

TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ

AVRUPA
DENİZCİLİK ZİRVESİ
RAPORU

EUROPEAN
SHIPPING SUMMIT
2025

HÜSEYİN ÇINAR

AVRUPA DENİZCİLİK ZİRVESİ RAPORU

Karamsar rüzgarı şikayet eder. İyimser, rüzgarın değişmesini bekler. Gerçekçiler ise yelkenleri ayarlar.

Avrupa Denizcilik Zirvesi 2025 İçgörülerine Dayalı Politika Raporu

1. YÖNETİCİ ÖZETİ

Mart ayı içinde yapılan EU Shipping Summit-2025 zirvesine bu yıl ilk kez Türk Armatörler Birliği olarak katılım sağlandı. Zirveye Genel Sekreter Hüseyin Çınar katılım sağlamış ve bu rapor hazırlanmıştır

Rapor, 2025 Avrupa Denizcilik Zirvesi'nde dile getirilen başlıca konuları ele almakta ve AB'nin deniz taşımacılığı alanındaki politika yönelimleri, yapısal eksiklikleri ve çözüm yollarını bizzat üst düzey katılımlı bir toplantının çıktıları olarak değerlendirmekte, Avrupa Birliği'nin (AB) denizcilik sektöründeki stratejik yaklaşımını analiz etmektedir.

Bu bağlamda, Avrupa Birliği'nin deniz taşımacılığına ilişkin belirlediği yaklaşımlar göz önünde bulundurularak, Türkiye'nin bu yeni denizcilik paradigmasına uyum sağlaması için atılacak stratejik adımlar ve geliştirilecek politikaların çerçevesi üzerinde titizlikle düşünülmesi gerekmektedir. Bu raporun yayımlanmasının ardından, Türk Deniz Taşımacılığı ile ilgili olarak Türk Armatörler Birliği tarafından ayrı bir politika özeti yayımlanacaktır.

Raporda toplantıda yapılan konuşmaların ham hali daha formal hale getirilmiş ve yazı dilinde sunulmuştur.

2. AVRUPA BİRLİĞİ DENİZCİLİK POLİTİKALARINDA GÜNCEL STRATEJİK TEMALAR

2.1 Temel Veriler ve Jeopolitik Gerçeklik

Avrupa Denizcilik Zirvesi 2025'te sunulan veriler, Avrupa denizcilik sektörünün küresel ölçekteki stratejik konumunu açıkça ortaya koymaktadır. Avrupa Birliği, dünya ticaret filosunun yaklaşık %35'ine ve konteyner taşımacılığı filosunun %44'üne sahip olup, Avrupa'da 4100 denizcilik şirketi bulunuyor. Bu sektörün AB ekonomisine toplamda yaklaşık 193,4 milyar avroluk bir katkı sunduğu ifade edilmiştir. Bu durum, AB'nin dünya nüfusunun yalnızca %5'ini oluşturmalarına rağmen, küresel Gayrisafi Yurtiçi Hasıla'nın (GSYH) yaklaşık %15'ini üretmesiyle birlikte değerlendirildiğinde, Avrupa'nın denizcilik alanındaki yapısal ağırlığını pekiştirmektedir.

Zirvede öne çıkan başlıca temalardan biri, denizcilik sektörünün karbonsuzlaşma hedeflerine ulaşabilmesi için temiz yakıt teknolojilerine yapılacak yatırımların zorunluluğudur. Bu bağlamda, sektörün yeşil dönüşümünü gerçekleştirebilmesi için yıllık yaklaşık 40 milyar avroluk bir yatırım gereksinimi olduğu belirtilmiştir. Bu yatırımın yalnızca çevresel sürdürülebilirlik açısından değil, aynı zamanda Avrupa'nın küresel rekabet gücünü sürdürebilmesi bakımından da kritik öneme sahip olduğu vurgulanmıştır.

Bununla birlikte, insan kaynağı boyutu da stratejik bir unsur olarak gündeme gelmiştir. 2030'ların ortasına kadar, deniz taşımacılığı sektöründe görev alan yaklaşık 250.000 gemiadamının yeniden beceri kazanması (reskilling) veya mevcut becerilerinin geliştirilmesi (upskilling) gerektiği ortaya konmuştur. Bu durum, teknolojik dönüşümün gerektirdiği iş gücü yetkinliklerinin yeniden yapılandırılması gerekliliğine işaret etmekte ve mesleki eğitimin kalıcı bir politika önceliği haline getirilmesini zorunlu kılmaktadır.

2.2. ECSA Başkanı Karin Orsel ne diyor?

- **Denizciliği görünür hale getirmek:** AB'nin dış ticaretinin büyük bir kısmı deniz yoluyla taşınırken biz bu ağı hep görünmez tarafında kaldık. Artık görünür olmak ve sesimizi duyurmak istiyoruz.
- **Denizcilik Avrupa için stratejik bir varlık:** Peki, bu varlığı Avrupa'nın güvenliği ve refahı için nasıl koruyabilir ve en iyi şekilde değerlendirebiliriz? Ve rekabet gücümüzü nasıl sürdürebiliriz? Stratejik sektörlerin rekabet gücünü artırmak da temel bir gerekliliktir.
- **Küresel rakipler daha hızlı büyüyor:** Avrupa filosu büyüyor, fakat küresel rakiplerimiz bizden daha hızlı büyüyor. Bu bir endişe kaynağı olmasa da, gerçekçi olmamız ve bu duruma karşı harekete geçmemiz gereken bir konu.
- **Rekabetçi kalmak hayati bir önem taşıyor:** Avrupa denizciliğini jeopolitik bir varlık olarak korumak istiyoruz ve bu nedenle küresel düzeyde adil bir rekabet ortamında uluslararası alanda rekabetçi kalmamız hayati önem taşıyor."
- **Sürekli değişim büyük bir zorluk yaratıyor.** Avrupa olarak ticarete, ABD ve Çin'e kıyasla çok daha fazla bağımlıyız.
- **Avrupa'da temiz yakıtlar ve temiz teknolojiler için sanayi kapasitesine yatırım yapmak,** yalnızca çevresel fayda sağlamakla kalmayacak, aynı zamanda Avrupa denizcilik sanayisine küresel rekabet avantajı kazandıracaktır. Çünkü küresel denizcilik endüstrisi, 2050 yılına kadar IMO'nun net sıfır sera gazı emisyonu hedeflerini karşılayacak çözümler arayacaktır.
- **Son dönemde açıklanan *Temiz Sanayi Anlaşması (Clean Industrial Deal)*,** rekabetçilik ve karbon azaltımı hedeflerini bir güvenlik meselesi olarak ele alıyor ve biz bu vizyonu tamamen destekliyoruz. Bu süreç Avrupa için bir fırsata da dönüşebilir.
- **Bu dönüşüm muazzam yatırımlar gerektiriyor.** *Draghi Raporu*, yalnızca denizcilik sektörünün enerji dönüşümünü gerçekleştirebilmesi için yıllık **40 milyar euro yatırım gerektiğini tahmin ediyor.**
- **Denizcilik sektörünün, AB Emisyon Ticaret Sistemi (ETS) kapsamında yılda ortalama 9 milyar euro gelir yaratması bekleniyor.**
- **Bankalar gemi finansmanını iyice azalttı:** Son 15 yılda, Avrupa bankalarının giderek daha sıkı hale gelen Basel düzenlemeleri nedeniyle gemi finansmanını azalttığını gördük. Bankaların denizcilik sektörünün yeşil dönüşümünü destekleyebilmesi için bu düzenlemeleri gözden geçirmemiz gerekiyor. Ayrıca, yenilikçi projeleri finanse edebilmek için sermaye piyasalarını harekete geçirmeliyiz.
- **Özellikle şu gerçeği göz önünde bulundurmalıyız:** Avrupa denizcilik sektörünün %90'ı, maksimum 10 gemi işleten küçük ve orta ölçekli şirketlerden oluşmaktadır. **Düzenleyici kolaylıklar ve finansmana erişim, küçük deniz taşımacılığı firmalarının ve dolayısıyla, Avrupa deniz taşımacılığının rekabet gücünü koruması için büyük bir öneme sahiptir,** ancak düzenleyici basitleştirme, Avrupa deniz taşımacılığının küresel rekabet gücünü koruması açısından kritik önem taşımaktadır.

- Temiz yakıtlara geçiş ve dijitalleşme, küresel çapta 800.000, Avrupa'da ise 250.000 denizcinin yeniden beceri kazanmasını (**re-skilling**) veya mevcut becerilerini geliştirmesini (**upskilling**) gerektiriyor. Ve bunun için önümüzde sadece beş yıl var! (*European Maritime Skills Forum*)
- **Doğru yatırım, inovasyon ve rekabet koşullarını oluşturmaliyiz.** Avrupa deniz taşımacılığının önümüzdeki on yıllarda da gelişmeye devam etmesini sağlamak için birlikte çalışalım.
- **Avrupalı armatörler, çalışma koşullarına ilişkin güçlü uluslararası standartları savunmaya devam ediyor.** Avrupa Birliği'nin, Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (MLC) gibi küresel çerçevelere olan bağlılığını daha da güçlendirmesi gerektiğine inanıyoruz. Böylece denizciler için yüksek standartları korurken, Avrupa'nın denizcilik liderliğini de güvence altına alabiliriz.

2.3 Apostolos Tzitzikostas, (EU Commissioner for Sustainable Transport and Tourism) ne diyor?

- Bugün, **geleceğimizi belirleyen dört temel önceliğe odaklanmak istiyorum:** Güvenlik ve dayanıklılık, rekabet gücü, iş gücümüz ve karbon azaltımı.
- Avrupa gemi inşasını ve denizcilik teknolojisini güçlendirerek **üçüncü ülkelere olan bağımlılığımızı azaltmalı** ve liman lojistiğine ve dijital altyapıya yatırım yaparak güvenliği ve verimliliği artırmalıyız.
- Dayanıklılığımızı güçlendirmek için **Avrupa'daki operatörler için istikrarlı, öngörülebilir ve adil koşulları sağlamalıyız.**
- 1980'lerin başında, yeni gemi inşa siparişlerinin %45'i Avrupa'da veriliyordu. Bugün bu oranı biliyor musunuz? İşte bu yüzden Avrupa Komisyonu bu yıl bir **Denizcilik Endüstri Stratejisi** (*European Maritime Industrial Strategy*) başlatacak.
- **Hedeflerimiz net:**
 - o Yenilikçi ve sürdürülebilir gemilere yatırımı teşvik etmek,
 - o Avrupa tersanelerini ve ileri teknolojiler geliştiren denizcilik teknoloji firmalarını desteklemek,
 - o Adil bir küresel rekabet ortamını sağlamak ve haksız uygulamalara karşı ticaret savunma mekanizmalarını güçlendirmek,
 - o Gemi inşası ve denizcilik tedarik zincirlerinde Avrupa'nın özerkliğini artırmak,
 - o Nitelikli iş gücüne erişimi güvence altına almak.
- **Şüphesiz rekabet gücünün bir diğer temel ayağı da limanlardır.** Bu nedenle şu anda hazırlık aşamasında olduğumuz Avrupa Liman Stratejisi (*European Port Strategy*), ekonomik bağımsızlık, rekabetçilik ve güvenliğe odaklanacak. Ancak aynı zamanda limanların alternatif yakıtlar ve kıyı elektriği sağlamasını da garanti altına alacak, çünkü bu iki alandaki talep hızla artacak.
- Sürdürülebilir deniz taşımacılığını finanse etmek için özel finansmanı devreye sokmak ve riskleri azaltmak için çalışacağız.
- Rekabetçilik Pusulası *Competitiveness Compass*” açıkça belirtmektedir: **Karbon azaltımı bir ekonomik fırsattır.** Avrupa denizcilik sektörü, temiz yakıtlar, enerji verimliliği ve temiz teknolojiler alanında lider olmalıdır.
- **AB, Avrupa deniz taşımacılığı sektörünü desteklemek ve güçlendirmek istiyor.** Yükünüzü hafifletmek ve önünüzdeki engelleri aşmanıza yardımcı olmak istiyoruz. Bunu, önümüzdeki

dönemde sunacağımız Sürdürülebilir *Ulaşım Yatırım Planı (Sustainable Transport Investment Plan (STIP))* ile başaracağız. Bu plan:

