

İMEAK
Deniz Ticaret
Odası'nın
resmi yayınıdır.

DenizTicaretİ

DERGİ KURULUŞ: 1984

MAYIS / 2022

DOSYA: TÜRKİYE SEFERLERİ YOĞUNLAŞTI KRUVAZİYER SEKTÖRÜ CANLANIYOR



UZMAR®



7/24

31 KILAVUZ KAPTAN

350 UZMAN DENİZCİ

30 DENİZ ARACI

MAKSİMUM VERİMLİLİK

SIFIR RİSK

TEK VİZYON

ÖNCE EMNİYET

1973'TEN BERİ

LİMANLARDA
EMNİYET
BİZE EMANET

Denizcilik Sektöründe 20 Yıldır Sizlerle...



BERK GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ LTD. ŞTİ.

Evliya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza

No: 2/5 Tuzla / İSTANBUL

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.

Evliya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza

No: 2/5 Tuzla / İSTANBUL

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

info@berklojistik.com

www.berklojistik.com

FREEFALL LIFEBOATS



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

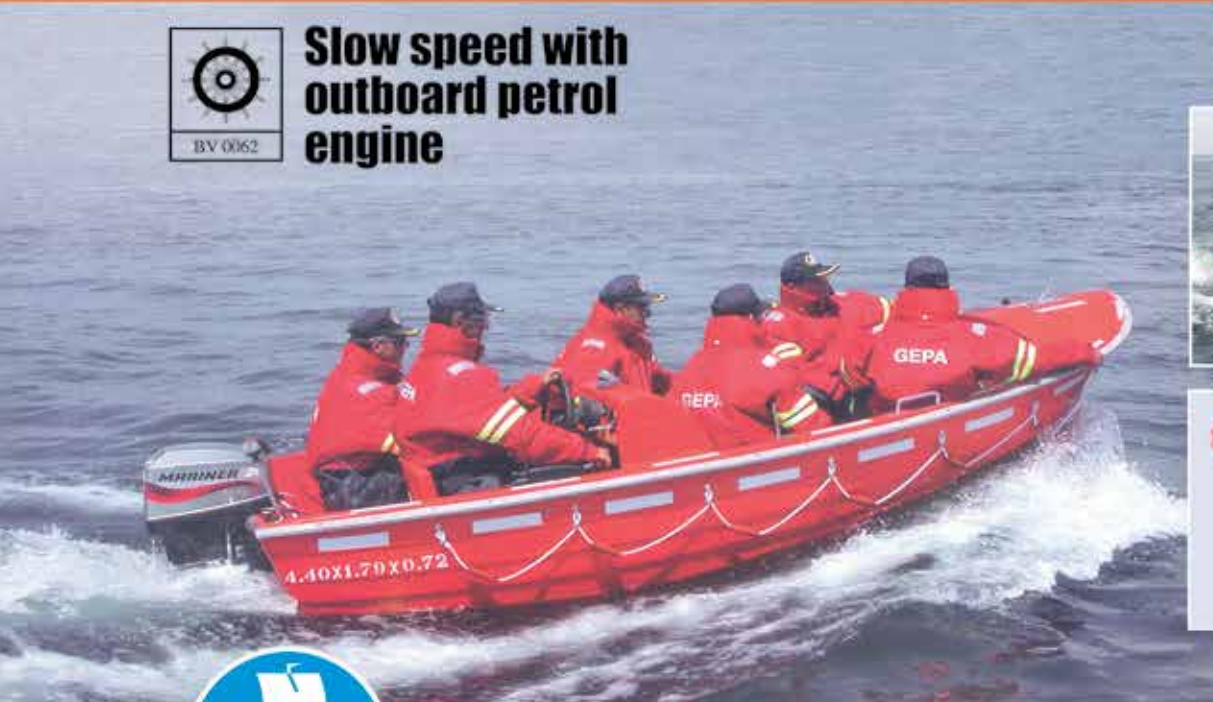


RESCUE BOATS

**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/Istanbul/TURKEY
Phone: +90 216 392 93 96 Fax: +90 216 392 20 64
E-mail: info@gepafiberglass.com Web Page: www.gepafiberglass.com



BTMteknik
Diesel & Gas Engines

YEDEK PARÇA



SERVİS



YEDEK PARÇA

BTMteknik, Tuzla Tersaneler Bölgesi, Tuzla Serbest Bölge, Yalova Tersaneler Bölgesi ve İzmir gibi denizcilik sektörü faaliyetlerinin yoğun olduğu bölgelerdeki depolarında 20'den fazla marka, 5000'den fazla çeşit yedek parça stoku ve yüksek kaliteli yedek parçaları ile dünyanın her yerindeki gemiler ve kara tesislerine yedek parça tedarik edebilmektedir.

SERVİS HİZMETLERİ

BTMteknik, Yurtiçi ve Yurtdışı projeler için denizcilik sektörünün kalbi olan Tuzla ve İzmir'de bulunan bakım-onarım atölyesindeki uzman teknik ekibiyle müşterilerine hizmet vermektedir.

   | @btmteknik

AYDINTEPE MAH. D-100 KARAYOLU CAD. NO: 14G TUZLA / İSTANBUL TEL: 0216 447 51 91



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

M. ZİYA KALKAVAN

YILMAZ DİNÇER

2013 Yılı Fotoğraf Yarışması'nda DTO'nun eserini satın aldığı
fotoğrafçılar arasında yer alıyor.



Yıl 38

MAYIS 2022

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

SAHİBİ

İMEAK DTO adına Yönetim Kurulu Başkanı: TAMER KIRAN

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü: BAŞARAN BAYRAK

YAYIN KURULU

BAŞKAN: BAŞARAN BAYRAK

PINAR KALKAVAN SESEL

PROF. DR. MUSTAFA İNSEL

İDARE MERKEZİ

**İMEAK DTO: Meclis-i Mebusan Cd. No: 22 Salıpaazarı 34427 Beyoğlu
İSTANBUL-TÜRKİYE**

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

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

www.denizticaretodasi.org.tr

YAYINA HAZIRLIK

LİKYA REKLAMCILIK: Koşuyolu Mah. Katip Salih Sok. No: 60 D: 1

Validebağ / Kadıköy İSTANBUL - TÜRKİYE

T: +90 216 428 92 52

info@likyareklamcilik.com.tr

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

Reklam Koordinatörü: ZEYNEP USTAHÜSEYİNOĞLU

zeynep@likyareklamcilik.com.tr Tel: +90 216 428 92 52

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

Muhabir: SERPİL GEDİK - muhabir@likyareklamcilik.com.tr

Katkıda Bulunanlar:

SEVİM TARHAN ATASOY

Kapak Fotoğrafı:

GALATAPORT

Baskı: ÖZGÜN OFSET

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

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

www.ozgun-ofset.com

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

Kaynak belirtmek koşulu ile alıntı yapılabilir.

ISSN 1301 – 5907

Güçlü
“yönümüz”
sizin
memnuniyetiniz



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

Doğru Ekipman ve Doğru Ekip ile **Denizler** Bizimle Temiz...



"reliable partner!"

LAZER GAZ SENSÖRLÜ TERMAL KAMERALI ENDÜSTRİYEL İNSANSIZ HAVA ARACI

Modern havacılık sistemlerinden ilham alan en son **endüstriyel drone platformu** ile **18 km** menzil içerisinde ve en fazla **100 metre** irtifadan; bölgede bulunan kimyasal gaz kaçağını üzerinde ki **lazer sensörleri** ile tespit ederek, anlık olarak **çevrimiçi** paylaşır, yüksek teknolojiyle yüksek güvenli çalışma ortamları sunar. **4K yüksek çözünürlüklü** hassas konumlandırılmalı **olay yeri fotoğraflama**, yükseklik algılamalı **alan haritalamaları** ve hassas **termal kamerası** sayesinde artık havadan müdahale de **bizimle daha güvenli..**



UZAKTAN KUMANDALI SUALTI ROBOTU (ROV)

Derin sularda **geniş görüş mesafesi** ve otomatik **kontrol sistemleri** ile araştırma yapabilen, **manipülörleri** ile müdahale gerçekleştirebilen, otonom sualtı robotu sayesinde, **petrol boru hatları, telekomünikasyon hatlarının tamiri**, bakımı ve benzeri araştırma işlerinde **gerçek zamanlı görüntü aktarımını** en hızlı şekilde yapan ROV sayesinde, **sualtı endüstriyel** işleri de artık denizlerimiz gibi **bizimle daha güvenli..**

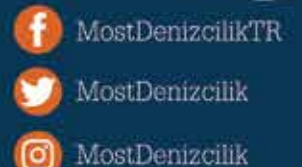


ACIL ÇAĞRI:

+90 530 940 8787
+90 531 773 3733

MOST Denizcilik Merkez Ofis:

İstanbul Deri Organize Sanayi Bölgesi Kazlıçeşme Caddesi
No:6/1, 1-1, 2 Tuzla / İstanbul-TÜRKİYE
Telefon: +(90) 216 394 02 69 • Fax: +(90) 216 394 02 79
info@mostdenizcilik.com • www.mostdenizcilik.com



ÜRKMEZ SAC & DEMİR

Ticaret Limited Sirketi

Yayla Mah. Piri Reis Cad. No: 91
(E-5 Paşabağçe Altı) Tuzla / İstanbul
Tel: +90 216 494 20 00 / 01/ 446 11 04
Fax: +90 216 494 20 03 / 446 12 88
GSM: +90 530 505 24 56
www.urkmezsacdemir.com
info@urkmezsacdemir.com
satis@urkmezsacdemir.com

ABS[®] ClassNK

BUREAU
VERITAS

DNV

Lloyd's
Register



GEMİ İNŞA PROJE
UYGULAMALARINIZDA
PROFESYONEL
ÇÖZÜMLER

GEMİ SACI
A GRADE, AH36, DH36, EH36
HOLLANDA PROFİLİ
PROFİL DEMİRLERİ
RASPA BOYA SA/2,5
CNC KESİM/BÜKÜM

İÇİNDEKİLER



16

MECLİS

TÜRKİYE VE
KARADENİZ'İN SICAK
GÜNDEMİ MECLİS
TOPLANTISINA TAŞINDI

42

GÜNCEL

YURTTA 23 NİSAN
ÇOŞKUSU

12

TAMER KIRAN

KURALLARIN YENİDEN
YAZILDIĞI BİR DÜNYA BİZİ
BEKLİYOR

44

DOSYA

TÜRKİYE SEFERLERİ
YOĞUNLAŞTI KRUVAZİYER
SEKTÖRÜ CANLANIYOR

50

AB ETS SİSTEMİ

PROF. DR. MUSTAFA
İNSEL /
MEHTAP ÖZDEMİR

58

MAKALE

MEHMET FARUK ELBAN

62

AKADEMİK BAKIŞ

DR. AKRAM NEJABATİ

64

SÖYLEŞİ

YUSUF KANICI / YAF DIESEL

68

ÇEVRE

MÜSİLAJDA GELİNEREN SON
NOKTA: HALA YOLUN
BAŞINDAYIZ

72

HURDA TEŞVİKİ

HURDA TEŞVİKİ
YÖNETMELİĞİ'NDE YENİ
DÖNEM

ODADAN HABERLER	28
ŞUBELERİMİZDEN	34
SEKTÖRDEN HABERLER	74
FİNANS	94
SİGORTA	98
BUNKER	100
LOJİSTİK	102
AB BÜLTENİ	104
GEMİ TUTULMALARI	106
KÜLTÜR – SANAT	108
S&P	110
YÜK İSTATİSTİKLERİ	114
ISTFIX ANALİZ	116
HURDA RAPORU	118



We are here to change
the game ...

Eskomarine and Jointtop have joined forces to serve the Turkish Owners in China for drydockings in a unique manner... With a single quote, we offer the flexibility to all our clients to choose from a number of leading shipyards and unlike agents, we take on the contract directly with the owner, in other words as far as the owner is concerned Jointtop acts as the shipyard using leading yards 'facilities to accommodate the owners' vessels. With near to 150 dockings per year, we enjoy very special treatment in all leading yards and our owners of course benefit from this directly making their docking period much smoother in all respects.

Together We Offer;




- Excellent Service
- Unbeatable Prices
- Total Flexibility
- Single quote and number of leading yards to choose from
- 7/24 on site assistance during entire repair period
- Years of experience
- Priority in yards as a first class client



Scan the
QR code for
more information

eskomarine.com.tr

The Maritime House, Ağaoğlu My Office Lale Sk.
No: 1 Kat: 13 Daire: 54 Ataşehir, 34746 Istanbul / Turkey
P: +90 216 688 ES KO (37 56) • F: +90 216 688 00 37
marine@eskomarine.com.tr

   [eskomarine](#)



eskomarine
a member of THE MARITIME HOUSE ●●●

ONURSAN

TEST POOL

Fast and Efficient



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

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



ONURSAN

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





Kuralların yeniden yazıldığı bir dünya bizi bekliyor

Rusya'nın, Ukrayna'ya karşı başlattığı savaş iki ayı geçti. İşgal girişiminin başladığı 24 Şubat, tarihte bir milat olmaya doğru gidiyor. Karadeniz'deki savaş, enerjiden başlayarak ekonomide, küreselleşmede, uluslararası ilişkilerde ve savunmada benzersiz bir domino etkisi yarattı. Artık önümüzde hiçbir şeyin eskisi gibi olmayacağı, kuralların yeniden yazılacağı, dünyanın keskin bloklara bölüneceği ve bloklar arası rekabetin şiddetleneyeceği bir dünya bizi bekliyor. Salgın sonrası değer zincirlerindeki kopmalar, ham madde fiyatlarındaki artış, arz güvenliği sorunları ve ülkeler arasındaki farklı toparlanma süreçleri ile mücadele edilirken, bunların üzerine adeta tuz biber eken bu savaş sonucunda üretim maliyetleri daha da yükselmeye, bazı malların da kıtlığı hissedilmeye başladı.

Türkiye olarak savaşın başından beri ortaya koyduğumuz net tavrımızı sürdürüyoruz. Bir yandan Rusya'nın Ukrayna topraklarına yönelik saldırısını kabul edilemez olarak görüp, bu ülkenin toprak bütünlüğüne saygı gösterilmesinden yana bir tavır sergilerken, diğer yandan önemli ticaret ortaklarımız olan iki ülke arasında barışın tesis edilmesi için yoğun çaba sarf ediyoruz. İş dünyasının temsilcileri olarak bizler de başından itibaren devletimizin ilgili bakanlıkları ile bu savaşın Türkiye ekonomisine olumsuz etkilerini dikkatle takip ediyoruz. Batılı ülkelerin Rusya'ya karşı uygulamaya başladığı yaptırımlar küresel ticaret ve finans yapısını doğrudan etkiliyor. Önümüzdeki dönemde, orta ve uzun vadede, bu yaptırımların küresel ekonomiyi nasıl dönüştüreceğini şimdiden öngörmek çok da kolay değil.

Şu an yaşanan kriz ortamında her gün dengelerin ve ihtimallerin değişebildiğini görüyoruz. Hem bölgede, hem de dünyada büyük bir belirsizlik hâkim. Hem ülkemizin ilgili devlet kurumları, hem de sektör paydaşları olarak yaşananları yakından takip ederken, alternatif çözüm üretmek amacıyla uluslararası muhataplarımız ile iletişim halinde olmaya devam ediyoruz. Durum daha da netleştikçe sorunlara hızlıca çözüm yolları üretileceğini düşünüyorum.



TAMER KIRAN

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı

Ülkemize baktığımızda; küresel ekonomideki enflasyonist baskıların negatif yansımaları bizler de doğal olarak hissediyoruz. Bu konuda ekonomi yönetiminiz kararlı bir mücadele sürdürüyor. Sanayi sektörü öncülüğünde ihracatımızdaki artışın süreceğine inanıyorum. Önemli gelir kaynaklarımızdan turizmde de savaş nedeniyle bu sene beklendiği gibi olmasa da, iyi bir sezon geçireceğimize dair emareleri bugünden görebiliyoruz. 19 Nisan'da Washington'da, G20 Maliye Bakanları ve Merkez Bankası Başkanları toplantısı ile uluslararası kuruluşların "bahar toplantılarına" katılmak için ABD'de bulunan Hazine ve Maliye Bakanımız Sayın Nureddin Nebati ile ABD Ticaret Odası'nın düzenlediği ve ülkenin önde gelen şirketlerinin üst düzey temsilcilerinin katıldığı toplantıya iştirak ettim. Sayın Bakanın, şu anda yürütülen "Türkiye Ekonomi Modeli" hakkında bilgilendirmede bulunduğu toplantıda, yatırımcıların Türkiye'ye oldukça pozitif baktıklarını müşahade ettim. Tüm bu gelişmeler ülkemizin önümüzdeki süreçte büyüme hedeflerini yakalayacağına ilişkin inancımı daha da güçlendirdi.

Odamızın büyük önem verdiği eğitim konusunda da hatırlayacağınız üzere Millî Eğitim Bakanlığı ile iki yıl önce 9 okulu kapsayan Mesleki Eğitim İş Birliği Protokolü imzalamıştık. Eğitim kalitesinin yükseltilmesi, okullardaki eksik materyallerin tamamlanması gibi hususlarda başlatılan iş birliğini güzel bir şekilde sürdürüyoruz. Son olarak programlarının yoğunluğu nedeniyle yoğunlaştırılmış İngilizce programı uygulanamayan Anadolu Teknik Programı (ATP) mezunlarının İngilizce eksikliği sebebiyle mezuniyet sonrası istihdam sıkıntısı yaşamalarını önlemek amacıyla Odamızca Millî Eğitim Bakanlığı nezdinde yapılan girişimler olumlu sonuçlandı. Protokol kapsamında yer alan ve Anadolu Teknik Programı (ATP) uygulayan okullarımızdan Ziya Kalkavan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi, Çeşme Ulusoy Denizcilik Teknolojisi Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi, Fettah Tamince Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi ve Hasan Kemal Yardımcı Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi'nde 2022-2023 Eğitim-Öğretim yılından itibaren eğitim programlarına İngilizce Hazırlık Sınıfı ilave edildi. Uluslararası bir iş olan denizcilik mesleğine adım atmaya hazırlanan gençlerimiz adına bu gelişmeyi memnuniyetle karşıladığımızı belirtmek isterim.

Mayıs ayını Ramazan Bayramı ile karşıladık. Ramazan Bayramı'nın milletimize, insanlarımıza mutluluk ve huzur getirmesini, sağlık ve afiyet içinde nice bayramlara erişmeyi temenni ediyorum. 19 Mayıs'ta Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün Samsun'a çıkarak kurtuluş mücadelesini başlattığı ve bu önemli günü gençlere armağan ettiği 19 Mayıs Atatürk'ü Anma Gençlik ve Spor Bayramı'nın 103'üncü yıldönümünü kutlayacağız.

Bu vesileyle Gazi Mustafa Kemal Atatürk ve silah arkadaşlarını bir kez daha saygı ve minnetle anıyorum. Bu yıl Anneler Günü 8 Mayıs'a denk geliyor. Hayatları boyunca hiçbir karşılık beklemeden sevgi ve şefkatleri ile evlatlarını büyüten fedakârannelerimizin, Anneler Günü'nü en içten dileklerle kutluyor, sevgi ve saygılarımı sunuyorum. Kalın sağlıcakla...



İlk hidrolik hibrit sistemli römorkör



İlk LNG yakıtlı römorkör



İlk uzaktan kumandalı römorkör

Dünyada İlklere imza atmaya devam ediyoruz...





SOLID SOLUTIONS FOR HEAVY SEA CONDITIONS

A Company that is achieving considerable success in supplying Hose, Service and Cargo Cranes, Anchor and Mooring Winches, Rescue-Boat&Life-Raft Davits, Free Fall Davits, Propulsion Systems, Manoeuvring Systems, Deck Equipments, Hatch Covers, Ladders; and achieving success in conducting Repair and Maintenance of Propulsion Systems, Manoeuvring Systems to vessels is the ship machinery and equipment designer and manufacturer GÜRDESAN, which is based in Kocaeli/TURKEY with its 40.000 m2 facility

AĞIR DENİZ ŞARTLARINA SAĞLAM ÇÖZÜMLER

Gebzedeki 40.000 m2'lik fabrikamızda, hertürlü güverte makine ve ekipmanlarının, can kurtarma sistemlerinin, güverte kreynlerinin, ambar kapaklarının, gemi sevk ve manevra sistemlerinin, tasarımı, imalatı, servisi, tamir ve bakımı 1982'den bu yana yapılmaktadır. Müşteri istek ve beklentilerini zamanında, en uygun koşullarda ve en üst kalite düzeyde gerçekleştiren firmamız Türk Loydundan 2004 yılında EN ISO 9001:2000 belgesini alarak kalitesini uluslararası platformda belgelemiştir.



Gürdesan Gemi Mak. San. ve Tic. A.Ş.
Dilovası Organize Sanayi Bölgesi
4. Kısım D-4016 Sok. No:1
GEBZE - KOCAELI / TÜRKİYE
Phone : 0532 755 43 64
Phone : 0262-724 85 46
Fax : 0262 724 85 54
Web : www.gurdesan.com.tr
e-mail : info@gurdesan.com.tr





MCE KARGO

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

www.MCEKARGO.com

TÜRKİYE VE KARADENİZ'İN SICAK GÜNDEMİ MECLİS TOPLANTISINA TAŞINDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Mart Ayı Olağan Meclis Toplantısı, 7 Nisan Perşembe günü gerekli tüm tedbirler alınarak hem Çiftehavuzlar'daki Büyük Kulüp'te fiziki olarak, hem de video konferans sistemi üzerinden gerçekleştirildi. Toplantıya katılan Prof. Dr. Ragıp Kutay Karaca, Türkiye ve Karadeniz bölgesinin sıcak gündemi konulu bir sunum yaptı.



Serhat Barış Türkmen- Emin Eminoğlu - Salih Zeki Çakır - Arif Kenan Türkantos

İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, meclisin açılışında katılımcılara fiziki ortamda bulunmaktan dolayı memnuniyet duyduğunu ifade etti. Ardından vefat eden kişilerin isimleri okundu ve kendilerine Allah'tan rahmet, yakınlarına başsağlığı dilendi. Meclis Katip Üyesi Serhat Barış Türkmen'in okuduğu isimler şöyle: "Oda üyesi Derpina Denizcilik ve Ticaret Ltd. Şti. ortaklarından Tayfun Güner'in babası Kaptan Nihat Güner, Oda Üyesi CMS Uluslararası Taşımacılık Organizasyon Ticaret A.Ş. sahibi Özgür Yusuf Yılmaz'ın babası Yüksel Yılmaz, Oda 13 No'lu Meslek Komite Başkan Yardımcısı ve Oda Üyesi Girit Denizcilik Petrolcülük ve İnşa Ltd. Şti. sahibi Özkan Girit'in babası Ferhat Girit, Oda üyesi BBF Turizm Ticaret Ltd. Şti. sahibi Faruk Ünsal'ın annesi Memnune Ünsal,

Oda Kurucu Meclis Üyesi Eski Meclis Başkanı Ziya Kalkavan'ın kardeşi eski meclis üyesi Halis Kalkavan, Oda üyesi Güriş Lojistik Depolama Dağıtım ve Taşımacılık Hizmetleri Ltd. Şti. ortağı Gürbüz Bediroğulları'nın babası Yaşar Bediroğulları, Oda üyesi Belstar Denizcilik ve Taşımacılık A.Ş. ortaklarından Oda İzmir şubesi eski meclis üyesi Jozef Çukurel'in annesi Mirel Çukurel."

Toplantı Deniz Ticaret Odası'nın 03. 03. 2022 tarihli ve 48 sayılı toplantı zabitleri ile 2022 Şubat Ayı mizanın görüşülerek onaylanması ile devam etti.

Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu'nun mart ayı faaliyetleri sunumu sonrasında İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran bir konuşma yaptı. Nisan ayının gönülleri aydınlatan,

sofralara bereket getiren Ramazan ayı ile başladığını hatırlatan Başkan Kiran, "Bugün farklı bir mekanda, Büyük Kulüp'te Odamızın Nisan Ayı Meclis Toplantısı'nı yapıyoruz. 2020 yılından bu yana Ramazan aylarını koronavirüs salgını tehdidi ve sıkı korunma önlemleri altında birbirimizle mümkün olan en az teması sağlayarak geçirirken bu ramazanda aşılardan başarıları vaka ve vefat sayılarındaki düşüş, toplumsal bağışıklığın yükselmesi, hastalığın daha kolay atlatılır hale gelmesi sonucu artık bir araya gelebilmenin mutluluğunu yaşıyoruz. Nisan ayı meclis toplantımızın hemen ardından Oda'mızın Türk Armatörler Birliği ve Armatörler Kooperatifi ile ortaklaşa düzenlediğimiz ve iki yıldır özlemle beklediğimiz geleneksel iftar yemeğimizi hep birlikte tekrar burada yapacağız. Hafızalarımızda kötü anlar bırakan benzer bir pandemiyin bir daha yaşanmaması temennisi ile hepinize bu vesileyle hayırlı ramazanlar diliyorum" dedi.

DENİZCİLİK SEKTÖRÜNE SAVAŞIN OLUMSUZ ETKİLERİ

İki yılı aşkın bir süredir insan ve toplum hayatına ekonomi ve ticaret alanlarına olumsuz etki eden Covid-19'u atlatmanın ve küresel ekonomide yavaş yavaş pandemi öncesi değerlere dönülmesini beklenildiği bir dönemde Türkiye'nin yakın komşusu ve aynı zamanda dış ticaret ortağı olan Ukrayna-Rusya savaşına dikkat çeken Başkan Kiran şöyle devam etti: "Mevcut şartlarda küresel büyümede yavaşlama, enflasyonda artış getirmesi beklenen bir ayı savaşın daha uzun sürmesi halinde ülkemizin de öncelikli olarak enerji, tarımsal ürün ticareti ve turizm alanlarında ciddi olumsuzluklar gelişeceği aşikar."



Tamer Kiran

Türkiye'nin, iki ülke arasındaki savaşı sona erdirmek için yoğun gayret sarf ettiğini kaydeden Tamer Kiran, "Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'ın her iki ülkenin liderleriyle devamlı temasta bulunarak barışın tesisi için harcadığı çabayı takdirle izliyoruz. Ülkemizi mart ayı içinde biri Antalya, diğeri İstanbul'da olmak üzere taraflar arasındaki barış müzakerelerine ev sahipliği yapması bu çabaların en somut göstergesi olarak dikkat çekiyor. İstanbul'da yapılan son toplantıda barış rüzgarlarının esmesi geleceğe yönelik umutlarımızı artırdı. İnşallah dünyanın sükunete ihtiyaç duyduğu bir zamanda, bu savaş bir an önce biter, Karadeniz'de barış ve istikrarı bir an önce yeniden tesis etmek mümkün olur" diye konuştu.

Savaşın denizcilik sektörünü olumsuz etkilediğini belirten Kiran, bu sorunları Ukrayna limanlarında mahsur kalan Türk sahipli gemiler ve personeli, Ukrayna kıyılarına yerleştirilen ve yerlerinden kopan mayınların deniz trafiğinde yarattığı güvenlik tehdidi, bölge ile ticaretini devam ettirmek niyetinde olan veya bölgede mahsur kalmış gemilere yönelik fahiş sigorta teminatları ve Rusya'ya yönelik ABD, Birleşik Krallık, Avrupa Birliği tarafından açıklanan tedbir, yaptırım kararları ve kısıtlamalar ile bölgede ticaret yapmanın her geçen gün zorlaşması olarak sıraladı. Gelinen noktada iki ülke

arasındaki savaş nedeniyle bu ülkelerin Azak Denizi limanları, Karadeniz limanları ve denizlerdeki durumunun belirsizliğini koruduğunu ifade eden Başkan Kiran, "Bölgede deniz ticaretinin sürdürülmesi ve gemilerin seyir, can, çevre ve mal emniyetinin sağlanması için tüm tedbirlerin ivedilikle hayata geçirilmesi büyük önem arz etmektedir. Karadeniz çanağında deniz ticareti veya ulaştırması faaliyetleriyle iştigal eden üyelerimizin yaşadıkları endişeler nedeniyle Karadeniz'de faaliyetlerini yapma isteklerinin her geçen gün azaldığını da müşahade etmekteyiz" dedi. 4 Nisan itibarıyla Ukrayna'nın muhtelif limanlarındaki Türk gemi sahipleri ve işletenleri kontrolündeki gemi sayısı 22 iken, limanlarımızda Rusya Federasyonu bayraklı gemilerin sayısının hatırı sayılır ölçüde arttığına dikkat çeken Tamer Kiran, "Karadeniz'deki durum nedeniyle Türk sahipli gemi filomuzun bölgedeki ticari faaliyetlerinden çekilme düşüncesinde olduğu görülmektedir. Bu durum, öncelikle güvenlik endişesi, sigorta teminatları ve son olarak gemi sahibi veya işleticisi Türk firmalarının gelebilecek yaptırımlardan duyduğu çekincelerden kaynaklanmaktadır" diye konuştu.

"DENİZ KORİDORU OLUŞTURULMALI"

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın ilgili tüm bakanlarla yakın iş birliği içerisinde

bölgedeki deniz ticaretinin güvenli bir şekilde devamlılığının sağlanması amacıyla temaslarda bulunduğunu ve bulunmaya devam ettiğini dile getiren Kiran, hedeflerinin bölgede faaliyet gösterecek Türk sahipli filonun güvenliğinin sağlanması ve sigorta teminatı sorunlarının çözülmesi ile tekrar deniz ticareti faaliyetlerinin kontrolünün ele alınmasını sağlamak olduğunu söyledi. Tamer Kiran şöyle devam etti: "Bunun için Ukrayna limanlarında mahsur kalmış olan Türk sahipli gemilerimiz ve bu gemilerimizdeki 83'ü Türk vatandaşlı toplam 174 deniz çalışanına yönelik bir deniz koridoru oluşturularak savaş bölgesinden güvenli bir şekilde çıkışları gerçekleştirilmelidir. Karadeniz'de tespit edilen ve tehdit yaratan mayın ve benzeri unsurlar arındırılmalı, deniz ticareti güvenliğinin sağlanması için tüm Türkiye karasularında güvenli gemi geçiş koridoru oluşturulmalıdır. Kerç Boğazı'ndan geçen Türk sahipli gemilerin, Rusya Federasyonu'nun kontrol gerekçesiyle bekletmesi ve mağduriyet yaratması artık sona erdirilmelidir. Romanya, Bulgaristan, Gürcistan limanları ile Karadeniz'de bulunan limanlarımıza yönelik deniz ticaretinin güvenli bir şekilde sürdürülmesi için tedbirler alınmalıdır. Tüm bu hususlarda, Dışişleri Bakanlığı, Ticaret Bakanlığı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı ve Sahil Güvenlik Komutanlığı nezdinde iş birliklerimiz ve çalışmalarımız devam etmektedir. Bakanlıklarımızın sorunların çözümüne yönelik takdire şayan gayrete bizzat tanıklık etmem vesilesi ile tekrardan teşekkürlerimi iletiyorum."

TAMER KIRAN SAVAŞIN EKONOMİK YANSIMASINI DEĞERLENDİRDİ

Pandemi ve beraberinde ortaya çıkan tedarik zinciri bozulmasının etkisiyle hem küresel, hem de yerelde tarihi fiyat yükselmelerine şahit olunduğunun altını çizen Başkan Kiran, "Savaş etkisiyle Rusya ve Ukrayna'nın ihracatçısı olduğu ürünlerde mart ayı itibarıyla oldukça oynak ve yukarı yönlü fiyatlamalar oluşmuştur. Brend petrol fiyatları 28 Şubat'ta 101 dolar iken, 31 Mart'ta 108 dolar, doğalgaz fiyatı 4,40 dolar iken, 5,64 dolar, demir cevheri 147 dolarken 151 dolar, ABD buğday vadeli fiyatı 928 dolar



iken 1006 dolara çıkmıştır. Enflasyondaki hızlı yükseliş, büyük merkez bankalarını da sıkılaştırma yönünde harekete geçirmiştir. ABD’de mart ayında 25 baz puan faiz artırımının ardından ülkede yüzde 8'lere yaklaşan enflasyon FED’in faiz artırımı konusunda daha da agresif hale getirecek gibi görülmektedir. Buna Rusya Ukrayna savaşı ile birlikte artan ham madde fiyatlarının enflasyonu yukarı yönlü çekeceği aşıkardır.

Kısa vadeli faiz oranlarının yukarı doğru artırılabileceği önümüzdeki süreçte ise piyasaların beklenenden daha hızlı sıkılaşabileceği ve bunun daha kötü sonuçlara yol açabileceği endişesi değerlendirilmektedir. Küresel ekonomideki yavaşlama eğilimi ile enflasyonist baskıların olumsuz yansımaları ülkemizde de kaçınılmaz bir şekilde kendisini göstermektedir. Türkiye ekonomisinde enflasyon etkisini mart ayında da göstermiş ve yıllık bazda TÜFE yüzde 61.14, ÜFE yüzde 114.97’ye yükselmiştir” dedi.

