	8421896	Tarama Gemisi	Türkiye	2.081	583	1984	25.07.2025
39	Tevfik Kuyumcu	8836986	Petrol Tankeri	Türkiye	992	1.598	1990	18.08.2025
40	Arel 5	8511940	Kuruyük Gemisi	Türkiye	1.943	2.859	1986	12.09.2025
41	Limba	8947618	Kuruyük Gemisi	Ukrayna	1.866	2.132	1964	19.03.2025
42	Kriti II	7814058	Ro-Ro/Yolcu Gemisi	Yunanistan	27.239	5.339	1979	7.03.2025
43	Taxiarchis	6714536	Römorkör	Yunanistan	281	90	1967	20.05.2025

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

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



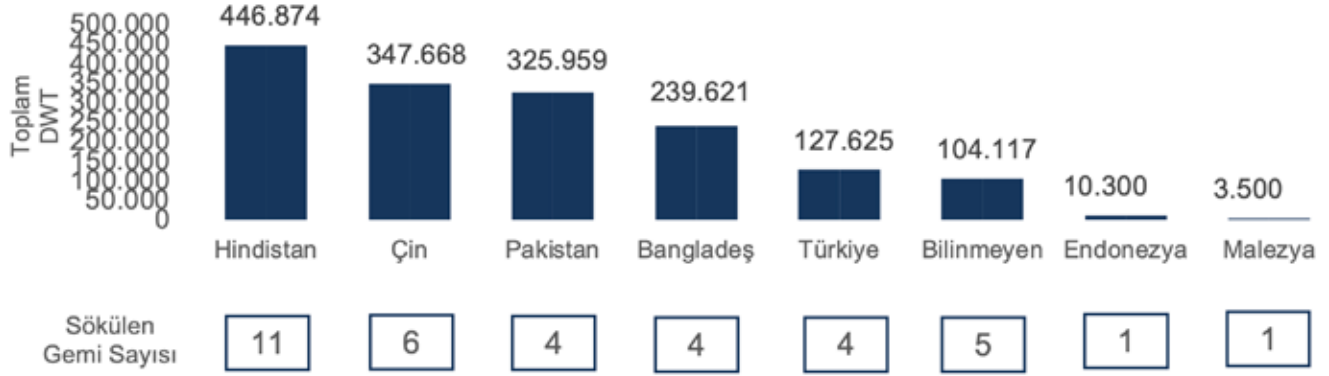
Kaynak: Clarksons Research Services Limitet ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

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

EKİM			
Gemi Tipi	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT
Asfalt/Bitüm Tanker	1	31,0	1.590
Çimento Gemisi	1	34,0	1.700
Dökme Yük Gemisi	12	25,0	596.444
Genel Kargo Gemisi	2	45,0	6.161
Kimyasal Tankeri	1	29,0	37.455
Konteyner Gemisi	1	40,0	8.331
Kuruyük Gemisi	3	33,0	20.064
LNG Deposu	1	44,0	101.832
LNG Tankeri	2	30,0	147.038
Petrol Tankeri	6	25,2	579.904
Römorkör	3	44,3	415
Sondaj Gemisi	1	16,0	101.000
Tedarik Gemisi	1	11,0	3.500
Yolcu Gemisi	1	37,0	230
Genel Toplam	36	29,9	1.605.664

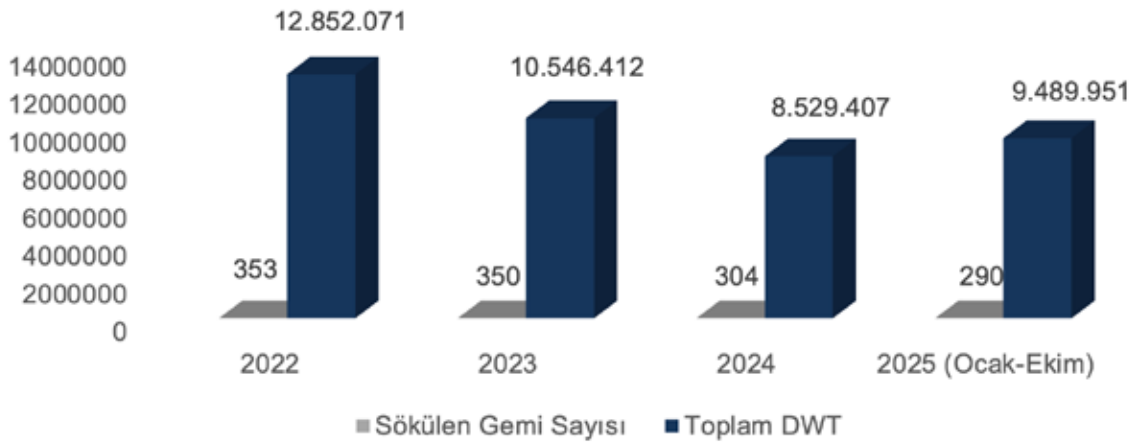
Kaynak: Clarksons Research Services Limitet ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamalar

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



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

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



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

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



PRU
PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ

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

YÜKSEK LİSANS PROGRAMLARI

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

DOKTORA PROGRAMLARI

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



İLETİŞİM

lisansustu-enstitu@pirireis.edu.tr

0216 581 00 50

www.pirireis.edu.tr



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

Zirveler için tasarlandık.





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



YAF GROUP



YAF DIESEL

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

YAF ENGINEERING

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

MILESTONE SHIP MANAGEMENT & ORCA SHIP MANAGEMENT

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

MILESTONE INTERNATIONAL SHIPBUILDING

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

GUIDING EXCELLENCE IN THE MARITIME INDUSTRY

yafgroup.com.tr