- o Sürdürülebilir yakıtlar ve teknolojilere yatırımı teşvik edecek,
 - o Uzun vadeli planlama ve yatırım için düzenleyici istikrar sağlayacak,
 - o Yenilikçiliğe yatırım yapılmasını destekleyecek,
 - o Ve denizcilik sektörünün enerji dönüşümüyle başa çıkmasına yardımcı olacak.
- **Çok sayıda zorlukla karşı karşıyayız, jeopolitik belirsizlik, ekonomik rekabet, iklim geçişi,** ancak ben aynı zamanda doğru politikalarla, mevcut politikaların uyarlanmasıyla, AB'nin bürokrasisini azaltarak, sizin için bir yük haline gelen engelleri ortadan kaldırarak fırsatlar da görüyorum.
 - **Son olarak, IMO'da da tam anlamıyla aktif olmaya devam edeceğiz,** çünkü eğer Avrupa deniz taşımacılığının rekabetçiliğini korumak istiyorsak, küresel ölçekte adil bir rekabet ortamı şarttır.

2.4 Melina Travlos, (Chair of Neptune Group and President of Union of Greek Shipowners) ne diyor?

- Sürdürülebilir bir deniz taşımacılığı endüstrisi, ekonomik egemenliği temel alır, jeopolitik dayanıklılığı güçlendirir ve Avrupa'nın küresel arenadaki yerini pekiştirir. Artan rekabet karşısında geri adım atmamalı, kararlılığımızı ve yenilikçiliğimizi güçlendirmeliyiz.
- **Eğer Avrupa, çok kutuplu dünyada rekabetçi ve güvenli kalacaksa,** deniz taşımacılığını uzun vadeli ekonomik ve jeopolitik stratejisinin bir direği olarak kabul etmelidir.
- Mario Draghi'nin son önerilerinde belirttiği gibi, **düzenleyici engeller,** Avrupa'nın **rekabet etme yeteneğini giderek daha fazla zarar vermektedir.**
- Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ile birlikte, fosil yakıtlardan uzaklaşmayı sağlamak için küresel bir deniz taşımacılığı çerçevesinin oluşturulması gerektiğini bekliyoruz. Aynı zamanda **Avrupa'dan, IMO önlemleriyle uyumlu hareket etmesini ve rekabetimizi ve sürdürülebilir ilerlemeyi savunacak adil bir rekabet ortamını korumasını** talep ediyoruz.
- Uluslararası Enerji Ajansı'na göre, 2050'ye kadar net sıfır emisyonu ulaşmak için gerekli **sera gazı azalmasının %35'i, henüz pazarda bulunmayan teknolojilerden sağlanacaktır.** Yatırım gerekecektir.
- **AB'nin bankalar için uyguladığı daha sıkı sermaye gereksinimleri,** gemi finansmanında önemli bir azalmaya neden olmuştur. Aynı zamanda, Draghi Raporu'na göre, sektörün dönüşümü, 2031'den 2050'ye kadar yıllık tahminen 39 milyar euro gerektirecek, bu da Avrupa deniz taşımacılığının rekabetçiliğini güvence altına almak ve AB tedarik zinciri değişikliğini sağlamak için kritik öneme sahiptir.

2.5 Panel: Geopolitics and Shipping

Paul Krugman, Economist and Nobel laureate

Lulu Ranne, Minister of Transport and Communications, Finland

Emanuele Grimaldi, President/MD of Grimaldi Euromed and Chair of ICS

Mohammed Chahim, MEP, Vice-President of S&D Group, European Parliament

Gaby Bornheim, Managing Director of Peter Döhle Schiffahrts-KG and President of German Shipowners' Association

Moderation: Susannah Streeter, Presenter, former BBC anchor

2.5.1 Giriş ve Panelin Önemi

Avrupa Denizcilik Zirvesi 2025'te, dünya deniz taşımacılığı ve Avrupa'nın stratejik konumuyla ilgili kritik konular ele alınmıştır. Bu panelde, denizcilik sektörünün karşı karşıya olduğu jeopolitik belirsizlikler, ticaret savaşları ve küresel güvenlik tehditleri tartışılmıştır. Paul Krugman, Lulu Ranne, Emanuele Grimaldi, Mohammed Chahim ve Gaby Bornheim gibi önemli konuşmacılar, Avrupa deniz taşımacılığının mevcut durumu ve gelecekteki yönelimleri hakkında derinlemesine görüşler sunmuşlardır.

2.5.2 Avrupa Denizcilik Sektörünün Küresel Rekabet Gücü ve Geleceği: Zorluklar ve Fırsatlar (Paul Krugman, Economist and Nobel laureate)

Ülkeler ve endüstriler, kendilerini bu yeni dünya düzeninde koruyabilmek için büyük bir stratejik yeniden değerlendirme yapmak zorundadır. Bu bağlamda, kamu yatırımları ve harcamalarına yönelik kararlar, büyük bir önem taşımaktadır. Ancak, bu kararlar genellikle oldukça zorlayıcıdır, çünkü özellikle vergi mükelleflerinin parasının nereye harcanacağına dair belirsizlikler bulunmaktadır.

Avrupa'nın enerji güvenliğine olan bağımlılığı, son yıllarda önemli bir tehdit oluşturmuş, özellikle Rus gazına olan bağımlılık stratejik bir risk halini almıştır. Bugün ise ABD'nin sıvılaştırılmış doğal gazına (LNG) olan bağımlılık da benzer şekilde bir risk faktörü olarak öne çıkmaktadır. Bu bağlamda, enerji ve ileri teknoloji gibi kritik girdilerin çeşitlendirilmesi için önleyici yatırımlar yapılması gerektiği vurgulanmaktadır. Bu, Avrupa'nın sürdürülebilir ekonomik büyümesini sağlamak ve ulusal güvenliği korumak için kritik bir stratejidir.

Paul Krugman, Avrupa'nın karşılaştığı bu küresel tehlikelerin aslında Avrupa'nın güçlü yönlerini pekiştirdiğini belirtmektedir. Avrupa, birçok açıdan demokrasinin ve hukuk devletinin merkezi olma işlevini görmekte olup, bu zorlu dönemde teknolojik kapasitesini ve uyum sağlama yeteneğini en iyi şekilde kullanabilmektedir. Özellikle denizcilik sektöründe Avrupa'nın teknolojik yeterliliği, sektördeki en güçlü avantajlarından birini oluşturmaktadır. Krugman'a göre, denizcilik sektörü, teknolojik yetkinlik ve güvenlik öncelikleri doğrultusunda, küresel ölçekte rekabet gücünü sürdürebilecektir.

2.5.3 Geleceğe Yönelik Stratejik Adımlar ve Sektörel Dönüşüm İhtiyacı (Emanuele Grimaldi, President/MD of Grimaldi Euromed and Chair of ICS)

Uluslararası denizcilik sektörü, küresel ticaretin geleceği ve ulusal güvenlik kaygıları bağlamında önemli belirsizliklerle karşı karşıya kalmaktadır. Ticaretin büyümesini engelleyen faktörler arasında ulusal güvenlik endişeleri ve bazı ülkelerin yapay döviz kuru uygulamaları, korumacılık eğilimlerini artırarak ekonomik ilişkilerin sağlıklı gelişimine engel teşkil etmektedir. Bu durum, denizcilik sektörünün küresel ölçekte rekabet gücünü sürdürebilmesi açısından önemli zorluklar yaratmaktadır.

Denizcilik endüstrisi, özellikle son yıllarda denizci temininde büyük bir kıtlıkla karşı karşıya kalmaktadır. Bu durum, Ukrayna-Rusya savaşı gibi jeopolitik krizlerin etkisiyle daha da belirginleşmiştir. Özellikle denizcilik sektöründe çalışan yaklaşık 100.000 denizcinin bu iki ülkeden temin edildiği göz önünde bulundurulduğunda, sektördeki insan kaynağı eksiklikleri daha da kritik bir hale gelmektedir.

Denizcilik sektöründeki en büyük sorunlardan bir diğeri ise sektördeki karbonsuzlaşma sürecidir. Bu süreçte, denizcilik sektörü ve ilgili paydaşlar arasında güçlü bir işbirliği yapılmalı ve bu işbirliği, sektördeki dönüşümü hızlandırmalıdır.

Özellikle yeni nesil yakıtların geliştirilmesi ve kullanımının yaygınlaştırılması, 2050 hedeflerine ulaşabilmek için kritik öneme sahiptir. Ayrıca, sektördeki finansman ve yatırım stratejileri de bu dönüşümü desteklemek amacıyla güçlendirilmelidir. Bu bağlamda, kamu ve özel sektör işbirliğiyle karbonsuzlaştırma süreci için gerekli altyapının kurulması, yeni finansal araçların geliştirilmesi ve sektöre yatırım yapılması gerektiği vurgulanmaktadır.

2.5.4 Avrupa'nın Yeşil Hedeflerine Yönelik Stratejik Yaklaşımlar ve Sektörel Öncelikler (Mohammed Chahim, MEP, Vice-President of S&D Group, European Parliament)

Avrupa olarak sahip olduğumuz en güçlü varlıklardan biri denizcilik sektörümüzdür. Açıkçası, Avrupa'da gerçekten çok güçlü oyunculara sahibiz ve bu oyuncuları olabildiğince güçlü tutmamız gerektiğini düşünüyorum.

Önümüzdeki yıl için sanırım 1,6 milyar euro civarında bir yenilik fonu denizcilik sektörü için ayrılmış durumda. Bu bir zorluk, çünkü bu paranın yalnızca gemiler üzerinde harcanmaması gerektiğini düşünüyorum. Gerçekten inanıyorum ki yenilik orada da gerçekleşebilir, ancak aynı zamanda yakıtlar üzerinde de çalışmamız gerekiyor.

Kısa vadede sorun bu, çünkü hala çok fazla bağımlıyız ve çok fazla ülkeye bağlıyız ki bu ülkeler çok kolay bir şekilde bizi manipüle edebilir ve ekonomik olarak olumsuz etkileyebilir. Yani en büyük endişelerimden biri şu: ABD, LNG'yi AB'ye ihracatını durdurursa ne olur? O zaman ne yapacağız? Bununla nasıl başa çıkabiliriz? Ve inanıyorum ki, ne kadar hızlı karbonsuzlaşır ve daha fazla stratejik ortaklık kurarsak, o kadar iyi olacaktır. Daha az bağımlı olacağız.