Hafta başında açıklanan diğer bir veriye göre; Türkiye ihracatının 2021 yılında yakaladığı ivmeyi 2022 yılında da sürdürdüğünü memnuniyetle karşıladıklarını söyleyen Başkan Kiran, şu değerlendirmeyi yaptı: “Türkiye’de mart ayında ihracat yüzde 19.8 artarak 22.7 milyar dolara ulaştı. Aynı dönemde ithalat 30.9 milyar dolar olarak gerçekleşti.

Böylelikle 2022 yılı mart ayı ihracatı en yüksek mart ayı ihracatı olduğu tarihte. Yine aynı verilerde dikkat çekici nokta; Rusya’nın Ukrayna’yı işgali sonrasında bu iki ülkeye olan ihracatımızın yara alması oldu. Ukrayna ile olan ihracatımız geçen yılın mart ayına göre yüzde 80 azalarak, 207.5 milyon dolardan 41.7 milyon dolara inerken, Rusya’ya ihracatımız aynı dönemde yüzde 40 düşüşle, 419.8 milyon dolardan 252.4 milyon dolara geriledi.

Turizm sektörünün gidişatı dengelerin sağlanması açısından çok büyük önem taşımaktadır. Bu veriler ülkemizin büyük çabalarıyla devam eden barış görüşmelerinin olumlu sonuç alınmasının ne kadar önemli olduğunu göstermektedir. Temennimiz Türkiye’nin de öncü ve arabulucu rolüyle savaş ve kriz ortamının bir an önce sona ermesidir.”

Başkan Kiran, denizcilik piyasalarında şubat ayındaki genelde pozitif gelişmelerin ardından, mart ayında Baltık Kuru Yük Endeksi’nin %12,3 düşüşle 2069, Tanker Endeksi BDTI’nin (Baltic Dirty Tanker Index) %11,7 düşüşle 1279 ve Drewry Dünya Konteyner Endeksi’nin %12 azalarak 8 bin 152 olduğunu kaydetti. Global gemi filosunun, 2022 mart ayının sonunda yıllık bazda %2,7 artarak 2,2 milyar DWT’a ulaştığını belirten Tamer Kiran, toplam filo içinde

kuru yük gemi filosunun 952,2 milyon DWT, konteynerin 295,3 milyon DWT (TEU bazında 24,9 milyon TEU) ve toplam tankerin 656,3 milyon DWT olduğunu söyledi.

Enflasyonun potansiyel etkilerine ağırlıklı olarak odaklanan makroekonomik görünümle birlikte, denizcilik sektöründeki dikkatin çoğu, emtia fiyatları ve deniz kaynaklı talep üzerindeki olası etkilere odaklandığını belirten Başkan Kiran, “Bununla birlikte, yeni inşa fiyatlarının neredeyse yirmi yıldır en keskin artışı görmesiyle birlikte gemi inşa sektöründe de enflasyonist eğilimler çok belirgin oldu. Yeni Gemi İnşaat Fiyat Endeksi mart sonu itibarıyla 156,17 puan ile yıllık dolar bazlı olarak 25 puan artarak, Haziran 2009’dan bu yana en yüksek seviyesine ulaştı” dedi.

Mart ayında deniz turizmi ile iştiğal eden İMEAK Deniz Ticaret Odası üyelerini yakından ilgilendiren bir gelişmenin Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı’nca Göcek koylarına tekne bağlama amaçlı mapa ve şamandıra sistemleri yatırım ve işletme ihaleleri olduğunu kaydeden Başkan Kiran, şu bilgileri paylaştı: “Toplam 6 parsellik bölümler ve her parselde 4 koyun yer aldığı ihalede birinci, ikinci ve üçüncü ihaleler yapıldı, ancak henüz karara bağlanmadı.

Gelinen noktada Göcek koylarının korunup kollanması, kirliliğe karşı önlem amacıyla yola çıkılan ihalenin bu amaca tam olarak hizmet etmeyebileceğinden endişe ediyoruz. İhalelerdeki yüksek fiyatların karşılığında verilecek hizmetlerin çok yüksek bedeller olacağına aşıkart olmasının nedeniyle kamu yararının ortadan kalkacağı endişesini taşıyoruz.

Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığımız ile görüşerek bu işin gelen yönetimler ile bu bölgede geçimini sağlayanlar ile birlikte sivil toplum kuruluşlarının da içinde olduğu bir yapıyla tek elden yürütülmesinin doğru olacağı görüşümüzü paylaştık. Süreci dikkatle takip ediyor, yeni bir düzenleme ile kamunun yararına olacak bir sonucun oluşmasını temenni ediyoruz” diye konuştu.

MARMARA DENİZİ'NİN ÖZEL ÇEVRE KORUMA BÖLGESİ İLAN EDİLMESİ

Dikkatle takip ettikleri bir diğer konunun da Marmara Denizi'nin Özel Çevre Koruma Bölgesi İlan edilmesi olduğunu vurgulayan Tamer Kiran, meclis üyeleri ile şu bilgileri paylaştı: "Bildığınız gibi geçen yıl mayıs ayında Marmara Denizi'nde ortaya çıkan müsilajın olumsuz etkileri sonrasında 22 maddeden oluşan Marmara Denizi Eylem Planı hazırlanarak, 6 Haziran tarihinde kamuoyu ile paylaşılmış ve alınan bu 22 maddelik karar 5 Kasım tarihinde Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe girmişti. Bu karar ile İstanbul İli Adalar İlçesi, Prens Adaları, Balıkesir ile Erdek ve Marmara ilçeleri sınırlarındaki her ölçekteki plan, plan kararları ve projelerin bu kapsamda değerlendirileceği ve özel izin alınması gerektiği belirtilmişti. Göcek, Kekova, Salda Gölü, Uzungöl gibi son derece hassas bölgelerin kurulması için çıkartılmış olan bir kavram olan Özel Çevre Koruma Kanunu'nun Türkiye sanayisinin yüzde ellisinin etrafında yerleştiği, çevresinde 7 ilin bulunduğu Marmara Denizi'nde uygulanması hakikaten çok yakın bir tarihte karşımıza çok önemli sorunlar çıkarmaya adaydır. Denizcilik açısından baktığımızda limanlarımız Tuzla ve Yalova'daki yerleşik tersanelerimiz ve bunlarla ilgili gemi inşa sanayimiz, balıkçı barınakları, marinalar ve hatta Marmara Denizi ve kıyı kenar çizgisi içerisinde yer alan tüm yapılar bundan sonra bu kanun kapsamına girmiş durumdadır. Bir başka deyişle bundan sonra Göcek, Kekova bölgesindeki uygulamaların aynısı burada da uygulanacaktır. Bu konu için Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı'nı defalarca ziyaret ederek özel çevre koruma bölgelerinde uygulama süreçlerinde yaşanan sorunları tek tek dile getirdik. Görüşmelerimiz ardından özellikle gemi inşa sektörü ve limanlarımızı yakından ilgilendiren dip tarama ile ilgili soruna kısa vadeli de olsa bir çözüm ürettik. Ancak burada amacını çok aşan bir uygulama ile karşı karşıya olduğumuzu düşünüyoruz. Tabiat Varlıklarını Koruma Genel Müdürlüğü'nün mevcut yapısı ile böyle yoğun bir iş yükü altından nasıl çıkacağı da ayrı bir soru işaretidir. Konuyu önemine binaen

29 Mart'ta yaptığımız İstanbul Odalar ve Borsa ortak toplantısında gündeme getirerek diğer sektörlerin de dikkatine sunduk. Bundan sonra daha sık duymaya başlayacağımızı düşündüğüm bu önemli konunun bilimsel taraftan ayrılmadan hassas ve dikkatli bir şekilde takipçi olacağımızı belirtmek isterim."

İRİ REİS ÜNİVERSİTESİ EĞİTİM GEMİSİ 43 MİLYON TL BEDELLE SATILDI

Bir önceki meclis toplantısında Piri Reis Üniversitesi Eğitim Gemisi'nin satılacağını, satılmasını gerektiren sebepleri açıkladığını hatırlatan Tamer Kiran, geminin satışı ile ilgili olarak, "Piri Reis Üniversitesi Mütevelli Heyeti'nin 26 Ocak 2022 tarihinde yaptığı toplantıda geminin satılmasına karar verilmişti. 16 Şubat 2022 üniversitenin ihale yönetmeliğinin 28'inci maddesine göre yapılan açık ihalede verilen en yüksek teklifin tahmini bedelin altında kalması nedeniyle 17 Şubat tarihli mütevelli heyeti toplantısında en yüksek teklif veren 4 firma ile pazarlık yapılarak ihalenin neticelendirilmesinin uygun olduğuna karar verildi.

Pazarlık usulü yapılan görüşmeler sonucunda geminin 43 milyon TL bedelle satışına karar verilmiştir. Satış işlemi 17 Mart tarihinde gerçekleştirilmiş ve gemi sahibine teslim edilmiştir" dedi. Diğer taraftan denizcilik öğrencilerinin staj sorunları ile ilgili sorunların çözümüne yönelik çalışmaların devam ettiğini ifade eden Başkan Kiran, şöyle konuştu: "Hem üniversite, hem de idarelerimizle farklı bir yaklaşımla sorunun çözümüne yönelik çalışmalarımız devam etmektedir.

Bu çerçevede Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan ve bazı üniversitelerimizin denizcilik fakülteleri dekanlarının katılımıyla 26 Mart Cumartesi günü toplantı yaptık ve önemli bir mesafe kat ettik. İnşallah süreci sorunu tam bir çözüme ulaştırarak tamamlayacağız."

Sektörle ilgili güzel haberleri de paylaşmak istediğini belirten Tamer Kiran, 7 Nisan tarihli Resmi Gazete'de yayımlanan "Bazı Cumhurbaşkanlığı Kararnamelerinde Değişiklik Yapılmasına Dair Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi" ile sektörü yakından ilgilendiren müspet



Prof. Dr. Ragıp Kutay Karaca

değişiklikler olduğunu, İMEAK Deniz Ticaret Odası tarafından değişiklikler hakkında üyelere bilgilendirme yapılacağını kaydetti. Başkan Kiran, Oda'nın denizyolu toplu yolcu taşımacılığında ücretsiz seyahat yapılması kapsamında gelir desteğinin arttırılmasına ilişkin yapılan girişimleri neticesinde denizyolu toplu yolcu taşımacılığında ücretsiz seyahat kapsamında her bir gemi başına verilecek aylık gelir desteğinin 1000 TL'den, 1500 TL'ye çıkartıldığını sözlerine ekledi.

23 Nisan'da Türkiye Büyük Millet Meclisimizin kuruluşunun 102'nci yılı ile Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı'nın kutlanacağını belirten Başkan Kiran, Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin ilk Başkanı Gazi Mustafa Kemal Atatürk ile tüm şehit ve gazileri rahmet ve minnetle yad ederek, çocukların bayramını kutladı. Ramazan ayı ve içinde idrak edilecek Kadir Gecesi'ni kutlayan Tamer Kiran, mübarek gün ve gecelerin kalplerimize huzur, işlerimize bereket, ailemize, ülkemize ve İslâm âlemine hayırlar getirmesini, dualarımızın kabul olmasını diledi. Tamer Kiran, akabinde kutlanacak Ramazan Bayramı'nın da milletimize, insanımıza mutluluk ve huzur getirmesini, sağlık ve afiyet içinde nice bayramlara erişilmesini temenni etti.



PROF. DR. RAGIP KUTAY KARACA MECLİS ÜYELERİNE HİTAP ETTİ

Toplantıda, İstanbul Aydın Üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü Müdürü Prof. Dr. Ragıp Kutay Karaca, "Rusya-Ukrayna krizinin dünya siyasi sistemine ve denizciliğe etkisi" konulu sunum yaptı.

Saldırganlık tavrının Rusya'nın üzerine yapışmış bir etken olduğunu ve bu saldırganlık tutumunun hiçbir zaman değişmeyeceğine dikkat çekerek konuşmasına başlayan Karaca, Rusya'nın Soğuk Savaş'tan beri ilk defa Batı bloğunu bir araya getirdiğini kaydetti. Bu savaş sürecinde Rusya'nın Almanya'yı kaybettiğini ifade eden Karaca, şöyle devam etti: "Rus enerjisine karşı Alman teknolojisi ve üretimi söz konusu. Rusya'da yatırımı en çok olan ülke Almanya... Rusya, bununla birlikte silahlanan bir Almanya'yı da kaybetti.

NATO Sovyetler Birliği'nden ayrılan Baltık ve Doğu Avrupalı ülkelere inanılmaz şekilde asker gönderdi. Yani daha önce Polonya'da, Romanya'da ve Bulgaristan'da konuşlanmayan NATO, artık oralarda da rahat bir şekilde konuşlanıyor. Ruslar kendilerini Çin'e mecbur bırakma durumundalar. Çin'in koloni muamelesine de açık hale geldiler. 1996'dan beri Çin üzerinde çalışıyorum, defalarca gittim. Çin ve Rusya arasındaki farkı soruyorlar. Aralarında çok büyük bir fark var. Çin, dünya adına teknolojiye

ayak uydurmuş en büyük güç olarak karşımıza çıktı. Bugün Çin üniversiteleri ilk binde... Dünyanın en büyük teknoloji yatırımı yapan Çin. Ruslar yaptırımı maruz kaldıklarında metroda kredi kartları geçmezken, Çin o işi kendi iç piyasasında çözmüş durumda. Komünist dünyada Çinliler ilk defa Rusları arkalarına takmış olacaklar."

Rusya'nın ekonomik yalnızlık içerisine gireceğine vurgu yapan Karaca, Kırım olayından sonra 2754 yaptırım uygulandığını, Ukrayna işgali sonrası bu yaptırım sayısının 5532'ye çıktığını kaydetti. Bu yaptırımların Rusya için büyük sorunlara gebe olduğunu söyleyen Karaca, "Savaşın uzaması savaş maliyetinin artması demek. Bu savaş maliyeti karşılanabilir bir maliyet değil. Savaşın 23 günlük maliyeti neredeyse 30 milyar dolara çıktı. Kaybedilen askeri mühimmattaki 9 milyar dolar hariç.

Bunu Amerika'da dahil hiçbir büyük güç kaldıramaz. Rus ordusu 2008'de Gürcistan'a girdi, kimsenin gıki çıkmadı. 2014'te girdiler kimsenin gıki çıkmadı. Ama aslında Rus ordusunun özellikle meskun mahallerde ne kadar zayıf olduğunu net olarak görüyoruz. Ukrayna'nın açıkladığı rakam 20 bin, ama benim Stockholm International Peace Research'den güvendiğim araştırma merkezlerinden aldığım kayıp 12 bin. Yani 12 bin Rus askeri ölmüş. 9 - 12

bin arasında bir Rus askeri kaybı var. Bu arada asker kaçaklarından bahsediliyor. Rusya bugüne kadar çok rahattı, çünkü enerjinin en büyük ülkesi. Bundan sonra özellikle Avrupa, alternatif enerji yatırımlarına çok daha fazla para ayrılacak ve bu da Türkiye için büyük şans" diye konuştu.

ABD DEĞERLENDİRMESİ

Amerika Birleşik Devletleri'ne dair bir değerlendirmede bulunan Prof. Karaca, ABD'nin Avrupa üzerinde kaybettiği lider etkisini tekrar kazandığını dile getirdi. NATO'nun tartışılan varlığını artık sorgulanmadığını söyleyen Karaca, "Türkiye'de NATO'dan çıkalım diyenler oldu. Onlar bir gün NATO'cu oluyorlar, diğer gün NATO'dan çıkalım diyorlar. Böyle garip bir durum da var. NATO niye önemli biliyor musunuz? NATO'ya karşı kendimizi korumak için içerisinde olmak çok daha önemli. Bunu lütfen unutmayın. NATO'ya karşı kendimizi korumak için üyesi olmak önemli. Bir de, niye çıkacağız ki NATO'dan. Biz NATO'da bir oyla her şeyi kilitleyebiliyoruz. Böyle bir güç varken, NATO'dan niye çıkalım! NATO'yu sevip sevmemeyi tartışmıyoruz burada. Akliselim ve faydacı düşünmek lazım" dedi.

Karaca, Amerika'nın geleneksel çevreleme politikasından vazgeçip, onun yerine rakiplerin enerjisini tüketecek ve diğer rakiplere gözdağı verecek politikalar izlemeye başladığını söyledi. Çin - Rusya arasındaki duruma da değinen Karaca, "Doğrudan çalışan biri olarak söylüyorum. Tarihte Çin - Amerika veya Rusya - Amerika savaşı yok; tarihte Çin-Rusya savaşı var. Gelecekte Çin Amerika savaşı mı, yoksa Rusya Amerika savaşı mı daha yakın dersiniz eğer Çin - Rus savaşını daha yakın görürüm.

Biliyorsunuz Çinliler Rusya'ya yönelik Birleşmiş Milletlerde alınan her kararda çekimser kaldılar, net destek vermediler. Tipik Çin davranışdır hiç değişmez. Tabii Amerika bir şeyi de yarattı. Bir anda Rusya'nın karşısında Avrupa'da Almanya'yı dikti. Kendisi de Hint Pasifik'te çok daha rahat edecek bir ortam yakaladı. Ama şöyle bir şey var: Bu savaşın uzaması Rusya'ya tabi ki



çok zararı olacak, ama ABD’de Ukrayna üzerinden bu savaşı sürdürebilir mi bu da bir soru işareti. Putin gibi bir lidere sahip Rusya’dan da açıkçası hepimizin korkması lazım. Böyle bir liderin insanlığı nelere maruz bırakabileceğini de unutmamak lazım” diye konuştu. Alman firmalarının Rusya’daki yatırımlarını çektiğini, bu durumun Türkiye için bir fırsat doğurabileceğini ifade eden Karaca, Avrupalıların mallarını uzakta üretmek istemediğini, yakın coğrafya olarak Türkiye’nin tercih edilebileceğini söyledi.

“MUZAFFER BİR RUSYA KARARLI VE TAVİZSİZ HALE GELEBİLİR”

Çin Halk Cumhuriyeti ile ilgili olarak siyasi bir baskı altında tutulmak isteneceğini kaydeden Karaca, pandemi sonrasında Çin’de batı yatırımlarının azaldığını dile getirdi. Kuşak – Yol girişiminin Rusya – Ukrayna krizinden büyük etkilendiğini söyleyen Karaca, şöyle devam etti: “Çünkü Avrupa’ya giden en kısa hat tren açısından Ukrayna’ydı.

Şu an işlemiyor. Rusya hattı da maliyetli. Bu enerji fiyatları, sigortalar, navlunlarla deniz lojistiği de Çin adına büyük maliyetler içeriyor. Yani artık ucuz Çin malı falan öyle şeyler görmek zorlaşacak. Bu da, özellikle yabancı yatırım ile ayakta duran Çin ekonomisi için zorluklar getirecek. Ayrıca Çin, Rusya’nın kazanmasını istiyor mu diye sorarsanız, istemiyor. Çünkü muzaffer bir

Rusya başa çıkılamayacak kadar kararlı ve tavizsiz bir hale gelebilir. Bunu tarihten biliyorlar. O yüzden daha uysallaştırılmış bir Rusya Çin için çok daha iyi olacaktır. Çin’de bazı yazılar okudum. Rusya ham maddesini satamayacak, dolayısıyla biz ucuza hammaddeyi Rusya’dan alalım. O hammaddeden ürettiklerimizi de Rusya’ya daha pahalıya satalım. Böylelikle batının baskısını da kırarız. Ama o da Rusya için çok kabul edilebilir bir durum değil.”

Rusya – Ukrayna heyetlerinin Antalya ve İstanbul’daki görüşmelerinin diplomasi kitaplarına geçecek kadar tarihsel bir başarı olduğuna vurgu yapan Karaca, 2’nci Dünya Savaşı sırasında Türkiye’nin uyguladığı tarafsızlık politikasını hatırlattı. Şu an da benzer bir politika izlemeye devam eden Türkiye’nin savaşın uzaması durumunda ne yapacağını bilmediğini söyleyen Karaca, “Eğer Rusya, Ukrayna’nın tüm Karadeniz hattını keserse, Putin’in söylediği ben Karadeniz’i Türk Gölü yapılmaktan kurtardım cümlesi hasıl olmuş olacak. Bu da büyük bir güvenlik açığı... O yüzden Türkiye bu politikasını devam ettirmeli, ama savaş uzarsa baskı altında kalacağımızı da çok net olarak söyleyebilirim” dedi.

Savaşa dair ekonomik bir değerlendirme yaparak meclis üyelerini bilgilendiren Prof. Dr. Ragıp Kutay Karaca, 2020 yılı rakamlarına bakıldığında Rusya’nın

dünyanın en büyük 16’ncı ihracatçısı ve en büyük 22’nci ithalatçısı olduğunu ifade etti. 2021 yılında ise Rusya ihracatının 500 milyar dolara çıktığını, bunun 110 milyar dolarının petrol, yaklaşık 70 milyar dolarının ise yine petrol ürünlerinden oluştuğunu söyleyen Karaca şunları söyledi: “İktisatçıların Hollanda hastalığı dediği bir hastalık vardır. Tek sektöre bağımlılık...”

Rus ekonomisi yıllardır tek sektöre bağımlı yaşıyor. Zaten Çinlilerden en temel farkları da bu... Kırılgan yapıya çok müsaitler. Rusya’dan enerji alımını keserseniz Rusya’yı bitirtirsiniz. Şu anda bunu kesebilecek bir durumları yok. Ne kömür açısından, ne doğal gaz açısından, ne de petrol açısından. İthalatına baktığınız zaman da 300 milyar dolarlara gelmiş bir durum var.”

Türkiye – Ukrayna ilişkisine değinen Karaca, Ukrayna’nın dünyanın en büyük 49’uncu ihracatçısı ve 48’inci ithalatçısı durumunda olduğunu belirtti. Ukrayna’nın 2021 yılında Türkiye ithalatındaki payının 1,6’lık, ihracatında ise 1,2’lik bir paya sahip olduğunu kaydeden Karaca, Türkiye’nin ithal ve ihraç ettiği ürünlere bakıldığı zaman Rusya ve Ukrayna’dan aynı ürünleri ithal ettiğimizi söyledi. Karaca, 2022 Ocak – Şubat ayı TİM verilerine göre Rusya ve Ukrayna ile olan ihracatımızın 1.3 milyar dolar seviyesine çıkmış durumda olduğunu ve aynı dönemde aynı sektörlerden 500 milyon dolarlık ihracat gerçekleştirdiğimizi belirtti. Karaca, Türkiye’nin çelik konusunda sıkıntılar yaşayabileceğine de dikkat çekti.

ENERJİ FİYATLARINDAKİ ARTIŞ TÜM METALARDA FİYAT ARTIŞI YARATACAK

Enerji fiyatlarını analiz eden Karaca, enerji fiyatlarındaki artışın tüm metallerde fiyat artışına sebep olacağını vurguladı. Politik ekonomi açısından her 10 dolarlık artışın bütçeye 4,4 milyar dolarlık yük getirdiğini söyleyen Karaca, şöyle devam etti: “Bu hesaba göre petrol fiyatları bu düzeyde bile 15 milyar dolar bütçede bir yük olduğunu söyleyebiliriz.

Şimdi enflasyonun ne olduğunu unutun. Petrol fiyatları bu şekilde kalsa bile enflasyonun üzerine neredeyse 5 ile

10 puanlık ekstraların enerji fiyatlarıyla yansıyacağı çok aşikar. Biz enerjide bağımlıyız. Avrupa değil mi hayır Avrupa'da bağımlı ama biz doğalgaz ithalatımızın neredeyse üçte birini Rusya'dan yapıyoruz. Yılbaşında yanlış hatırlamıyorsam petrol 70 dolarlar seviyesindeydi, bugün 102,5 dolar seviyesinde. Bu fiyatta kalıp kalmayacağı savaşın seyri ortaya koyacak. Rusya'ya yapılabilecek ekonomik yaptırımlar içerisinde tek bir sert nokta kaldı. İran gibi tüm kritik kurumlarını ve enerji işlemlerini engellemek. Eğer bunu yaparlarsa, bu kriz inanılmaz boyuta gider ve bu krizin sonu üçüncü dünya savaşı çıkmadan çözülemez. Okuduğumuz tarih verileri bunu gösteriyor.”

“Rusya Federasyonu ve Ukrayna'dan yapılan ithalatın toplam buğday, mısır, arpa, koza, Ayçiçek yağı ve tohum ithalatı içerisindeki payı, Türkiye için yüzde 26, Çin için yüzde 23, Hindistan için ise yüzde 13. Ukrayna'nın Türkiye'ye yaptığı ihracatın yüzde 70'i tahıl ve metal ürünlerinden oluşuyor” diyor Karaca; Rusya ve Ukrayna'dan ithal edilen buğday, arpa ve Ayçiçek yağında Türkiye'nin birinci sırada olduğunu söyledi.

İnşaat ve müteahhitlik sektörünün de çok önemli bir yere sahip olduğunu kaydeden Karaca, Rusya ve Ukrayna ile en çok iş yapan ülkelerin başında Türkiye'nin geldiğini ifade etti. En fazla projeyi 2021 yılında 11 milyar dolarla Rusya'dan aldığımızı vurgulayan Karaca, “Bu rakam 29.3 milyar dolara çıkan bir iş hacmi yaratmış. Bu da yurt dışındaki müteahhitlik hizmetlerimizin yüzde 38'i. Yani eğer Rusya'ya olan yaptırımlar daha da sertleşirse, bu yüzde 38'lik paydan olma durumunda kalabiliriz. Aynı şey Ukrayna içinde var. Ukrayna ilk defa 2020'den sonra müteahhitlik hizmetlerinde Türkiye'de ilk beşe girdi. Devam eden savaş başlanan işlerin bitirilememesi, ödemelerin alınamaması daha da önemlisi artık yeni projelerin sahiplenilememesi sorununu ortaya çıkaracak” dedi. Rakamsal veriler paylaşarak turizm değerlendirmesi yapan Karaca, şöyle konuştu: “Türkiye'ye gelen

100 turistten 27'si Rusya ve Ukrayna vatandaşı. Esasından bu rakam bile yeterli. 2022'de 35 milyar dolar turizm geliri bekleniyor. Şu anda yüzde 70 bu iki ülkeden kayıp var. Daha da ilginç yurt dışı gazetelerinde inanılmaz haberler var. Eğer Türkiye'ye Rusya'dan turist gelirse, Türkiye'yi tercih etmeyin diye. Yani Avrupalı turist Rus turistle aynı otelde kalmak istemiyoruz pozisyonunda. Bu da bizim için temel anlamda sıkıntı.”

“PUTİN BİR YERDE DURDURULMALI”

Küresel ticaret haritasının değişeceğini düşünenlerden olduğunu ifade eden Karaca, “Çin'in Rusya ile ilgili politikasından takınacağı gelecekteki tutum Asya – Avrupa arasındaki deniz lojistiğini doğrudan etkileyecek. Putin bir yerde durdurulmalı. Ama ABD de durdurulmalı. Çünkü izlediği bu stratejinin en büyük zararından biri de maalesef Türkiye'ye veriliyor” diye konuştu. Tedarik zinciri izleme platformunun verilerini analiz eden Karaca, Rusya ithalat hacminin savaş sonrası yüzde 40 seviyelerine düştüğünü söyledi. Yine proje 44'ün verilerine dayandığı bilgileri paylaşan Karaca, Rus limanlarının 50 deniz mil içindeki konteyner gemilerinin sayısının yüzde 30 azaldığını kaydetti.

Rusya'nın Avrupa adına, transit ve nihai varış ülkesi olma durumunu kaybetmek üzere olduğunu vurgulayan Karaca, “Avrupa Birliği ülkelerinin kullandığı Ukrayna üzerinden geçen rota, savaş nedeniyle artık bir alternatif olmaktan çıktı. Şimdi bu noktada Türkiye gerçekten ciddi bir rota olabilir mi? Türkiye sürekli ihmal ettiği deniz ticareti, deniz lojistiği konularında bir hamle yapabilir mi onu bilemiyorum. Ama bana sorarsanız, tam zaman! Değişen ticaret yolu kavramından Türkiye yararlanmalı” dedi. Küresel enflasyon ve küresel borçlanmanın deniz taşımacılığını olumsuz etkileyeceğinin altını çizen Karaca, şöyle devam etti: “Rusya'yı destekleyen ülkelere yönelik ikincil yaptırımlar yapılması durumunda başta deniz yolu olmak üzere lojistiğin tüm kanalları büyük zarara uğrayacaktır. Burada da bizim için bir soru işareti vardır. Savaş uzar ve bizde Rusya'yı

destekleyen kategorisi içerisinde değerlendirilirse işte orada bir tercih yapmak zorunda kalabileceğiz. Hem NATO üyesisiniz, hem de bu etkin tarafsızlığı yürüteceksiniz. Gerçekten zor.”

Karadeniz ve Baltık Deniz'inin bölgesel petrol ticareti için kilit önemde olduğunu ifade eden Prof. Karaca, “Temel navlun maliyetlerinin yüzde 400'lere kadar arttığından bahsediliyor. Mart 2022'ye baktığımız zaman da bölgedeki tanker oranının sabit kaldığı üzerinde bir nokta var.

Bu navlun fiyatları küresel tüketici fiyatlarını yüzde bir buçuk etkiliyor. Bu yalnızca deniz ticareti için değil, aynı hava lojistiği içinde geçerli. Bunu net olarak söyleyebilirim” dedi. Rusya – Ukrayna savaşının, son iki ayda pandemiden daha fazla olacak şekilde dünya ekonomisine zarar verdiğini söyleyen Karaca, savaşın hangi coğrafya ve devletler arasında çıktığının bir önemi olmadığını her türlü savaşın ve olasılığın ekonomi ve siyasi sisteme zarar verdiğini söyledi. Prof. Dr. Ragıp Kutay Karaca'nın sunumunun ardından, İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır ve İMEAK Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran tarafından kendisine plaket takdim edildi. Toplantı; Meclis üyelerinin bölgesel görüş, soru ve önerileri ile devam etti.

GÜVEN ALTOĞ: GÖCEK'E SAHİP ÇIKALIM

İlk söz alan İMEAK Deniz Ticaret Odası 39 No'lu (Günübirlik tekneler) Meslek Komitesi Başkanı Güven Altoğ, günübirlikçiler olarak sezona mutlu başlamayı umut ettiklerini ancak, savaş durumu, Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı'nca Göcek'te yapılan ihaleler ve P&I nedeniyle karamsar olduklarını ifade etti. Yapılan ihaleler konusunda Ankara'ya gittiklerini ve dava da açtıklarını kaydeden Altoğ, “Göcek içimizden parçalanıyor. Göcek'te evi olan yurdu olan büyüklerimiz Göcek'e sahip çıkalım. Başka Göcek yok, gidiyor. 100 milyon TL'lik bir rakam bizim sektörü öldürür” dedi. Altoğ, aynı şekilde Ölüdeniz'de de kaçak yapılaşmaların başladığına dikkat



Güven Altoğ

çekerek, “Lütfen hassasiyetimizi buna verelim. Çünkü biz denizden ekmeğimizi yiyoruz.

Bizim konumuz bunları kurtarmak değil, ama biz denizciyiz, denizleri bekliyoruz, herkesi oraya çağırıyoruz. Bölgemize sahip çıkalım ki, denizciler ekmeğimizi yesin” diyerek destek çağrısında bulundu.

Bölgelerinde yeterli sayıda tekne imalatı yapıldığını ancak metre başına gelen cezaların büyük sıkıntı yarattığını söyleyen Altoğ, tersanelerdeki çekek alanları ile ilgili olarak da düzenleme yapılmasını istedi.

MEHMET BEKİROĞLU, CEZALARA SİTEM ETTİ

Toplantıda söz alan 28. No’lu Gemi Yakıt ve İkmal Tanker Taşımacılığı Meslek Komitesi Başkanı Mehmet Bekiroğlu, Sahil Güvenlik Komutanlığı ile ilgili yaşadıklarını sıkıntıları dile getirdi. Sorunun bir türlü çözülmediğini vurgulayan Bekiroğlu, şunları ifade etti: “Şu anda iş olmadığı için bütün gemilerimiz ve barçlarımız Marmara Denizi’nde kaldı. Sahil Güvenlik Komutanlığı yok kayıkla indin, yok gazete almaya gittin diye Marmara Denizi’nde gördüğü yerde ceza yazıyor. Biz bunlardan hakikaten bıktık. Limanlar yeterince bizi denetliyor zaten. Buna bir an önce çözüm bulunmalı.”



Mehmet Bekiroğlu

SİNA ŞEN SEKTÖRLE İLGİLİ SON GELİŞMELERİ AKTARDI

Son olarak konuşmasını yapmak üzere kürsüye gelen İMEAK DTO Yönetim Kurulu Üyesi Sina Şen, Cumhurbaşkanlığı kararı ile Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı katkılarıyla yürürlüğe giren toplu taşımacılık sektörünü destekleme primlerine yüzde 50 zam uygulanması ile ilgili olarak emeği geçen herkese teşekkür etti. 6 Nisan Çarşamba günü toplu taşımacılığa yüzde 40 zam uygulanması konusuna da değinen Şen, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır’a desteklerinden dolayı teşekkür etti.

Şen konuşmasına şöyle devam etti: “Marmara Denizi’nde özellikle müsülaj ile birlikte Özel Çevre Koruma Kanunu ile alakalı olarak Tarım ve Orman Bakanlığı tarafından yapılan kiralama süreçlerine Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı da dahil oldu. Dolayısıyla aslında kanun hükmünde kararnamele oldu bunlar da.

Buradaki balıkçı kooperatiflerinin kiralama süreçleri bir süre askıya alınmıştı. Burada bir yol alındı. Yakın bir sürede de buradaki arkadaşların dertleri çözülmüş olacak. Çünkü buradaki kiralamalar olamadığı için



Sina Şen

küçük esnaf yani 12 metreden küçük olan tekneler bu balıkçı barınaklarında tekneleri karaya çekemiyorlar. Karaya çekemedikleri veya bu kiralamalar olmadığı için kıyı tesisi işletme izinlerini alamıyorlar.

Bunlar olmadığı için de buradaki karaya çekilemeyen tekneler liman başkanlığından da sörvey gelemiyor. Bu da inşallah çok kısa bir sürede çözülmüş olacaktır.”

Diğer taraftan İstanbul’da 1380 Sayılı Su Ürünleri Kanunu’ndan sonra yapılan düzenlemelerle midye çıkarıcılar, trollerle ilgili gemilere el konulması sebebiyle Sahil Güvenlik Komutanlığı’nın önemli çalışmalarının olduğunu söyleyen Şen, “Tarım ve Orman Bakanlığı’mızın bu konuda kendi yeterli donanımlı tekneleri olmamaları sebebi ile bu işler Sahil Güvenlik Komutanlığı tarafından yapıldı.

En son iki gün evvel Yenikapı’da bir trol teknesi denizdeki ağ takımları ile birlikte yakalandı ve el konuldu. Bu konuda da gerek İstanbul Tarım İl Müdürümüz Ahmet beye, Sahil Güvenlik Komutanı Tayfun Paşamıza ekipleriyle beraber gösterdikleri özveri çalışmaları sebebiyle teşekkür ediyorum” diye konuştu. Meclis toplantısının ardından iftar yemeğine geçildi.

FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

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

YELKEN KULÜBÜ'NDEN DTO'YA ZİYARET

Piri Reis Üniversitesi Yelken Kulübü'nün yeni Başkanı Kaşif Arda Olcay ve beraberindeki Sayman Üye Salih Tinas ile Yazman Murat Tuzcu, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran'a nezaket ziyaretinde bulundu. 11 Nisan Pazartesi günü Odanın Genel Merkezi'nde gerçekleştirilen ziyarette PRU Yelken Kulübü Yönetimi, Başkan Tamer Kiran'a forma hediye etti.

TAMER KIRAN, TURSSA'NIN İFTARINA KATILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, 11 Nisan Pazartesi akşamı Gemi Tedarikçileri Derneği'nin (TURSSA) iftar yemeğine katıldı. Swisotel The Bosphorus Beşiktaş'ta, TURSSA Yönetim Kurulu Başkanı Zihni Memişoğlu'nun ev sahipliğinde düzenlenen iftar yemeğine, İMEAK DTO Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt de iştirak etti. TURSSA üyelerine hitaben bir konuşma yapan Tamer Kiran, ayrıca derneğin yeni üyelerine sertifikalarını dağıttı.

ZEYPORT'UN İFTARINA DTO YÖNETİMİ KATILIM SAĞLADI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, Zeyport Zeytinburnu Liman İşletmeleri Anonim Şirketi tarafından organize edilen iftar yemeğine katıldı.

Zeytinburnu Liman İşletmeleri A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı ve Oda Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt'in ev sahipliğinde Bakırköy'deki Gelik Restoran'da, 12 Nisan Salı akşamı gerçekleşen iftar yemeğine, Şirketin ve Odanın Yönetim Kurulu Üyeleri Taylan Kalkavan ile Faruk Miras da iştirak etti.

BİLGİLENDİRME TOPLANTISI YAPILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası koordinasyonunda, "Ukrayna ve Rusya Federasyonu Limanlarına ve Limanlarından Sefer Yapacak Gemilere Harp Teminatı Sağlanmasına İlişkin Süreç Yönetimi" hususunda, Türk Reasürans A.Ş. tarafından 13 Nisan Çarşamba günü bilgilendirme toplantısı yapıldı. Çevrimiçi ortamda gerçekleştirilen toplantıya, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, Yönetim Kurulu Üyesi Başaran Bayrak, Türk Armatörler Birliği Başkanı Cihan Ergenç, Türk P&I Genel Müdürü Ufuk Teker ve Oda üyeleri katıldı.

İMEAK DTO YÖNETİMİ VE PERSONELİ BİRLİKTE İFTAR YAPTI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetimi ve personeli, 13 Nisan Çarşamba akşamı düzenlenen geleneksel iftar yemeğinde bir araya geldi.

Pandemi nedeniyle iki Ramazan'dır bir araya gelip iftar yapamayan Oda yönetimi ve personel kısıtlamaların hafiflemesiyle bu Ramazan sohbet eşliğinde iftar yapmanın mutluluğunu yaşadı.

TMMOB GEMİ MÜHENDİSLERİ ODASI DTO YÖNETİMİNİ AĞIRLADI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, TMMOB Gemi Mühendisleri Odası'nın Yeni Başkanı Ahmet Uzun ve yönetimine hayırlı olsun ziyaretinde bulundu. GMO'nun Tuzla'daki merkezinde, 14 Nisan Perşembe günü gerçekleştirilen ziyarette, Başkan Tamer Kiran'a, Yönetim Kurulu Üyeleri Başaran Bayrak ve Burak Akartaş ile Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan eşlik etti.

DENİZYOLU KONTEYNER TAŞIMACILIĞI DEĞERLENDİRİLDİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, Odanın 29 No'lu Konteyner Gemi Taşımacılığı, 32 No'lu Deniz Taşımacılığı Lojistik Faaliyetleri, 36 No'lu Forvarder Faaliyetleri, 37 No'lu Gemi Brokerleri ve Navlun Komisyoncuları Meslek Komitelerince 18 Nisan Pazartesi günü video konferans yöntemiyle düzenlenen toplantıya katıldı. Toplantıda, "denizyolu konteyner taşımacılığında yaşanan sorunların çözümüne yönelik değerlendirmeler" yapıldı.

ODA YÖNETİMİ MİLLİ EĞİTİM BAKANI İLE GÖRÜŞTÜ

Beykoz Denizcilik Meslek Lisesi Mezunları Derneği'nin (BEDEMED), geleneksel iftar yemeği, 20 Nisan Çarşamba akşamı, Sabancı Öğretmenevi Anadolu Hisarı Tesisleri'nde gerçekleştirildi. İftar yemeğine, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Şadan Kaptanoğlu katıldı. Oda yönetimi, aynı tesiste düzenlenen bir başka iftar programına katılan Millî Eğitim Bakanı Mahmut Özer ile de bir araya gelerek, görüşme yaptı.

DTO KOCAELİ ŞUBESİ İFTAR YEMEĞİ DÜZENLEDİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi 26 Nisan Salı akşamı iftar yemeği düzenledi. Kocaeli Şube Başkanı Vedat Doğusel'in ev sahipliğinde gerçekleşen iftar programına Kocaeli Vali Yardımcısı İsmail Gültekin, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, Yönetim Kurulu Üyeleri Burak Akartaş ile Orhan Gülcek katıldı.

Kir, pas, boya lekeleri, çelik pürüzleri...

TRELAWNY 2BPG'YE viz gelir!

TRELAWNY 2BPG iğne uçlu kazıyıcı sayesinde, gemi yüzeylerindeki bütün temizlik, kazıma ve yüzey hazırlama işleriniz; hızlı, ekonomik ve zahmetsiz hale geliyor! Sektörün en zorlu şartlarında başarısı kanıtlanan 2BPG yüzey kazıma cihazı; **TRELAWNY SPT** kalitesi ve **ÖZGEN SHIP SUPPLY** satış sonrası desteğiyle şimdi Türk denizciliğinin hizmetinde.



- Ergonomik kabza tutuşu ile esnek ve seri kullanım.
- Dakikada 3000 darbe ile üstün temizlik hızı.
- Düşük hava tüketimi (2.6-5.5 lps-cfm).
- Dakikada 113.3 (LwA db(A)) ses seviyesi ile sınıfında düşük gürültülü operasyon.
- Özel alet gerektirmeyen basit temizlik operasyonu.
- Kıvılcımsız ve toz kontrollü model seçenekleri mevcuttur.
- Farklı uygulamalar için tüm aksesuar ve yedek parçalarını stoklarımızdan temin edebilirsiniz.

TRELAWNY ürünlerinin Türkiye Lisanslı marin distribütörü
Özgen Ship Supply güvencesiyle

ÖZGEN
Shipsupply

TRELAWNY
SURFACE PREPARATION TECHNOLOGY

www.ozgenshipsupply.com

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



info@ozgenshipsupply.com

NEFTAŞ'ın Türkiye Distribütörlüğü'nü yaptığı

Socma Forkliftler ve **Socma Reach Stacklerlar**

hakkında detaylı bilgi için
bizimle iletişime geçebilirsiniz



NEFTAŞ MAKİNA SAN. TİC. A.Ş.

Tarakçı Cad. No: 21 Neftaş Binası
34450 Sarıyer - İSTANBUL

T: 0212 963 33 33
E: info@neftas.com
W: www.neftas.com



NEFTAŞ'ın Türkiye Distribütörlüğü'nü yaptığı

Link-Belt Vinçler

hakkında detaylı bilgi için
bizimle iletişime geçebilirsiniz



NEFTAŞ MAKİNA SAN. TİC. A.Ş.

Tarakçı Cad. No: 21 Neftaş Binası
34450 Sarıyer - İSTANBUL

T: 0212 963 33 33
E: info@neftas.com
W: www.neftas.com



NEFTAŞ

GELENEKSEL İFTAR YEMEĞİ SEKTÖRÜN ÖNEMLİ İSİMLERİNİ BULUŞTURDU

Nisan ayı meclis toplantısı sonrasında İMEAK Deniz Ticaret Odası, Türk Armatörler Birliği ve S.S. Gemi Armatörleri Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi'nin ev sahipliğinde geleneksel iftar yemeği düzenlendi. Büyük Kulüpte gerçekleştirilen geleneksel iftar organizasyonu; sektörün önemli isimlerini bir araya getirdi.



İftar yemeğine İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Yönetim Kurulu Üyeleri, Meclis Üyeleri, şube

yönetim kurulu ve meclis başkanları, sivil toplum kuruluşları başkanları ve temsilcileri ile çok sayıda davetli katıldı. Katılımın yoğun olduğu iftar yemeği ezanın okunmasıyla birlikte başladı.

Yemeğin ardından konuşan İMEAK DTO Başkanı Tamer Kıran, üç yıllık aradan sonra gerçekleştirilen iftar yemeğinde herkesi bir arada görmenin mutluluğunu yaşadığını ifade ederek, "Dünya üç yılda çok büyük merhalelerden geçti ve geçmeye de devam edecek. Artık bambaşka bir dünya var.

Üç yıl önce son iftarımızı yaptığımızda bugünleri yaşayacağımızı konuşsak, hiçbirimizin aklının ucundan geçmezdi. Covid-19 diye bir illet dünyanın başına musallat oldu. İki yıldır dünyayı insanlığı esir aldı. Evlere kapandık. Sevdiklerimizden, ailelerimizden ve yakınlarımızdan uzakta kaldık. Hemen hemen hepimiz bir yakınını bu süreçte kaybetti maalesef. Hepsine Allahtan rahmet diliyorum. Neyse ki insanoğlu bu illete sebep olan hırslarının yanında birde bunları bertaraf edecek akıllı da üretmeyi aklına getirdi ve başardı. Aşılardan büyük etkisiyle şu an içinde bulunduğumuz kalabalıklara tekrar erişir olduk. Bu illetten henüz tam olarak kurtulmuş değiliz, ancak geçtiğimiz bir önceki yıla göre çok daha farklı bir durumdayız. İnşallah kısa sürede kısa sürede kurtulduk diyebiliriz" dedi.

KIRAN: TİCARETİN ALIŞILAGELMİŞ BÜTÜN EZBERLERİ BOZULDU

Dünyanın Covid-19 ile mücadele döneminde ekonomik ve ticari anlamda çok farklı bir dönem yaşandığının altını çizen Başkan Kıran, şöyle devam etti: "Kapanmasının etkisiyle ilk altı ayda neredeyse hayat durdu. Herkes evlerine çekildi. Kimse alışveriş, ticaret veya yatırım yapmadı. Herkes yarına ne olacağım korkusuyla günü geçirmeye





çalıştı. Bu süreçte çok farklı alışkanlıklar ve ticaret oluşmaya başladı. Ticaretin alışılabilir bütünü ezberleri bozuldu. İnsanlar uzaktan alışverişe başladı. Bu bizim sektörümüzde önemli bir gelişmeye vesile oldu. Taşımacılıkta çok

düşük kalması gibi nedenlerle 2020 yılının temmuz ayından itibaren denizcilik sektörünün başka bir boyuta geçtiğini dile getirdi. 24 Şubat'ta Rusya'nın Ukrayna'yı işgalini de değerlendiren Kıran, Türkiye'nin ticari anlamda derin



farklı bir döneme geçişe sebep oldu." Pandemi sürecinin denizcilik sektörüne faydası olduğunu söyleyen Tamer Kıran, hammadde, mamul ve son tüketiciye ulaştırılacak malların dünya üzerindeki hareketliliğinin arttığını kaydetti. Başkan Kıran; pandeminin getirdiği kısıtlamalar, liman sıkışıklıkları, arzın talep karşısında

ilişkiler içinde olduğu iki ülkenin savaş durumunda olmasının hem denizcilik, hem ticaret, hem de ülke ekonomisini etkilediğini belirterek, "Gemilerimiz orada mahsur kaldı. Şu anda 22 gemimiz Ukrayna limanlarında hapis, hatta rehin durumunda. Bu gemilerde 84'ü Türk deniz çalışanı olmak üzere 174



civarında denizcimiz rehin. Ukrayna limanları tamamen ticarete kapandı. Rusya ise açık olduğu söylüyor ama hem ambargo ihtimalleri hem de güvenlik endişelerinden ötürü kimse gitmiyor. Dilerim bu durum bir an önce biter" diye konuştu.

YEPYENİ TİCARET MODELLERİ İLE KARŞILAŞACAĞIZ

Rusya'nın Ukrayna'yı işgal etmesinden ötürü ABD, AB ve İngiltere'nin bir dizi yaptırım kararı aldığını ve İran'a yapılan ambargo gibi ambargoların yaşanabileceğini söyleyen Başkan Kıran, "Bu bölgenin de ambargo altına girmesi ve oralara gidememe ihtimalimiz çok fazla. Bölgedeki en güçlü koster filosuyuz. Bizim rakibimiz de Ruslar.

Kafa kafaya gidiyoruz. Dolayısıyla savaş başladığında limanlarımızda 13-14 civarında olan Rus bayraklı gemi sayısı bugün 54-55'lere çıkmış durumda. Şimdi onlar da bu tarafa geldiler. İlerde ambargodan dolayı bizimle çok daha yakından rekabet etme ihtimalleri ortaya çıkabilir. Bu nedenle ciddi anlamda önümüzde potansiyel bir tehlike var. Yepyeni ticaret modelleri ile karşılaşacağız gibi duruyor" ifadelerini kullandı.

Türkiye'nin burnunun dibinde ekonomik olarak tüm dünyayı etkileyen yüksek enflasyonlu bir savaş yaşandığını ve bu durumun şartları değiştirebileceğine değinen Başkan Kıran, şunları söyledi; "Hem yatırımlarda hem hayatımızda hem de tüketimimizde her zaman ihtiyatlı olmakta fayda olduğunu söylemek istiyorum. Bu vesile ile tekrar iftarımıza icabet ettiğiniz için teşekkür ediyorum. İnşallah daha nice iftarları birlikte yapmak nasip olur."

TAMER KIRAN'DAN 23 NİSAN MESAJI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı dolayısıyla bir mesaj yayımladı.

Tamer Kiran, mesajında şu ifadelere yer verdi:

“Millet egemenliğinin ve demokrasimizin en önemli sembolü Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin açılışının 102. yıldönümü ile 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı'nı birlikte kutlamanın mutluluğunu yaşıyoruz.

Umutsuzluğun, yoklukların ve zorlukların hâkim olduğu bir dönemde Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün önderliğinde kurulan ve Millî Mücadele'nin karargâhı olan Meclisimiz, Kurtuluş Savaşı mucizesini gerçekleştirmiştir. Meclisimiz, millet iradesinden aldığı güçle, dün olduğu gibi bugün de devletimizin, demokrasimizin ve istikbalimizin en büyük güvencesidir. Gazi Mustafa



Kemal Atatürk, 23 Nisan'ı çocuk bayramı olarak armağan ederek, ulusun geleceği olan çocuklara verdiği

değeri ve duyduğu güveni göstermiştir. Savaş ve şiddetten arındırılmış, huzur dolu bir dünyada yaşamının özlemini çektiğimiz bugünlerde, çocuklarımıza aydınlık bir gelecek sunmak, her türlü olumsuzluktan uzak, sevgi ve güven dolu bir ortamda yetiştirmek ve onlara sürdürülebilir bir dünya bırakmak en büyük görevimiz olmalıdır.

Bu anlamlı günü bize hediye eden Kurtuluş savaşımızın Başkomutanı, Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin ilk Başkanı Gazi Mustafa Kemal Atatürk ile bu toprakları vatan yapan tüm şehit ve gazilerimizi rahmet ve minnetle anıyor, yarınlarımız olan çocuklarımızın 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı'nı kutluyorum.”

ABD'Lİ YATIRIMCILARLA YUVARLAK MASA TOPLANTISI DÜZENLENDİ

TOBB ve ABD Ticaret Odası tarafından Hazine ve Maliye Bakanı Nureddin Nebati'nin katılımıyla Washington'da ABD'li yatırımcılara yönelik bir yuvarlak masa toplantısı düzenlendi.



G20 Maliye Bakanları ve Merkez Bankası başkanları toplantısı ile uluslararası kuruluşların “bahar toplantıları”na katılmak için ABD'de bulunan Hazine ve Maliye Bakanı Nureddin Nebati, ABD Ticaret Odası'nın

düzenlediği yuvarlak masa toplantısında ülkenin önde gelen şirketlerinin üst düzey temsilcileriyle bir araya geldi.

G20 Yükselen Piyasa Ekonomileri Toplantısı'na da katıldıklarını aktaran Nebati, "Jeopolitik şoklar, yüksek emtia, gıda ve enerji fiyatlarının yanı sıra küresel finansal koşulların ekonomik etkilerinin ele alındığı görüşmede, kırılmalara karşı ortak çabanın ve küresel iş birliğinin önemini vurguladık" değerlendirmesinde bulundu.

Washington'da, 19 Nisan Salı günü gerçekleştirilen toplantıya, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu



Başkanı ve TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kiran da iştirak etti. Toplantıda, devreye alınan uygulamalar ile ülkemizin ekonomik görünümü hakkında bilgiler verilerek, Türkiye'nin yatırım potansiyeli detaylıca aktarıldı.

- Yerli üretim, imkan ve kabiliyet
- Hareket halinde Ka band uydu haberleşmesi
- Ses, görüntü, fax, video ve data hizmeti
- 60 cm reflektör
- 25 Mbps'a kadar download, 6 Mbps'a kadar upload
- Otomatik beam geçişi yapabilme
- MIL-STD-810G ve MIL-STD-461F askeri standartlarına uygun
- Düşük enerji tüketimi



TAMER KIRAN'DAN RAMAZAN BAYRAMI VE 1 MAYIS MESAJI

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran Ramazan Bayramı ve 1 Mayıs Emek ve Dayanışma Günü için mesaj yayınladı.



Tamer Kiran'ın Ramazan Bayramı mesajı aşağıda yer alıyor:

“Ramazan ayının rahmet, mağfiret ve bereket ikliminin ardından bir Ramazan Bayramı'na daha kavuşmanın mutluluğunu yaşıyoruz. Dayanışma ve yardımlaşmanın güçlendiği, birlik ve beraberliğin hâkim olduğu, sevgi ve dostluk duygularının yoğunlaştığı, küslük ve dargınlıkların bir tarafa bırakılmasına vesile olan bayramlar, milli ve dini duygularımızı, inançlarımızı, örf ve adetlerimizi en güzel şekilde yansıtan, çok özel ve anlamlı bir yere sahip müstesna günlerdir.

Aslında bu değerlerin tüm dünyaya hâkim olması gereken bir dönemden geçiyoruz. Birçok bölgede süren çatışma ve karışıklıkların yanı sıra hemen yanı

başımızda Karadeniz'de iki ayı aşkın süredir devam eden, çok sayıda insanın ölümüne ve yürek burkan insanlık trajedilerine yol açan savaş, barış, huzur ve istikrarın kıymetini bize hatırlatıyor. Ramazan Bayramı'na, barış ve huzurun bütün dünyada hâkim olması dileğiyle giriyoruz. Son iki yıldır yaşantımıza kâbus gibi çöken pandeminin artık kitlesel tehdit olmaktan çıkması ile bu bayramı daha coşkulu bir şekilde geçireceğimize inanıyorum. Bayram günlerinde başta aile büyüklerimiz olmak üzere yakınlarımızı, dostlarımızı, arkadaşlarımızı ziyaret etmeli, sosyal yardımlaşma ve dayanışma geleneğinin yaşandığı bu güzel günlerde muhtaç durumda olanları da unutmamalıyız.

Ramazan Bayramınının, başta İslam dünyası olmak üzere, tüm insanlık

için hayırlara vesile olmasını dilerken, yurdumuzda güzel bayramlar yaşamamızı sağlayan ve bu uğurda hiç düşünmeden canlarını feda eden şehitlerimizi rahmet ve minnetle anıyor, nice bayramlara sıhhat, afiyet ve huzur içerisinde sevdiklerimizle beraber kavuşmayı temenni ediyorum”.

DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran'ın 1 Mayıs Emek ve Dayanışma Günü mesajı da şöyle:

“Üretmeden gelişmenin ve kalkınmanın mümkün olmadığı günümüz dünyasında, işçi ve işverenler üretimin vazgeçilmez unsurları olarak ortaya çıkmaktadır. Çalışma hayatının iki tarafının birbirine kenetlenerek, dayanışma içinde hareket etmesi, istikrarlı büyüme ve refah seviyesinin yükselmesi için büyük önem taşımaktadır.

Denizcilik sektörü, çalışma şartları itibarıyla diğer mesleklerden farklı bir hizmet alanıdır. Gemiler, denizlerde gece ve gündüz demeden her şartta kesintisiz yollarına devam etmekte, aynı şekilde yükler limanlarda boşaltılmaktadır.

Gemilerin bakım, onarımı ve yenilerinin yapımı da büyük emek ve çaba gerektirmektedir. Gecelerini gündüzlerine katarak alın terleriyle hizmet veren denizcilik, lojistik ve diğer tüm sektörlerdeki işçilerimize şükranlarımı sunuyorum.

Bu duygu ve düşüncelerle tüm işçilerin birlik, beraberlik ve barış günü olan 1 Mayıs Emek ve Dayanışma Günü'nü en içten dileklerle kutluyorum”.



FUELING SMART DECISIONS
**POWERING A
SUSTAINABLE FUTURE**



LEARN MORE TODAY

www.eagle.org/sustainability



DTO ALIĞA ŞUBESİ MECLİS TOPLANTISI'NDA GÜNDEM YOĞUNDU

İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliğa Şubesi Nisan Ayı Olağan Meclis Toplantısı, Meclis Başkan Yardımcısı Tarkan Avcı başkanlığında Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Ufuk Yıldırım ve şube meclis üyelerinin katılımıyla video konferans sistemiyle gerçekleştirildi.



Toplantının gündeminde Aliğa limanları arka alan ulaşım ve altyapı sorunlarını belirlemek için İZKA tarafından hazırlanan proje detayları ve Aliğa Limanları ile Türkiye genelinde gerçekleşen yük ve konteyner istatistikleri yer aldı.

Mart ayı faaliyet raporunun da video konferansa katılan üyelerle paylaşıldığı İMEAK DTO Aliğa Şubesi Olağan Meclis Toplantısı, İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliğa Şubesi Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Ufuk Yıldırım'ın konuşmasıyla devam etti.

İzmir Valisi Yavuz Selim Köşger'in Aliğa ziyaretlerine değinerek konuşmasına başlayan Yıldırım şunları söyledi: "Geçtiğimiz aylarda İzmir Valimiz Sayın Yavuz Selim Köşger'i Aliğa'mız da ağırladık. Bu vesile ile Kaymakamımız Sayın Ömer Kahraman ve Oda olarak Aliğa bölgemizin ve denizcilüğimizin

gelişiminde en önemli problemlerinden biri olan Aliğa Limanları 'arka alan ulaşım ve altyapı sorununu' dile getirdik.

Sayın Valimizin emirleri doğrultusunda İzmir Kalkınma Ajansı (İZKA), liman bölgesi ile ilgili olarak ilk saha çalışmasını Deniz Ticaret Odası Aliğa Şubemizin koordinasyonunda tamamladı.

Bundan sonraki süreçte haziran ayında tekrar tüm paydaşlarla birlikte bir toplantı organize edeceğiz. Projenin 6-8 ay aralığında tamamlanması planlanıyor."

Aliğa ve Türkiye genelinde limanlarda kaydedilen 2022 yılının ilk üç aylık dönemindeki konteyner ve yük istatistiklerine değinen Ufuk Yıldırım, 2022 yılının ilk üç ayında Aliğa limanlarında elleçlenen konteyner miktarının bir önceki yılın aynı dönemine

oranla yüzde 11 artış göstererek, 360 bin TEU olarak gerçekleştiğini kaydetti. Yıldırım, "Bu dönemde Aliğa limanlarında elleçlenen yük miktarı geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 20 artışla 29 milyon gross ton olurken; net ton olarak ise yüzde 32 artış ile 20,5 milyon ton olarak gerçekleşmiştir. Türkiye toplamında ise 135 milyon netton olarak gerçekleşti.

Aliğa Limanlarına gelen gemi adedi sayısına baktığımızda bu yılın ocak, şubat ve mart dönemiyle geçen yılın aynı dönemine oranla yüzde 9 artış göstererek bin 448 olarak gerçekleşti.

Son aylar da gelen gemi adedin de ve tonajda ciddi oranda yükselme yaşandı. Ocak ve Şubat aylarında elleçlenen net tonda Kocaeli limanını geçip birinci sırada yer aldık.

Mart ayı itibarıyla de Kocaeli limanı ile aynı seviye de gidiyoruz" diye konuştu.

Ayvalık ile Midilli arasındaki yolculu gemi seferlerinin pandemi yasaklarının kaldırılmasının ardından iki yıl sonra yeniden başlamasından duyduğu memnuniyeti de dile getiren Başkan Yardımcısı Yıldırım, sözlerine şöyle son verdi: "Seferlerin hem Ayvalık esnafına, hem de ülkemize hayırlı ve uğurlu olmasını diliyorum.

Seferlerin başlamasıyla birlikte hem yerel halkımıza hem de ülkemizin ekonomisine sağlayacağı katkıdan umutluyuz. Kazasız belasız, bol kazançlı bir sezon olmasını temenni ediyorum."

(DTO Aliğa Şubesi)

GLOBAL DENİZCİLİK HİZMETLERİMİZ



IMO BALAST SUYU YÖNETİM SÖZLEŞMESİ 2004

Saha hizmetlerimiz, IMO Balast Suyu Sözleşmesinin yaklaşan D-2 Standardını karşılamak için uygun numune alma cihazıyla numune almasını içerir.

- D-2 Standardına göre balast suyu numunesi alma ve test etme
- Devreye Alma - Commissioning



US VGP 2013

Bu sektöre yönelik hizmetlerimiz şunlardır:

- Balast suyu numunesi alma ve test etme
- Sintine suyu numunesi alma ve test etme
- Gri su numunesi alma ve test etme
- Siyah su numunesi alma ve test etme
- Yıkayıcı (Scrubber) yıkama suyu numunesi alma ve test etme



DENİZ PLASTİK ÇÖPÜ

Son yıllarda, özellikle Kuzey Pasifik Okyanusu'ndaki deniz kalıntılarının ve su kolonunda bulunan mikroplastiklerin "çöp yaması" ile ilgili olmak üzere okyanuslarda plastiğe küresel bir ilgi var. Okyanustaki çoğu plastik atığın kara kaynaklarından elde edilmesine rağmen, IMO, gemilerden kaynaklanan fraksiyonu ele almak için denizdeki plastik çöplerle ilgili bir eylem planı geliştirmektedir.

- Mikroplastiklerin yoğunluğunun ve türünün ölçümü
- Gemilerde plastik kullanım envanteri
- İçme suyu analizi
(bireysel plastik su şişelerinin kullanımını azaltmak için)



İÇ HAVA KALİTESİ (IAQ)

Gemilerinizdeki iç hava kalitesi, iş gücünüzün kişisel refahını ve sağlığını, üretkenliğini ve moralini doğrudan etkiler. İç ortamın iklimini, havalandırmasını ve nemini doğru bir şekilde düzenlemenizi sağlamak bu nedenle çok önemlidir.

- Isıtma ve klima sistemlerinin denetimi
- Alerjenler, ozon, asbest ve diğer tehlikeli maddelerin ölçümleri
- Koku ölçümü ve izlenmesi
- VOC taraması
- Toz partikül kirliliği
- Mayalar, küfler ve havadaki mikrobiyolojik kontaminasyonlar



GLOBAL DENİZCİLİK HİZMETLERİMİZ

YÖNETMELİKLERİ KARŞILAMA, STANDARTLARA UYMA VE GÜVENLİ GEÇİŞ SAĞLAMANIZA YARDIMCI OLUR.

Dünyanın lider gözetim, denetim, test ve belgelendirme kuruluşu olarak SGS, 96.000'den fazla çalışanı, dünya çapında 2.600'den fazla ofisi ve dünyanın en büyük limanlarını da kapsayan **300'den fazla limanda** faaliyet gösteriyor.

ANTALYALI AİLENİN TARİHİ YOLCULUĞU BAŞLADIĞI YERDE BİTTİ

Antalya Limanı, 15 Nisan Cuma günü tarihi bir ana tanıklık etti. 2014 yılının sonunda Antalya Limanı'ndan Kandiba adlı tekneleriyle yola çıkan Zehra ve Hasan Şirin çifti, Türkiye'den çıkış yaptıktan tam 7 yıl sonra başladıkları yere dönerek dünya turunu tamamladı.



17 metrelik tekneleriyle Sadun Boro'nun rotasını izleyerek dünya turunu tamamlayan ilk Antalyalı amatör denizciler olan Şirin çiftinin teknesini Antalya Limanı'na girişleri sırasında Sahil Güvenlik botları, sivil toplum kuruluşlarından temsilciler, Yelken Kulübü ve bölgede yer alan römorkörleri, diğer tekneler ile denizden, sirenler ve bayraklar ile coşkuyla karşıladı. Karşılama töreninde İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi Müdürü Cüneyt Koşu da yer aldı. Adeta bir şenlik havasında gerçekleşen karşılama töreninde, Zehra ve Hasan Şirin, yola çıkarken geride bıraktıkları birer çift

ayakkabılarını da giyerek yeniden karaya ayak bastı, ailenin kavuşma anında duygu dolu anlar yaşandı. Pandemi nedeniyle yaklaşık bir yıl ara verdikleri dünya turunu toplam 7 yılda tamamlayan; Bodrum, Karayıllar, Grenada, Fiji, Yeni Kalidonya ve Malezya rotasında takip eden çift, çoğunlukla koylarda dinlendiklerini ve hava durumuna göre denize açıldıklarını kaydetti.

Denizcilik bilgilerinin de çok az olduğunu, ancak ona rağmen bir cesaretle yola koyulduklarını belirten Zehra Şirin, "Fırtınalar bizi çok zorladı. Ancak yine de çok keyifli bir yolculuktu. Çıkış yaptığımız yere yeniden döndük, çok mutluyum. Hiç unutamadığımız bir anımız var. Bir yerde ekmek alacaktık. Dönüşte alma kararı verdik. Sonra satıcı bizim paramızın olmadığını düşünerek ekmeği bizimle paylaştı. Çok duygulandım" dedi. Agrotalya Tarım Kurucu Ortağı, Antalyalı iş insanı Hasan Şirin ise tekneyi eşi Zehra ile birlikte kullandıklarını, nöbetleşerek

seyrettiklerini ifade etti. Ailelerinin desteğiyle ayakta durabildiklerini kaydeden Hasan Şirin, "Dünya sandığımız kadar küçük değil. Denizlerin, koyların ve diğer ülkelerin çok güzel olduğunu yaşayarak öğrendik. Açık denizde bir akşam korsanların tacizine uğradık. Bizi yakalamak için manevra yaptılar, ancak teknenin ışıklarını kapatarak geri döndük ve onlardan kaçtık" ifadelerini kullandı.