Benim için mesele sadece devlet harcamaları değil, aynı zamanda neye harcadığınız. Avrupa'da biz genellikle mevcut ekonomik yapımıza odaklanıyoruz ve gelecekteki koşulları — enerji arzı, iş gücü arzı ve altyapı şartları gibi — dikkate almadan tüm sektörleri kurtarmaya çalışıyoruz. Oysa bence odaklanmamız ve seçim yapmamız gerekiyor: 2050'de nasıl bir ekonomik manzaraya sahip olmak istiyoruz ve bu manzara hangi ekonomi türleriyle ilişkilendiriliyor?

Yani hangi sektörlerde lideriz? Liderliği korumak istediğimiz sektörler hangileri? Rekabet ettiğimiz ülkelerle aramızda fark olan alanlar neler ve bu farkı kapatmak istiyor muyuz? Bu tür sorular, bir siyasetçi için yanıtlaması oldukça zor sorular.

Bir noktada, sektörlerin kendi ayakları üzerinde durması gerekecek. Bu enerji dönüşümü sürecinde her şeyi sonsuza kadar sübvans etmeye devam edemeyiz. Bu gerçeği ne kadar erken kabul edersek, yarının liderlerini oluşturmak ya da mevcut liderliği sürdürecektir sektörlerle daha fazla kaynak ayırabiliriz.

2.6 Keynote, Soren Toft, CEO of MSC and Chair of WSC

Avrupa'daki ticaretin 2.5 trilyon Euro'dan fazlasını biz taşıyoruz ve Avrupa Birliği'ne girip çıkan küresel malların %90'ını konteyner taşımacılığı sektörü taşıyor. Yılda 130 Avrupa limanında 65.000'den fazla sefer yapıyoruz. Gerçekten her yerdeyiz. Tüm bu liman çağrılarını, bizi dünyaya bağlıyor. Bu yalnızca ticaretle ilgili değil; aynı zamanda önemli uluslararası ilişkilerin gelişmesini de sağlıyor.

Avrupa Komisyonu'nun "Temiz Sanayi Anlaşması-Clean Industrial Deal" yaklaşımını çok takdir ettim. Dekarbonizasyonun aynı zamanda ekonomik büyüme için bir fırsat olarak görülmesi çok önemli. Rekabet gücü ile yeşil dönüşümün birleşmesi bu süreci bir başarı hikayesine dönüştürebilir.

Benim temsil ettiğim hat taşımacılığı sektörü buna iyi bir örnek. Bugün, siparişi verilmiş olan ve 2030'a kadar teslim edilecek konteyner ve araba taşıyıcı gemilerin %79'u yenilenebilir yakıt kullanabilecek durumda. Bu, 700'den fazla gemi demek. Eğer her bir gemi 100 milyon dolar desek, bu 70 milyar dolarlık bir yatırım demek. Hem de herhangi bir net düzenleme veya yakıt tercihi konusunda netlik olmadan. Bu, ne kadar kararlı olduğumuzu gösteriyor.

2030'a kadar, filomuzun tonaj kapasitesinin %22'sinden fazlası çift yakıtlı olacak. Kendi şirketim MSC örneğini verecek olursam, 150'den fazla çift yakıtlı LNG konteyner gemisi siparişi verdik. Bunların 40'tan fazlası halihazırda aktif olarak LNG ile çalışıyor. Şu anlık fosil LNG ile çalışıyorlar, bu da emisyonları %20-25 oranında azaltıyor. Ama hedefimiz, bu gemilerin ileride biyolojik veya sentetik LNG ile çalışması.

Uygun bir politika çerçevesiyle, bu aynı zamanda Avrupa'daki yakıt tedarikçileri için de bir fırsat olabilir. Avrupa, biyogaz üretiminde dünya lideri ve bu biyogaz hem biyometanol hem de biyolojik LNG için hammadde. Bu Avrupa için büyük bir fırsat. Temiz Sanayi Anlaşması da bunu tanıyor. Komisyon'un bu yönde adım atması çok sevindirici.

Ayrıca **Sürdürülebilir Ulaştırma Yatırım Planı**'nı da dört gözle bekliyoruz. Bu planın, deniz taşımacılığı için hem biyolojik hem de sentetik yakıtları destekleyecek özel önlemler içermesi gerekiyor.

Nihai önerilerim şu şekildedir:

1. IMO'da küresel bir karbon fiyatı ve yakıt standardı üzerinde anlaşmamız gerek. Avrupa Birliği bu konuda çok iyi bir iş çıkardı, ama daha da ileri gitmemiz gerekiyor. Bu, yatırım planlarımız için küresel kurallar belirleyip rekabet gücümüzü korumamızı sağlar.
2. Avrupa'nın altyapısı ve yeşil molekül üretimi desteklenmeli. Temiz Sanayi Anlaşması bu konuda olumlu sinyaller veriyor. Deniz yakıtlarını özel olarak ele alan önlemler bekliyoruz.
3. Avrupa dışından da yenilenebilir yakıt tedarik edebilmeliyiz. Sadece Avrupa'daki üretim bu ihtiyacı karşılayamaz. Bu nedenle, Avrupa sisteminin dış alımı teşvik edici şekilde düzenlenmesi gerekiyor. Şu anda maalesef ciddi caydırıcı unsurlar var.
4. Yakıt ve teknoloji tarafsızlığı korunmalı. En fazla yeşil molekülü hangi şekilde elde edebiliyorsak, onu desteklemeliyiz. Bu sayede en hızlı şekilde dekarbonizasyon sağlayabiliriz.
5. Rekabetçi çerçeve koşulları korunmalı. Avrupa merkezli ancak küresel faaliyet gösteren bir şirket olarak, bugün gerçekleştirdiğimiz yatırımların büyük bölümü AB'nin denizcilik devlet yardımı kılavuzları (*EU Guidelines on State Aid to Maritime Transport*) sayesinde mümkün olabiliyor.

2.7 Presentation, Deloitte Study on European Shipping Competition, Philip Kleinman

Bence geleceğe bakarken, sadece kendi durumumuza değil, aynı zamanda çevreye de bakmak ve neler olduğunu görmek de faydalı. Gururla kopyalayarak ilerleyebiliriz. Diğer denizcilik merkezleri

gerçekten neleri iyi yapıyor? Ne almalıyız ve neyi uyarlamalıyız ki rekabetçi kalalım?

Ve rekabetçi dediğimde, sürdürülebilir rekabetten bahsediyorum. Gerçeği söylemek gerekirse, bu da daha fazla gerilememek ve pazar payı kaybetmemek anlamına geliyor. Bugün tonajda %35'lik bir paydan bahsedildi. Ancak COVID öncesinde bu oran yaklaşık %40'tı. Yani COVID'den bu yana, her yıl yaklaşık %1 oranında pazar payı kaybediyoruz. Bu durum nereye kadar böyle sürecek? IMO ve ILO gibi yerlerde müzakere gücümüzü nasıl koruyacağız, eğer pazar payımız azalmaya devam ederse?

Dolayısıyla, COVID öncesinde yaptığımız çalışmayı tekrarlamak için iyi bir nedenimiz vardı. Şimdi gelin hedeflere ve ortaya çıkan temel sonuçlara bakalım.

Ne yaptık? Güçlü, veriye dayalı bir analiz yürüttük. 50'den fazla makroekonomik göstergeye baktık. Güçlü ve zayıf yönler, düzenleyici ortam, yetenek ve beceriye erişim, iş yapma kolaylığı ve bayrak cazibesi gibi alanlara odaklandık. Bu altı denizcilik merkezini inceledik ve neyin işe yaradığını, neyin geliştirilmesi gerektiğini anlamaya çalıştık.

Ve şunu gerçekten rica ediyorum: Bu çalışmaya derinlemesine bakın. Burada sadece genel bir bakış sunacağım.

Singapur, denizcilik merkezi olarak altın standart olmaya devam ediyor.

- Denizcilik stratejisini belirleme, önceliklendirme ve liderlik etme konusunda çok başarılılar ve aynı zamanda bu stratejileri kusursuz şekilde uyguluyorlar.
- İş gücüne erişimleri harika, finansman kolaylığı var, iş kurma ve büyütme süreçlerini teşvik ediyorlar.
- Aynı zamanda sürdürülebilir finansman için de teşvikler ve olanaklar sunuyorlar.

Bence şunu söylemek önemli: AB geçiş sürecinde lider olabilir ama Singapur da 2050 Net Sıfır hedefine ulaşmak için üzerine düşeni yapıyor.

Ancak beni en çok şaşırtan nokta Singapur değil; kanalın hemen ötesinde, yani Londra oldu.

COVID öncesinde Brexit gerçekleşmemişti. Şimdi Londra'ya baktığınızda, oldukça yüksek bir puan elde ettiğini görüyorsunuz. Elbette diyebilirsiniz ki, bu rakamlar neye göre hesaplandı, ağırlık faktörleri değişebilir...

ama gerçek şu ki, Londra uzun vadede bizim için ciddi bir rakip. Dikkatli olmazsak, pazar payımızı Londra'ya kaptırabiliriz.

Peki Londra neyi iyi yapıyor?

- 100 yılı aşkın bir geçiş süreciyle gelişmiş olan common law (Anglosakson hukuk sistemi), katma değerli hizmetlere erişim, finans, profesyonel hizmetler, sigorta, reasürans gibi alanlarda bir ekosistem oluşturmuş durumdadır.

Bence bu, Avrupa'nın da bu tür yüksek değerli iş modellerine yatırım yapması için bir fırsat olabilir.

Çin'e baktığımızda, tablo oldukça farklı. Hong Kong ve Şanghay'ın birbirinden çok farklı stratejileri var.

Şanghay, açıkça yerel gemi sahiplerine odaklı. Oldukça uygun finansman sağlıyorlar. Özellikle KOBİ'ler için bu düzeyde kolay finansmana erişmek gerçekten zor.

Hong Kong ise Çin'e açılan bir kapı niteliğinde. Uluslararası gemi sahiplerine daha açık ve küresel bir merkeze daha yakın. Belki de Avrupa'daki bazı denizcilik merkezlerinin nasıl birlikte çalışabileceğine bir örnek olabilir — her biri kendi güçlü yönlerine odaklanarak.

Hong Kong da iş gücü, profesyonel hizmetler gibi alanlarda güçlü. Ancak siyasi istikrarsızlık ve bazı hukuki sorunlar (örneğin mülkiyet kaydı gibi) Singapur kadar çekici olamamasına neden oluyor. Bu yüzden dikkatli olunmalı.

Yani toparlarsak:

- **Singapur:** Stratejisini net belirlemiş, uygulamada mükemmel bir merkez.
- **Londra:** Hizmet kalitesi ve profesyonel yetkinliklerle fark yaratıyor.
- **Hong Kong & Şanghay:** Farklı modellerle avantajlar sunuyor.

Peki ne yapmalıyız?

Bizce 4 Temel Sütun oluşturulmalı:

- **Stratejik yönetişim:**

- o Sektörü yönlendirecek uzun vadeli stratejik çerçeve

- o Vergi rejimlerinde adil rekabet ortamı

- **Aşırı regülasyondan kaçınma & uyumlu kurallar:**

- o AB'nin Omnibus regülasyonu, CCRB, CSRD ve KOBİ'ler için getirilen yüklerin hafifletilmesi doğru adımlar.

- **Finansmana Erişim:**

- o Avrupa Yatırım Bankası gibi kamu fonları var ama özel sermaye eksikliği özellikle KOBİ'ler için ciddi bir sorun.

- o Hem kamu hem özel finansman araçlarına ihtiyaç var.

- **İşgücü & Yetkinlik Geliştirme:**

- o Yalnızca denizcilik meslekleri değil; hukuk, finans, yönetim gibi alanlarda da kalifiye insan kaynağına yatırım yapılmalı.

- o Tıpkı Londra örneğinde olduğu gibi, yüksek katma değerli işler için cazibe merkezi olunmalı.

İşte çalışma bu noktaları ortaya koyuyor. Gerçek rekabetçilik için sadece gemi değil, gemiyle beraber dönen tüm ekonomik çarkları kapsayan stratejilere ihtiyaç var.

Ve konuşmalarda geçen ve benim de sona bırakmak istediğim bir konu daha var:

ETS gelirleri, yani Emisyon Ticaret Sistemi'nden elde edilen gelirler.

Daha önce de duyduğumuz gibi, bu sistemle bağlantılı yatırım ihtiyacı son derece kritik. Bu gelirlerin, Avrupa'yı sürdürülebilir ve emisyonsuz bir geleceğe yönlendirecek şekilde yeniden yatırıma dönüştürülmesi büyük önem taşıyor.

Bu da şunu gerektiriyor: Daha net yönergeler, daha istikrarlı bir düzenleyici çerçeve. Nerelere yatırım yapılacağına, nasıl destekleneceğine karar verilmesi gerekiyor — aşırı sübvansiyona kaçmadan, ama adil bir rekabet ortamı oluşturarak.

Eğer Avrupa'nın Singapur, Hong Kong ve özellikle Londra gibi merkezlerle gelecekte rekabetçi kalmasını istiyorsak, bu konulara yatırım yapmak zorundayız.

Kısaca toparlamak gerekirse:

Çalışmamıza baktığımızda, pazar payının daraldığını görüyoruz. Bu daralma, küresel ticaretteki büyümeye birlikte değil, Avrupa'nın pazar payını kaybetmesiyle yaşanıyor.

Veriler bize gösteriyor ki, bu büyüme Asya ülkelerine kaymış durumda — ama bu sadece küresel ticaret artışından kaynaklı değil; Asya'nın rekabet gücünün daha yüksek olmasından kaynaklanıyor.

Çalışma, kapsayıcı rekabet gücünü belirleyen temel nedenleri ortaya koyuyor ve bu bulgulara göre, geleceğe yönelik entegre stratejik bir garantinin bu dört ana başlığı kapsamaması gerektiğine inanıyoruz.

Bu tür bir strateji için Londra'nın 2019'da oluşturduğu 2050 planı örnek alınabilir.

2.8 Panel: Industrial Competitiveness

Vassilis Kikilias, Minister of Maritime Affairs and Insular Policy, Greece

Ramon Fernandez, Executive Vice-President and CFO of CMA-CGM

Kurt Vandenberghe, Director-General, DG CLIMA, European Commission

David Loosley, Secretary General and CEO of BIMCO

Torben Carlsen, CEO of DFDS and Chairman of Danish Shipping

Moderation: Knut Arild Hareide, CEO of Norwegian Shipowners' Association

2.8.1 Temiz Sanayi Anlaşması'nın (Clean Industrial Deal) amacı nedir? Hedefi nedir ve denizcilik sektörü için ne anlam ifade ediyor? (Kurt Vandenberghe, Director-General, DG CLIMA, European Commission)

Sayın Draghi şöyle dedi: karbonsuzlaşma, rekabet gücünün ve ekonomik büyümenin itici gücü olabilir ve olmalıdır. Ancak buna çok önemli bir şart ekledi: Tüm politikalar aynı yönde hizalanırsa, bu gerçekleşebilir.

Bu, Komisyon olarak bizim görevimiz ve bu rotada kararlılıkla ilerliyoruz.

Karbonsuzlaşma Avrupa için varoluşsal bir meseledir — sadece ekolojik nedenlerle değil, aynı zamanda ekonomik rekabet gücü, güvenlik ve küresel çok taraflı düzenin korunması açısından da.

Bu nedenle biz, Yeşil Mutabakat'ı (Green Deal) giderek “temiz” değil, “temiz sanayiye dayalı” bir yapıya dönüştürüyoruz. Yani artık daha çok ekonomik yönüne odaklanıyoruz, sadece ekolojik yönüne değil.

Amacımız bu karbonsuzlaşma gündemini, Avrupa'nın modernleşme gündemi haline getirmek. Bu, aslında Avrupa ekonomisinin ve sanayisinin, daha sıcak, daha güvensiz, daha belirsiz ve küresel ölçekte daha rekabetçi bir geleceğe uygun hale getirilmesidir.

Karbonsuzlaşma hedefleri ve iklim gündemi, esasen bir inovasyon ve yatırım şokudur.

Bu, Avrupa'nın çok uzun süredir ertelediği bir şok tedavisidir.

Ve eğer bu şokla başarılı olursak, verimlilik artışımızı ve rekabet gücümüzü artırabiliriz.

Ve şunu söylemek gerek — bu her zaman söylenmez — Avrupa bu konuda aslında oldukça iyi ilerliyor:

- Emisyonları ekonomik büyümeden ayırmayı başarıyor,
- Yatırım seviyeleri artıyor,
- Dış ticaret fazlası özellikle imalat ürünlerinde dikkat çekici; bu durum Sayın Trump'ın bile dikkatini çekmiş durumda.

Sanayi üretim endeksimiz, ABD ile kıyaslandığında hiç de kötü değil. Ama ciddi kaygı duyduğumuz bir konu var: Avrupa'nın enerji yoğun sanayilerinin geleceği. Bu sektörler şu anda zor durumda.

Ve Avrupa'dan ayrılımlarını göze alamayız.

Ancak bu durumun sebebi iklim hedefleri değil.

Sebebi; iklim yatırımlarının çok uzun süre ertelenmiş olması, yüksek enerji fiyatları, değişen küresel dinamikler (örneğin Çin'in artık müşteri değil rakip olması) ve uzun süredir devam eden yatırım eksikliği.

İşte bu noktada **Temiz Sanayi Anlaşması (Clean Industrial Deal)** devreye giriyor.

Bu anlaşmayı enerji yoğun, karbonsuzlaşması zor sektörler ve temiz teknoloji üretimi üzerine odakladık.

Bugün artık bu sektörler için karbonsuzlaşma bir teknolojik zorluk değil, ancak yatırım için gerekli iş modeli Avrupa'da mevcut değil.

Bu yüzden şunu yaptık:

- Avrupa'da yatırımın geri dönüşünü sağlayacak faktörleri belirledik.
- Bu sektörler karbonsuzlaşma yatırımı yaparsa, enerji fiyatlarında özel indirim almalı.
- Geçiş döneminde daha pahalı olacak yeşil ürünler için piyasa teşviki yaratmalıyız.
- Yatırım riskini azaltmak, özel sektörle birlikte risk paylaşımı yapmalıyız (örneğin İnovasyon Fonu).
- 100 milyar euroluk bir Sanayi Karbonsuzlaşma Fonu kurmayı önerdik.

Bu fonun, ETS ödeyen ve karbonsuzlaşma yatırımı yapan sektörlerle geri dönmesini sağlamalıyız.

Ayrıca:

- Ekonomik güvenlik,
- Yetkinlik geliştirme,
- İleri dönüşüm ve döngüsel ekonomi gibi hedeflerimiz de var.

Denizcilik sektörüne gelirsek, şunun çok farkındayız:

Ekonomi olmazsa ticaret olmaz, ticaret olmazsa denizcilik sektörü de olmaz.

ETS sisteminin denizcilik sektörüne genişletilmesiyle bu yönde ciddi ilerleme kaydettik.

Ayrıca:

- Küresel düzeyde adil bir rekabet ortamı sağlanması gerektiğini de biliyoruz.
- Bu yüzden IMO'da önümüzdeki ay yapılacak anlaşmaya büyük önem veriyoruz.

İnovasyon Fonu'nu ve diğer araçları denizcilik sektörüne katkı sağlayacak şekilde kullanacağız.

Yakın zamanda yenilenebilir hidrojen için yapılan ikinci açık artırmanın ön sonuçlarını yayımladık. Bu açık artırmada denizcilik için özel bir kullanım penceresi ayırdık.

Hem memnunuz hem üzgünüz çünkü bu çağrıya aşırı talep geldi. Denizcilik penceresi için 8 teklif sunuldu.

Şimdi üye devletleri bu sürece daha fazla dahil etmeye çalışıyoruz.

Amacımız, üye devletlerin kendi ETS gelirlerinden bir kısmını denizcilikte alternatif yakıtlar için ayırması.

Ancak asıl vermek istediğim mesaj şu:

Karbonsuzlaşma sadece emisyonları azaltmak değildir.

Bu aslında bir modernleşme,

dijitalleşme,

verimlilik artışı,

ve otomasyon gündemidir.

Ve ben kişisel olarak şuna inanıyorum:

Yüksek düzeyde iklim hedefi koyduğumuz için,

aynı zamanda gerçek bir sanayi politikası oluşturma hakkına da sahibiz.

Bu politika da sizin sektörünüze yardımcı olmalı.

2.8.2 Avrupa Denizcilik Sektörünün Yeşil Dönüşümü: Mevcut Zorluklar ve Çözüm Önerileri
([Torben Carlsen](#), CEO of DFDS and Chairman of Danish Shipping)

Bir örnek vermek gerekirse, DFDS 2025 yılında ETS'ye 100 milyon euro ödeme yapacak ve aslında bunu uygun buluyoruz. Bu, yeşil dönüşümü teşvik etmek için bir teşviktir. Ancak ilk sorun, malların denizden karaya taşınmasıdır, çünkü karayolu taşımacılığı ile eşit bir rekabet ortamı yok. Bence Avrupa Birliği bunu istemiyor. Ve deniz taşımacılığı, bugün karayolu taşımacılığından karbon açısından çok daha verimli, bu yüzden yanlış bir yöne gidiyoruz, ama umarım bu önümüzdeki yıllarda düzeltilir.

Mevcut durumda, yeşil yakıt üreticilerine ayrılan fonlar, genellikle büyük ölçekli büyütme amacıyla değil, sadece geri dönüş sağlayabilen projelere tahsis edilmektedir. Bu sebeple, birçok proje ertelenmiş ve gemi sahipleri, yeşil dönüşüm için gerekli yakıtları üreticilerden temin etmekte zorluk yaşamaktadır. Aynı zamanda, hidrojen fonları gibi desteklere erişim, yoğun idari işlemler gerektirmekte ve şu anda daha çok üreticilere yönelmiş durumda, gemi sahiplerine ise daha az imkân sağlanmaktadır.

Diğer bir problem ise, deniz taşımacılığı ile karayolu taşımacılığı arasında eşit rekabet koşullarının olmamasıdır. Karayolu taşımacılığı, deniz taşımacılığına kıyasla karbon salınımı açısından daha verimsizdir. Ancak, mevcut AB politikaları, denizcilik sektörüne destek sağlamakta yetersiz kalmakta ve bu da sektörde adil bir rekabet ortamı oluşmasını engellemektedir.

Son olarak, AB'nin enerji güvenliği için ayırdığı 800 milyar Euro'nun büyük bir kısmının enerji sektörüne yönlendirilmesi gerektiği ve bu kaynağın yeşil yakıtlar için kullanılabileceği ifade edilmiştir. Avrupa'nın, yeşil enerji kaynakları bakımından sahip olduğu potansiyelin tam anlamıyla değerlendirilememesi, sektördeki dönüşümü hızlandırmak için önemli bir fırsatın kaçırılması anlamına gelmektedir.