Bir keresinde de tekne motorlarının arızalandığını, çaresiz yelkenle bir süre seyir yaptıktan sonra, Büyükelçilik ve Dışişleri Bakanlığı'na ulaştıklarını ve bu sayede kurtarıldıklarını anlatan Şirin çifti her şeye rağmen gençlere hayallerinin peşinde gitmeleri yönünde tavsiyede bulundu. Çift, yeni hedeflerinin Türkiye'nin denizlerini ve koylarını tek tek dolaşmak olduğunu söyledi.

(DTO Antalya Şubesi)

Fotoğraf: Fikri Cinokur

DTO BODRUM ŞUBESİ İFTAR YEMEĞİ ORGANİZE ETTİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi, 21 Nisan Perşembe günü Güllük Milas bölgesindeki protokol ve üyelere iftar organizasyonu düzenledi.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ın destekleriyle ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi ev sahipliğinde gerçekleşen iftar organizasyonuna;

Milas Kaymakamı Mustafa Ünver Böke, Milas Belediye Başkanı Muhammet Tokat, Milas Ticaret ve Sanayi Odası (MİTSO) Yönetim Kurulu Başkanı Reşit Özer, Milas Esnaf ve Sanatkarlar Odası Başkanı Celal Devrim, Milas Ziraat Odası Başkanı İsmail Atıcı, Milas Gıda Maddeleri Yapanlar ve Satanlar Odası Başkanı Mustafa Sezgin, Bodrum Ticaret Odası Başkanı Mahmut Serdar Kocadon, Bodrum Esnaf ve Sanatkarlar Odası Başkanı Mustafa Danacı, Bodrum Şoförler Odası Başkanı Hasan Kablı,

Bodrum Denizciler Derneği Başkanı Erol Erdoğan, DTO yönetim kurulu üyeleri ve Milas bölgesinde yaşayan üyeler katılım sağladı. Bodrum Şube Başkanı Orhan Dinç iftar yemeğinde yaptığı konuşmada, "Akbuğ Koyu'ndan Gökova Körfezi'ne kadar 302 km sorumluluk sahasına sahip olduğumuz bölgemizde İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şube olarak her daim birlik ve beraberlik içerisinde çalışacağız" diye konuştu.

(DTO Bodrum Şubesi)

BEŐIKTAŐ TERSANESİ: DÜNYA DENİZCİLİĞİNİN ANA TAMİR LİMANI

Son teknoloji tesislerimiz, başarılı ekiplerimiz ve yüksek kalite tutkumuz sayesinde müşterilerimizden aldığımız takdir ve teşekkürler her zaman onur kaynağımız olmuştur.

Beşiktaş Tersanesi olarak Avrupa'nın en aktif gemi tamir tersanesi olmaktan ve dünyanın en saygın armatörleri ve gemi yöneticileriyle çalışmaktan gurur duyuyoruz.

www.besiktasshipyard.com

 **BesiktasShipyard**

[f/besiktasshipyard](https://www.facebook.com/besiktasshipyard) [@/besiktasshipyard](https://www.instagram.com/besiktasshipyard) [in/besiktas-shipyard](https://www.linkedin.com/company/besiktas-shipyard)

DENİZCİ KENT KOCAELİ, ÜLKENİN REKABET GÜCÜNÜ ARTIYOR

İMEAK DTO Kocaeli Şube Başkanı Vedat Doğusel, geçtiğimiz ay ihracattaki artış oranı, ithalattaki artış oranının katbekat üzerine çıkmasını sevindirici bir gelişme olarak nitelendirirken, “Denizci kent Kocaeli, ülkenin rekabet gücünü artırıyor” dedi.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi'nin Nisan Ayı Olağan Meclis Toplantısı Wellborn Otel'de, Kocaeli Bölge Liman Başkanı Erol Ekmekci, Türkiye Liman İşletmecileri Derneği (TÜRKLİM) Yönetim Kurulu Başkanı Aydın Erdemir ve Sanghai Jiatong Üniversitesi Öğretim Üyesi Dr. Onur Sabri Durak'ın katılımlarıyla düzenlendi. Meclis toplantısında konuşan Aydın Erdemir, limanlarımızın güncel istatistiklerini ve ülke ekonomisine katkısını paylaştı. DTO Kocaeli Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Vedat Doğusel, İMEAK DTO Kocaeli Şubesi'nin son dönemde gerçekleştirilen faaliyetlerini sundu ve denizcilik sektörüne ilişkin yeni gelişmeleri değerlendirdi. Meclis toplantısına, çevrimiçi ortamda Çin'den bağlanan, Sanghai Jiaotong Üniversitesi Koguan Hukuk Fakültesi Öğretim Üyesi Onur Sabri Durak ise, 'Çin'deki Karantina Uygulamaları ve Dünya Ticaretine Etkileri' başlıklı sunum yaptı.

Kocaeli'nin Türkiye'nin liman kenti olduğunu ifade eden TÜRKLİM

Yönetim Kurulu Başkanı Aydın Erdemir, “Türkiye'nin yük hareketi açısından dünyada örnek ülkelerden biri. 1988'de 178 milyon ton yük, 2021 yılı sonunda 526 milyon tonu geçti bu ülke. Toplam yükte, 1988 ile 2021 arasında yüzde 194 büyüyen bir yük hareketinden bahsediyoruz. 2010'la 2021 yılı arasında bile yüzde 51 oranında artan bir yükten bahsediyoruz. Yani Kocaeli ekonomik olarak büyüdükçe, bu yük hareketlerine yansıyor, tabii limanlarımıza da yansıyor” dedi. Dünyadaki küresel yük hareketlerine bakıldığında, toplam yükte dünyadaki son 20 yılda ortalama büyümenin 2,3 olduğunu Türkiye'nin ise 3,8 ortalama ile büyüdüğünü ifade eden Erdemir, “Türkiye limancılıkta yüzde 5 gibi bir oranı yakalamış durumda. Konteynerde ise, 2021 yılına baktığımızda toplam yükte yüzde 9 büyüme söz konusu. Limanlarımızın, sanayi planlarına uygun, kentin gelişmesine uygun olarak büyümesi, daha modernize ve daha revize edici yatırımların yapılması şart. TÜRKLİM olarak önümüzdeki dönemde kapsamlı

bir rapor hazırlıyoruz. Bu raporu bütün limanlarımızla beraber hazırlayacağız. Limanlar bir ülkenin yatırım cazibesi, nerede limanlar geliştirse, o bölgenin hinterlandı ve sanayi geliyor. Bunun en iyi örneği, Kocaeli'dir” diye konuştu. Konuşmasında öncelikle Marmara Denizi'nde yeniden görülmeye başlayan müsülaja değinen Doğusel ise, “Denizdeki canlı popülasyonunu etkileyen, kötü koku ve kötü görüntü ile Marmara Denizi'nin çekim merkezi olmasının önüne geçecek boyutta olan müsülaja karşı Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından bir eylem planı hazırlandı. Valiliklerin ve yerel yönetimlerin de bir unsuru olduğu eylem planının içinde İMEAK DTO Kocaeli Şubesi olarak biz de varız. Bu plan, bir yandan denizimizden müsülajın arındırılmasını, diğer yandan da çağa uygun arıtma sistemlerinin hayata geçirilmesini öngörmektedir.

Eylem planı çerçevesinde öncelikle Marmara Denizi'ne kıyısı olan tüm belediyelerimizin, organize sanayi bölgelerimizin ileri biyolojik arıtma sistemini kurması hedeflenmektedir. Bu noktada Kocaeli'nin diğer illere göre ileri biyolojik arıtmada önde olduğunu görmekteyiz. Bu durum Kocaeli'de yaşayan bizleri memnun etse de, Marmara Denizi'ne kıyısı olan tüm illerin benzer çalışmaları hayata geçirmemeleri durumunda bu tehlikeyi bertaraf edeceğimiz düşüncesinde değiliz. Marmara Denizi'ne turizm, kültür ve spor gibi çok önemli unsurları inceleyerek yaklaşan İMEAK Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi için Marmara Denizi, bu ülkenin gözbebeğidir. Bu kapsam da her kurumun üzerine düşeni yapması gerektiğine inanıyoruz” şeklinde konuştu.

İMEAK DTO KOCAELİ ŞUBESİ, DENİZCİLERİ İFTARDA BULUŞTURDU

İMEAK Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi, pandemi nedeniyle ertelenen iftar programını Wellborn Otel'de gerçekleştirdi.



İMEAK DTO Kocaeli Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Vedat Doğusel'in

Odası Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Hüseyin Gezer, Körfez Ticaret Odası



ev sahipliği yaptığı geleneksel iftar buluşmasına; İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Kocaeli Vali Yardımcısı İsmail Gültekin, Kocaeli Büyükşehir Belediye Başkan Vekili Yaşar Çakmak, Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Koordinatörü Abdullah Köktürk, Kocaeli Bölge Liman Başkanı Erol Ekmekçi, Yalova Bölge Liman Başkanı N. Hakan Pekşen, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Üyeleri, Yalova Altınova Tersane Girişimcileri Yönetim Kurulu Başkanı Şükrü Fazlı Uzun, TÜRKLİM Yönetim Kurulu Başkanı Aydın Erdemir, İMEAK DTO Kocaeli Şubesi Meclis Başkanı Dr. Kürşat Bal, yönetim kurulu ve meclis üyeleri, Kocaeli Ticaret



Yönetim Kurulu Üyesi Mehmet Gümüş, Kocaeli Eczacılar Odası Başkanı Bilal Arpacı, çok sayıda oda ve sivil toplum temsilcileri, Kocaeli kamu kuruluşları il müdürleri ve denizciler katıldı.

İftar programı İMEAK DTO Kocaeli Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Vedat Doğusel'in konuşmasıyla başladı. Pandemi sürecinde büyük bir özveri ile çalışan denizcilerin önemine vurgu yapan Doğusel, herkesi tekrardan bir arada görmenin büyük mutluluk olduğunu ifade etti.

Pandeminin en şiddetli anlarında bile Türkiye'de üretimin hiç durmadığına dikkat

çeken Doğusel, 2020 yılı ortalarından itibaren Kocaeli gümrüklerinde her ay ihracat rekorları kırıldığını kaydederek şöyle devam etti: "Dünyanın her yerinde karayolu trafiği aksarken, havayolu trafiği aksarken, deniz yolu sayesinde ürettiklerimiz dünyanın dört bir yanına ulaştırıldı; dünyanın dört bir yanından ithal ürünlerimiz geldi. Pandemi, denizin önemini daha da artırdı. Bir deniz kenti olan Kocaeli'de, üç tarafı denizlerle kaplı Türkiye'de yaşayan bizler de 'Denizci Milet Denizci Ülke' şiarından yola çıkarak, denizin kıymetini daha çok bilmeli, denize daha çok yatırım yapmalıyız."

"DENİZCİLİK DÜNYASI GÖRÜNMEYEN KAHRAMANDIR"

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran da iftar yemeğinde bir konuşma yaptı. Kıran, Ramazan ayı vesilesiyle bir araya gelmekten duyduğu memnuniyeti dile getirdi. DTO üyelerine zorlu süreçte gösterdikleri fedakârlıktan dolayı teşekkür etti. Tamer Kıran, "Fevkalade zor bir dönemden geçtik. Bu süreçte görünmeyen kahramanlar vardır ya bu salonda şu anda bu kahramanların çoğu mevcut. Denizcilik dünyası bu sürecin görünmeyen kahramanıdır. Tedarik süreçlerinin aksamaması, kopmaması için büyük bir özveriyle çalıştı.

Bu iftar programını düzenleyip, bizleri buluşturan İMEAK DTO Kocaeli Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Vedat Doğusel ve ekibine teşekkür ediyorum" dedi.

Konuşmaların sonrasında dualar eşliğinde oruçlar açıldı. Hoş sohbet ortamında hep birlikte iftar yapılırken İMEAK DTO üyeleri dayanışmanın güzel bir örneğini daha sergilemiş oldu.

(DTO Kocaeli Şubesi)

"Maveks Marine Çeminize ve yükünüze Değer Verir"



MAVEKS
Marine

www.maveksmarine.com
www.maveksmarine.de
www.maveks.com

FAALİYETLERİMİZ

- PSC, Bayrak Devleti/Klas Sörveyileri denetimlerine ön hazırlık ve denetime eşlik etme,
- Bunker ROB Surveys (Detailed Survey) /Bunker Quantity and Quality Surveys
- On/Off Hire Condition Surveys
- Vetting Surveys/Internal/External Audits
- Cargo Surveys
- Pre-Purchase Survey
- Pre Loading/Tally Survey (yükleme-tahliye) Tüm P&I Klüblerinden onaylı
- Hold Condition Survey/Draft Survey/Port Captain and Supercargo Services,
- Value Assessment Survey/P&I and H&M

HİZMET VERDİĞİMİZ LİMANLAR

- Tüm Türkiye Limanları
- Hamburg-Bremen-Rostock/Almanya
- Galler/İngiltere
- Ghent/Belçika
- ARA Bölgesi (Amsterdam, Rotterdam, Antwerp)
- Fransa
- Setubal/Algerias/Cadiz/İspanya
- Casablanca/Fas

MAVEKS MARINE SURVEY & CONSULTANCY CO. LTD.

Head Office İstanbul:

P: +90 216 493 23 01 • M: +90 505 269 71 58

Adres: Pera Residence Office Complex D-100 Bulvarı, No:20 Kat:6 D:30 34893 Pendik/İstanbul - Turkey

e-mail: survey@maveksmarine.com

Head Office Hamburg:

P: +49 4321 304 83 11 • M: +49 1525 653 48 54

Adres: Feldstr No: 46 Neumünster/24534 Deutschland

e-mail: ops@maveksmarine.de

YURTTA 23 NİSAN COŞKUSU

23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı tüm yurttta coşkuyla kutlandı. Anıtkabir resmi törenlerin ardından ziyarete açıldı. Binlerce çocuk, ellerinde bayraklarla Atalarına koştu.



Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin açılmasının üzerinden 102 yıl geçti. 1921 yılında milli bayram olarak kutlanmasına karar verilen 23 Nisan, Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk tarafından 1929 yılında çocuklara armağan edildi. 1979

Türkiye, dünyada çocuklarına bayram hediye eden ve bu bayramı bütün dünya ile paylaşan ilk ve tek ülkedir.

Her yıl olduğu gibi bu yılda 23 Nisan tüm yurttta coşkuyla kutlandı. 81 ilde çeşitli



başkanlığındaki heyet Ata'nın huzuruna çıktı.

TBMM Başkanı Mustafa Şentop başkanlığındaki heyet, Cumhurbaşkanı Yardımcısı Fuat Oktay, CHP Genel Başkanı Kemal Kılıçdaroğlu, MHP Genel Başkanı Devlet Bahçeli, İYİ Parti Genel Başkanı Meral Akşener, Cumhurbaşkanlığı Kabinesi üyeleri, yüksek yargı temsilcileri, siyasi parti temsilcileri ile birlikte Aslanlı Yol'dan yürüyerek Atatürk'ün mozolesine geldi. Mozoleye çelenk bırakılmasının ardından saygı duruşunda bulunuldu ve İstiklal Marşı okundu. Heyet, daha sonra Misak-ı Milli Kulesi'ne geçti ve TBMM Başkanı Şentop burada Anıtkabir Özel Defteri'ni imzaladı.

Törenler Birinci Meclis'te devam etti. Anıtkabir resmi törenlerin ardından ziyarete açıldı. Bayramın sahibi çocuklar ellerinde bayraklarla Ata'nın ebedi istirahatگاهını doldurdu. Anıtkabir'in Akdeniz ve Anadolu kapılarının girişinde bekleyen her yaştan vatandaş, ellerindeki Atatürk posterleri ve Türk bayraklarıyla Ata'nın huzuruna çıktı.

Atatürk'ün mozolesine getirdikleri çiçekleri bırakan ziyaretçilerden bazılarının saygı duruşunda bulunduğu, bazılarının ise dua okuduğu görüldü.

Askerlerin nöbet değişimi sırasında yaptıkları seremoniyi ilgiyle izleyen ziyaretçiler, tören meydanında hatıra fotoğrafı çekti.



yılında ilk olarak 6 ülkenin katılımıyla uluslararası boyuta taşınan bu milli bayramda, dünyanın birçok ülkesinden çocuklar Türkiye'ye gelmeye başladı.

tören ve etkinlikler düzenlendi. 23 Nisan Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı'nda, Ankara'da törenler Anıtkabir'de başladı. TBMM Başkanı Mustafa Şentop

MERSİN LİMANI BÜYÜYOR, ROTALAR YENİDEN ÇİZİLİYOR

*MERSIN PORT CONTINUES TO EXPAND,
REDRAWING ROUTES*

Dünyanın en büyük 100 limanından biri olan MIP, Türkiye'de lider konumdadır.

MIP, one of the top 100 ports of the World, is in the leading position in Turkey.



TÜRKİYE SEFERLERİ YOĞUNLAŞTI KRUVAZİYER SEKTÖRÜ CANLANIYOR

Celestyal Cruises Türkiye ve Karavan Turizm Cruise Direktörü Özgü Alnitemiz, kruvaziyer sektörünün 2021'de Covid-19'un etkilerini geride bırakarak toparlanmaya başladığı söyledi. Alnitemiz, "2022'de bu artış hızla devam ediyor. Bu olumlu iklim ülkemize de yansdı. Geçtiğimiz eylül ve ekim itibarıyla ve özellikle Galataport'un da açılmasıyla gemiler yeniden Türkiye'yi rotalarına almaya başladı. 2022, ülkemiz kruvaziyer sektörü açısından baktığımızda Türkiye'ye yeniden dönüşün yılı olacak. Celestyal Cruises gemileri yıl boyunca Türkiye limanlarına 100'ün üzerinde sefer gerçekleştirecek. Türkiye'ye kruvaziyer sektörü olarak gelmesi beklenen gemi sayısı ise 600'ün üzerinde öngörülmüyor, olumlu bir iklim var" dedi. MSC Cruises Ülke Müdürü Burak Çalışkan da bugün Cruise şirketlerinin Türk limanlarını tekrar programlarına almasının sektör ve ülke adına sevindirici olduğunu vurgulayarak, şunları kaydetti: "Filomuzda bulunan 19 gemimizden MSC Lirica ile Kuşadası hareketli 29 sefer ve MSC Fantasia gemimizle İstanbul hareketli, İzmir uğraklı 3 sefer planlandı. Türkiye'ye bu seferlerle yaklaşık 75 bin turist getirmeyi planlıyoruz. 12 Nisan'da ilk seferini Kuşadası'na gerçekleştiren gemimizin kutlama törenini yaptık. Bu noktada herkesin kafasında gemilerin gelip gelmeyeceğine dair soru işaretleri varken bu karamsar tablo yerini daha büyük umutlara bıraktı. Bu ilgiden güç alarak, MSC Cruises olarak bu programı önümüzdeki sene de daha büyük bir gemimiz olan MSC Musica ile devam ettirme kararı aldık. Yakın zamanlı hedefimiz 2022'de Türkiye'deki kruvaziyer yolcusu sayısını artırmak". Rotalarına 6 yıl aradan sonra yeniden Türkiye'yi ekleyen MSC Cruises Yönetici Direktörü Angelo Capurro da Panama bayraklı "MSC Lirica" isimli gemilerini Kuşadası'na yansıttıklarını ve burada olmaktan dolayı büyük mutluluk duyduklarını dile getirdi. Eylül ayında "MSC Fantasia" adlı gemilerinin İstanbul ve İzmir Limanı'na uğrayacağını anımsatan Capurro "Bundan sonra daha fazla kapasiteli daha büyük gemilerle Türkiye'de olmayı planlıyoruz. Önümüzdeki sene 3 bin 400 yolcu kapasiteli MSC Musica'yı Kuşadası rotasına ilişkilendirdik. Mayıs-ekim ayları arasında sefer yapacak" diye konuştu.

Kruvaziyer turizmin canlanmaya başlamasıyla sektörde umutlar arttı. TÜRKLİM Yönetim Kurulu Başkanı Aydın Erdemir, Galataport İstanbul Liman İşletme Genel Müdür Yardımcısı Figen Ayan, DTO İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Öztürk, Global Yatırım Holding ve Global Ports Holding Yön. Kur. Bşk. Mehmet Kutman ve Dentur Avrasya Yönetim Kurulu Üyesi Şakir Tafralı sektördeki umut verici gelişmeleri değerlendirdiler.



AYDIN ERDEMİR
TÜRKLİM YÖNETİM KURULU BAŞKANI

AYDIN ERDEMİR: KRUVAZİYER GEMİNİN YANAŞTIĞI KENTİN DEĞERİ ARTAR

Türkiye'deki limancılık sektörünü ana iş kolları olarak şöyle ayırıyoruz; Konteyner limanları, kuruyük ve genel kargo limanları, Ro-Ro ve tekerlekli araç

limanları, kruvaziyer limanları, sıvı dökme yük limanları (depolama terminalleri)...

TÜRKLİM kurulduğundan beri hepsini temsil ediyor ve yönetim kurullarımız her liman tipinin temsilcilerinden oluşuyor. Önemi itibarıyla Kruvaziyer limanları her zaman yönetim kurulumuzda yer alıyor. Bu yıl da yönetim kurulumuzda iki kişi var. Birisi Galataport İstanbul'un Liman İşletme Genel Müdür Yardımcısı, aynı zamanda Med Cruise Birliği'nin 59'uncu genel kurulunda Med Cruise Başkanı seçilen Figen Ayan. Diğeri de Global Ports Holding Doğu Akdeniz Limanları Bölge Direktörü Aziz Güngör.

Galataport sahip olduğu ekosistemiyle beraber sadece bir kruvaziyer liman tesisi olarak kuruldu. Galataport ve Global Ports'un kruvaziyer limanları bu şekilde kurulmuş liman tesisleridir. Türkiye'de bünyesinde farklı yükleri se

elleçleyen, ilave iskele ve saha imkanları nedeniyle kruvaziyer gemilerinin de yanaştığı limanlarımız da var. Mesela Antalya limanı böyledir. Şimdi QTerminals olarak hizmet veren limanda konteyner, kuru yük ve genel kargo elleçlemesi de yapılmaktadır. Yine TCDD İzmir limanı da her türlü yük elleçlemesini yaptığı gibi aynı zamanda kruvaziyer gemilere de hizmet verilmektedir. Sadece kruvaziyer gemilerin yanaştığı en büyük limanımız Kuşadası'dır. Fethiye, Bodrum, Çeşme gibi limanlarımıza da kruvaziyer gemiler yavaşır.

Kruvaziyer limancılığında Türkiye'nin bugüne kadar çok önemli ve büyük kapasiteli bir destinasyon hale gelememesi aslında ülke olarak eksikliğimizdir. Ülke olarak buna zamanında çok ama çok önem vermeliydik. Çünkü dünyada kruvaziyer turizminin iki büyük pazarı var. Birincisi Bahamalar, yani Amerika ve etrafı;

ikincisi ise ülkemizin de bulunduğu Doğu Akdeniz. Çünkü kruvaziyeri tercih edenler müşteriler neyi ararlar? Pek çok kadim uygarlığa ev sahipliği yapmış köklü bir medeniyet ve tarihsel bellek, tarihi mekanlar, gastronomi, kesinlikle ören yerleri ve müzeler olmalı, yine muazzam bir deniz turizmine ve müthiş bir doğal zenginliğe sahip olmak kruvaziyer turizminin olmazsa olmazlarıdır. Bunların hepsi ülkemizde var. O yüzden Türkiye kruvaziyerde çok ideal bir ülke. Dünyada belki de Bahamalar'dan çok daha ileride olmalıyız, ama orada nüfus ve zenginlik açısından Amerikalı turistin daha kısa mesafelerde gidip dolaştığı yerler var. Ama tabii kruvaziyer turizmde biraz da ülkeler arası siyaset te devreye giriyor. Türkiye 2013'lerde zirve yapmıştı kruvaziyer turizmde. 2.3 milyon yolcu gelmişti Türkiye'ye. Ne yazık ki, ülkeler arası siyasi problemler, ülkemize karşı izlenen siyasi tavır, ardından darbe girişimi vs. derken birden ülkemize gelen kruvaziyer gemisi sayısı neredeyse sıfıra düştü. Kruvaziyer turizm çok çabuk etkileniyor, bu noktada mutlaka işleyen bir demokrasi ve huzur ülkesi olmak gerekiyor. Aksi takdirde hemen sizi kara listeye alıyorlar, ama Türkiye'nin yerine de bir şey koyamıyorlar. Onun için Türkiye'nin bulunduğu yer ve genel olarak Doğu Akdeniz muazzam bir coğrafya; bundan dolayı da normalleşme süreci ile birlikte hepimiz görüyoruz hemen kruvaziyer turizmimiz atağa geçti. Zaten Galataport'un açılması da muazzam bir şey oldu. Galataport İstanbul kruvaziyer turizmde ülkemizin başlangıç noktası, yani Homeport olması açısından çok önemli. Zaten hem Galataport'ta ve hem Kuşadası'nda homeport organizasyonları başladı. Aynı anda her iki limanımıza da birden fazla gemi yanaşmaya başladı. Hatta Çeşme, İzmir, Bodrum'a da gemiler gelmeye başladı, çok önemli haberler alıyoruz. Gemi rezervasyonlarının sayısı artıyor.

Dünyada İstanbul ile eş değer çok az yer vardır. Eğer Barselona'da limana aynı anda 7-8 gemi yanaştırabiliyorlarsa, İstanbul için de vakit kaybetmeden, yani bugünden yeni kruvaziyer limanı yatırımı yapılmalıdır. Başta Global'in sahibi, değerli yatırımcımız sayın

Mehmet Kutman Bey başta olmak üzere kruvaziyer turizm alanında elini taşın altına soka birçok insan, bir çok kurumunuz gecikmeden bu alana yatırım yapılması gerektiğini söylüyor. Türkiye kruvaziyer limancılığında dünyada liderliğe oynuyor. Bugün GlobalPorts küresel bir liman operatörü haline geldi. Ülke okarak gurur duyuyoruz. Global'in dünyanın birçok ülkesinde kruvaziyer limanları var, her birine de yatırım yapmaya devam ediyorlar.

GALATAPORT ATEŞLEYİCİ VE CEZBEDİCİ BİR PROJE

İstanbul Galataport, Home Port olma özelliği taşıyor ve homeport operasyonları da başlamış durumda. Zaten Home Port olmanız için İstanbul'un sahip olması gereken altyapı ve lojistik imkanlar da artık çok gelişti. Yeni havalimanıyla ve lojistik alt yapı yatırımlarıyla birlikte İstanbul artık öne çıkıyor. Otel sayısı ve sayısı, restoranlar ve gezi yerleri dediğinizde İstanbul artık çok önemli bir noktada. Galataport'un şöyle de bir özelliği var; İstanbul'un tarihi yerlerine

Zaten dikkat ederseniz, Galataport'a gelen kruvaziyer gemileri ve kruvaziyer gemilerin yöneticileri, kaptanları dünyanın her yerine gittikleri için Galataport'tan çok etkilendiklerini ve Galataport ile ilgili çok güzel mesajlar verdiklerini görürsünüz basında ve sosyal medyada. Galataport aynı zamanda böyle bir tarihi mekanı da yüzyıldan sonra halka açmış oldu. Böylelikle bölge dönüşmeye başladı. Müzelerimiz de bir süre sonra daha da geliştirecekler kendilerini. Aynı şekilde tel ve yatak sayımız da artacak. Sadece Karaköy-Kabataj aksı değil tarihi yarımada da dahil çok geniş bir bölge Galataport'un ekosistemine ve hizmet alanına girerek çok sayıda yeni yatırımı da çekecektir. Kruvaziyer turistin diğer turistlerden farkı satın alma gücünün yüksek olmasıdır. Bu da yüksek miktarda döviz kazanacağız anlamına geliyor. Mesela Kuşadası'nın kruvaziyer turizmde lider konumundaki özelliğini daha da artacaktır. Oraya da büyük gemiler gelmeye başladı. Son günlerde aynı anda 4 geminin yanaştığına şahit oluyoruz.



çok yakın bir mesafede. Yolcular gezilerini yürüyerek de yapabiliyorlar. Galataport'un kendisi de muazzam bir ekosistem yaratıyor. Alışveriş alanları, tarihsel mekanlar, oteller, müzeler... vs. Onun için Galataport'u bir ateşleyici ve cezbedici bir proje olarak adlandırabiliriz.

2022 yılında en az 1,5 milyon kruvaziyer turist (minimum) bekliyoruz. Eğer dünyada yeniden bir kapanma veya olağanüstü bir sorun olmazsa bu rakamın daha da üstüne çıkabiliriz. Gelişmeler çok iyi. Ülke olarak da dünya ile ilişkilerimiz geliyor. Ukrayna-Rusya

savaşı batı açısından Türkiye'nin önemini açık bir şekilde gösterdi. Türkiye daha da önemli hale geldi. Bu arada yolcu sayısı ve Türkiye'nin önemi arttıkça daha farklı destinasyonlara gitme eğiliminin güçleneceğini düşünüyorum. Mesela Karadeniz'de Trabzon, Sinop, Ege'de Çanakkale gibi limanlara yatırım yapılırsa kruvaziyer turizmin çok daha gelişeceğine inanıyorum. Türkiye'de 25'e yakın limana kruvaziyer gemi yanaşabiliyor. Tabii geminin boyuna göre durum değişiyor. Dikkat edilirse gemiler büyüdükçe gelen gemi sayısı azalıyor ama yolcu sayısı artıyor. Kruvaziyer gemilerinin yaşadığı kentin çehresi ve herşeyden öte ekonomisi değişir, bu iş kentin değerini artırır ve zenginlik getirir. Böylelikle o kentte yeni yatırımların da önü açılır. Bundan da bütün kentin istifade etmesi önemlidir.

TÜRKLİM olarak kruvaziyer turizmi çok önemsiyoruz. Kruvaziyer limanlarımız aslında pandemide en fazla mağdur olan limanlarımızdı. Çünkü pandemiyle beraber limanların önemi anlaşıldı ve hiç kesintisiz olarak küresel ölçekte se deniz yolunun payı olağanüstü şekilde arttı. Pandemi ile beraber ülkeler sınırlarını kapatınca karayolu, havayolu, demiryolu ulaşımı durdu ve deniz yolu ulaşımı tek güvenilir ulaşım ve taşıma biçimi oldu. Türk limanları kesintisiz çalışmaya devam etti, ama insana hizmet ettikleri için kruvaziyer sektörü salgının başından itibaren durdu. 2021 yılının Ekim ayına kadar kruvaziyerde limanlarımıza dönük herhangi bir sefer yapılmadı. Biz o dönemde kruvaziyer limanlarımıza destek verilmesi gerektiğini çok söyledik, ama maalesef başaramadık. En azından kruvaziyer limanlarımıza boş gemilerinin yaşmalarına izin verilebilirdi. Buradan ek gelir elde edebilirlerdi. Şimdi önümüzde güzel bir süreç var, kruvaziyer turizmimiz çok güzel bir noktaya gelecek. Kruvaziyer turizmi dahil genel olarak bir ülkede turizmin gelişmesi o ülkenin huzurlu ve güvenli bir ülke kimliğini geliştirmekte, refaha katkı sağlamaktadır. TÜRKLİM olarak kruvaziyer limanlarımızın sorunlarının çözümüne katkı sunmak adına her türlü desteğimiz devam edecektir.



FİGEN AYAN
GALATAPORT İSTANBUL LİMAN İŞLETME
GENEL MÜDÜR YARDIMCISI

FİGEN AYAN: 200 GEMİ İLE 750 BİN YOLCU AĞIRLAYACAĞIZ

Hiç şüphesiz pandemi, Türkiye'de ve dünyada pek çok sektörü sekteye uğrattı, kruvaziyer sektörü de bu süreçte negatif yönde etkilene sektörler arasındaydı. 2022 sezonunun başında olduğumuz bu dönemde Galataport İstanbul Limanı'na gelen gemilerin doluluk oranına baktığımızda pandeminin etkilerinin giderek azaldığını görüyoruz. 2022 yılı sonuna dek almış olduğumuz rezervasyonlarımız da bu görüşümüzü destekler nitelikte. Galataport İstanbul olarak kruvaziyer turizmi ile limanımıza gelen yolculara eşsiz bir hizmet ve deneyim sunma arzumuzla beraber dünya standartlarında yapılmış olan limanımızı kruvaziyer sektörünün en çok tercih edilen destinasyonları arasında görebilmeyi hedefliyoruz. Galataport İstanbul'da 2022 yılının sonuna kadar yaklaşık 200 gemi ile 750 bin yolcu ağırlayacağız. Bu rakamları önümüzdeki yıllarda pandemi öncesindeki hedefimiz olan yılda 1.5 milyon yolcu ve mürettebat sayısına çıkarmak için çalışmalarımız devam ediyor.