Bu bağlamda, Avrupa'nın güvenliği ve denizcilik sektörünün geleceği için, bürokratik engellerin azaltılması, fonlara erişimin kolaylaştırılması ve stratejik enerji politikalarının yeniden şekillendirilmesi kritik önem taşımaktadır.

2.8.3 Kurt Vandenberghe'in Yeşil Dönüşüm ve İnovasyon Politikalarına İlişkin Değerlendirmesi (Torben Carlsen'e cevaben)

Avrupa'nın yeşil dönüşüm sürecine yönelik tartışmalarda bazı hususları netleştirmek önem arz etmektedir. Öncelikle, bu sürecin kolay bir süreç olmadığını, ancak hep birlikte belirlediğimiz hedef doğrultusunda kararlılıkla ilerlememiz gerektiğini vurgulamak isterim. Yürüdüğümüz yol net olup, bu yolculukta asıl önemli olan husus, hedefimize ulaşmak için nasıl bir strateji izleyeceğimizin açık ve sağlıklı biçimde tartışılmasıdır.

Draghi Raporu Sonrası Atılan Adımlar

Draghi Raporu'nun ardından herhangi bir adım atılmadığı yönündeki eleştirilere ilişkin olarak, bu değerlendirmeyi haksız bulduğumu ifade etmek isterim. Avrupa Komisyonu olarak "Temiz Sanayi Anlaşması" da dâhil olmak üzere pek çok girişimi hayata geçirmiş bulunuyoruz. Elbette, hepimiz hızla sonuç görmek isteriz. Ancak Avrupa Birliği'nde bu tür süreçler belirli yapısal ve kurumsal mekanizmalar çerçevesinde ilerlemektedir. Bu nedenle, Üye Devletlerimizin ve Avrupa Parlamentosu'nun, Komisyon'un sunduğu önerileri kabul ederek uygulamaya koymaları büyük önem taşımaktadır.

Bürokrasinin Azaltılması ve Basitleştirme Çabaları

Bürokratik süreçler konusundaki eleştirilerin farkındayız ve bunları ciddiyle ele alıyoruz. Hukuki belirsizlik yaratmadan işlemleri mümkün olan en basit hale getirme hedefi doğrultusunda ilerliyoruz. Bu kapsamda yakın zamanda sunduğumuz **Omnibus önerileri**, bu amaca yönelik önemli bir adım teşkil etmektedir. Önerilerimiz bazı çevrelerce fazla ileri, bazılarınca yetersiz bulunabilir; ancak temel yaklaşımımız, süreci sadeleştirirken iklim nötrlüğü hedefimizden asla sapmamaktır.

İnovasyon Fonu ve Gemi Sahiplerinin Sürece Dahil Edilmesi

İnovasyon Fonu'nun işleyişine ilişkin gelen geri bildirimleri dikkate alıyor ve bu fona erişimi daha da kolaylaştıracak yöntemleri değerlendirmeye alıyoruz. Önemle belirtmek gerekir ki, bu fon şu anda ciddi bir talep görmektedir; örneğin ilk ihaleye başvuru miktarı tahsis miktarının 15 katı olmuştur. İhaleler hızlı ve asgari bürokrasiyle yürütülmektedir; zira temel seçim kriteri fiyattır.

ETS Direktifi gereğince, sistemden elde edilen gelirlerin %100'ü iklim ve enerji yatırımlarına yönlendirilmelidir. Bu yatırımların hangi alanlara yapılacağına Üye Devletler karar vermektedir. Komisyon olarak önerimiz, bu gelirlerin İnovasyon Fonu aracılığıyla yönlendirilmesi ve **hizmet olarak ihale mekanizması** ile destek sağlanmasıdır. **İspanya, Avusturya ve Litvanya gibi ülkeler, son hidrojen ihalesine kendi ETS gelirlerinden toplam 800 milyon euro ek katkı sağlamıştır.** Bu modelin daha yaygın şekilde uygulanabilmesi için gerekli düzenlemeleri şeffaflıkla ve hızla yapıyoruz.

Ayrıca, ihale sistemi kapsamında yakıt üreticileri ile alıcılar – yani gemi sahipleri – birlikte başvuru yapabilmektedir. Bu sayede, **yakıt arzı ile talebini doğrudan eşleştiren bir mekanizma** kurulmaktadır. Bu sistem hızlı sonuçlar doğurabilecek potansiyele sahiptir. Ancak, bu yaklaşımın başarıya ulaşabilmesi için Üye Devletlerin daha aktif katılım göstermesi ve bu süreçleri daha sık kullanmaları gerekmektedir.

2.8.4 Ramon Fernandez, CMA CGM – Küresel Perspektif ve Avrupa'nın İklim Hedeflerine Ulaşma Stratejisi

İlk olarak, şu hususu belirtmek isterim ki, halihazırda işleyen sistemleri değiştirmeksizin ilerlememiz gerektiğine inanıyorum. Bu, sürdürülebilir büyüme ve dönüşüm süreci için çok önemlidir.

İkinci olarak, çok yavaş ilerlediğimizin farkındayız. Hızlanma konusunda Komisyon'un doğru yönde ilerlediği bir gerçektir; ancak hâlâ yeterince hızlı hareket etmiyoruz. Bu konuda herkesin hemfikir olduğunu düşünüyorum.

Üçüncü nokta, yük paylaşımı meselesidir. Eşit rekabet koşullarına ulaşmak, küresel bir işbirliği gerektiriyor. Başarılı olmak için yalnızca kolektif bir yaklaşım benimsememiz gerektiği aşikâr. Bu nedenle, iklim hedeflerine ulaşabilmek adına nasıl bir strateji izlememiz gerektiği sorusuna gelecek olursak, gemi işletmeleri olarak üzerimize düşen sorumluluğu yerine getirmek durumundayız.

CMA CGM olarak, 2029 yılına kadar 153 dual yakıtlı gemiye erişim sağlamak amacıyla 20 milyar dolar yatırım yaptık. Bu miktar, gerçekten olağanüstü bir yatırım tutarıdır ve bu, denizcilik sektörünün son yıllarda yaşadığı başarılı dönemlerin bir sonucudur. Ancak bu tür dönemlerin sürekli olmayacağı da açıktır.

İklim hedeflerine ulaşabilmek için karşılaştığımız zorluklar ise fiyat ve kapasite konularında iki katmanlı bir engelle karşı karşıya olduğumuzu gösteriyor. Yeşil yakıtları temin etmenin, mevcut fosil yakıtlara kıyasla yaklaşık üç kat daha pahalı olduğunu göz önünde bulundurduğumuzda, bu farkı

aşmanın tek yolu uygun teşviklerin sağlanmasıdır. Bu noktada, ETS sistemi gibi mevcut düzenlemelere ek olarak, sürdürülebilir denizcilik yakıtları için benzer sistemler geliştirilmesi gerektiğine inanıyoruz. Ancak, ETS ödemelerinin denizcilik sektörüne geri dönmesi gerektiğini vurgulamak isterim. Aksi takdirde bu mekanizma verimli olmayacaktır.

İnovasyon Fonunun şu anda işleyişi konusunda bazı zorluklar yaşadığımızı da kabul etmeliyim. **CMA CGM olarak, İnovasyon Fonu'na başvurduğumuz projelerle bazı sanayi ortaklarımızla başarılı sonuçlar elde edemedik. Bu, doğru yolu bulamadığımız anlamına gelebilir, ancak sektörün bu tür yatırımlar için daha fazla desteğe ihtiyacı olduğu aşikârdır.** Kamusal destek sağlanmadığı sürece bu dönüşüm süreci gerçekleştirilmesi mümkün olmayan bir hedef olacaktır.

İnovasyon Fonunun hızla daha verimli bir şekilde çalışması gerektiğine inanıyorum. Avrupa bağlamında yeşil yakıtların büyük bir kısmı henüz yeterince temin edilemiyor ve bu durumun değiştirilmesi gerekiyor. Şu anda yeşil yakıtlar Avrupa dışındaki bunker noktalarında temin edilmekte ve bu, sektörün sürdürülebilir dönüşümüne engel teşkil etmektedir. Bu kural değişmediği sürece, yeşil yakıtların kullanımını artırmak oldukça zor olacaktır.

Son olarak, eşit rekabet koşulları sağlanması konusunda net bir görüş birliğine varmamız gerektiğine inanıyorum. Küresel bir yakıt standardı üzerinde anlaşmak, bu sürecin başarılı bir şekilde ilerleyebilmesi için hayati önem taşımaktadır. Bu standartlar, gemilerimizde kullanılacak yakıtlar için belirli kurallar getirecektir. Ancak, bu kuralların global çapta uygulanabilirliği konusunda zorluklar olacaktır ve bu durum sektörde ciddi rekabeti beraberinde getirecektir. Bu nedenle, eşit rekabet koşullarına ulaşabilmek için uluslararası düzeyde bir anlaşmaya varmamız gerekmektedir.

Eğer bu zorlukların üstesinden gelebilirsek, geçmişte olduğu gibi başarılı olacağımıza inanıyorum. 2014 yılında olduğu gibi, gemilerimize milyarlarca dolar yatırım yapmaya devam edeceğiz, ancak yeşil alanlara erişim sağlamak için bu dönüşümü hızlandırmak zorundayız. Bu sorunun çözülmesi, sürdürülebilir denizcilik sektörü için kritik bir adım olacaktır.

2.9 Keynote

Magda Kopczyńska, Director-General, DG MOVE, European Commission **İnsan Kaynağı ve Yetenek Gelişimi: Denizcilik Sektörünün Stratejik Dönüşümünde Temel Unsur**

Konuşmama bir strateji duyurusu yapmak amacıyla başlamadığımı özellikle belirtmek isterim. Bunun olumlu ya da olumsuz yansımaları olabilir. Ancak vurgulamak istediğim temel husus şudur: **İnsan kaynağı ve yetenek gelişimi**, Avrupa Komisyonu tarafından ortaya konan tüm sektörel dönüşüm stratejilerinin başarısı açısından vazgeçilmez bir ön koşuldur.

Komiser Vălean'a verilen görev mektubunda da açıkça belirtildiği üzere, ulaştırma sektöründe çalışan bireylerin koşullarının iyileştirilmesi, sosyal boyutun güçlendirilmesi ve sektörel politikaların merkezine insan odaklı yaklaşımların yerleştirilmesi gerekmektedir.

Bugün burada sizlerle paylaşmak istediğim hususlar, birçoğunuz için yeni olmayabilir; daha önce çeşitli platformlarda benzer değerlendirmeler yapılmıştır. Ancak mevcut durumun ciddiyetini tekrar hatırlatmakta fayda görüyorum: **Ulaştırma sektörü genelinde insan kaynağına ilişkin sorunlar derinleşmektedir.**

1. İnsan Kaynağı Krizi ve Sistemik Yaklaşım İhtiyacı

Önümüzdeki 5 ila 10 yıl içerisinde, ulaştırma sektörünün tüm modlarında insan kaynağı arzı ciddi bir daralma riskiyle karşı karşıyadır. Bu durum yalnızca karayolu, demiryolu, limanlar ve üretim gibi iç pazar alanlarıyla sınırlı değildir; denizcilik gibi sınır ötesi faaliyet gösteren sektörleri de doğrudan etkilemektedir.

Denizcilik sektörünün, küresel ölçekte çeşitli kaynaklardan insan gücü temin etme esnekliğine sahip olduğı bir gerçektir. Ancak bu sistemin uzun vadede sürdürülebilirliği ve nitelikli iş gücüne erişim kapasitesi tartışmalıdır. Bu sebeple, daha kapsayıcı ve uzun vadeli bir planlamaya ihtiyaç duyulmaktadır.

2. Sektörün Cazibesi ve Kariyer Algısının Güçlendirilmesi

Yetenek gelişimi (skills development) elbette önemlidir; ancak mesele yalnızca bununla sınırlı değildir. Gençlerin sektöre ilgisini artırmak için denizcilik alanında **cazip ve güvenilir kariyer fırsatları** yaratmak ve bu fırsatların görünürlüğünü artırmak gerekmektedir.

Avrupa'nın rekabetçiliğini artırmayı amaçlayan politika belgeleri —örneğin “*Competitiveness Compass*” ve “*Clean Industrial Deal*”— insan kaynağını stratejik dönüşümün merkezine yerleştirmiştir. Bu bağlamda, denizcilik sektörü için de benzer bir perspektifin hayata geçirilmesi kaçınılmazdır.

Bu doğrultuda, **Denizcilik Sanayi Stratejisi** çerçevesinde, öncelikle gemi inşa sektörüne odaklanan “**Maritime Pact for Skills**” girişimi başlatılmıştır. Bu girişim, hem işverenlerin hem de sendikaların katkılarıyla sektörün ihtiyaç duyduğu yetkinlikleri tanımlamayı, eğitim programlarını bu doğrultuda şekillendirmeyi ve sektörel cazibeyi artırmayı hedeflemektedir.

3. Yeniden ve İleri Düzey Beceri Kazandırma: Reskilling & Upskilling

Yeni nesil denizcilerin sektöre çekilmesi kadar, mevcut insan kaynağının **yeniden beceri kazandırma (reskilling)** ve **ileri düzey beceri geliştirme (upskilling)** politikalarıyla desteklenmesi de büyük önem arz etmektedir.

Bu yaklaşım sadece gemi inşa alanı için değil, liman operasyonları ve gemiadamı istihdamı gibi denizcilik kümesinin tamamı için geçerlidir. Sektörün cazip hale getirilmesi, sürdürülebilir iş gücü politikaları ile mümkün olacaktır.

4. Uluslararası Standartlara Uyum ve Kurumsal İşbirliği

Yakın gelecekte **STCW Sözleşmesi'nin revizyonu** ve IMO çerçevesinde gemiadamı eğitimi ve sertifikalandırması gündeme gelecektir. Aynı zamanda **Maritime Labour Convention (MLC)** üzerindeki normların da, gelecekteki iş gücü ihtiyaçlarını karşılayabilecek düzeye yükseltilmesi yönünde baskı artmaktadır.

Avrupa, insan kaynağı politikalarını yalnızca ulusal düzeyde değil, **AB düzeyinde koordineli ve uluslararası platformlarla eşgüdüm içinde** yürütmelidir.

5. Ortak Sorumluluk: 2040 ve Ötesine Hazırlık

Bugün itibarıyla ulaşım sektöründe gençlerin ilk kariyer tercihi denizcilik değildir. Bu durumun farkında olarak, sektörümüzün 2040 ve sonrasına yönelik insan kaynağı stratejisini bugünden şekillendirmemiz gerekiyor. Çünkü çok açık ki:

İnsan kaynağı olmadan hiçbir dönüşüm, rekabetçilik veya stratejik özerklik sağlanamaz.

Bu sebeple tüm sektör aktörlerini, işverenleri, sendikaları, eğitim kurumlarını ve politika yapıcıları, **daha koordineli, ortak bir yaklaşım geliştirmeye** davet ediyorum. Çünkü yalnızca birlikte hareket edersek, denizciliği gençler için umut verici, güvenli ve sürdürülebilir bir kariyer haline getirebiliriz.

2.10 Panel / Building industrial capacity: the skills challenge

Marina Hadjimanolis, Deputy Minister of Shipping, Cyprus

Livia Spera, Secretary General of ETF

Elpi Petraki, President of WISTA International

Paweł Krężel, Director, Ministry of Infrastructure, Poland

Christophe Tytgat, Secretary General, Sea Europe

Moderation: Fotini Ioannidou, Director, DG MOVE, European Commission

Bugün burada bir araya gelmemizin temelinde, denizcilik sektörünün içinde bulunduğu dönüşüm sürecini anlamak ve bu süreci etkin biçimde yönetebilmek amacı yatmaktadır. Bildiğiniz üzere, Avrupa genelinde öncelikli stratejik hedeflerden biri olan **ikiz dönüşüm** —yani çevresel (yeşil) ve dijital dönüşüm— sektöre birçok fırsat sunmakla birlikte, ciddi yapısal zorlukları da beraberinde getirmektedir.

Bu dönüşüm sürecinde başarının anahtarı, yalnızca teknolojik yatırımlar ve altyapı güçlendirmesi değil, aynı zamanda **nitelikli insan kaynağı** ile mümkün olacaktır. Bu noktada **yeniden beceri kazandırma (reskilling)** ve **mevcut becerileri geliştirme (upskilling)** süreçleri hayati önem taşımaktadır.

Nitekim, Avrupa Komisyonu tarafından referans olarak kabul edilen **Draghi Raporu** da bu konunun altını çizmekte ve 2030 yılına kadar yalnızca denizcilik sektöründe **yaklaşık 250.000 çalışanın** yetkinliklerinin yeniden tanımlanması ve geliştirilmesi gerektiğini ortaya koymaktadır. Elbette bu ihtiyaç yalnızca denizcilikle sınırlı değildir; aynı zorluklar, sivil ulaştırma ve lojistik başta olmak üzere, tüm ulaşım sektörlerini ilgilendirmektedir.

Şimdi, toplantımızın ilk soru turuna geçmek istiyorum ve sözü değerli katılımcımız **Sayın Paweł Krężel'e** bırakıyorum.

Kendisine yönelmek istediğimiz soru şudur:

Denizcilik kümesinin rekabetçiliğini sürdürülebilir kılmak ve stratejik konumunu korumak adına sizce öncelikli olarak hangi temel yapısal sorunlar ele alınmalıdır? Ve bu bağlamda, beceri geliştirme gündemi ile nasıl bir bağlantı kuruyorsunuz?

2.10.1 Paweł Krężel' Director, Ministry of Infrastructure, Poland

Avrupa Denizcilik Sanayisinin Rekabet Gücünü Sürdürmede Kritik Unsurlar: Yakıt, Finansman ve Beceri Gelişimi

Avrupa Birliği'nin yeşil ve dijital dönüşüm süreçlerinde karşılaştığı çok katmanlı zorluklar, yalnızca teknolojik yeniliklerle değil, aynı zamanda **insan kaynağı ve bilgi birikimi (know-how)** üzerinden ele

alınması gereken yapısal meselelere işaret etmektedir. Bu bağlamda, denizcilik ve gemi inşası sektörlerinin rekabetçiliğini korumak ve güçlendirmek için kapsamlı, bütüncül ve çok paydaşlı bir **Avrupa Denizcilik Sanayi Stratejisi** oluşturulması gerekliliği açık biçimde ortaya çıkmaktadır.

Avrupa'nın bu stratejiyi başarıyla uygulayabilmesi için üç temel öncelik öne çıkmaktadır:

1. Alternatif Yakıt Erişimi ve Enerji Maliyetleri

Son yıllarda Avrupa genelinde enerji fiyatlarının iki katına çıkması, sektörün küresel ölçekte rekabet gücünü ciddi biçimde zayıflatmıştır. Avrupa ile Asya başta olmak üzere rakip bölgeler arasındaki enerji maliyeti farkı giderek artmakta ve özellikle temiz yakıtların kullanımını teşvik eden politikaların uygulanabilirliğini tehlikeye atmaktadır. Bu nedenle, sürdürülebilir enerji kaynaklarına erişimin kolaylaştırılması ve enerji fiyatlarının rekabetçi seviyelere çekilmesi stratejik öncelik taşımaktadır.

2. Finansmana Erişim ve Stratejik Yatırım Politikaları

Denizcilik sektörünün dönüşümünü finanse edebilmek için hem kamusal hem de özel kaynaklara etkin erişim zorunludur. Bu noktada, **AB Emisyon Ticaret Sistemi (ETS)** kapsamında elde edilen gelirlerin daha etkin bir şekilde sektöre geri yönlendirilmesi ve aynı zamanda **Basel düzenlemelerinin** sektörel finansmana erişimi kolaylaştıracak biçimde gözden geçirilmesi önem arz etmektedir.

Asya merkezli aktörlerin sunduğu uygun finansman koşulları ve gemi sahipliği yerine kiralama modelleri üzerinden sektöre hâkim olmaları, Avrupa'nın stratejik özerkliği açısından potansiyel bir tehdit olarak değerlendirilmelidir. Avrupa'nın bu gelişmelere karşı kendi denizcilik endüstrisini güvence altına alacak yeni finansal modeller geliştirmesi elzemdir.

3. Beceri Geliştirme, Eğitim ve İnsan Kaynağı

Dijitalleşme, otomasyon ve inovasyon odaklı dönüşüm sürecinde en az altyapı ve teknoloji kadar önemli olan unsur **nitelikli insan kaynağıdır**. Avrupa'nın bu dönüşümü gerçekleştirebilmesi için yalnızca teknik becerilerin geliştirilmesi değil, aynı zamanda sektörel bilgi aktarımının sürdürülebilirliğinin sağlanması gerekmektedir.

Bugün denizcilik sektöründe çalışanların iş koşulları ile karada çalışanların koşulları arasında farkın azaltılması, **Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (MLC)** çerçevesinde ele alınmalı ve sektördeki cazibenin artırılması yönünde düzenlemelere gidilmelidir. Genç Avrupalılar için denizcilik alanında uzun vadeli, güvenli ve prestijli bir kariyer sunulması, insan kaynağının sürdürülebilirliğini doğrudan etkileyecektir.

Özellikle Polonya örneğinde olduğu gibi, denizcilik eğitimi alan bireylerin deniz hizmeti sonrası sektörde farklı görevlerde değerlendirilmesi, Avrupa genelinde bilgi birikiminin korunması açısından kritik bir süreçtir. Bu aktarım zincirinin kırılması, Avrupa'nın rekabet avantajını önemli ölçüde zayıflatacaktır.

Sonuç

Denizcilik ve gemi inşası sektörlerinde **ulusal korumacı yaklaşımlar yerine**, iş birliğine dayalı, çok modlu ve bütüncül stratejilerle hareket edilmesi gerekmektedir. Avrupa'da işlevsel olmayan bir "Jones

Act” benzeri yapıdan kaçınılmalı; bunun yerine, ortak vizyona sahip, stratejik özerkliği güvence altına alacak politikalar oluşturulmalıdır.

Doğru stratejik adımlar atıldığı ve kamu-özel iş birlikleri geliştirildiği takdirde, Avrupa denizcilik sektörünün bu zorlukları aşabileceği ve küresel liderliğini sürdürebileceği konusunda umut verici bir tablo ortaya çıkmaktadır.

2.10.2 Elpi Petraki, President of WISTA International

Toplumsal Cinsiyet Eşitliği Bağlamında Denizcilik Sektöründe Kadın Katılımının Güncel Durumu ve İkiz Dönüşümün Etkileri

Elpi Petraki, 2024 yılına kadar gerçekleştirilen çeşitli anket çalışmaları temelinde, denizcilik ve ulaştırma sektörlerinde kadın istihdamı ve katılımı konusundaki gelişmeleri değerlendirmiştir. Elde edilen veriler ve analizler, sektörde kadınların temsiline dair bazı olumlu ilerlemelere işaret etmekle birlikte, yapısal zorlukların devam ettiğini de ortaya koymaktadır.