YUSUF ÖZTÜRK: KRUVAZİYER TURİZMİNDE BAHARI YAŞIYORUZ

Pandemi gölgesinde geçen 2020 ve 2021 yıllarından sonra aşılama ve virüsün mutasyon geçirmesiyle beraber pandemiyin kontrol altına alınması, sınırların açılmasına ve küresel turizmin canlanmasına neden oldu. Dünya



YUSUF ÖZTÜRK
İMEAK DTO İZMİR ŞUBESİ YÖNETİM
KURULU BAŞKANI

genelinde 28 milyon yolcunun tercih ettiği ve 35 milyar dolar büyüklüğe sahip kruvaziyer sektörü de bu canlanmadan nasibini alıyor. Karayipler'den sonra dünyanın ikinci büyük kruvaziyer destinasyonu olan Akdeniz pazarı da bahar aylarıyla beraber uzun bir kış uykusundan çıkarak olağanüstü şekilde toparlanmaya başladı. Geçtiğimiz şubat ayında Türkiye ile Yunanistan arasındaki deniz hudut kapısının açılmasını ve kısa sürede önemli bir çekim merkezi olan Galataport İstanbul'un hizmet vermeye başlamasını takiben çok sayıda gemi Türk limanlarını rotalarına aldı. Galataport'a ilk gemi geçen Ekim ayında, İzmir Limanı'na altı yıl aradan sonra ilk gemi 14 Nisan'da, Çeşme Ulusoy Limanı'na iki yıl aradan sonra ilk gemi 24 Nisan'da yanaştı. 4 Mayıs tarihinde, Türkiye'nin en büyük kruvaziyer limanı Egeport Kuşadası'na altı yıl aradan sonra dört gemi aynı gün geldi. Bu yıl İzmir'e 34, Çeşme'ye 77 sefer beklenirken, Ege Port Kuşadası 650, Galataport İstanbul 250 civarında gemiye ev sahipliği yapacak. Costa Venezia gemisinin ilk seferine Galataport'tan başlaması ise İstanbul'un ana liman olarak konumlanması açısından çok önemli bir adım oldu. Diğer limanlarımız da gemilerin rotasına dahil olmaya başladı. 2000-2015 yılları arasında çok hızlı büyüyen ve 2.3 milyon yolcuya kadar çıkan Türkiye kruvaziyer pazarının bu yıl bin gemi, 1.5 milyon yolcu büyüklüğüne kavuşması, 2023-2024 yıllarında ise yeni bir zirveyi görmesi



bekleniyor. Özellikle kuzeyimizdeki savaşın sona ermesi ile Karadeniz'in kruvaziyer pazarına dönmesi, ülkemiz limanlarına ilginin artmasını sağlayacaktır. Beklenen hedeflere ulaşmak, ülkemizi ve limanlarımızı tanıtmaktan ve yeni bağlantılar kurmaktan geçiyor. Bu doğrultuda İzmir Valiliği'nin koordinasyonunda İzmir Büyükşehir Belediyesi, İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi, İzmir Ticaret Odası, İZFAŞ ve TURSAB işbirliği ile dünyanın en önemli kruvaziyer buluşması olan Seatrade Cruise Global Fuarı'na katılarak, kruvaziyer operatörleriyle verimli görüşmeler gerçekleştirdik. 113 ülkeden 643 katılımcının yer aldığı 25-28 Nisan'daki fuarda, Miami Başkonsolosu Feyza Barutçu Altuğ ve Miami Ticaret Ataşesi Ömer İnce ile Carnival Corporation, Carnival Maritime, MSC Cruises, Norwegian Cruise Line

Holdings, Royal Caribbean Group, Ritz Carlton Yacht Collection, V Ships Leisure, Kruvaziyer Hatları Uluslararası Birliği (CLIA) ve Akdeniz Kruvaziyer Birliği (Medcruise) ve Seatrade Informa temsilcileri ve üst düzey yöneticileri ile görüşmeler gerçekleştirdik. Onlara kruvaziyer yolcularına özel hazırlanmış deneyim temelli 17 yeni İzmir turunu, İzmir'in UNESCO Dünya Miras Listesi'ne girmesi için yapılan çalışmaları, "visitizmir" uygulamasını ve direkt uçuşlar ile ilgili "directizmir" programını anlattık. Yapacağımız çalışmalar ile İzmir Limanı'nın transit limandan yolcu değişim limanına, önümüzdeki dönemde ise ana limana dönüşmesi mümkün olacak. Kruvaziyerde dört kez üst üste Avrupa'nın en iyi destinasyonu seçilen ve 2012'de 552 bin yolcuyla ağırlayan İzmir'in yeniden kruvaziyer gemilerin gözbebeği haline döneceğini

düşünüyoruz. Eylül ayında ise İspanya'nın Malaga şehrinde yapılacak Seatrade Cruise Med'e katılmayı planlıyoruz. Ayrıca bu organizasyonun 2024 yılında İzmir'e getirilmesi için de hazırlıklara başlandı.

İMEAK Deniz Ticaret Odası olarak 2019 yılında üye olduğumuz Akdeniz Kruvaziyer Limanlar Birliği (MedCruise) sayesinde ülkemiz limanlarının tanıtımına da önemli destekler sağlıyoruz. 24-27 Mayıs'ta İspanya Barcelona'daki MedCruise 60'uncu Genel Kurulu'na katılarak, burada limanların ve kruvaziyer operatörlerinin temsilcileri ile buluşacağız. 22 ülkede 145 limanı temsil eden 75 limanın ve 36 kuruluşun üyesi olduğu bu kuruluş, Akdeniz kruvaziyer pazarının gelişmesine çok ciddi katkılar sağlıyor. 2022 sezonunda Akdeniz'de ve ülkemiz kıyılarında çok sayıda kruvaziyer gemisini görmekten çok mutluyuz. Yaptığımız bu çalışmaların meyvelerini kısa sürede alacağımıza, uygarlığın doğduğu bu toprakların tarihi eserleri, insanı, kültürü, gastronomisi ile konukların gönlünde taht kuracağına, bundan sonra kruvaziyer limanlarımızda daha fazla gemi ve yolcu göreceğimize inanıyoruz.

MEHMET KUTMAN: SEKTÖRDE HIZLI BİR BÜYÜME GÖREBİLİRİZ

Pandemi nedeniyle ertelenmiş talebin bundan sonraki süreçte talebe dönmesi ile birlikte sektörde hızlı bir büyüme görebiliriz. Bugün artık kruvaziyer sektörü neredeyse normale dönmüş durumda ve rezervasyonlar da giderek güçleniyor. Kruvaziyer şirketlerinin büyük bölümü 2022 yazında, yani Akdeniz'in yüksek sezonunda gemi filolarının tamamını sefere döndürmeyi planlıyorlar.

Bu da, Akdeniz çanağının kruvaziyer turizmi içindeki payını daha da artırmasını sağlayacak. Global Ports Holding'in web sitesinde yayınlanan Mart 2022 Yolcu İstatistiklerinde de sektördeki toparlanma net şekilde görülüyor. Mart 2022'de limanlarımıza gelen gemi sayısı 2019 Mart ayının yüzde 14 üzerinde gerçekleşirken, yolcu sayısı da 2022 Mart ayında 2019 seviyesinin yüzde 62'sine ulaştı.





MEHMET KUTMAN
GLOBAL YATIRIM HOLDİNG VE GLOBAL
PORTS HOLDİNG YÖN. KUR. BŞK.

Bu oran Ocak 2022'de yüzde 35, Şubat 2022'de yüzde 47 idi. Yılın ilk çeyreğinde yüksek sezonunu yaşayan Karayipler'de Nassau ve Antigua limanlarında göstergeler Mart 2022'de 2019 seviyelerini yakalamış, hatta geçmiş durumda. Mart 2022'de Nassau'ya gelen gemi sayısı 2019 Mart seviyesinin yüzde 20 üzerinde gerçekleşirken, yolcu sayısı 2019 Mart seviyesinin yüzde 72'sine ulaştı. Benzer şekilde Antigua'da da sefer sayısı Mart 2022'de Mart 2019'un yüzde 19 üzerinde olurken, yolcu sayısı Mart 2022'de Mart 2019 seviyesinin yüzde 56'sına ulaştı. Ocak-Mart 2022 dönemi kümülatif olarak bakıldığında ise, toplam sefer sayılarında 2019 seviyelerinin tamamen yakalandığını, yolcu sayılarında ise 2019 seviyesinin yüzde 48'ine ulaşıldığı görülüyor.



ŞAKİR TAFRALI: YAKIT FİYATLARINDAKİ ARTIŞ SEFERLERİ ETKİLEYEBİLİR

Uzun süren sıkıntılar ve bekleyişten sonra pandemi sürecinin kısmen son bulması heyecanımızı artırıyor. Önümüzdeki yaz dönemi ve özellikle turizm faaliyetlerimiz açısından yüksek beklentiler içerisindeyiz.

Kısmen atıl olduğumuz pandemi döneminde bile hem operasyon, hem de filo olarak kendimizi güncel tutmaya devam ettik. Her ne kadar yatırım, değişken ve bakım onarım maliyetlerimiz öngörülenin çok üzerinde artış göstermiş olsa da, önümüzdeki yıllara umutla bakmaya çalışıyoruz. Rusya - Ukrayna savaşı olmasaydı çok daha yoğun geçeceğini tahmin ettiğimiz yaz dönemi için yine de kötü diyemeyiz. TL'nin Euro ve Dolar karşısında değer kaybı yaşıyor olması turizm açısından Türkiye'ye olan talebi artıracaktır diye düşünüyoruz.

Sektörden edindiğimiz bilgiler rezervasyon açısından herhangi bir iptalin olmadığı yönünde. Dentur Avrasya Grup olarak yaptığımız Boğaz turlarında şimdiden bir hareketlilik gözlenmektedir. Genel olarak beklentimiz olumlu yönde.

Turizm alanında Türk-Yunan ilişkileri her zaman siyasetin üstü bir duruş sergilemiştir. Yunan Adaları açısından iç içe geçmiş iki ülke görünümündeyiz. Birimiz Avrupa'nın, diğeri de Asya'nın başlangıç noktası olarak gözükmektedir.



ŞAKİR TAFRALI
DENTUR AVRASYA YÖNETİM KURULU
ÜYESİ

Turist açısından arzın yüksek olduğu ülke Türkiye iken, yaşayan halk açısından ise Yunanistan'dır. Ege Bölgemizdeki birçok turistik beldemizden yine birçok Yunan Adasına düzenli olarak sefer yapılmaktadır.

Dentur Avrasya Grup olarak taşımacılığını da yapmış olduğumuz Çanakkale (Küçükkuyu) – Midilli (Petra) arasında açılan son gümrük kapısından sonra Edirne Valiliği'nin başlatmış olduğu Enez (Türkiye) – Dedeağaç (Yunanistan) arası deniz taşımacılığı projesi sorduğunuz soruya olumlu bir örnek olarak gösterilebilir.

Gerçekçi olmak gerekirse, Yunan tarafı daha gelir seviyesi yüksek turisti tercih etmekte bu yüzden Türk turisti hasretle beklediğini pek söyleyemeyiz. Bölgesel olarak baktığımızda da karşılıklı menfaat elde ettiğimiz alanlar var ve bunların devamı ve geliştirilmesi söz konusu. Rusya Ukrayna savaşı öncesinde Türkiye'yi en fazla ziyaret eden turistler sıralamasına bakıldığında Rus ve Ukraynalılar üst sıralarda yer alıyordu.

Rus ve Ukraynalı turist sayısının azalması direkt olarak seferlerimizi etkilememesine rağmen, yakıt fiyatlarındaki fahiş artış bu şekilde devam ederse seferlerimizi azaltmamıza ya da iptal etmemize neden olabilir. Umarım yakın coğrafyada yer alan Rusya – Ukrayna savaşı en kısa sürede son bulur ve ülkemiz açısından her şey daha da güzel olur.

TÜRKİYE LİMANLARINA GELMİŞ EN BÜYÜK YOLCU GEMİSİ COSTA VENEZIA İSTANBUL'DA

2022 tur programına İstanbul'u alan Costa Cruises, filosunun en yenilerinden Costa Venezia ile ilk seferini gerçekleştirmek üzere 27 Nisan Çarşamba günü İstanbul'a geldi. 5 gün boyunca Galataport'ta kalan dev gemi, buradan yolcularını alarak 2 Mayıs'ta ilk seferi için Ege'ye açıldı. 29 Nisan Çarşamba günü gemide basına özel bir gala gecesi düzenlendi.

Costa Cruises'un 135 bin ton ağırlığında 323 metre boyundaki 5 bin 260 yolcu



Nisan 2023 tarihine kadar rotasını 12 günlük programı ile Doğu Akdeniz'e çevirecek. Costa Venezia yıllar sonra 2023 Nisan ayına kadar aralıksız düzenleyeceği seferleriyle İstanbul'u ana port olarak kullanan ilk büyük yolcu



Toplantının ardından Costa Türkiye Ülke Pazarlama Müdürü Ercan Abitoğlu basın mensuplarına gemiyi gezdirdi ve gemi hakkında bilgi verdi. Ardından düzenlenen kokteylin ardından akşam yemeği yenildi ve basına özel hazırlanan bir Show seyrettiler. Gece havuz başı



kapiteli Costa Venezia gemisi, 27 Nisan günü saat 16:00'da İstanbul'a geldi. Tarihte limanlarımıza yanaşan en büyük gemi olma unvanını taşıyan Costa Venezia, İstanbul'dan Ege'ye açılacağı ilk seferi için Galataport Limanı'na demirledi. Tarihi yarımada manzarasında beş gün boyunca Galataport Limanı'nda konaklayan gemi, pazar günü yerli ve yabancı misafirlerinin binış yapmasının ardından 2 Mayıs günü saat 17.00'de demir alarak, tur programını gerçekleştirmek üzere İstanbul'dan denize açıldı. 1 Mayıs itibari ile her Pazar İstanbul GalataPort'tan hareketle Türkiye ve Yunanistan limanlarını 8 ve 15 günlük 4 farklı program dahilinde gezecek olan yolcu gemisi, Kasım ayından itibaren

gemisi olacak. Mayıs ayından itibaren her pazar günü demir attığı Galataport'ta, dünyanın dört bir yanından gelen 5 bin yolcuyla ağırlamak için hazır bekleyecek.

BASIN İÇİN ÖZEL GALA PROGRAMI DÜZENLENDİ

Costa Venezia'da basın için 29 Nisan 2022 Cuma günü saat 13:00'de başlayıp, ertesi gün öğle saatlerine kadar süren bir program düzenlendi. Öğle yemeği ile başlayan program, gazetecilerin kabinlerine yerleşmesi ile devam etti. Ardından Costa Cruises yetkilileri Costa'nın Türkiye ve İstanbul planlarından bahsettikleri bir toplantı düzenlediler. İstanbul'un ana port olarak kullanılacağına müjdesini de veren ekip, 2023 yılı planlarını da aktardılar.



partisi ile sona erdi. Costa Cruises'un Venedik'ten ilham alarak tasarlanan yeni gemisi Costa Venezia, her köşesinde yolcularına İtalyan kültürünü ve hayat tarzını yaşatmayı vaat ediyor. Marco Polo ve Casanova'nın sofistike ruhunu hissetmek; adeta Venedik sokaklarında dolaşır gibi gemiyi keşfetmek mümkün.

Geminin tiyatrosu Venedik "La Fenice" tiyatrosundan ilham alıyor; adeta St. Mark's Meydanı'nda dolaşırken her adımda Venedikli zanaatkarlar tarafından yapılan gerçek gondolları görmek, İtalyan mutfağının lezzetlerini tatmak mümkün.

13 restoranı ve 7 barı ile misafirlerine unutulmaz bir deneyim sunmayı bekleyen gemide her yaşta misafir için de ayrı eğlence imkanları bulunuyor. 4 Havuz ve jakuzi, 3 su kaydıracağı bulunan Aqua Park, eğlencenin Tibet köprüleri arasında zirveye tırmandığı bir macera parkı, dünyaca ünlü dans ve müzik gruplarının ağırlandığı gösteri ve şovları, birbirinden farklı konsept partileri ve gazinosu ile Costa Venezia yüzen bir eğlence şehri adeta.

EMİSYON TİCARET SİSTEMİ'NDE SON GELİŞMELER VE YAPILMASI GEREKENLER

2019 sonunda Avrupa Yeşil Mutabakatı'nı yayınlayan ve 2020 ortasında uygulama eylemlerini belirginleştirmeye başlayan Avrupa Birliği (AB), 2021'de çıkardığı İklim Yasası ile iklim krizine karşı mücadele etmek için önemli bir adım attı. Bu düzenleme ile AB, 2030 yılına kadar sera gazı emisyonlarının en az %55 oranında azaltılması ve 2050 yılında karbon nötr olunması konularında uzlaştığını duyurdu. AB kurumları ve üye devletler, hedefe ulaşmak için bir bütün olarak hem AB seviyesinde, hem de ulusal düzeyde gerekli önlemleri almakla yükümlü. AB iklim kriziyle mücadele etmek amacıyla AB'nin karbon kaçağı ile mücadele planları hazırlayıp, hem emisyon ticaret sistemi (ETS), hem de karbon vergisi ile etkili önlemler alması gerektiğine karar verdi. Bir de eylem planı hazırlandı. Peki bu ETS sistemi neler getiriyor, ne gibi stratejik hamleler yapmalıyız? Gemi inşa sanayimize nasıl Etileri olacak? İşte bütün bu soruların cevabını DTO Yönetim Kurulu Teknik Danışmanı Prof. Dr. Mustafa İnel ve GİSBİR Genel Sekreteri Mehtap Özdemir kaleme aldı.



PROF. DR. MUSTAFA İNEL
DTO YÖN. KURULU TEKNİK DANIŞMANI

DENİZCİLİK VE EMİSYON TİCARET SİSTEMİ

Küresel iklim değişikliği etkisinin son yıllarda daha şiddetli hissedilmesi ile iklim değişikliği mücadele tedbirleri tüm ticaret ve sanayi sektörlerinde değişikliklere sebep olmaya başlamıştır.

Denizcilik sektörü iklim değişikliği ile mücadele tedbirlerinin etkisi ile hızla değişim göstermekte olup, bu değişimin 2030 yılına kadar teknik ve finansal etkilerinin görülmesi, 2030-2050 yılları arasında da altyapı değişimi ile

sürdürülebilir bir yapıya bürünmesi beklenmektedir.

İklim değişikliği ile mücadele kapsamında Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından çıkarılan tedbirler üç ayrı kategoriye ayrılmıştır:

- **Kısa Dönem Tedbirler (2018-2023):** Gemi enerji verimliliği dizayn endeksi (EEDI), Mevcut gemi enerji verimliliği dizayn endeksi (EEXI), gemilerde karbon yoğunluğu endeksi (CII), gemi enerji verimliliği yönetim planı (SEEMP) IMO tarafından çıkarılmış teknik ve operasyonel kuralları içermektedir.

- **Orta Dönem Tedbirler (2023-2030):** Sera gazları emisyonlarının azaltılabilmesi amacı ile emisyonlara getirilecek ek maliyetler ile daha verimli gemiler ve işletim hedeflenmekte olup, tedbirlere Pazar Bazlı Tedbirler (Market Based Measures) adı verilmektedir. MBM için yakıt vergisi (Fuel Levy) ve Emisyon Ticaret Sistemi (ETS) önerileri IMO'da tartışılmaktadır.

- **Uzun Dönem Tedbirler (2030-2050):** Sıfır karbon içerikli veya düşük karbon içerikli yakıtların kullanımı uzun dönem tedbirleri oluşturmaktadır. Bu yakıtlar arasında hidrojen, metanol, amonyak en bilinen yakıt önerileri olup, yakıtların

gemide düşük sıcaklıklarda depolama, büyük tank kapasiteleri, tüm dünyada yayılmış yakıt ikmal sistemi, tam yaşam döngü analizleri konularında tartışmalar devam etmektedir.

IMO'da kısa dönem tedbirlerinin önemli bir kısmı denizcilik mevzuatına eklenmiş, EEXI/CII/SEEMP uygulamaları 1 Ocak 2023'ten itibaren uygulamaya konulacaktır. Orta dönem tedbirlerinden MBM konusunda henüz bir ilerleme sağlanmamıştır.

IMO'da MBM tedbirlerinin yavaş olduğunu öne süren Avrupa Birliği (AB) tek taraflı olarak kendi MBM tedbiri olan 2005 yılından itibaren değişik sanayi sektörlerine uyguladığı Emisyon Ticaret Sistemi'ne denizciliği entegre etme önerisi getirmiştir.

AB 11 Aralık 2019 tarihinde "Yeşil Mutabakat" olarak adlandırılan, Avrupa Kıtası'nın 2050 yılı ile net sıfır karbon emisyonu hedefini ortaya koymuş, bu hedef için ulaştırma alanında yol haritasını 9 Aralık 2020'de açıkladığı "Sürdürülebilir ve Akıllı Ulaştırma Stratejisi" ile desteklemiştir. 14 Temmuz 2021'de ise "55'e uyum" mevzuat paketi önerisi AB Komisyonu tarafından açıklanarak AB Parlamentosu ve AB Konseyi'nde tartışılmaya başlanmıştır.

Bu paket içerisinde denizciliğin AB ETS'ne dahil edilmesi hedeflenmektedir.

ETS sistemi değişik sanayi sektörlerine birim üretim için sera gazları emisyon kotalarının verilmesini, kotanın üstünde sera gazları emisyonu ile üretim yapan tesislerin emisyon hakkını para karşılığı satın alması prensibine dayanmaktadır. Emisyon kotası altında üretim yapan verimli tesislerin kalan kota kadar emisyon haklarını serbest piyasada kota üstü üretim yapan tesislere satma hakkı bulunmaktadır. Ayrıca ormanlaştırma gibi faaliyetlerle sera gazları yutakları oluşturan kuruluşların bu faaliyetlerine göre sera gazları emisyon satma hakkı doğmaktadır. AB ETS sistemi mevcut durumu ile 5000 şirketin 11000'den fazla tesisini kapsamakta olup, denizciliğin entegre edilmesi durumunda 2000 şirketin 11600 gemisi sisteme katılacaktır. AB 2018 yılından

gemilere uygulanacaktır.

- Sistemde dikkate alınacak ve emisyon hakkı satın alınacak emisyonlar:

- AEA dışı bir limandan AEA limanına kadar tüm seferdeki karbondioksit emisyonlarının % 50'si,
- AEA limanından AEA dışı bir limana kadar tüm seferdeki karbondioksit emisyonlarının % 50'si,
- AEA limanlarındaki karbondioksit emisyonlarının % 100'ü,
- AEA limanları arasındaki emisyonların % 100'ü.

- Emisyon bedeli serbest piyasada belli olan ETS (Euro/ton-CO2) üzerinden hesaplanacaktır. AB ETS bedeli 1 Ocak 2021 tarihinde 33.69 Euro, 1 Ocak 2022'de 80.65, yazının hazırlandığı

ile 58 Euro'ya kadar düşmesine rağmen, AB stratejisinde değişiklik olmaması nedeniyle tekrar 90 Euro değerine yaklaşmıştır.

- Denizcilik şirketlerinin merkezlerinin AEA içinde olması durumunda o ülke yönetici ülke olarak atanacak, denizcilik şirket merkezinin AEA dışında olması durumunda gemilerin son 2 yılda en fazla uğradığı ülke yönetici ülke olacak,



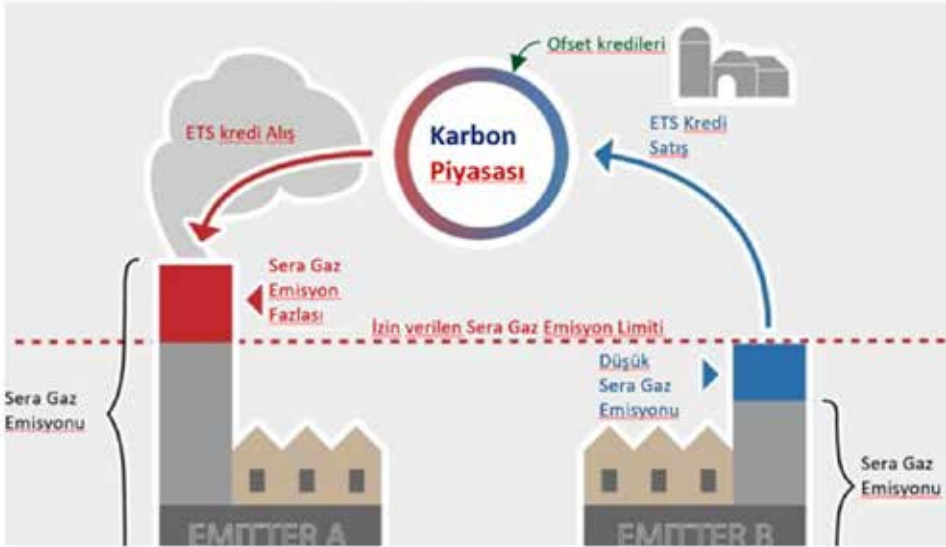
Şekil 2: Avrupa Ekonomik Alanı (AEA)

ilk defa gelen gemiler için ilk uğrak limanını kapsayan ülke yönetici ülke olacaktır. Yönetici ülke ETS bedellerini sonraki yıl içinde tahsil edecek, bedel ödemeyen gemilere giriş yasağı getirilecektir.

- Sistemin 2023 yılında % 20 oranında uygulanması, 2024'te % 45, 2025'te % 70, 2026'da % 100 uygulamaya konması hedeflenmektedir.

- Bedelsiz kota denizcilikte uygulanmayacak, kirleten öder prensibi ile tüm emisyonlar fiyatlandırılacaktır.

Sistem üzerinde 5000 GT gemi büyüklüğü sınırı tartışılmış, 5000 GT üstü gemiler AEA limanlarına gelen



Şekil 1: Emisyon ticaret sistemi

itibaren İzleme, raporlama ve doğrulama (MRV) sistemi vasıtası ile sera gazları envanterini tutmaktadır.

AB Komisyonu tarafından açıklanan denizciliğin ETS'ye dahil edilmesi aşağıdaki detayları içermektedir.

- Sistem sadece 5000 GT üstü gemilere uygulanacaktır.

- Sistem AEA (AB, Norveç, İzlanda ve Lihtenştayn) limanlarına uğrak yapan

25 Nisan 2022'de 88.99 Euro olarak oluşmuştur. Şubat 2022'de 100 Euro'ya yaklaşan EU ETS Rusya-Ukrayna savaşı



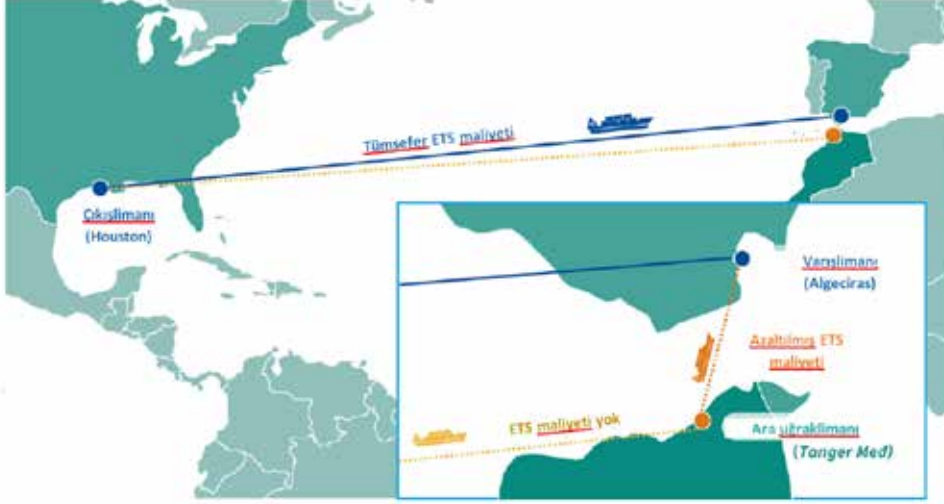
Şekil 3: Son 1 yıl için AB ETS bedel değişimi

AB ETS SİSTEMİ

gemilerin sayıca % 55'ini oluşturmasına rağmen, karbondioksit emisyonlarının % 90'ını kapsamı nedeniyle sınır 5000 GT'dan çekilmiştir. Gelecekte daha küçük gemilerin kapsamı mümkün olmasına rağmen, öncelikle MRV sisteminin genişletilmesine

50'si kadarından AB'ye bedel ödemek zorunda kalacaktır. Başka bir deyişle AB dışı bayraklı gemi, AB karasularının dışındaki emisyonlarından AB'ye bedel ödemek zorunda kalmaktadır. AB diğer % 50 ETS bedelinin kalkış limanının bulunduğu ülke tarafından

AB komisyonu bu durum için Afrika/İspanya, İngiltere/Hollanda, Türkiye/Yunanistan karşılaştırmalarını kapsayan maliyet analizleri yapmış, Haydarpaşa/Pire karşılaştırmasında ETS bedeli 123 Euro/ton-CO₂ değerinin altında kaldığı sürece AEA dışı Haydarpaşa Limanı'na uğrak yapılmasının daha yüksek maliyete sebep olacağı belirtilmiştir.



Şekil 4: AEA dışı uğrak liman kullanılması durumu

ihtiyaç duymaktadır. İkinci tartışılan husus, gemilerin AEA dışı limandan kalkışından AEA limanlarına varışa kadar tüm emisyonların kapsamasıdır.

alınmasını önermekte, bu durumun gerçekleşmemesi durumunda alınabilecek bedelin % 100'e kadar çıkarılabileceğini önermektedir.

Türk sahipli deniz ticaret filosu içerisinde 2020 yılı itibarı ile 159 Türk bayraklı, 556 yabancı bayraklı olmak üzere 715 adet 5000 GT üstü gemi bulunmaktadır. Bu gemilerin 82'si Türk bayraklı, 231'i yabancı bayraklı olmak üzere 313 adedi AEA limanlarına uğrak yapmışlardır.

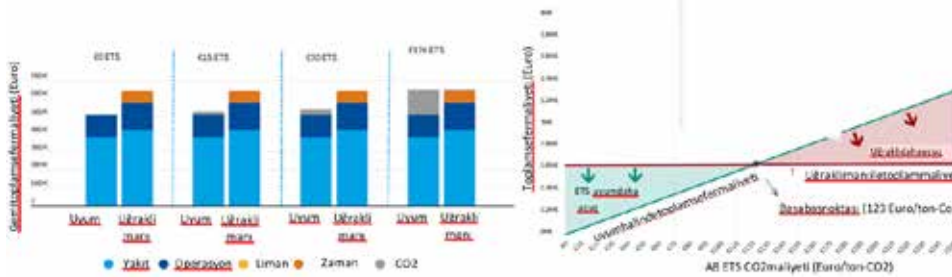
Bu gemilerin AEA uğraklı seferlerinde 964 bin ton yakıt kullanılmış, 2 milyon 370 binton CO₂ salınımı gerçekleşmiştir. ETS kapsamında karbondioksit salınımları ise, bir milyon 545 bin ton olup, 10cak 2021 ETS bedeli olan 80.65 Euro/ton-CO₂ alındığında yıllık 124.7 milyon Euro ETS bedeli ödenmesi gerekmektedir.

ETS bedelindeki artış dikkate alındığında 2024 yılında ilk ödemelerin yapıldığında bu değer daha da yüksek olması beklenmektedir.

ETS bedelindeki artış dikkate alındığında 2024 yılında ilk ödemelerin yapıldığında bu değer daha da yüksek olması beklenmektedir.

Bu önerilerden en önemlisi AB ETS ve "Fuel EU Maritime" sisteminden elde edilecek gelirlerin % 75'inin Okyanus Fonu altında toplanarak gemi işletmeciliği, tersaneler ve limanları kapsayan sadece denizcilik sektörü için inovasyon ve modernizasyon projeleri için kullanılmalıdır.

Bu durumda tüm bayraklı gemilerden toplanacak gelirler AB denizcilik endüstrisi için kullanılarak hem gemiler/



Şekil 5: Pire-Haydarpaşa uğrak liman karşılaştırması

Bu durumda örneğin Çin bayraklı bir konteyner gemisi Çin Şanghay Limanı'ndan ayrılışından Rotterdam Limanı'na kadar tüm emisyonların %

Bu durum başlangıçta gemilerin AEA yakını limanlarına uğrak yapıp, kısa sefer ile AEA limanlarına sefer yapmasına olarak sağlayabilir olarak görülmektedir.

tersaneler/limanlar için rekabet avantajı yaratılacak, hem de geliştirilecek teknolojilerin satılması yolu ile AB denizcilik gelirleri arttırılacaktır. Bu durumda denizcilik sektörümüzün izleyebileceği değişik stratejiler bulunmaktadır.

1) Okyanus Fonu kurulduğu takdirde yılda yaklaşık 125 milyon Euro ödeyecek olan denizcilik sektörümüzün ülkemizin aday ülke olması nedeniyle Okyanus Fonu'ndan yararlanması için AB ile görüşmeler yapılması,

2) Ülkemiz tersaneleri AEA ülkeleri için inovatif, elektrik/hibrit/akü tahrikli gemiler inşaatında lider durumunda bulunmakta, yeni alternatif yakıtların kullanımı durumunda da ana gemi inşa ülkesi olma potansiyelini göstermektedir. Okyanus Fonu desteği ile üretilecek gemilerin ülkemiz tersanelerde inşa edilebilmesi için AB Komisyonu ile görüşmeler yapılması,

3) AB ETS önerisinde açıkça destelenen, diğer uç limanlar olarak kabul edilen limanlarımıza gelen gemiler için Türkiye Denizcilik ETS Sistemi'nin kurulmasının ön aşaması olan Türkiye MRV sisteminin kurulması, gerekli olduğu takdirde Türkiye Denizcilik ETS sisteminin kurulması.

Özellikle Türkiye denizcilik ETS kurulması değerlendirilmeye alınması gereken bir önlemdir. Bu durumda Türk sahipli denizcilik filosunun ödemesi gereken ETS bedelleri artacak, ancak ülkemize gelen yabancı gemilerden elde edilecek ETS gelirlerinin filonun, tersanelerin, limanların karbonsuzlaştırma inovasyon ve modernizasyon projelerinde kullanılması durumunda rekabet yeteneklerini koruyabilir hatta daha da geliştirebilirler.

AB komisyonu tarafından 55'e uyum paketi içinde bulunan Sınırdaki Karbon Düzenlemesi Mekanizması dolayısı ile çelik, alüminyum, gübre, elektrik ve çimento sektörlerinin korunması amacı ile Türkiye'de ETS kurulması çalışmalarına başlanmış olup, mevcut AB denizcilik ETS önerilerinin gerçekleştirilmesi



MEHTAP ÖZDEMİR
GİSBİR GENEL SEKRETERİ

durumunda Türkiye Emisyon Ticaret Sistemi'ne denizcilik sektörünün dahil edilmesi gerekli olacaktır.

İKLİM SALINIMI İLE İLGİLİ ÖNLEMLERİN GEMİ İNŞA SANAYİNE YÖNELİK ETKİLERİ

Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi ve COP (Conference of Parties/Taraflar Arası Konferanslar) toplantıları sonucunda ortaya çıkan Kyoto Protokolü ve Paris İklim Değişikliği Anlaşması, taraf ülkelerin iklim değişikliği taahhütlerini içermekte olup, denizcilik sektörü taahhütlerin dışında kalmıştır. Buna karşın hem Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), hem de AB düzenlemeleri nedeniyle denizcilik sektörü de iklim değişikliği ile ilgili önlemlere uymak zorunda kalacaktır.

IMO'da gemilere yönelik kurallar oluşturma süreci devam ederken; IMO'nun yeterince aktif ve hızlı olmadığı savı ile AB tarafından başlatılan Yeşil Mutabakat-"Fit for 55" mevzuat paketi ile Avrupa Komisyonu tarafından deniz taşımacılığının Emisyon Ticaret Sistemine dahil edilmesi yaklaşımını benimsenmiştir. Ayrıca yine AB tarafından uygulanacak olan Sınırdaki Karbon Düzenleme Mekanizması'nın çelik ürünlerini kapsıyor olmasının da, denizcilik sektörünün düşük salınlı

yeni nesil gemilere geçişinde önemli bir maliyet artışına neden olabileceği öngörülmektedir. Hem mevcut deniz ticaret filomuz, hem de Türkiye Gemi İnşa Sanayi açısından kritik önem taşıyan bu gelişmeler ışığında "Fırsatlar ve Tehditler" bakış açısı ile aşağıdaki konular ön plana çıkmaktadır:

- Türk Bayraklı ve yabancı bayraklı Türk sahipli gemilerimizin AB'ye/AB'den yapacağı seyirlerden kaynaklı olarak AB'ye ödenecek Emisyon Ticaret sistemi (ETS) ücretleri (IMEAK DTO çalışması kapsamında 1 Ocak 2022 tarihi itibarı ile ETS bedeli olan **80.65 Euro/ton-CO₂** üzerinden hesaplandığında yıllık **124.7 milyon Euro** ödeme yapılması gerekecektir) nedeniyle filomuz açısından rekabet zorlukları/kayıpları oluşacaktır.

- AB'nin karbon salınımına yönelik olarak kurduğu tüm mekanizmalardan (ETS, SKDM, Yakıt Vergisi vb.); elde edeceği gelirler çeşitli fonlar aracılığı ile AB içinde düşük salınım geçiş için inovasyon, revizyon, yenileme, altyapı geliştirme konuları için harcanacak olup; aday ülke statüsünde olan Türkiye'nin denizcilik mekanizmalarına/fonlarına dahil olamaması halinde denizcilik sektörümüz açısından;

- AB'ye karbon salınımı için önemli meblağlar ödeyecek olmamıza karşın; ülkemiz filosunun yenilenmesi, denizciliğimizin gelişimi vb. için AB kaynaklarının kullanılmaması,

- AB tarafından bu mekanizmalarla elde edilen gelir kapsamında yapılacak AB filo yenileme projelerinin, denizcilik inovasyon projelerinin Türkiye'de yapılamaması,

- SKDM'deki gelişmelere bağlı olarak çelik ürünlerde fiyat artışı ile birlikte artan gemi inşa maliyetleri gibi riskler söz konusu olabilecektir.

ALTERNATİF SENARYOLAR İÇİN HAZIRLIK YAPILMALIDIR

Ülkemiz denizcilik sektörü adına karamsar görünen bu tablonun diğer tarafında ise, aslında bazı fırsatlar



bulunmaktadır. Türkiye'nin aday ülke statüsü; Gümrük Birliği Anlaşması, ülkemizin geçmiş dönemlerde bazı AB fonlarında doğrudan yer almayı başarmış olması, gemi inşa sektörümüzün AB'ye ihraç etmekte olduğu inovatif ve çevreci gemiler ile AB hedeflerine uyum için çok önemli bir paydaş olması; ülkemiz ve sektörümüzün en güçlü olduğumuz konu başlıklarıdır.

Her ne kadar, Türk Denizcilik Sektörü'nün temel beklentisi sera gazları azaltımı konularının IMO bünyesinde çözülmesi gibi görünse de; AB'nin yapacağı tek taraflı uygulamalara hazırlıklı olunması ve Türk denizcilik sektörünün güçlü yönleri ön plana çıkarılarak, AB ile müzakere sürecine girilmesi ve alternatif senaryolar için hazırlıkların yapılması kritik önem taşımaktadır. AB, IMO gelişmeleri kapsamında hem İMEAK DTO, hem de

Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği (GİSBİR) nezdinde çalışmalar sistemli biçimde devam etmektedir. GİSBİR; SEA Europe üyesi olarak uluslararası düzeyde bu tartışmalara ve çalışma gruplarına aktif olarak katılmakta ve gelişmeleri yakından takip edip, görüş bildirmektedir. Ayrıca; ilgili bakanlıklarımız ile kritik bulunan tüm gelişmeler paylaşılmaktadır. Denizcilik sektörümüzün mevcut gücünün artarak devamı için; ilgili bakanlıklarımızın koordinesinde, olası senaryolar için ön hazırlıkların yapılması gerekmektedir.

Şu ana kadar yapılan değerlendirmeler ışığında iki senaryo ön plana çıkarmaktadır:

• **Senaryo 1:** Bakanlıklarımızın girişimleri ile AB Denizcilik ETS Sistemi gelirleri ile oluşturulacak yeşil denizcilik fon kaynaklarıyla inşa edilecek inovatif gemiler için yararlanıcı ve/veya üretici olarak yer alınması,

• **Senaryo 2:** İlk senaryonun gerçekleşmeme riskine karşı; AB Denizcilik ETS'sine benzer bir mekanizmanın Türkiye tarafından gerektiğinde devreye alınacak şekilde hazırlık yapılması (Türk Denizcilik ETS sistemi sayesinde Türk ve yabancı gemilerden elde edilecek gelir ile her şekilde ödenecek olan AB ETS ücretinin karşı mekanizması yaratılmış olacaktır. Benzer bir mekanizma AB'den ayrılan İngiltere tarafından kurulmaktadır. Türk Denizcilik ETS sistemi kurulması için ön şart olan İzleme Raporlama Ve Doğrulama (İRD-MRV) sistemi kurulması çalışmalarının hızla tamamlanması gerekmektedir.)

Özetle; sektörümüzün geleceği için AB'nin kurduğu mevcut oyuna dahil olma ilk önceliğimiz olmalı, ama yedek plan olarak, kendi oyunumuzu kurma noktasında bir çalışmayı da hazırda tutmamız gerekmektedir.



www.avsglobalsupply.com

at 1500
ports
in 126
countries

*at your service,
globally.*



**GLOBAL
SHIP SUPPLY
& CATERING**

IMO 2020'den çok önce
Türkiye'de ilk
VLSFO ikmalini
gerçekleştirdik.

**POMarine
olarak**

başarıdan başarıya koşuyor,
farkımızı ortaya koyuyoruz.

Denizlerin de lideri Petrol Ofisi.
Yolların çok ötesi.

PO Marine

Tel: +90 216 275 3705 / +90 216 275 3719 e-posta: pobunker@petrolofisi.com.tr

“Denizcilik Yakıtları Kalite ve
Miktar Güvence Sistemi” ile
her ikmalimizi

bağımsız gözetmen eşliğinde yaparak

dünyada bir ilki
gerçekleştirdik.

4.200

gemiye yakıt ikmalı yaptık.

**%100 Müşteri
Memnuniyeti**

— Dünya devi şirketler dahil, —
tüm müşterilerimize bugüne kadar
tek bir problem yaşatmadan
%100 müşteri memnuniyetini
sağladık.

**Kadriye Ana &
Necati Alpagül'e
tam not**

SIRE denetiminden
başarıyla geçen barçlarımız ile
uluslararası enerji devlerinin
tüm yakıt taleplerine
cevap verebilecek kapasiteye
ulaştık.

2020

— yılında —

1 milyon m³

denizcilik yakıtı satışı yaparak

%16

büydük. Hem transit
hem de iç pazarda lider olduk.

%27 | %56
TRANSİT | İÇ PAZAR

PAYIYLA LİDER



Petrol Ofisi

IMO'nun yeni ikinci nesil hasarsız stabilite kriterleri



* MEHMET FARUK ELBAN

1. GİRİŞ

Gemi stabilitesi, ana dizayn gereklerinden biri olması ve denizde can ve mal emniyetini etkilemesinden dolayı, gemi dizaynerleri, gemi yapımcıları, kural koyucular ve armatörler açısından büyük bir öneme sahiptir. Bu yüzden gemilerin stabilitesinin hesaplanması ile ilgili kriterlerin belirlenmesi, uygulanan ilk prensiplerden bugüne kadar her zaman için gemi mühendisleri ve denizcilerin yakından ilgilendiği bir konu olmuştur.

Gemilerin hasarsız durumdaki stabilite kriterleri konusunda kilometre taşı oluşturan ilk çalışma Jaakko Rahola tarafından gerçekleştirilmiştir. Rahola doğrultucu moment kolu eğrilerinin güvenilir olduğuna inandığı 13 geminin stabilite karakteristiklerini incelemiş ve bu inceleme sonrası ilk stabilite kriterlerini oluşturarak yayınlamıştır. IMCO (bugünkü adı ile IMO, Uluslararası Denizcilik Örgütü) 1960 yılında yaptığı toplantıda daha kapsamlı hasarsız stabilite kriterlerinin oluşturulması için bir çalışma komitesi kurmuştur. Çalışma komitesi, Rahola'nın uyguladığı yöntemle benzer bir yöntemle ilk yıllar kaza bilgileri ile tipik gemilere ait bilgileri toplamış ve daha sonra topladığı bilgileri

analiz etmesi sonucunda 1968 yılında tamamladığı bu çalışmada, doğrultucu moment kolu değerlerine dayalı kriterler belirlemiştir. Tamamlanan bu çalışmanın sonuçları IMO nun A.167 önergesi ile yürürlüğe girmiştir. Bu önerge ile 100 metrenin altındaki yük ve yolcu gemilerine uygulanacak olan ve bugün de halen uygulanan kriterleri üye ülkelerin uygulaması tavsiyesinde bulunmuştur. Yayınlanan bu önergede, uygulanacak kriterlerin yanı sıra, stabilite eğrilerinin hesaplanmasına, serbest su yüzeyinin nasıl hesaplanacağına ve analiz yapılacak olan yükleme durumları ile ilgili temel prensiplere yer verilmiştir.

A.167 önergesiyle uygulanan kriterler, gemilerin başlangıç metasantr yüksekliği ve doğrultucu moment kolu eğrisi altında kalan alan değerleri için bazı ölçütler içermektedir. Bu kriterler yalnızca geminin formu ve ağırlık merkezinin koordinatlarını referans almaktadır. Oysa gemiye dışarıdan rüzgar, dalga gibi dış etkilere etki etmektedir ve A.167 önergesinde, gemilere etki eden dış unsurlarla ilgili herhangi bir parametre dikkate alınamamaktadır. Bundan dolayı, IMO 1985 yılında A.562 önergesiyle, gemilerin yalpa ve rüzgarın bileşik etkisi altındaki durumunu inceleyen hava kriterini yürürlüğe koymuştur. Bu kriter, yanal rüzgar alanı büyük olan yolcu, ro-ro gemileri, konteyner gemileri vb. gemilere, A.167'deki kriterlere ilave olarak uygulanmaya başlanmıştır. IMO, hasarsız stabilite ile ilgili olarak daha önce yayınladığı A167 ve A 562 önergelerini, daha sonra A749 (18) önergesi olarak yayınlamış ve uygulanmasını tavsiye etmiştir. IMO 2002 yılında hasarsız stabilite ile ilgili yeni bir kodun yayınlanmasına ve bu arada da gerekli düzeltmelerin yapılmasına karar verilmiş, yapılan çalışmalar 2007 yılında tamamlanmış ve Ekim 2007 yılındaki MSC (Deniz Emniyeti Komitesi) toplantısında, tamamlanan bu çalışmaların 2008 IS (Hasarsız Stabilite) kod olarak yayınlanmasına

ve 1 Temmuz 2010 tarihinden sonra inşa edilen gemilere SOLAS (Safety of Life at Sea) and ILL(International Load line) sözleşmeleri kapsamında zorunlu olarak uygulanmasına karar vermiştir. Yayınlanan bu kurallar 1'inci nesil hasarsız stabilite kriterleri olarak anılmaktadırlar.

2. YENİ İKİNCİ NESİL HASARSIZ STABİLİTE KRİTERLERİ

Mevcut hasarsız stabilite kriterleri, gemiyi statik halde değerlendirmekte, çevre (rüzgar hariç) ve deniz şartlarını dikkate almamaktadır. 2008 IS Code'un giriş bölümünde bu durum vurgulanarak, özellikle dalgalar arasında gemi stabilitesinin karmaşık bir hidrodinamik olay olduğu ve şimdiye kadar tam olarak anlaşılıp, incelenmediğinden bahsedilip, gemilerin boyutları, operasyon ve çevre koşullarının değişkenliği nedeniyle stabiliteye bağlı kazalara karşı güvenlik probleminin henüz çözülmediğine vurgu yapılmakta ve denizde gemi hareketlerinin dinamik bir sistem olarak ele alınması gerektiği, dalga ve rüzgar gibi çevre şartlarının çok önemli parametreler olduğu ifade edilmektedir. Bu ana düşünceden hareketle IMO'da ikinci nesil hasarsız stabilite kriterlerinin geliştirilmesi çalışmalarına, 2002 yılında MSC'nin SLF (Sub-Committee On Stability and Load Lines and On Fishing Vessels Safety) alt komitesi tarafından, hasarsız stabilite çalışma grubunun oluşturulması ile ilk adım atılmış, ancak devam etmekte olan "2008 IS Code" çalışmaları nedeniyle ancak 2005 yılında (SLF 48) başlanabilmiştir. Bu kuralların ilk etapta bilinmesi, uygulanması ve birbirleri içindeki uyumsuzluğun olması, kuralların güvenirliliği üzerinde tam olarak mutabakat sağlanmaması ve kuralların uygulanabilirliği ile ilgili bazı problemlerden dolayı, hazırlık aşamasında oldukça yoğun çalışma ve tartışmalara neden olmuştur. 2005'te başlayan süreç 2020 yılına kadar devam etmiştir ve IMO, 10 Ekim 2020 tarihinde, MSC.1/Circ.1627 INTERIM GUIDELINES

ON THE SECOND GENERATION INTACT STABILITY CRITERIA başlıklı bir sirküler ile ikinci nesil hasarsız stabilite kriterlerine ilişkin geçici kılavuzları yayınlamıştır. IMO, bu sirküler ile üye devletlerin, zorunlu stabilite kriterlerinin gerekliliklerini uygularken, tamamlayıcı tedbirler olarak özellikle gemi yapımcıları, gemi kaptanları, armatörler, gemi operatörleri ve gemicilik şirketlerini bu sirkülerdeki Kılavuzları kullanmaya davet etmiş ve bu kuruluşların, bu sirkülerleri kullanmalarından dolayı elde ettikleri tecrübeyi kendileriyle paylaşılmasını istemiştir. IMO, ayrıca kuralların uygulanmasına yönelik açıklayıcı notları bu yıl yapılan SDC8 (Ship Design and Construction) toplantısında tamamlamış ve onaylanmak üzere MSC Komitesi'nin 105. Oturumuna (Nisan 2022) sunmuştur. İkinci nesil stabilite kriterinin mantığı, daha önce geçerli olan stabilite kriterlerinden oldukça farklı olarak devrim niteliğindedir. Tüm kriterlerde olduğu gibi bu kriterlerin de ana amacı can ve mal emniyetini arttırmaktır. İkinci nesil hasarsız stabilite kriterleri, çevre ve deniz şartları sonucu gemilere etki eden tüm dinamik etkileri dikkate alarak performansa dayalı kurallar ortaya koymaktadır.

IMO'nun MSC.1/Circ.1627 sirküler ile yayınladığı ikinci nesil hasarsız stabilite kriterleri, oluşturulan çalışma grubunda, gerçekleştirilen detaylı analizler sonucunda, aşağıdaki olası beş stabilite zafiyet modunun tek tek dikkate alınması gerektiğine karar verilmiştir

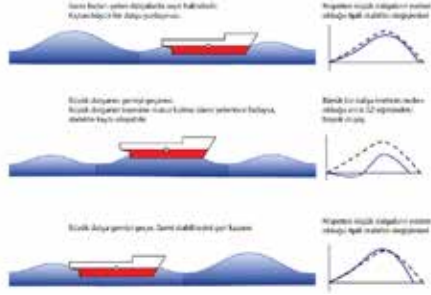
• **Ölü gemi durumu (dead-ship condition):**

Geminin makinesinin çalışmaması ve dümen tutmaması sonucunda, geminin sürüklenmesi ve yan dönmesi sonrasında, geminin yanal rüzgarlara maruz kalması sonucu dalga ve rüzgarın etkisiyle yalpa yapması durumudur. Eğer gemi bu durumda maksimum yalpa açısına maruz kalırsa devrilme riski ile karşı karşıya kalabilir.

• **Toplam stabilite kaybı (Total Loss Of Stability):**

Bir gemi baş taraftan ya da kıç taraftan dalgaları alacak şekilde seyir yaptığında, özellikle dalga boyunun gemi boyuna yakın olduğu durumlarda, gemi sırasıyla dalga tepesi ve dalga çukurunda

seyrine devam eder, bu durumlarda da geminin su altı hacmi ve su hattı alanı değiştiğinden dolayı, doğrultucu moment kolu değerinde önemli bir değişime neden olur. Doğrultucu moment kolunun azalmasının uzun sürmesi durumunda gemi büyük meyil açılırlarına maruz kalıp, sonuçta devrilebilir.



Şekil 1- Toplam stabilite kaybının gemi stabilitesi üzerindeki etkisi.[6]

• **Parametrik yalpa rezonansı (Parametric Roll):**

Parametrik yalpa rezonansı, gemi boyuna dalgalarda ilerlerken (baştan veya kıçtan gelen) yalpa hareketinin gemi, kargo ve mürettebat için tehlike arz edecek biçimde aşırı artmasıyla ortaya çıkar. Parametrik rezonansın oluşması; gemi boyuna dalgalarda ilerlerken dalga karşılaşma frekansının geminin doğal yalpa frekansının yaklaşık iki katı olması ve geminin sönümünün parametrik yalpa enerjisini bertaraf edecek miktarda olmaması ve rezonans durumunun başlamasını engelleyememesi neticesinde oluşur.

• **Dalgaya binme ve yön stabilitesi kaybı (surf riding/broaching):**

Dalgaya binme, birbirini takip eden dalgalarda seyreden bir geminin belirli bir dalga tarafından yakalanması ve dalga hızında seyir yapmaya zorlanması olayıdır. Bu durum, geminin yalpalamasına neden olan ani kontrol edilemeyen bir dönüşe yol açar. Bu kontrol edilemeyen dönüş de yön stabilitesi kaybı (broşlama) denir. Bu dönüş, gemi stabilitesinde bir kayba sebebiyet verir.

• **Aşırı ivmeler (excessive accelerations):**

Büyük yalpa açıları, özellikle bir konteyner gemisinin köprüüstü veya en yüksek yaşam mahallinin olduğu güvertelerin

bulunduğu yüksek üst yapılarla, aşırı yanal ivmelere neden olabilir. Bu ivmeler genellikle gemide bulunanların dengelerini kaybederek düşmeleri sonrası, yaralanmalara veya can kaybına yol açabilecek kazaların nedenidir. Genellikle balast veya ağır homojen kargo yükleme durumlarındaki gibi düşük metasantr yüksekliğine sahip yükleme durumlarında, aşırı ivmelendirme etkisini daha fazla gösterir.



Şekil 2- Parametrik yalpa rezonansı sonrası kazaya uğrayan ONE APUS gemisinin, kaza sonrası görüntüsü[14]

Yukardaki her bir zafiyet için aşağıda ifade edilen üç seviyede değerlendirilme yapılması gerekmektedir.

• **Birinci seviye zafiyet kriteri**

Daha büyük bir "güvenlik marjı" gerektiren tekne geometrisi ve hızı dayalı basit ve muhafazakar kriterleri içermektedir.

• **İkinci seviye zafiyet kriteri**

Basitleştirilmiş fiziğe dayalı ve olasılıksal performansa dayalı değerlendirmeyi içeren daha az muhafazakar kriterleri içermektedir.

• **Üçüncü seviye zafiyet kriteri: Doğrudan değerlendirme**

Gelişmiş bilgisayar kodları veya model testleri yardımıyla kapsamlı sayısal simülasyonlar kullanan doğrudan stabilite değerlendirmesini içermektedir. Doğrudan stabilite değerlendirmesinin çıktıkları, gemi ön tasarımında veya bir Operasyonel Kılavuz/Operasyonel Sınırlamanın geliştirilmesi için önemli sonuçlar verecektir.

Gemilerin ikinci nesil hasarsız stabilite kriterlerini sağlamasının kontrolü şu

şekilde yapılacaktır. Geminin beş stabilite zafiyet modunun her biri için ilk önce seviye bir diye tabir ettiğimiz, birinci seviye zafiyet kriteri incelenecek olup, geminin bu zafiyet modunu sağlaması durumunda, diğer zafiyet kriterlerinin incelenmesine gerek kalmayacaktır. Geminin birinci seviye zafiyet kriterini sağlamaması durumunda, seviye iki diye tabir ettiğimiz daha karmaşık hesapları içeren, ikinci seviye zafiyet kriteri incelenecektir, geminin seviye 2 kriterlerini sağlamaması durumunda, daha da karmaşık hesapları içeren doğrudan değerlendirme diye tabir ettiğimiz seviye 3 kriterlerini sağlaması gerekmektedir. Geminin seviye 3 kriterlerini sağlamaması durumunda, idarenin belirleyeceği kurallara göre ve geminin sağlamadığı zafiyet kriter/ kriterlerinin özelliklerine göre, gemi hızının azaltılması, rota değişikliği vb. kısıtlamaları içerecek olan özel operasyon kılavuzu hazırlanacaktır.

3. GENEL DEĞERLENDİRME

Mevcut hasarsız stabilite kriterlerinin analizinin sakin su durumunda yapılması, dalga etkisini dikkate almaması ama kazaların çoğununda açık denizde olması, açık denizde gemilerin stabilite ile ilgili olarak bir boşluk oluşturuyordu. Yeni ikinci nesil stabilite kurallarının amacı, bu boşluğu doldurmaktır. Ancak bu boşluğun doldurulmasında hangi kriterlerin olması gerektiği ve nasıl uygulanacaklarına yönelik olarak yapılan çalışmalar yaklaşık olarak 15 yıllık bir çalışma sonrası ortaya konabilmiştir. İdarelerin tam olarak her konuda anlaşamaması ve bazı kriterlerin hesaplanmasındaki bazı çekinceler yüzünden, IMO, bu yeni kuralları geçici bir sirküler ile yayınlamıştır. Deniz sektörünü oluşturan üye ülkelerin, klas kuruluşlarının, armatörlerinin, gemi yapımcılarının, üniversite ve araştırma kuruluşlarının, gemi kaptanlarının, gemi operatörlerinin ve gemicilik şirketlerinin bu kuralları uygulamaları ve elde edecekleri tecrübelerini kendileriyle paylaşılması talep edilmektedir. Elde edilecek bilgiler ışığında gerekmesi durumunda mevcut kurallarda bir revizyona giderek nihai olarak bu kuralları yürürlüğe koyacaktır.

Türk deniz ticaretini oluşturan

tüm kurumların, bu kuralların nihayetlendirilmesine katkı sunmak ve en önemlisi bu kuralların incelenmesi, anlaşılması ve uygulanması vede gerekli teknolojik alt yapısını iyileştirmesi için gerekli çalışmaların bir an önce yapılması gerekmektedir. Giderek artan zorluk derecesine göre sıralanan üç seviye olmasına rağmen ilk seviye bile standart gemi mühendisliği analizleri ötesinde hesaplar içermekte ve ikinci seviyede bu hesap ve analizler daha da zorlaşmaktadır. Özellikle, doğrudan stabilite değerlendirmesi için model deneyleri ve 6 serbestlik dereceli gemi hareketlerini çözen yazılımlar gerekmektedir. Bu hesapların şu anda piyasada mevcut standart ticari hidrostatik ve stabilite programları kullanılarak yapılması olası görünmemektedir. Dolayısıyla, yazılım güncellemesi veya yeni yazılımların alınması için gerekli kaynakların oluşturulmasına ihtiyaç duyulacaktır.

Yeni yazılım alınması veya mevcut yazılımın bu hesapları yapacak şekilde güncellenmesi sektör için yeterli değildir, bunun için en azından lineer olmayan gemi hareketlerinin ve dalgalardaki hidrodinamik analiz ile ilgili temel bilgilere sahip olunması, kuralların anlaşılması ve sonuçlarının irdelenmesi önem kazanmaktadır. Özellikle ön dizayn aşamasında bu hesapların yapılması bir şart olup geminin bu kriterleri sağlamaması durumunda dizayn değişikliğine gidilmesi zorunluluk arz edecektir. Özellikle Seviye 3 analizi, hızlı bir şekilde gerçekleştirilebilecek bir analiz değildir, model deneyleri ve altı serbestlik dereceli hareket denklemlerinin çözümü istenmesinden dolayı oldukça önemli çalışma, eğitim, maliyet ve zamanlama sınırlamaları getirecektir. Bu yıl, ikinci nesil stabilite kriterlerini sağlayan 85,000 DWT'luk yeni bir geminin inşasına başlanarak bu konuda ilk adım atılmıştır. Sonuç olarak, karşıdan ikinci nesil hasarsız stabilite kriterlerini taşıyan bir dalga üzerimize gelmektedir. İnşa edeceğimiz gemilerin bu dalgadan bir hasar almadan ilerleyebilmesi için sektör olarak tüm hazırlıkları yapıp buna hazır olmamız için bir an önce gerekli çalışmaları hızlı bir şekilde yapmamız bir zorunluluk arz etmektedir.

KAYNAKÇA:

- 1- IMO, Msc.1/Circ.1627 *Interim Guidelines On The Second Generation Intact Stability Criteria*)
- 2- IS Code 2008. *International Code on Intact Stability*. IMO, London, UK.
- 3- Türk Loydu Özet Raporu - SDC 7
- 4- Taylan, Metin."Rahola'dan "İkinci Nesil"e:Hasarsız Stabilite Kriterlerinin Evrimi"1. Uluslararası Gemi ve Deniz Teknolojisi Kongresi Yeşil Teknolojiler, 2016
- 5- Taylan, Metin."Evaluation of the second generation intact stability criteria of IMO", 2nd International Eurasian Conference on Science, Engineering and Technology (EurasianSciEnTech 2020),
- 6- Yazıcı, Buğra Uğur ."Gemilerin Parametrik Yalpa Rezonansının 2.Nesil Stabilite Kurallarına Göre Değerlendirilmesi", İstanbul Teknik Üniversitesi -Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Haziran 2018
- 7- Yıldız, Burak."İmo İkinci Nesil Hasarsız Stabilite Kriterlerinin İncelenerek Mevcut Gemiler Açısından Değerlendirilmesi", Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, 2012
- 8- Yilmazer, M. A. & Yıldız, B. "Assessment Of Pure Loss Of Stability For A Turkish Navy Tanker". *Journal of Naval Sciences and Engineering*, 2021
- 9- Chouliaras, Sotirios . "Evaluation Of Imo's "Second Generation Intact Stability Criteria" , Diploma Thesis, National Technical University Of Athens, 2017
- 10- Belenky, Vadim, "Continued Development Of Second Generation Intact Stability Criteria", Naval Surface Warfare Center Carderock Division, February 2020
- 11- Spyrou, Kostas J. , Umeda, Naoya , "The second generation intact stability criteria: An overview of development", Transactions - Society of Naval Architects and Marine Engineers - November 2011
- 12- Petacco, Nicola. "Second Generation Intact Stability criteria: Analysis, Implementation and Applications to significant ship typologies", Università degli studi di Genova, Doctoral Thesis, 2019
- 13- Panagiotellis, Stefanos C. "Evaluation Of Imo's 'Second Generation' Intact Stability Criteria : Investigation For The Possible Impact On Ro-Ro Ship Design And Operation", National Technical University Of Athens , Greece, Bachelor Thesis 2018
- 14- <https://theloadstar.com/one-apus-stack-collapse-losses-expected-to-top-200m/>

* TÜRK LOYDU PLAN ONAY BAŞMÜHENDİSİ

Limancılıkta Bütünsel Lojistik Anlayışı



Genel Kargo



Proje Kargo



Konteyner



Araç

Haliç-i Fars ve Portekizliler



* DR. AKRAM NEJABATI

Haliç-i Fars veya Basra Körfezi her zaman Ortadoğu'nun en hassas, stratejik ve ticari bölgelerinden biri olmuştur. Bu nedenle tarihin muhtelif dönemlerinde birçok değişimin kaynağı olmuştur. Basra Körfezi'nin tarihteki en önemli ve en tartışılmalı konularından birincisi Safevi Dönemi (1501-1736) – özellikle Şah I. Abbas'la arta gelen-jeopolitik konumu ikincisi ise Portekizlilerin bölgeyi istilasidir.

Haliç'in önemli ve değerli bölgelerinden birisi Hürmüz'dür. Hürmüz, Basra Körfezi'nde, Bender Abbas'a sekiz kilometre uzaklıkta bulunan oval ve kubbe şeklindeki bir adadır. Bu ada, coğrafi konumu ve Hürmüz Boğazı'na yakınlığı nedeniyle Basra Körfezi'nin kilidi olarak kabul ediliyor. Bu durum, bölgeyi tarih boyunca stratejik ve ticari olarak önemli kılmıştır.

Tarihi kaynaklarda Haliç-i Fars ve Hürmüz Adası'nın isimlerinin ilk defa nerede geçtiklerine dair "Historical Atlas of the Persian Gulf" kitabında

isminin tesmiyesi hakkında bilgiler verilmiştir. Patrick Gautier Dalche'ye göre, Herodot kendi eserlerinde Haliç ismini kullanmamasına rağmen şüphe yok ki, altı asır milattan önce Yunanlılar, Birinci Darius'un fermanıyla Syllax yaptığı seferden dolayı bu Haliç'i biliyorlardı. Milattan önce dördüncü asrın sonlarına doğru Nearque'nin İndus Nehri'nden Fırat Nehri'ne doğru yaptığı keşif seferi sonucunda, Yunanlılar bu Haliç'i gerçekten tanımışlardır. Erastothene ise, milattan önce birinci ve ikinci yüzyılda seyyahlar ve yolculardan aldığı bilgilere dayanarak bir zihinsel yapı hazırladı ki, Haliç-i Fars'ın onda önemli rolü vardı.