1. Mevcut Durum ve Gözlemler

- **Kadın Temsilinde Artış:** Sektörde kadın çalışan sayısında kademeli bir artış gözlemlenmiştir. Özellikle üst yönetim pozisyonları ve teknik kadrolarda kadınların istihdamı, önceki yıllara kıyasla artış göstermiştir.
- **Sınırlı Operasyonel Katılım:** Buna karşın, kadınların operasyonel ve deniz üzerindeki görevlerdeki temsili halen düşük seviyededir.
- **Eğilimlerin Hedeflerle Uyumsuzluğu:** Gözlemlenen artış oranları, ulusal ve uluslararası cinsiyet eşitliği hedefleriyle kıyaslandığında yetersiz kalmaktadır.

2. İkiz Dönüşümün (Yeşil ve Dijital) Etkileri

İkiz dönüşüm süreci, kadınların sektöre katılımı üzerinde çift yönlü bir etkiye sahiptir:

- **Pozitif Etki:** Dijitalleşme ile birlikte ofis bazlı uzaktan erişim imkanlarının artması ve otomasyon temelli iş süreçlerinin gelişmesi, kadınlar için sektöre girişte yeni fırsatlar yaratmıştır.
- **Negatif Etki:** Ancak bu dönüşüm aynı zamanda ileri düzey teknik beceri gereksinimlerini artırmıştır. Mevcut eğitim sistemlerinin ve işgücü piyasalarının bu gereksinimlere adapte olmasındaki gecikme, kadınların bazı alanlarda geri planda kalmasına yol açmıştır.

3. Devam Eden Zorluklar

Kadınların sektöre katılımını kısıtlayan başlıca yapısal ve kültürel zorluklar şu şekilde sıralanabilir:

- İş-yaşam dengesi kurma zorlukları,
- Sektörde süregelen cinsiyet temelli önyargılar ve kalıp yargılar,
- Mentor ve rol model eksikliği,
- Fiziksel ortamların hâlâ cinsiyetsiz değil, erkek odaklı tasarlanması.

4. Sonuç ve Politika Önerileri

Elde edilen bulgular, sektörde kadın temsiline dair olumlu bir yönelim olduğunu göstermektedir. Ancak bu ilerlemenin **sürdürülebilir ve yaygın** hale gelmesi için aşağıdaki adımların atılması

önerilmektedir:

- Beceri geliştirme ve teknik eğitim programlarında kadınlara özel destek mekanizmalarının oluşturulması,
- Kapsayıcı istihdam politikalarının hayata geçirilmesi,
- Mentor ağlarının oluşturulması ve görünür kadın liderlerin desteklenmesi,
- İkiz dönüşüm projelerinde cinsiyet etkisi analizlerinin zorunlu hale getirilmesi.

Denizcilik sektörünün yalnızca teknolojik değil, toplumsal dönüşümle birlikte ilerleyebileceği gerçeği göz önünde bulundurulmalıdır. Bu bağlamda ikiz dönüşüm süreçleri, kadınların sektöre daha etkin katılımını sağlamak için bir kaldıraç unsuru olarak değerlendirilmelidir.

2.10.3 Christophe Tytgat, Secretary General, Sea Europe

Avrupa Gemi İnşa Endüstrisinde Rekabetçiliğin ve Beceri Yönetişiminin Geleceği Üzerine Değerlendirme

Christophe Tytgat, Avrupa gemi inşa ve deniz ekipmanları sektörünün rekabetçiliği bağlamında insan kaynağı ve beceri gelişimi konularının stratejik önemine vurgu yapmıştır. Rekabetçiliğin yalnızca fiyat odaklı değerlendirilmesinin yetersiz olduğunu ifade eden Tytgat, insan bulma, elde tutma ve geliştirme süreçlerinin artık sektörün dayanıklılığı ve sürdürülebilirliği açısından temel parametreler haline geldiğini belirtmiştir.

1. Demografik Zorluklar ve Beceri Açığı

Tytgat'a göre Avrupa'nın denizcilik ve gemi inşa sektörlerinde doğrudan ve dolaylı olarak yaklaşık 1,1 milyon kişi istihdam edilmektedir. **Ancak bu işgücünün yaklaşık %40'ının önümüzdeki on yıl içinde emekli olması beklenmektedir.** Bu durum, yalnızca geleneksel mesleki becerilerle değil, aynı zamanda yeni teknolojilere ve inovasyona dayalı uzmanlıklarla donatılmış bir kuşağın hızla yetiştirilmesini zorunlu kılmaktadır.

2. Genç Nüfusun Sektöre Çekilmesi

Sektörün gençler için cazip bir kariyer alanı haline gelmediğine işaret eden Tytgat, bu durumun "sektörel imaj sorunu" ve STEM (bilim, teknoloji, mühendislik, matematik) eğitiminin eksikliğiyle doğrudan ilişkili olduğunu vurgulamıştır. Genç bireylerin teknolojik yatkınlıkları joystick temelli oyunlara olan ilgileri üzerinden örneklendirilerek, bu becerilerin sektörle ilişkilendirilmesinin yolları aranmalıdır.

3. Eğitim Yatırımları ve İnsan Kaynağının Sektörde Tutulması

SEA Europe'a bağlı birçok büyük tersanenin, kendi çalışanlarını eğitmek adına önemli yatırımlar yaptığını belirten Tytgat, bu yatırımların sıklıkla başka sektörlerle insan kaybı nedeniyle karşılıksız kaldığını ifade etmiştir. Bu nedenle, sektöre kazandırılan nitelikli işgücünün elde tutulmasına yönelik mekanizmalar ve sektörel işbirliklerinin geliştirilmesi gereklidir.

4. Beceri Yönetişi ve Eğitim Ekosistemi

Avrupa'da Erasmus gibi yükseköğretim düzeyindeki mobilite programlarının, teknik ve mesleki eğitim alanlarında da genişletilmesi gerektiğini savunan Tytgat, sınır ötesi teknik eğitim programları,

çevrimiçi kurslar ve gemi işletmelerinden liman hizmetlerine kadar uzanan yatay hareketliliğin artırılmasının önemine işaret etmiştir.

5. Küresel Eğilimler ve Ortak Zorluklar

Küresel düzeyde Japonya ve Çin gibi gemi inşa lideri ülkelerde de benzer işgücü sorunlarının yaşandığını belirten Tytgat, bu ülkelerin çözüm stratejilerinin robotik teknolojiler ve dijitalleşme yönünde şekillendiğini belirtmiştir. Ancak bu teknolojilerin devreye alınması dahi yeni beceri setlerine olan ihtiyacı ortadan kaldırmamakta; aksine, döngüsel bir şekilde yeni eğitim politikaları gerektirmektedir.

Sonuç

Christophe Tytgat'ın değerlendirmesi, Avrupa'nın denizcilik endüstrisinde rekabetçiliğin yalnızca finansal yatırımlarla değil, stratejik insan kaynağı politikalarıyla da şekilleneceğini açıkça ortaya koymaktadır. Sektörün geleceği, yalnızca gelişmiş gemiler üretmekle değil, bu gemileri kullanacak, yönetecek ve geliştirecek yüksek yetkinlikli bireylerin yetiştirilmesiyle mümkün olacaktır.

2.10.4 Livia Spera, Secretary General of ETF

Avrupa Denizcilik Sektöründe Sosyal Diyalogun Rolü ve İnsan Kaynağının Sürdürülebilirliği Üzerine Düşünceler

Sosyal diyalogun denizcilik sektöründe beceri geliştirme, iş gücü çekimi ve istihdamın sürdürülebilirliği açısından taşıdığı önemin bu oturumda ele alınıyor olmasından büyük bir memnuniyet duyuyorum. Gerçekten de, bu sabah gerçekleştirilen tartışmalar, düşünsel açıdan oldukça zengin ve ilham verici bir ortam sundu. Şimdi bu çerçevede, Avrupa Birliği düzleminde sıkça atıfta bulunduğumuz üç temel kavram —rekabetçilik, hazırlıklı olma ve basitleştirme— üzerinden bir değerlendirme yapmak istiyorum.

1. Rekabetçilik Açısından Mevcut Durum

Bugün açıkça ifade edilmesi gereken bir gerçek vardır: Avrupa Birliği'nde denizcilik sektöründe istihdam edilen iş gücü, küresel düzeyde rekabetçi değildir. Avrupa'daki denizciler, dünyanın diğer bölgelerindeki meslektaşlarıyla aynı ekonomik ve sosyal koşullarda çalışmamaktadır. Bu durum, sektörün sürdürülebilir gelişimi açısından önemli bir yapısal sorun teşkil etmektedir.

2. Hazırlıklı Olma ve Sistemik Dayanıklılık

Pandemi sürecinde sektörün gösterdiği esneklik ve dayanıklılık sıklıkla takdir edilse de, daha geniş bir perspektiften bakıldığında sistemin yapısal eksikliklerinin devam ettiği görülmektedir. Özellikle “kolay bayrak” (flags of convenience) sistemine tabi olan ve ağırlıklı olarak üçüncü ülke vatandaşlarını istihdam eden gemiler söz konusu olduğunda, Avrupa'nın stratejik özerkliğe, hazırlıklı olmaya ve deniz güvenliğine dair hedefleri ile mevcut uygulamalar arasında çelişkiler ortaya çıkmaktadır. Bu durum doğrudan insan kaynağının niteliği, sektörün cazibesi ve beceri geliştirme süreçleriyle ilişkilidir.

3. Basitleştirme Gündemi ve Çalışma Koşullarının Gözden Geçirilmesi

Basitleştirme başlığı altında, Avrupa düzeyinde geliştirilen çözümler olumlu bir adım olmakla birlikte, denizcilik iş gücünün uluslararası normlara göre değil, Avrupa'ya özgü standartlara göre

değerlendirilmesi gerektiğine inanıyoruz. Örneğin, ILO tarafından belirlenen asgari denizci maaşlarının aylık ortalaması yalnızca yaklaşık 600 Euro civarındadır. Denizcilerin genellikle yılın yarısında çalıştıkları göz önünde bulundurulduğunda, bu rakam ayda 300 Euro gibi son derece düşük bir seviyeye inmektedir. Üstelik bu kişiler haftada 72 saat gibi uzun sürelerle çalışmaktadır. Bu şartlar altında sektörü gençler ve kadınlar açısından cazip kılmak oldukça güçtür.

4. Veri Eksikliği ve Politika Yapımına Etkileri

Beceri eksikliklerini etkin biçimde yönetebilmek için elimizde daha nitelikli ve detaylı verilerin bulunması gerekmektedir. Hangi alanlarda, hangi profilde çalışanlara ihtiyaç duyulduğu sorusu hâlâ tam anlamıyla yanıtlanabilmiş değildir. Bununla birlikte, sektörde bazı alt alanlarda —örneğin liman hizmetlerinde— iş gücü arzında ciddi sıkıntılar yaşanmadığını da görmekteyiz. Bu fark, iş-yaşam dengesi, çalışma süresi ve evden uzak kalma gibi faktörlerle ilişkilidir. Dolayısıyla denizcilerin daha kısa görev rotasyonlarıyla istihdam edilmesi, sektöre bağlılığı artıracak bir çözüm olabilir.