HALIÇ-I ARAP VE HALIÇ-I FARS

Ortaçağda Kızıldeniz'in ismi suyun renginden dolayı verilmiştir, Haliç-i Fars ismi ise bu bölgede yaşayan milletten dolayı bu şekilde adlandırılmıştır. Ortaçağ insanları, bu milletle hiç irtibatı olmadığı için bu isim yavaş yavaş unutulmuştur. Böylece Kızıldeniz'in belli olmayan bir bölümü haline dönüşmüştür.

Ortaçağa ait metinlerin çoğunda Kızıldeniz iki Haliç'e ayrılır; Haliç-i Arap ve Haliç-i Fars. Haliç-i Arap, Mısır sahillerini Arabistan sahillerinden ayırıyor, Haliç-i Fars ise bir taraftan Arabistan ve diğer taraftan Ortadoğu toprakları ile Şuş, Pars ve Kirman arasında bulunuyordu. Ayrıca Dicle ve Fırat nehirlerinin bu Haliç'e dökülmesi de bu eski metinlerde anlatılmıştır.

Haliç-i Fars, Moğol istilası ve İlhanlar dönemine kadar iyi bilinmeyen süreci devam etmiştir. Bölgeyi batı dünyasına en iyi tanıtan ve ayırt edici kimliğini ortaya kişi seyyah Marco Polo'dur. Venedikli seyyah açık ve net bir şekilde Bağdat'ı nehir vasıtasıyla Basra'ya, sonra Haliç-i Fars'a, oradan Kiş ve Hürmüz Adası'na ve nihayet Hindistan'a bağlanan ticari yolu anlatmaktadır. XIV. ve XV. yüzyıllarda batının Haliç-i Fars'tan bilgisi belki

bundan biraz daha fazla olabilirdi. XIII. yüzyıldan çeşitli haritalar hazırlanmaya başlandı. Bu haritaların asıl konusu Akdeniz ve Atlas Okyanusu'dur. İlk yapılan haritalarda bölgelerden bilgi edinmekten ziyade, ürünler ve mahsuller hakkındaki efsanevi anlatım dikkat çekmektedir. Bu hikayelerde Hürmüz'ün rolü Aden'in yeriyle bir biliniyordu.

XV. yüzyılın ilk yarısında Karadeniz'e giden kara yolları ve mesirlerin kapanması nedeniyle batılılar, şark mahsullerinin üretildiği bölgelere ulaşmak için başka yollar aramaya başladılar. Portekizliler herkesten daha önce bu problemin çözüm yolunu buldular.

Portekizliler Ümit Burnu'nu dönmeden önce Osmanlıların Arap bölgelerini almaları, mevcut şartların değişmesine sebep oldu. Bu yüzden Portekizliler, Asya kıtasıyla ilgili etraflı incelemeler ve tahliller yapmaya başladılar. Fra Mauro'nun 1459'da hazırladığı harita Portekizlilerin yaptıkları işlerle doğrudan ilgilidir. Bu haritada Haliç'e özel bir önem gösterilmiştir. Haliç'in hem şekli ve hem de anlatılan hikayelere rağmen batının bölgeyle ilgili hâlâ fazla bilgisinin olmadığı gözükmektedir. Mauro haritasında Hürmüz Bölgesi'nin kısır olmasını, Kirman ve etrafının verimli olmasını, Ervend-Rud bataklığını, İran ve Arap sahillerindeki şehir ve yaşam yerlerini çizmiştir. Haritanın bilgileri ve hedefi ticari bir yöne sahiptir.

BÖLGEDE İNCİYLE DOLU BİR ADA VARDIR

Portekizliler, Ümit Burnu'ndan sonra 1497'de Lizbon'dan hareket ederek 1498'de Hindistan'a ulaştılar. Bu yolculuk oldukça önemli ve mühimdir. Zira doğuda ve Hindistan'da sömürge yolları açılmıştır. Portekiz sultanları bundan sonra kendilerini "İran, Arabistan, Habeş ve Hindistan'da fetih gemicilik ve ticaret Hüdavendi" olarak adlandırmıştır. Papa, bu lakabı onlar için tasvip etmiştir.



Portekizliler gelmeden önce doğuda deniz ticareti Umman ve Yemen Arapları elindeydi ve onlardan zorla aldılar. Vasco de Gama Hindistan'a geldikten sonra Hürmüz'ün şöhreti, atları, Haliç-i Fars'ın ünlü olan incileri Hint'ten Portekiz'e ulaştı. Portekiz hükümdarı I. Emanuel, Kastilya Kralı Ferdinand'a 1505 senesinde bir mektup yazmıştır. Mektubun içeriğinden anlaşılıyor ki, Portekizlilerin Haliç-i Fars hakkında coğrafi bilgileri yok, ama Hürmüz'ü incileri nedeniyle biliyorlardı. Mektupta ifade edildiği üzere bölgede inciyle dolu bir ada vardır ve bu inciler bitmez tükenmez miktardadır. Ayrıca tüm bölgede sağlam atlar vardır.

Cananor hakimi Portekiz hükümdarı, her sene on geminin Hürmüz'den at getirmesi için izin istemiştir. 1504'de bir gemi dolusu pirinç, pamuk, halı, doğan, şahin, hurma, soğan, sarımsak, ceviz ve çok sayıda başka ürünler Hürmüz'den Kalküta'ya gitmiştir. Bu emtialar Portekizlerin Haliç-i Fars'ı gözlerine kestirdiklerinin önemli bir faktörüdür. 1506'da ise Afonso de Albuquerque 16 gemi ve 1300 kişiyle birlikte Hindistan'a

görevlendirildi. Albuquerque, 20 Ağustos 1507'de altı gemi ve 460 kişiyle Umman sahilleri ve Haliç-i Fars'a doğru hareket etti. Bu seferde Portekizliler Hürmüz Boğazı'nın gerçek değerini öğrendiler ve anladılar ki, o bölgeyi elde etmek ülkelerinin maslahatı ve azameti için zaruridir. Böylelikle İran ve Portekiz tarihinde Hürmüz meselesi diye bir konu ortaya çıktı.

Portekizliler, Hürmüz'ü 1507'de alıp, aşağı yukarı 230 sene yani 1730'a kadar bölgede hüküm sürmüştür. Bu hakimiyet neticesinde o ülkenin memurları ve seyyahları aracılığıyla çok sayıda idari senetler, mektuplar, devlet raporları ayrıca çoklu kitaplar, tarihler, coğrafi haritalar ve seyahatnameler Hürmüz ve Haliç-i Farsla ilgili olarak ortaya çıktı.

Bu belgeler Safevi dönemi araştırmaları için ehemmiyete şayan kaynaklar sayılır. Bu senetler Portekizcedir, bunların arasında yüz elli senet de Farsça, Arapça ve İstanbul Türkçesi ve İbranice yazılmıştır. Belgelerin 42'si Farsça, 24 senet Arapça ve üç belge Türkçe toplam

69 senet Hürmüz ve Haliç-i Farsla ilgili.

İran-Portekiz ilişkilerinin ilk dönemi Safevi hükümetinin sonuna doğru bitmiştir. Bu ilk dönem bittikten sonra ve Portekizlerin Haliç-i Fars'tan çıkmalarıyla 240 sene gibi İran ve Portekiz arasında hiçbir ilişki olmamıştır. 1971'de İran Şehinşahlığının 2500'üncü senesi kutlamalarında Portekiz Cumhuriyeti'nin Dışişleri Bakanı törenlere katılmak için İran'a gelmiştir. 1972 senesinde Portekiz siyasi temsilcisi İran Şahı huzuruna gelerek ikinci dönem ilişkileri başlamıştır.

Tarih sürecinde Portekiz İran'ın güneyindeki Basra Körfezi bölgesini sömürge edebilen ilk devlettir. Bu arada İran'ın Osmanlı İmparatorluğuyla olan gergin ilişkilerimin de etkisini unutmamalıyız. Özellikle Portekiz, kendi çıkarları için bu gerginliğe körükle gidiyor ve İran'ı çatışmaya teşvik ediyordu.

Sonuçta Portekizliler bölgenin coğrafi konumu, ekonomik rolü ve askeri konumu hangi devletin elinde olursa kendisini güçlü hissedeceklerini biliyorlardı.

Zira; coğrafi faktör ve unsurlardan biri olarak, insan toplumlarının yaşamında farklı etkiler yaratır. Dünya ve bölgesel siyasette coğrafi konumlar; ulusların ticari gelişimini, kültürlerin etkileşimini veya çatışmasında etkin bir rol oynar.

Bölgenin ekonomik durumuna bakarsak, Boğazların ekonomik rolü o kadar önemli ki, ona toplumların "can simidi" demişlerdir. Zira dünya ticaretinin önemli bir parçası denizler ve boğazlardan oluşuyor ve boğazlar dünya ticaretinin merkezi konumundadır. Askeri açıdan dikkat edersek; hem kara ve hem de deniz kuvvetleri için de büyük öneme sahiptir. Deniz kuvvetleri, askerleri, lojistik, su üstü ve denizaltı filoları taşımak için boğazlara ihtiyaç vardır. Netice itibarıyla yukarıda saydığımız nedenlere dikkatlice baktığımızda Portekiz'in Haliç-i Fars'a girme çabasını ve Hürmüz'ü işgal etme sebeplerini kolaylıkla anlayabiliriz.

*** PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ DENİZ TARİHİ UYGULAMA VE ARAŞTIRMA MERKEZİ**

BEDELİNİ ÖDEDİĞİNİZ SÜREÇTE BAŞARI KAÇINILMAZDIR



YUSUF KANICI
YAF DIESEL – GENEL MÜDÜR

Kurulduğunuz günden bu yana hızla büyüyen, sektörde güvenilen ve itibar edilen bir firmasınız. Bu başarının sırrı nedir?

Sorunuzun içerisinde beni çok ama çok gururlandıran, mutlu eden iki kelime var aslında. Bunlar: “güven ve itibar...” Bütün ilişkilerde olduğu gibi ticari ilişkilerin temelinde de güven var. Zaten güven ve temel varsa, üstüne gücünüzün yettiği kadar koyabiliyorsunuz. Hızlı büyüme için şunları söyleyebilirim: Türkiye’de görünen Yaf Diesel buz dağının görünen tarafı... Görünmeyen tarafı 2000’li yıllara dayanıyor. Her ne kadar Yaf Diesel 2015 yılında Türkiye’de kurulmuş olsa da, benim deniz ve gemiler ile tanışmam 2000 yılına, deniz ticaretiyle tanışmam da 2009 yılına dayanmaktadır. Hayatta hiç bir şey kolay değil ve bedelini ödediğiniz sürece elde edemeyeceğiniz hiç bir şey yoktur; bunların başında da

başarı gelir. Bedelini ödediğiniz sürece başarı kaçınılmazdır ki, ben Yaf Diesel’in bugünlere gelebilmesi için çok çalıştım, çok bedel ödedim. Bundan sonrası için hedefimiz Yaf Diesel ve Milestone markasını dünyaya tanıtmak, güvenilen ve itibar edilen firmalar olarak yaşatmaktır.

En çok hangi ülkelerle ticaret yapıyorsunuz? Müşteri ve ticaret anlamda portföyünüz nedir?

Müşteri portföyü olarak ağırlıklı Türk armatörlerimiz ile çalışıyoruz. Aynı zamanda Rus, Dubai, Hint, Yunan, Alman ve Uzak Doğulu armatör ve işletme firmaları ile çalışıyoruz. İkmalci firma ve fabrikalarımız ana makine üreticilerinde olduğu gibi dünya genelinde çalıştığımız fabrikalar var; fakat ağırlıklı olarak Uzak Doğu fabrikaları ile çalışıyoruz. Ayrıca Çin Şanghay, Kore Busan ve Almanya Hamburg’da kendi yerel ofislerimiz



2008 yılından bu yana Türkiye ve Uzakdoğu gemi inşa piyasasında adından söz ettiren, tecrübeleriyle gün geçtikçe büyüyen ve gelişen Yaf Diesel Genel Müdürü Yusuf Kanıcı ile başarılarının sırrını, gelecek hedeflerini ve yeni kurulan firmaları Milestone’u konuştuk.



var ve buralarda bünyemizde çalışan arkadaşlarımız bulunuyor. Aslında bizi güçlü yapan da dünyadaki dört ofisimizle satış ve satın alma departmanlarımızın tamamen Yaf Diesel’e bağlı çalışmasıdır. Bununla birlikte gerek Türkiye’de, gerekse yurtdışında herhangi bir ofisimizde Türk ya da yabancı bir ortaklık yoktur.

Denizcilik sektörü tüm sektörlerde olduğu gibi sürekli bir değişim dönüşüm içerisinde. Bu anlamda uygulanabilir ve büyüme odaklı hedefleriniz neler? Stratejik olarak belirlediğiniz bir başlık var mı?

Özellikle dünyanın her alanda ikmalci ülke olarak bilinen Çin’de ciddi anlamda üretim kısıtlamaları getiriliyor. Bu da, Türkiye’de üretim için fırsat demektir. Fakat dünyadaki çevre kirliliği ve iklim değişikliği tedbirleri kapsamında sektörümüzde de gerek yakıtlar, gerekse motorlar sürekli

gelişmekte ve değişmekte. Bu sebeple üretim planlarımız için biraz daha beklemek istedik ve gemi işletme firmamız Milestone'u kurarak, sektörün bu alanında da var olmak istedik. Şu an işletmemizde üç tane 6000 DWT civarı kuru yük gemisi bulunmakta ve işletmesi bizde olmayan toplamda altı kuru yük gemisi ortaklığımız var.

Denizcilik sektörüne çok da uzak sayılmayan enerji sektöründe de var olmak istiyoruz. Bu alandaki fizibilite çalışmalarımız devam ediyor. Fakat beni en çok heyecanlandıran ve yapmak istediğim, denizcilik sektörü için Türkiye'de üretim ve yeni nesil yakıtları yakabilecek bir marine motor üretmek. Üretim ve Yaf Diesel'in ticari hedefleri dışında benim Tuzla'da yan sanayiciler ile birlikte ortak bir şirket ya da birlik kurmak hedeflerim arasında. Amacım Tuzla'da gemi yan sanayicileri bir araya getirerek daha iyi, daha doğru işler başarabilmek. Birçok küçük firma tek başına test ve analiz ekipmanları alamıyor, AR-GE bölümü kuramıyorlar. Amacımız birlik bünyesinde sektörümüze hitap edecek bir tekno park kurarak, sektörümüze daha kaliteli hizmetler sunup katma değer sağlamaktır. Bununla birlikte Tuzla'ya gelen yabancı gemi personelleri; sektörümüzün, Tuzla'mızın ve ülkemizin dünyaya açılan penceresi durumunda. Bu sebeple Tuzla sektör için olduğu kadar ülkemiz için de önemli bir bölgedir. Yerli ve yabancı personel gemiden çıktıkları zaman ilk gördükleri yer Tuzla ve genellikle de gemi yan sanayidir. Tuzla yan sanayi gerek yerleşim, gerekse yapısal olarak ihtiyacı hem karşılamamakta, hem de yan sanayici firmaların işlerini geliştirmelerine olanak sağlamamaktadır. Yapısal sorunlardan dolayı görsel olarak da maalesef Uzak Doğu ülkelerindeki yan sanayinin bile çok gerisinde kalmıştır. Bütün bu sorunların birlik beraberlik ile aşılabileceğine inanıyorum. Bu sebeple Tuzla'da kurulacak olan Gemi Yan Sanayicileri Birliği'nin gerek Tuzla ilçesinin, gerekse ülkemizin tanıtımına ve sektörün menfaatine olacağı için İMEAK Deniz Ticaret Odası, Tuzla Belediyesi ve GİSBİR tarafından desteklenmesinin elzem olduğunu düşünüyorum

Çevre konusundaki hassasiyetinizi de biliyoruz. Bu anlamda yaptığınız çalışmalar neler?

Az öncede söylediğim gibi dünya ülkeleri ve bütün sektörler artık çevre kirliliği ve iklim değişikliği konularında çok duyarlılar ve bu konuda ciddi yaptırımlar uyguluyorlar. Umarım böyle de devam eder, çünkü başka bir dünya yok geleceğe bırakabileceğimiz. En büyük yatırım, temiz bir çevre kirlenmemiş hava ve sularımız olacaktır diye düşünüyorum. Son yıllarda belediyeler bu konuda çok ciddi yatırım ve yaptırımlar getirdi. Artık denizlerimizi kirlüten yerli ve yabancı gemiler uçak ve dronlar ile tespit edilerek caydırıcı cezalar uygulanıyor. Biz Yaf Diesel olarak çevre, hava ve deniz kirliliğinin farkında olan, önlenmesi için politikaları olan ve bu politikaları hayata geçiren bir firmayız.

Röportajımızı okuyan diğer firmalara tavsiyem: Lütfen en azından geri dönüşüme özen göstürsünler. Personellerini enerji, su ve diğer israflara karşı eğitip bilgilendirsinler. Bu çocuklarımıza ve dünyanın geleceğine olan en büyük borcumuz. Yine bilindiği üzere Yaf Diesel olarak çevre ve iklim değişikliği konulu toplantı, sempozyum ve organizasyonları destekliyor ve bizzat görev alıyoruz. Bundan sonrada desteklerimiz artarak devam edecek

IMO sürekli yeni regülasyonlar yayınıyor, sizler bunları takip ediyor musunuz? Önümüzdeki süreçte masada hangi konular olacak?

Tabii ki takip ediyoruz, işimiz gereği takip etmek ve uygulamak zorundayız. Biliyorsunuz geçtiğimiz yıllarda artık amacını ve hatta çalışma prensiplerini hepimizin öğrendiği BWTS gemilerde zorunlu oldu ve biz Yaf Diesel olarak dünyadaki tek filtresiz UV sisteminin Türkiye, Rusya ve Yunanistan distribütörlüğünü yapıyoruz. Hem satış, hem montaj ve satış sonrası servis desteği sunuyoruz. Sizin aracılığınız ile bizlere güvenip BSKY marka BWTS (Ballast Water Treatment System) tercih eden 200 den fazla armatörümüze ve teknik ekiplerine teşekkür etmek istiyorum. İlk devreye aldığımız sistem

üzerinden dört yıl geçmiş olmasına rağmen yaklaşık 100'ün üzerinde sistem montajı gerçekleştirdik. Şu ana kadar hiç bir majör ve kronikleşen bir sorun yaşamadık. Müşterilerimizden çok iyi geri dönüşler ve teşekkürler alıyoruz, bu da beni çok mutlu ediyor. Bildiğiniz gibi düşük sülfürlü yakıt kullanımı ile ilgili yeni regülasyon hayata geçirildi. Biz de, gemilerimizde tam olarak düşük sülfürlü yakıt kullanımına geçtik. Aldığım bilgiler ve katıldığımız toplantılardan anladığım kadarı ile önümüzdeki yıllarda gemilerde fosil yakıt kullanımı yavaş yavaş bitecek, çok daha çevre dostu yakıtlar ile birlikte hayatımıza yeni makineler de girecek. Ayrıca yine otomotiv sektöründe uzun yıllardır elektrikli sıfır emisyonlu otomobiller desteklenmekte ve devletler tarafından teşvik edilmekte. Gemilerimizde kullanılan motorlarda kısa zamanda daha suni, daha çevreci ve emisyonu düşük yakıtlar ile çalışır hale gelecektir. Bu sebeple biz üretim planlarımızı bir süre askıya alırken, bir taraftan da bu yeni teknolojileri takip etmekteyiz.

Eğitimi işgücü ve dijitalleşme en önemli konu başlıkları oldu. Sizin bu iki konudaki çalışmalarınız, yapmayı planladıklarınız neler?

Ofis tarafımızda çalışan arkadaşlarımızın %98'i üniversite mezunu ve yarısı da mühendis... Yaş ortalamamız da 32. Bu sebeple yenilikleri yakından takip edip, hızlıca adapte olabiliyoruz. Kullandığımız sistemler internet tabanlı; artık lokal server sistemlerinden ziyade bulut tabanlı sistemler kullanıyoruz. Bilgiye her yerde ulaşma ihtiyacı yüzünden kullandığımız sistemleri olabildiğince esnek ve internetin olduğu her yerden ulaşılabilir hale getirdik. Bir sonraki hedefimiz tüm şubelerimizde ortak sisteme geçmek ve üretime geçişte kolaylık sağlayacak sistemleri uygulamaya sokmak.

Peki, Türkiye denizcilik sektörü hakkında görüşlerinizi sorsak neler söylemek istersiniz? Sizce daha iyi olmanın yolu nereden geçiyor?

Son yıllarda denizcilik alanında özellikle yeni inşa da ülkemizde iyi şeyler olmuyor değil. Özel amaçlı gemiler,

römorkörler, askeri projeler yapılıyor. Fakat inşa ettiğimiz deniz taşıtlarının neredeyse bütün ekipmanları yurtdışı üretim. Yani insanın bize kalanı maalesef hammaliye kısmı. Ekipman ve teknoloji üretmediğimiz sürece bu böyle devam edecektir. Dün yurtdışında havuz inşa ettirmek isteyen bir tersane ile görüşmeye gittim, çok dikkat çekici bir bilgi edindim. Uzak Doğulu tersaneler havuz inşa etmek istemiyorlar, nedeni ise havuzda bir gemi kadar ekipman olmaması ve ekipmandan ve montajından para kazanamayacak olmaları. Havuz yerine gemi inşa etmeyi tercih ediyorlar, çünkü Uzak Doğu ülkelerinde bir gemiyi tamamen donatacak yerli ekipmana sahipler. En azından yardımcı ekipmanları üretebiliyor ve yerli olarak klaslayabiliyor olmamız gerekir. Bunun için yerli üretimi desteklerken, yan sanayicileri üretim yapmaya teşvik edip, Türk Loydu'nu IACS üyesi bir klas kuruluşu haline getirmemiz gerekiyor.

Türkiye başta olmak üzere bir ofisiniz Kore'deyken bir diğeri de Çin'de. Neden Uzakdoğu?

Esasında daha öncede söylediğim gibi bizim Almanya Hamburg'da da kendi ofisimiz var. Fakat benim yeni inşa ve ardından uzun bir süre Çin'de yaşamış olmamdan dolayı hep Uzak Doğu ile anılıyoruz. Aslında Yaf Diesel hem Avrupa'da, hem Uzak Doğu'da çok aktif olarak çalışmakta. Şöyle bir gerçek var: Uzak Doğu dünyanın fabrikası durumunda. Başta Çin ve sonrasında Kore geliyor. Birçok Avrupalı firma, kalite kontrolünü sağlayarak Çin'de üretim yapıyor. Avrupa üretimi diye tedarik ettiğimiz birçok ekipman ve yedek parça aslında Çin veya Kore üretimi. Biz buna defalarca şahit olduk.

Çin'de uzun yıllar var olmamız sebebi ile çok kaliteli üretim yapan fabrikaları kolaylıkla tespit edip, onlar ile çalışabiliyoruz. BWTS örneğinde olduğu gibi Çin'de 30'un üzerinde BWTS üreten fabrika var; fakat ben hepsini tek tek gezdikten sonra BSKY marka, BWTS Türkiye temsilcisi olamaya karar verdim. Çünkü fabrika yönetimi denizcilik kökenli

olması yanında 1995 yılından bu yana denizcilik sektörüne hizmet ediyor. Bu şu demek oluyor: 2024 yılı itibarı ile işletmede olan gemilere BWTS kurulumu tamamlandıktan sonra sistem sadece yeni inşa gemilere gerekli olacağı için bu sistem ile sektöre girmiş birçok firma pastadan payını alıp çekilecek ve gerek servis, gerekse yedek parça tedariki zor veya mümkün olmayacak. Fakat BSKY, 1995 yılından bu yana denizcilik sektöründe var olan yangın alarm sistemi, smoke detection sistem üretimi, VDR üretimi ve CO₂ sistemleri üretimi yapan bir firma olduğu için sektöre hizmet vermeye devam edecek. BSKY markasını tercih etmemizin en önemli ve diğer sistemlerden ayıran sebep; sistemde geleneksel tip filtre yerine, hidroksilin teknolojisinin kullanılması yani filtre olmamasıdır. Hidroksilin merkez kaç kuvveti ile çalışan içerisinde hareketli hiç bir parça olmayan, bakım gerektirmeyen, fabrikanın ve bizim gemi ömrü kadar garanti verdiğimiz bir ekipmandı. Bu sebeplerden ötürü BSKY markasını tercih ettik ve şu ana kadar az öncede söylediğim gibi hiç bir majör sorun yaşamadık. Diğer ekipman ve yedek parçalarda aynı titizlikte araştırmalar ve testler yapıp, armatörlere Avrupa ve Uzak Doğu'dan uygun çözümleri sunmaktayız. Ayrıca Uzak Doğu'da üretildiğini bile bile sırf Avrupa markası desinler diye armatörlerimize yüksek ücretler ödetmedik; elimizden geldiği kadar kendilerini bilgilendirip, ekonomik ve kaliteli çözümler ürettik. Bununla birlikte Uzak Doğu'da sadece Kore ve Çin değil; aynı zamanda Japonya fabrikaları ile de direkt çalışarak, birçok fabrikanın Türkiye temsilciliğini yapmaktayız. Aslında bu konular ile ilgili bir gün, armatör firmalarımızın teknik departmanlarını hem bilgilendirmek, hem de sorularını cevaplamak adına bir toplantı organize etmek istiyorum.

Firmanızda yaşanan yeni gelişmelerden bahsedelim biraz da. Ne gibi gelişmeler var?

Sizin de bildiğiniz gibi geçen sene Milestone adında bir işletme firması kurduk. Bununla birlikte 2005 yılından bu yana hizmet verdiğimiz ofisimizden

daha büyük bir yere taşındık ve Tuzla gemi yan sanayindeki ilk özel antreponun açılışını uzun uğraşlar sonunda gerçekleştirdik. Kısaca bilgi vermek gerekirse; özel antrepo, hiçbir vergi ödemediğimiz ekipman ve parçaları depolayabildiğimiz gümrüksüz saha. Diyelim ki, müşterimizin gemisi tersaneye gelecek ya da Boğaz'dan geçiş yapacak ve bizim yedek parça ikmalimiz var. Geminin gecikmesi durumunda biz bu parça ve ekipmanları hiçbir vergi ödemediğimiz gemi gelene kadar burada bekletebiliyoruz. Aksi halde iki seçeneğimiz var; ikisi de gerçekten çok pahalı seçenekler. Bir liman veya havaalanında çok yüksek ardiye ücretleri ödeyerek gemi gelene kadar bekletmek gerekiyor. Bazen bu ücretler parça fiyatlarının bile üstünde olabiliyor ya da bütün gümrük vergilerini ve KDV'sini ödeyerek millileştirmek gerekli. Bu da; hem zaman açısından, hem de en az parça bedelinin % 21'i kadar ek masraf oluşturuyor. Biz C tipi özel antrepomuz ile armatörlerimizi bu masraflardan hem kurtarıyor, hem de çok önceden bakımlarını planlarını yapıp, gerekli ekipman ve yedek parçalarını Tuzla'daki antrepomuzda hazır bekletiyoruz.

Milestone firmanızı kurma amacınızdan bahsedebilir misiniz?

Milestone'da hayata geçirmek istediğimiz sistemde, insana değer veren ve bu sebeple öncelikle deniz ve çevreye duyarlı bir işletme politikası ve ticari olarak tamamen şeffaf bir yönetim anlayışını benimseyerek, hizmet verdiğimiz gemilerin standartlarını dünya standartlarının üzerine çekmeyi ve sektörde herkes tarafından kabul gören ve takip edilen, örnek alınan yönetim sistem ve standartlarımızı oluşturmayı amaçlıyoruz.

Son olarak nasıl bir mesaj vermek istersiniz?

Aslında her şey birbirine bağlı ve sektör paydaşları olarak hepimizin birbirine destek olması birlik ve beraberlik içinde hareket etmesi gerekir. Ben ülkemizin gidişatından ve ülkemizde denizcilik sektörünün gidişatından ümitliyim, inşallah iyi şeyler olacak birlikte başaracağız.



T H O R
MARINE S.A.®

TÜRKİYE'DE SİGORTA GÜVENCESİNDE LASHING HİZMETİ VEREN TEK FİRMA

- ▶ LASHING & UNLASHING HİZMETLERİ
- ▶ LİMAN HİZMETLERİ
- ▶ GEMİ AMBAR VE TANK YIKAMA

• İSKENDERUN • CEYHAN • YUMURTALIK • MERSİN • ANTALYA • İZMİR • İZMİT • GEBZE • İSTANBUL



Thor Uluslararası Denizcilik Liman Hizmetleri Pazarlama A.Ş.

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

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

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

Gsm 7/24: +90 532 710 8003

E-mail : thor@thormarinesa.com.tr

Web : www.thormarinesa.com.tr

MÜSİLAJDA GELİNEREN SON NOKTA: HALA YOLUN BAŞINDAYIZ

TBMM Müsilaj Araştırma Komisyonu'nun TBMM Başkanı Mustafa Şentop'a sunulan raporunda müsilaja neden olan faktörlerin yanında, kontrolü ve önlenmesine ilişkin öneriler yer aldı. Komisyon Başkanı Mustafa Demir ise, biyolojik arıtma tesislerinden geçmeden Marmara Denizi'ne atık su verilmemesi gerektiğinin altını çizdi. Bandırma Onyedü Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi'nden Prof. Dr. Mustafa Sarı da Marmara Denizi'nde müsilajda gelinen son noktayı makalesinde bakın nasıl anlattı.



Başta Marmara Denizi olmak üzere denizlerdeki müsilaj sorununun sebeplerinin araştırılarak alınması gereken önlemlerin belirlenmesi amacıyla kurulan Meclis Araştırma Komisyonu, raporunu tamamladı. 400 sayfalık raporda; müsilaja neden olan faktörlerin yanında kontrolü ve önlenmesine ilişkin öneriler de yer aldı.

Müsilajın kontrolü, önlenmesi ve bir daha benzeri çevre sorunlarının yaşanmaması için; kentsel, endüstriyel, tarımsal ve denizcilik gibi faaliyetlerden kaynaklanan kirliliğin tespit edilmesi gerektiği; kirlilik kaynaklarının etkisinin ve kirlilik yükünün azaltılması amacıyla da eğitim ve farkındalık çalışmalarına ihtiyaç duyulduğu belirtilerek şöyle denildi: "Marmara

Denizi'ndeki kirliliğinin giderilmesi amacıyla Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı koordinasyonunda Marmara Denizi Havzası'nda yer alan valilikler, yerel yönetimler, ilgili kurum ve kuruluşlar, sivil toplum kuruluşları ve akademisyenlerin katılımlarıyla hazırlanarak 06 Haziran 2021 tarihinde kamuoyu ile paylaşılan 22 maddelik Marmara Denizi Eylem Planı'nda belirtilen tüm eylemler birbirini tamamlar nitelikte düzenlenmiştir.

Eylem Planının bu bütünlük dikkate alınarak etkin bir şekilde uygulanması, uygulamaların titizlikle takip edilmesi, denetlenmesi ve belirtilen standartlarda işletilmesi ile Marmara Denizi iyi çevresel duruma ulaşabilecektir. Eylem Planı kapsamında hazırlanan Marmara

Denizi Bütünleşik Stratejik Planı'nda yer alan faaliyet ve alt faaliyetler, ilgili ve sorumlu kurumlar tarafından belirtilen süreler içerisinde hassasiyetle uygulanmalıdır."

"ATIK SU YÜKÜ AZALTILMALI"

Raporda ayrıca, hızlı nüfus artışına bağlı olarak artan su ihtiyacı, gün geçtikçe gelişen sanayi ve tarımsal faaliyetlere paralel olarak ortaya çıkan aşırı kullanım ve oluşan kirlilik nedeniyle yaşanan sorunların atık su yönetiminin önemini ortaya koyduğu vurgulanarak şu ifadelerle yer verildi:

"Atık su yönetiminde temel prensip 'en az kirlenme' ve 'maksimum geri kazanım' olmalıdır.

Marmara Denizi Havzası'nda bulunan atık su yükünün azaltılması amacıyla öncelikli olarak kirliliği kaynağında önleme prensibine dayanan temiz üretim uygulamaları ile atık su debisinin ve kirlilik yükünün azaltılması sağlanmalı; oluşan atık suyun uygun arıtma yöntemleri ile arıtıldıktan sonra yeniden kullanım alternatifleri değerlendirilmeli ve bu tedbirlerin alınması sonrasında oluşan atık suyun deşarjı mevzuatta belirtilen standartlara uygun olarak gerçekleştirilmelidir.

Artılmış evsel atık suların sanayide, park, bahçe ve yeşil alan sulamalarında kullanımı yaygınlaştırılmalıdır. Kullanılmış suların tekrar kullanılması hakkında yasal düzenlemeler yapılmalıdır. Gri suyun yeniden kullanımı yasal düzenlemelerle teşvik edilmelidir."