5. Avrupa Denizcilik Alanı Girişimi ve Adil Çalışma Koşulları

Son olarak, sosyal ortaklar olarak uzun süredir gündemimizde olan bir öneriye dikkat çekmek istiyorum: Avrupa Denizcilik Alanı. Bu öneri, Avrupa sularında faaliyet gösteren tüm gemilerde istihdam edilen personelin uluslararası standartlar yerine Avrupa'ya özgü çalışma koşullarına tabi olmasını önermektedir. Bu modelin, daha adil ve sürdürülebilir bir iş ortamı yaratması ve özellikle gençler ile kadınlar açısından sektörü daha cazip hale getirmesi beklenmektedir.

Özetle ifade etmek gerekirse, sosyal diyalogun güçlendirilmesi, sadece çalışma koşullarının iyileştirilmesi açısından değil, aynı zamanda Avrupa'nın denizcilik sektöründe stratejik özerkliğini ve rekabetçiliğini koruması açısından da temel bir politika aracıdır. Bu süreçte, iş gücünü çekmek, elde tutmak ve yetkinliklerini artırmak için ortak çaba göstermemiz elzemdir.

2.10.5 Marina Hadjimanolis, Deputy Minister of Shipping, Cyprus

Geçiş Sürecinde Denizcilik İş Gücünün Geleceği: Beceri Geliştirme ve Yeniden Becerilendirme Üzerine Değerlendirme

Öncelikle, denizcilik sektörünün Avrupa düzeyinde taşıdığı benzersiz önemden söz etmek isterim. Avrupa denizcilik sektörü eşsizdir çünkü bu sektörü şekillendiren ve ileriye taşıyan temel unsur, insan kaynağıdır. Dolayısıyla rekabetçiliğimizi yalnızca Avrupa ölçeğinde değil, küresel düzeyde de sürdürebilmek için bu nitelikli insan kaynağını korumak ve geliştirmek zorundayız.

Bugün içinde bulunduğumuz dönem, artık somut ve kolektif adımlar atma zamanıdır. 2030 hedeflerinin son derece yakın olduğunu biliyoruz. Bu çerçevede sektörün karşı karşıya olduğu en kritik sorunlardan biri, nitelikli iş gücü eksikliğidir. Nitelikli iş gücünü temin edebilmek ve mevcut personeli sürdürülebilir kılmak için “beceri geliştirme” (upskilling) ve “yeniden beceri kazandırma” (reskilling) faaliyetlerinin önemi artık yadsınamaz boyuttadır.

1. Yaşam Boyu Öğrenme ve Eğitim Stratejileri

Bu bağlamda, yaşam boyu öğrenme yaklaşımının, denizcilik profesyonellerinin hem ulusal hem de uluslararası düzeyde mesleki gelişiminde temel rol oynadığını vurgulamak isterim. Eğitim yalnızca bir

kez alınan bir süreç olmamalıdır; aksine, kariyerin tüm aşamalarında desteklenmeli ve sürekli güncellenmelidir.

Sektördeki teknolojik dönüşümle birlikte, sadece mevcut gelişmeleri takip etmek değil, aynı zamanda geleceğe dönük proaktif bir pozisyon almak zorundayız. Bugün, teknolojik yeniliklerin gerisinde kalmak gibi bir lüksümüz bulunmamaktadır. Bu nedenle sektör olarak ön saflarda yer almalıyız.

2. Kolektif Eylem ve Çok Paydaşlı İş Birliği

Bu dönüşüm süreci yalnızca bir kurumun ya da bir ülkenin çabasıyla yürütülebilecek bir süreç değildir. Tüm paydaşların —düzenleyici otoriteler, sanayi temsilcileri, bölgesel ve uluslararası kuruluşlar, akademik kurumlar ve sendikalar— iş birliği içerisinde hareket etmesi gerekmektedir. Hiçbir aktör sürecin dışında kalmamalıdır.

Bu bağlamda, ECSA ve ETF'nin denizcilik becerileri alanında yürüttüğü çalışmalar ile ECSA ve SEA Europe'un son dönemdeki ortak girişimleri son derece kıymetlidir. Ancak daha fazlasına ihtiyaç olduğu da aşikârdır.

3. Eğitim Materyalleri, Uyum ve Mentorluk

Personelin yetkinliğini güncel tutmak adına eğitim materyallerinin düzenli olarak güncellenmesi şarttır. Eğitim içeriklerinde standartlaşma sağlanmalı, farklı kurumlar arasında önemli farklılıklar bulunmamalıdır. Eğer gemilerimizde bu teknolojilere hâkim yeterli personel yoksa, ne kadar ileri teknolojiye sahip olursak olalım, bu teknolojiler etkin kullanılamaz; gemilerimiz hareket edemez.

Bu doğrultuda:

- Beceri açıkları düzenli ve sistematik biçimde analiz edilmelidir.
- Mentorluk mekanizmaları güçlendirilmelidir.
- Kamu ve özel sektör arasında güçlü iş birlikleri teşvik edilmelidir.
- En iyi uygulamaların paylaşılması yaygınlaştırılmalıdır.
- IMO, ILO gibi uluslararası kuruluşlarla uyumlu bir beceri geliştirme stratejisi benimsenmelidir.

4. Finansman ve Erişilebilirlik

Denizcilik profesyonellerinin, beceri geliştirme ve yeniden beceri kazandırma süreçlerinin finansal yükünü bireysel olarak üstlenmeleri beklenmemelidir. Aksi takdirde bu durum, mesleki gelişimden mahrum kalan bir iş gücü kitlesi yaratacak ve sektörde kalıcılığı azaltacaktır. Özellikle COVID-19 sonrası oluşan yapısal etkiler de dikkate alınmalıdır.

5. Yol Haritası ve Politika Önerisi

Son olarak, denizcilik profesyonellerine yönelik özel bir “Beceri Geliştirme ve Yeniden Becerilendirme Yol Haritası”nın hazırlanmasını önermekteyim. Bu yol haritası;

- Tüm paydaşları kapsamalı,
- Gerekli finansal mekanizmaları tanımlamalı,
- Politika yapım süreçlerine saha aktörlerinin sesini entegre etmelidir.

Bu adımların atılması halinde, bugünkünden çok daha güçlü ve dirençli bir denizcilik sektörüne ulaşabileceğimize yürekten inanıyorum.

2.11 Panel / Energy Transition

Rasmus Nordqvist, MEP, Greens, European Parliament

William Todts, Executive Director of Transport & Environment

Morten Lerø, Managing Director of DNV Maritime Advisory

Harald Fotland, CEO of Odfjell and President of Norwegian Shipowners' Association

Jeannette Baljeu, MEP, Renew, European Parliament

Moderation: Martin Kröger, CEO of German Shipowners' Association

Energy Transition Panel Özeti: Karbonsuzlaşma, Finansman ve Düzenleyici Uyumun Geleceği

Avrupa Denizcilik Zirvesi'nin kapanış oturumu, sektörün geleceği açısından kritik olan enerji verimliliği, karbonsuzlaşma hedefleri, finansman mekanizmaları ve uluslararası düzenleyici uyum gibi başlıklara odaklanarak, oldukça verimli bir tartışma zemini sunmuştur.

Panel moderatörü Martin Kröger, oturumu, Draghi Raporu'ndan alıntılıdığı çarpıcı bir veriyle açtı: Avrupa denizcilik sektörünün yeşil dönüşümünü gerçekleştirebilmesi için yıllık 40 milyar avroluk bir yatırıma ihtiyaç duyulmaktadır. Bu rakam, mevcut AB ETS sisteminden sağlanan yıllık yaklaşık 9 milyar avroluk gelirin yetersizliğini de gözler önüne sermektedir.

Jeannette Baljeu, uluslararası düzeyde eşit rekabetin önemini vurgularken, AB düzeyindeki düzenlemelerin küçük ve orta ölçekli işletmeleri de kapsayacak biçimde finanse edilebilmesi gerektiğine dikkat çekti. ETS gelirlerinin denizcilik yatırımlarına doğrudan aktarılması gerektiğini savundu.

Rasmus Nordqvist, sektörel düzenlemelerin Avrupa'daki işletmelerin çeşitliliğini yansıtması gerektiğini ve yakıt üretimi ile tüketimi arasındaki yapısal dengesizliklerin, regülasyonlarla çözülmesi gerektiğini ifade etti. Avrupa'nın bu dönüşümde liderlik etmesi gerektiğinin altını çizdi.

William Todts, EU ETS ve FuelEU gibi düzenlemeleri memnuniyetle karşıladığını belirterek, bunların bir yük değil, fırsat olarak görülmesi gerektiğini savundu. Ancak, yakıtların erişilebilirliği, üretim yatırımlarının azlığı ve finansman araçlarının yetersizliği konularında yapısal eksikliklerin devam ettiğini dile getirdi.

Harald Fotland, Avrupa'nın küresel denizcilik gücüne vurgu yaparak, ETS'nin şeffaf ve başarılı şekilde uygulandığını belirtti. Ancak, bu düzenlemelerin küresel düzeyde desteklenmesi gerektiğini, aksi takdirde Avrupa'nın rekabet dezavantajı yaşayabileceğini ifade etti.

Morten Lerø ise düzenlemelerin başarısının, zaman içerisinde sağlayacakları emisyon azaltımıyla ölçülmesi gerektiğini belirtti. Sektörün hâlihazırda enerji verimliliği önlemlerine yöneldiğini, çünkü alternatif yakıtların hâlâ pahalı ve sınırlı erişilebilirlikte olduğunu ifade etti. Ayrıca, AB'nin ETS ve FuelEU gibi düzenlemeler aracılığıyla sadece gemi sahiplerine değil, teknoloji ve yakıt sağlayıcılarına da sinyal verdiğini ekledi.

Panelin ilerleyen kısmında, düzenlemelerin çokluğu ve karmaşıklığına değinildi. Kröger, halihazırda dört farklı ETS sisteminin (AB, Birleşik Krallık, Türkiye, Cibuti) ve IMO ile FuelEU raporlama sistemlerinin birlikte var olmasının, gemi sahipleri açısından yönetilmesi güç bir bürokrasiye yol açtığını belirtti. William Todts ise bu bürokrasinin azaltılması gerektiğini, ancak AB'nin çevresel hedeflerinden taviz vermemesi gerektiğini savundu.

Finansman boyutunda, Lerø ve Todts, mevcut teşviklerin yatırım için yeterli olmadığını, ETS gelirlerinin daha etkili ve risk azaltıcı mekanizmalarla yönlendirilmesi gerektiğini dile getirdiler. Özellikle hidrojen bazlı yakıt üretimi için kamu-özel iş birliği modellerine ve çift taraflı ihalelere (örneğin Almanya modeli) dikkat çekildi.

Panelin sonunda, Rasmus Nordqvist ve Jeannette Baljeu, kamu kaynaklarının etkin kullanımı, özel sektörün adil yük paylaşımı ve uzun vadeli finansal sürdürülebilirlik için ETS sisteminin yeniden yapılandırılması gerektiği görüşünde birleştiler.

Bu oturum, yeşil geçişin yalnızca düzenleme ve teknoloji değil, aynı zamanda stratejik kamu politikaları, uluslararası uyum ve etkin finansman gerektirdiğini bir kez daha ortaya koymuştur.

NOT: İşlenmemiş konuşma metinlerine ve daha fazla detaya [BURADAN](#) ulaşabilirsiniz.