Evsel, endüstriyel, tarımsal ve diğer kullanımlar sonucunda kirlenmiş atık suların deşarj edildikleri alıcı ortamın fiziksel, kimyasal, bakteriyolojik ve ekolojik özelliklerini değiştirmeyecek hale getirmek için farklı arıtma yöntemleri kullanıldığı ve bu konuyu su kaynaklarının korunmasında önem arz

öncelikli tedbir olmalıdır. Mevcut durum ve modelleme çalışmaları dikkate alınarak yapılan önceliklendirmeler doğrultusunda planlı ve kademeli şekilde arıtmalar yapılmalı ve revize edilmelidir. Marmara Denizi'nin ekolojik seviyesini korumak için besin yükü azaltımı ihtiyacı dikkate alındığında,

Denizi alt akıntısının arıtılmamış ve/veya yeterli arıtılmamış atık sular için seyrelme ve Karadeniz'e taşınması için bir konveyör olarak kullanılması prensibinden vazgeçilerek, fiziksel ve biyolojik evsel atık su arıtma tesislerinin ivedilikle ileri biyolojik arıtma tesisine dönüştürülmesi sağlanmalıdır.”

TARIMSAL KAYNAKLI KİRLİLİĞİN ÖNLENMESİNE YÖNELİK TEDBİRLER

Raporda, tarımsal kaynaklı kirliliğin önlenmesiyle ilgili de şu ifadeler yer verildi: “Marmara Denizi'nde müsilaj oluşumunda en önemli faktör sudaki besin maddeleri (azot, fosfor) oranının artmasıdır. Bitkisel üretim amacıyla bitkinin ihtiyacından fazla verilen kimyasal gübreler ve hayvancılık işletmelerinde uygun depolanmayan hayvansal dışkıları ve silaj suları içerisinde bulunan besin maddeleri yüzey akışı ile yer üstü sularına, sızma yolu ile yer altı sularına karışarak kirlilik oluşturmaktadır.

Tarımsal faaliyetler gerçekleştirilirken alınması gereken ve İyi Tarım Uygulamaları Kodu'nda da yer alan tedbirlere uyulmasının tarımsal kaynaklı kirliliği önemli ölçüde azaltacağı değerlendirilmektedir.

Havza bazında pestisit, gübre ve diğer kimyasal bileşiklerin kullanımının kontrol altına alınması, bu tür kimyasalların kullanılması, üretilmesi, taşınması ve depolanması sırasında atıkların çevreye bırakılmasının önlenmesi yönünde sıkı tedbirler alınmalı, havza içerisinde organik gübre kullanımı teşvik edilmelidir.

Zirai faaliyetlerde arazi yönetimi, gübreleme yönetimi teknikleri ile birlikte damla sulama sistemlerine geçilerek tarımsal gübre kullanımı kaynaklı kirleticilerin akarsulara geçişi sınırlandırılmalıdır. Marmara Denizi'ndeki müsilaj sorunu ve tarımsal kirliliği önlemeye yönelik tedbirler konusunda kamuoyu farkındalığı ve çiftçilerimizin bilinçlendirilmesi amacıyla kamu spotları hazırlanarak yerel ve ulusal kanallarda yayınlanması sağlanmalıdır.”



ettiği belirtilerek raporda şöyle denildi: “Bu kapsamda tüm evsel ve endüstriyel atık sular ileri biyolojik arıtmaya tabi tutulmalı, arıtma tesislerinde su geri kazanımı sağlanmalı, Marmara Denizi'nin azot-fosfor yükünü azaltmak

her iki kaynağın (noktasal ve yayılı) olabilecek en etkin seviyede kontrolü gerekmekte olup, bölgede bulunan mevcut atık su arıtma tesislerinin tamamının ileri biyolojik arıtma tesisine dönüştürülmesi gerekmektedir. Marmara

YİNE Mİ MÜSİLAJ?



* PROF. DR. MUSTAFA SARI

Marmara Denizi'nin yüzeyi sütlü kahve tonunda köpüklerle kaplanıp, yüreğimizi ağzımıza getireli tam bir yıl oldu. Müsilaj veya deniz salyası adını ise kanıksadık. Önce korktuk, sonra açıklanan eylem planıyla umutlandık, yüzeyde görünmez olunca da unuttuk gitti kısaca müsilajı. Yeni bir baharın kapısını aralarken, birden yeniden hatırlamaya başladık. Ne de olsa önümüz yaz. Tatil zamanı geliyor. "Acaba müsilaj olur mu? Bizim tatil planını etkiler mi?" düşüncelerini seslendirenler çoğaldı. Gözümüzü televizyonlara çevirdik, gazetelerin internet sitelerine baktık. Tek tük çıkan haberler dışında ciddi bir gündem olmadığını gördük müsilajın. Rahatladık, derin bir nefes alıp, tatil planlarına dönüverdik.

Kredi kartı borcunu ödemeyen/ ödeyemeyen bir müşterinin kısa süre içinde kart kullanımıyla ilgili kısıtlamaların, ödenmezse yasal takip sürecinin başlatılacağı konusunda şüphesi var mı? Hepimiz olacakları



net olarak biliyoruz ve yadırgamıyoruz. Çünkü borç ödemesini yapamamanın gerekçesinden bağımsız olarak sonuçlarına dair net öngörümüz mevcut. Şimdi düşünün yıllardır yanlış ilişki kurduğunuz denizi, bir atık çukuru haline getirmişsiniz. Etrafında yaşayan 25 milyon insanın, ülkenin yarısına hizmet sunan sanayinin, yoğun tarımsal üretimin, denizcilik sektörünün atıklarını doğru düzgün arıtmadan denize boca etmişsiniz.

Denizin yıllar içinde verdiği sinyalleri görmezden gelmişsiniz. En sonunda müsilaj veya deniz salyası denilen bir felakete deniz ekosistemi allak bullak olmuş. Bir müddet sonra bazı müdahaleler ve doğal sürecin katkısıyla müsilaj görünmez olmuş. Ancak geriye yangın sonrası manzaralarına benzer, deniz ekosistemi üzerindeki etkilerinin enkaz görüntüleri bilim insanlarınca gösterilmiş. Ama bu enkaza neden olan şartları henüz değiştirmemişsiniz.

Yani sebepler ortadan kalkmamış. Kredi kartı örneğinden hareketle, yani borç ödenmemiş. Şimdi "Havalar ısındı, müsilaj yeniden hortlar mı?" diye soruyorsunuz. Soruyu ben size yönelteyim. Sizce müsilaj olmaz mı?

MÜSİLAJ UZAYLILARIN İŞİ!

Cevabı belli sorular canımızı sıkarsa da, bizi yalın gerçekle yüzleşmeye zorlar. Sanırım şimdi hepimiz yeni bir müsilaj oluşumu yalın gerçeği ile karşı karşıyayız. 2021 yılında bir kabus gibi denizimizin üzerine çöken müsilaj tehdidi ne yazık ki devam ediyor. Geçen yıl en iyi olasılıkla yarısı arıtılmadan denize boca edilen bütün atıklar aynı şekilde akmaya devam ediyor.

Zehir kanalına dönüşmüş akarsular, vücuttaki kılcal damarlar gibi havzada ortaya çıkan atıkları denize taşımaya devam ediyor. Ne gemiler atık deşarjını kesti, ne tersaneler temiz üretime geçti. Kıyı dolguları tam gaz... Kanunen trol



kullanımının yasak olduğu denizde adını “algarna” koyarak kullanım izni verdiğimiz çerçevesi troller denizin dibini kazımayı sürdürüyor. Müsilaj yüzünden yaralı bedene dönüşmüş Marmara Denizi’nde, sanki hiç müsilajla karşılaşmamış gibi yeterli düzenlemeler yapılmadan davulla zurnayla avcılık sezonunu açtık. Avcılık sezonu kapanırken, balıkçılar 4,5 ay sonra açılacak yeni sezonun hazırlıklarına başladılar bile. Müsilajın sorumlusu tüm tarafların tek savunması “Müsilajın nedeni de, sorumlusu da biz değiliz!” Haklılar aslında. Çünkü bir yıldır konuştuğum tüm yetkililer, tüm sanayiciler, tüm belediye başkanları Marmara Denizi’ni benden daha çok düşünüyor. Herkesin arıtma tesisi mükemmel çalışıyor. Kimse denizi kirletmiyor. Yani müsilaj UZAYLILARIN işi!

“Hiç mi bir şey yapılmadı?” sorusunu duyar gibiyim. Yapıldı tabi ki... Haksızlık etmeyelim. Sayın Cumhurbaşkanı başta olmak üzere Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanı ve üst yönetimi müsilajı önlemek için en üst düzeyde iradelerini ortaya koydular. Tüm tarafların katılımıyla Marmara Denizi Eylem Planı yapıldı. Harika bir üst yönetim belgesi çıktı ortaya. Marmara Denizi ve Adalar Özel Çevre Koruma Bölgesi ilan edildi. Kurullar oluşturuldu. Deşarj limitlerine yönelik yasal düzenlemeler yapıldı. Belediyelere tüm arıtma tesislerini ileri biyolojik arıtmaya dönüştürmek için üç

yıl süre tanındı. Meclis Müsilaj Araştırma Komisyonu kuruldu. Stratejik plan hazırlandı. Kurullar, komisyonlar raporlar yazdı, sunumlar yaptı. Hepsi çok doğru ve güzel aksiyonlar. Ama tüm bunlar bizim 40 yıldır ihmal ettiğimiz atıkları bir yılda arıtmamıza yetmedi. Denizin yarasına merhem olamadı. Dünyanın en harika planı, uygulanmadıktan sonra bir değer ifade etmiyor.

Bizim Marmara Denizi Eylem Planı da katılımcılıkla hazırlanmış çok iyi bir üst yönetim belgesi olmanın dışında ne yazık ki henüz tam uygulamaya geçemedi. Bir yıl içinde konuştuğum, yazdığım, katıldığım her platformda “Marmara Denizi Eylem Planı’nın uygulanması zaman alacak.

Bir an önce bireysel olarak denize yardım etmemizi sağlayacak güçlü kampanyalar yapmalıyız” tezini savunuyorum. Ancak ne merkezi yönetim, ne yerel yönetimler, ne de sivil toplum böyle bir kampanyaya girişti.

Bütün şartlar aynı olduğu halde sonucun değişmesi mümkün mü? Yani geçen yıla kıyasla müsilajı ortaya çıkaran nedenlerde kayda değer bir iyileşme yokken müsilajla karşılaşmak sürpriz olur mu? Nitekim insanlar deniz yüzeyini kaplayan sütlü kahve kıvamındaki köpüklü görüntüleri Marmara Denizi kıyılarında yeniden görmeye başladılar. Çanakkale’de, Tekirdağ’da, Yalova’da, Kocaeli’de, İstanbul’da, Bursa’da, Balıkesir’de benzer görüntüler farklı

zamanlarda görünüp kaybolmaya başladı. Tek tesellimiz şimdilik geçen yıldan farklı olarak müsilaj örümcek ağı gibi suyun ışıklı bölgesini ve deniz dibini henüz sarmış değil. Bunun nedeni de bizim aldığımız önlemlerden çok, deniz suyu sıcaklıklarının 1,5-2 °C daha düşük olması geçen yıla kıyasla.

NEDENİ BİZSEK, ÇARESİ DE BİZDEDİR

Marmara Denizi Eylem Planı’nı hazırlarken yaptığımız benzer yeni bir katılımcı süreç yönetimine ihtiyacımız var. Marmara Denizi çevresinde yaşayan 25 milyon insanı işin içine katan, müsilajın nedeninin uzaylılar olmadığına, bizim yanlış uygulamalarımız olduğuna ikna etmeliyiz. Sifonu her çektiğimizde atıkların sadece yarısının arıtıldığını, diğer yarısının arıtılmadan denize aktığını ifade etmeliyiz.

Nedeni bizsek, çaresi de bizdedir demeliyiz lisan-ı münasiple. Mutfak lavobasından döktüğümüz her bir litre yağ ile denizde 1000 ton suyu kirlettiğimizi insanların bilmesini sağlamalıyız. Evlerimizde kullandığımız adı temizlik maddesi olan, ama içeriği yoğun zehir içeren kimyasalların az kullanılmasını teşvik etmeliyiz. Daha az çıkaracağımız atıkların Marmara’ya yardım olduğunu bilmeli insanlar. Bireysel olarak biz sahip çıkmazsak, denizin iyileşemeyeceğini açık seçik anlatmalıyız. Böylece Marmara Denizi Eylem Planı’nın tam uygulanması sağlanıncaya kadar denize yardım etmeliyiz. İlan ettiğimiz özel çevre koruma bölgesinin uygulama planlarını yapıp, hemen uygulamaya geçmeliyiz. Balıkçılık için sürdürülebilirlik ilkelerini belirleyip, balıkçıyı da denizi de koruyacak kararlar almalıyız.

Mübarek Ramazan ayındayız. İçimiz iyilik dolup taşıyor. Bu iyilikten sadece insanlar değil, deniz, balıklar, ahtapotlar, mercanlar, süngerler, yengeçler, istakozlar velhasıl tüm Marmara Denizi ekosistemi de nasibini almalı. Marmara’dan iyiliğimizi esirgememeliyiz!

*** BANDIRMA ONYEDİ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ DENİZCİLİK FAKÜLTESİ**

HURDA TEŞVİKİ YÖNETMELİĞİ'NDE YENİ DÖNEM

Hurdaya ayrılan Türk bayraklı gemilerin yerlerine yeni gemi inşa edilmesinin teşvikine dair yönetmelik yeni eklenen alt maddelerle güncellendi. Peki, bu maddeler hangileri ve sektöre kazanımları neler? Ne gibi başka beklentiler var? Bu soruların yanıtını KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Pınar Kalkavan Sesel'e sorduk. İşte konuyla ilgili açıklama ve yeni eklenen maddeler:

Türkiye'deki deniz ticaret filosunun yenilenmesi, kabotajda ve uluslararası sularda deniz çevresine zararsız, etkin, güvenli, sürdürülebilir bir taşımacılığın oluşturulabilmesini desteklemek üzere, ticari yük taşımacılığında kullanılan gemilerden hurdaya ayrılanların yerine inşa edilecek yeni gemilere verilecek teşvikin usul ve esaslarını düzenleyen yönetmeliğe yeni alt maddeler eklendi. İşte yeni eklenen maddeler:

* Milli gemi sicili veya Türk uluslararası gemi siciline kayıt ticari gemi, deniz ve içsu araçlarından cins ve nitelikleri bakanlıkça belirlenenlerin hurdaya ayrılmasını desteklemek amacıyla yerlerine asgari %35 yerli katkı oranıyla Türkiye'de inşa edilmek, asgari beş yıl Türk bayraklı işletilmek ve inşasının üç yıl içinde tamamlanmaması veya inşasına müteakip beş finansmanında kullanılmak üzere, sadece fosil yakıt kullanan gemiler için hurda bedelinin bir buçuk katını, LNG ve hibrit sistemler de dahil olmak üzere alternatif çevre dostu bir enerji kaynağı kullanan yeni gemiler için hurda bedelinin iki buçuk katını aşmamak kaydıyla nakdi,

* Kombine taşımacılık faaliyetlerinin geliştirilmesi amacıyla bu faaliyetlerde kullanılan karayolu, demiryolu, denizyolu taşıtlarının sahiplerine, döner sermaye işletmesi yıllık gelirlerinin %7'sini geçmemek üzere,

* Kabotaj hattında veya iç sularda sefer yapan, ana sevk sisteminin enerji kaynağını fosil yakıttan alternatif çevre dostu bir enerji kaynağına dönüştürecek cins ve nitelikleri bakanlıkça belirlenen ticari gemi, deniz ve iç su yolu araçlarının sahiplerine, dönüşüm maliyetinin %25'ine kadar katkı sağlanacak.



PINAR KALKAVAN SESEL
KOSDER YÖNETİM KURULU BAŞKANI

MAKUL KOŞULLARDA FİNANSMAN DESTEĞİ ÇÖZÜM OLACAKTIR

Karadeniz, Akdeniz ve Avrupa'da ticaretin esasını oluşturan deniz taşımacılığının en önemli aktörünün "koster" gemileri olduğu açıkça biliniyor. Bu bölgede, yaklaşık yüzde 35'ini Türk sahipli ve Türk bayraklı gemilerin oluşturduğu 800'ün üzerinde bir gemi kapasitesi ile temsil edilen koster filosunun ilerleyen yaşı; ülke ekonomimiz ve deniz taşımacılığımız için büyük bir handicap oluşturuyor.

Kuruluş amaçlarından birisi 'Türk sahipli kosterlerin yenilenmesi' olan derneğimiz, "Türk Sahipli Koster Filosunun Yenilenmesi Projesi" dahilinde konuyu ülke gündeminin ilk sıralarına taşıdı. KOSDER ve çatı kuruluşumuz olan İMEAK Deniz Ticaret Odamız tarafından yaşı 28'in üzerinde olan kosterlerin yenilenmesi adına yapılan çalışmalar meyvesini vermeye başladı.

Bu kapsamda 28 Nisan 2021 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Hurdaya Ayrılan Türk Bayraklı

Gemilerin Yerlerine Yeni Gemi İnşa Edilmesinin Teşvikine Dair Yönetmelik; yaşlı kosterlerimizin yenilenmesi hususunda atılmış önemli bir düzenleme olarak ön plana çıktı. Devlet desteğini temel alan bu yönetmeliğin detaylarını ele alan KOSDER, özellikle teşvikin finansman ayağının daha da kuvvetlendirilmesi konusunda görüş ve önerilerini idaremizin ilgili birimlerine ilettiler.

Aynı zamanda idare ve özel sektör iş birliğiyle hayata geçirilecek projelerin denizcilik firmalarının finansal yapılarına en uygun şekilde oluşturulması gerektiğine de vurgu yapıldı. Son olarak ilgili yönetmeliğe Nisan 2022'de yapılan eklemelerle; fosil yakıt kullanan gemiler için hurda bedelinin bir buçuk katına çıkarıldığı ve alternatif çevre dostu bir enerji kaynağı kullanan yeni gemiler için hurda bedelinin iki buçuk katına kadarına nakdi desteğin sağlanacağı ifade ediliyor.

Türk denizciliğine katkı sunacak her çalışmada olduğu gibi bu gelişmeleri de memnuniyet verici bulduğumuzu öncelikle ifade etmek istiyorum.

Diğer yandan yönetmeliğin finansman kısmının armatör ve işletmecilerimiz için daha cazip hale getirilmesi gerektiği de açıkça görülüyor. Yeni kosterlerin inşasında kamu kurum, kuruluşları ve bankalardan daha uygun şartlarda kaynak elde edilebilme imkanının tanınması; yönetmeliğin uygulanmasında ortaya çıkacak aksaklıkların bertaraf edilmesi adına önem arz ediyor. Türk Koster Filosunun Yenilenmesi Projesi'nin de önündeki en büyük engel olan bu sorunun uzun vadeli ve makul koşullarda sağlanacak finansman desteğiyle çözüme kavuşturulması gerektiği kanaatini taşıyorum.



Customer Satisfaction Delivered

Sınırları aşıyor, standartları yukarı taşıyoruz!

www.kinay.com



kinaygroup

kinaylogistics

KINAY

kinaylojistik

Kinay Group

DENİZCİLİK SEKTÖRÜ KOSDER'İN GELENEKSEL İFTAR YEMEĞİNDE BULUŞTU

Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği (KOSDER) tarafından geleneksel olarak düzenlenen iftar davetinin 5'incisi, 21 Mayıs Perşembe günü İstanbul Marriott Hotel Asia'da gerçekleşti.



KOSDER'in geleneksel hale getirdiği iftar davetine; İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kıran, İstanbul Vali Yardımcısı Şevket Atlı, İMEAK DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, TİM Başkan Vekili Başaran Bayrak, TOBB Denizcilik Konseyi Başkanı Cengiz Kaptanoğlu, TURMEPA Başkanı Şadan Kaptanoğlu, Armatörler Birliği Başkanı Cihan Ergenç, Türk Loydu Başkanı Cem Melikoğlu, Yıldız Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Hüseyin Yılmaz, İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Özcan Arslan, İstanbul Üniversitesi Su Bilimleri Prof. Dr. Bayram Öztürk, İTÜ DEFAMED Başkanı Ufuk Teker, Gemi Brokerleri Derneği Başkanı Semih Dinçel, Ambarlı Liman Başkanı Engin Arat, Kocaeli Liman Başkanı Erol Ekmeççi, Ziya Kalkavan Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi Mezunlar Derneği (ODEMED) Yönetim Kurulu Başkanı Teoman Mustafa Akyol, TÜRDEF Yönetim Kurulu Başkanı Arif Bostan, TÜRKAPDER Yönetim Kurulu Başkanı Zafer Akbulut, İMEAK DTO yönetim kurulu üyeleri, sektör temsilcileri ve çok sayıda misafir katılım sağladı. Pandemi sebebiyle iki yılı aşkın süredir bir araya gelemeyen denizcilerin hasret giderdiği iftar yemeği sonrasında dua edilerek kürsü konuşmalarına geçildi. İlk konuşmayı yapmak üzere gelen KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Pınar Kalkavan Sesel, iftar yemeğini oldukça kalabalık bir katılımı gerçekleştirirken mutluluğunu yaşadıklarını kaydederek, "İnsanlar arasında barışın ve hoşgörünün

artmasına vesile olan Ramazan ayı, bizler için büyük bir değere sahip. Bu değer bütün coğrafyalarda barışın tesis edilmesi adına örnek teşkil edecek manevi bir rota çizmektedir. Mübarek Ramazan'ın yanı başımızda yaşanan savaşların sona ermesine, bölge halklarının bir an önce huzura kavuşmasına ve savaş alanlarında gemide kalan personelimizin evine dönmesine vesile olmasını temenni ediyorum" dedi. Sesel'in konuşması ardından SMA ile Mücadele Derneği tarafından hazırlanan "SMA Hastalığı" hakkında farkındalık ve bilgilendirme videosu izletilerek katılımcılardan destek talep edildi. Yoğun bir katılımı gerçekleşen iftar yemeğinde söz alan İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, geceyi düzenleyen KOSDER üyelerine teşekkür etti. Konuşmasında tüm dünyanın gündeminde olan Rusya – Ukrayna krizine de değinen Başkan Kıran, "O bölge bizim koster armatörlerimiz için çok önemli. Maalesef henüz 21 tane Türkiye ilintili gemimiz orada mahsur durumda. Onların kurtarılması için büyük çaba gösteriliyor; ancak henüz sonuç alınamadı. Fiziki olarak bitse bile ekonomik etkilerini çok uzun bir müddet daha yaşayacağız. Dolayısıyla Rusya'nın şu an işgal ettiği diğer Ukrayna limanları için de söz konusu olma ihtimali yüksek. Ticaret belli bir müddet Kuzey Karadeniz'de ciddi kesintiye uğrayacak gibi görünüyor. Dolayısıyla yatırımlarınızı, planlarınızı yaparken bunları hesaba katın" değerlendirmesinde bulundu.

Ardından kürsüye gelen İMEAK DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır da Ukrayna limanlarındaki Türk gemileri ve personelinin kurtulması temennisinde bulunarak konuşmasına başladı. KOSDER' 2014 yılında denizcilik sektörüne kazandırdıklarını hatırlatan Çakır, "Özellikle koster filo armatörleri sektörümüzün en çilekeş, en çok fatura ödeyen, krizlerden en çok etkilenen denizcilik taşıma türü. Bu anlamda dernek üyelerimizin sorunlarının çözüme kavuşması için göstereceği gayret takdire değer. Bundan sonra da yapılacak çalışmaları yürekte destekliyorum" diye konuştu. Son konuşmayı yapmak üzere kürsüye gelen İstanbul Vali Yardımcısı Şevket Atlı ise limanlarla ilgili olumlu gelişmelere değinerek, katılımcıları bilgilendirdi. Kısa bir süre önce açılışı yapılan Galataport İstanbul'a kruvaziyer gemilerin gelmeye başladığını aktaran Atlı, bu yıl 232 kruvaziyer geminin gelmesi planlandığını kaydetti. Ülke için önemli bir kazanım olduğuna vurgu yapan Atlı, sözlerine şöyle son verdi: "Bu ayın sonunda yaklaşık 6 bin kişilik bir kruvaziyer gemimiz ilk seferini İstanbul'a yapacak. Her hafta İstanbul'dan seferlerini yapmaya devam edecek. Bu açıdan güzel bir gelişme. Pandemi sonrasında Ambarlı Limanı'mız ticari patlaması yapmaya devam ediyor. Anadolu yakasındaki limanlarda güzel gelişmeler yaşanıyor. Tuzla'da tersaneler üretimlerini tam gaz devam ettiriyorlar. Sektörümüzde özellikle pandemi sonrası güzel gelişmeler oluyor, olmaya da devam edecek."

SANMAR GÜÇLÜ RÖMORKÖRLERİNDEN BİRİNİ DAHA TESLİM ETTİ

Sanmar Denizcilik, liman operasyonları ve römorkörcülük hizmetleri için maksimum verimlilikte tasarlanmış TRAKTOR-Z 2500SX serisi römorkörünü Safi Holding bünyesinde yer alan Safi Deniz Hizmetleri'ne teslim etti.



SAFi-14 olarak adlandırılan römorkör, etkileyici 74 tonluk çekme kuvvetiyle,

Safi Deniz Hizmetleri filosunun ve aynı zamanda İzmit Körfezi'nde kendi sınıfında görev yapmakta olan en güçlü römorkör olacak. Dünyaca ünlü Kanadalı dizayn firması Robert Allan Ltd. tarafından Sanmar'a özel olarak tasarlanan bu römorkör 25.3 metre uzunluğunda ve 12 metre genişliğinde olup Safi Deniz Hizmetleri'ne Sanmar Denizcilik olarak teslim edilen beşinci römorkör.

Sanmar daha önce Safi Deniz Hizmetleri'ne 2011 yılında Sanmar XXX ile başlayarak 2012 yılında Sanmar XXXI ve 2016 yılında 60 tonluk CELAL SAFİ

ve BEDIA SAFİ römorkörlerini teslim etmişti. Sanmar Denizcilik Yönetim Kurulu Başkan Vekili Ali Gürün, Safi Deniz Hizmetleri'nin ihtiyaçları olan bu güçlü römorkör için kendilerini seçmelerinden dolayı çok mutlu olduklarını ifade ederek, "Müşterilerimizin tekrar bizleri seçmesi ve Safi Deniz Hizmetleri'nin İzmit Körfezi için gelecek planlarına ortak olabilmek oldukça gurur verici. SAFİ-14, her müşterimizin belirli ihtiyaçlarına göre özel olarak tasarlanabilen yeni jenerasyon, modern römorkörlerimizin çok iyi bir örneğidir" diye konuştu.



LEO MARINE



Biz sizin
Limana
nasıl ulaştığınızı
ile ilgileniyoruz



www.leomarine.com.tr

LEO MARINE DENİZCİLİK A.Ş.
Evliya Çelebi Mah. Okur Sok. Mercan Park Sİt. No. 1 / BA
info@leomarine.com.tr



Chevron Yetkili Dist.

TURKON LINE 25'İNCİ YILINI KUTLUYOR

Amerika'ya ilk direkt servis veren Türk firması olan Turkon Line 25'inci kuruluş yılını kutluyor.



Dünya deniz ticaretinde çok önemli bir yeri olan Amerika'ya konteyner taşımacılığı yapmak üzere 1997 yılında kurulan Turkon Line, sektörde en kısa transit süreyi sağlayarak, Amerika'ya ilk direkt servis veren Türk firması oldu. Sonraki yıllarda kurduğu ülke ve bölge müdürlükleri, acente anlaşmaları ile servis ağını genişleterek odaklandığı pazarlarda büyümesine devam etti. Bugün, 4 kıtada 23 ülkede, 11 Turkon ofisi, 19 acente ve 37 acente ofisi ile büyük bir organizasyona sahip. Amerika, Avrupa, Akdeniz ve Karadeniz pazarlarında aktif olarak konteyner taşımacılığı hizmeti sunan

Turkon Line, sektörün öncü markalarından biri. Özellikle odaklandığı pazarlardan Doğu Akdeniz, Amerika'nın Doğu Kıyısı ve Türkiye'de pazar liderleri arasında yer alan şirket, müşteri odaklı yaklaşımı ve "Müşteriye Özel Çözümler" hizmet anlayışı ile sektörde fark yaratıyor.

Benimsediği bu hizmet modelini, müşterilerinin ihtiyaçlarını ön planda tutarak, tamamen memnuniyetleri üzerine tasarladı ve sektörde referans noktası oldu. Turkon Line CEO'su O. Alkın Kalkavan'ın şirketin 25'inci yılı vesilesiyle yaptığı açıklamada, firmanın geldiği noktadan, gelecek hedeflerinden ve yenilenen Turkon Line logosundan bahsetti.

Turkon Line olarak, çeyrek yüzyıllık deneyim ve gelişimin ardından Türk ekonomisinin en saygın şirketleri arasında gururla yer aldıklarını ifade eden Kalkavan, "Son dönemde odaklandığımız konular arasında, hayata geçirdiğimiz Maritime 4.0 Dijital Dönüşüm projemizde, SAP'nin ilk sektörel çözümü olan CSL

(ContainerShippingLine)'i tüm modülleriyle kullanan dünyadaki ilk konteyner taşımacılık firmasıyız. Turquality Marka Programı'na giren ilk hat şirketi olarak, hedef ülkelerde planladığımız yatırımları hayata geçirmek ve marka faaliyetleri ile derinleşmek, odaklandığımız diğer konular arasında" diye konuştu.

Kalkavan, sözlerine şöyle son verdi: "Bizler hazırlıklarını ileriye dönük yapabilen, insan kaynaklarını iyi seçmiş ve kurum için müşterinin önemini iyi kavrayıp stratejilerini bu doğrultuda oluşturmuş şirketlerin geleceğe güvenle bakabileceğine inanmaktayız. Rekabet gücümüzün sürdürülebilir olabilmesini bu şartlara bağlıyoruz. Sürekli gelişim bizim önceliğimiz. 25. yılımızı kutlarken yeni logomuzun ve yeni logomuzla bütünlüğü sağlayacak dokularda tasarlanan 25. Yıl logomuzun da kullanımına bugünden itibaren başlıyoruz. Bu gurur tablosunun ortaya çıkmasında emeği geçen tüm paydaşlarımıza teşekkür eder, nice başarılarla hep birlikte ulaşmayı dileriz."

YAF DIESEL İFTAR YEMEĞİNİ "BEYAZ MARTI" İSİMLİ TEKNEDE VERDİ

Denizcilik sektöründe uzun yıllara dayanan bir tecrübeyle hizmet veren Yaf Diesel, teknede geleneksel olarak düzenlediği iftar yemeği ile sektör paydaşlarını bir araya getirdi.



İstanbul Boğazı'nda Beyaz Martı isimli teknede 15 Nisan Salı günü düzenlenen iftar yemeğine; İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, İMEAK DTO Meclis Başkanı Salih

Zeki Çakır, TÜRDEF Yönetim Kurulu Başkanı Arif Bostan, TİM Başkan Vekili Başaran Bayrak, Türk Loydu Yönetim Kurulu Başkanı Cem Melikoğlu, Gemi Makine Mühendisleri Başkanı Feramuz Aşkın, KOSDER Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Hakan Çendik, İMEAK DTO Hesapları İnceleme Komisyonu Başkan Yardımcısı Adem Kocadağ ve denizcilik sektörü temsilcileri bir araya geldi.

Programda konuşan Yaf Diesel Genel Müdürü Yusuf Kanıcı, "Her yıl düzenli olarak gerçekleştirdiğimiz iftar programımızı Covid-19 nedeniyle iki yıldır

gerçekleştirememiştik. İki yıl aradan sonra tekrardan değerli dostlarımızı ve iş ortaklarımızı bu gecede buluşturmaktan dolayı memnuniyet duyuyoruz.

Herkese sağlık, sıhhat ve afiyetler dileyerek, tüm sektörümüzün ve ulusumuzun Ramazan Bayramı'nı şimdiden tebrik ediyorum" dedi.

Gerçekleşen iftar yemeğinde davetliler Beyaz Martı isimli tekne ile İstanbul Boğazı'nın etkileyici güzelliğinde, fasıl ekibi ve semazen gösterisi beraberinde hoş vakit geçirdi.



***Bureau Veritas
your reliable partner for
ships classification and certification***

For further details please contact us:

Bureau Veritas

Bureau Veritas Deniz ve Gemi Sınıflandırma Hizmetleri Ltd. Şti.

Esas Maltepe Ofispark, Altayçeşme Mah.

Çamlı Sok., No: 21, Kat: 7, 34843-Maltepe / ISTANBUL

Tel: +90 216 518 40 50

Fax: +90 216 518 39 05

Visit us at: www.bureauveritas.com.tr



Move Forward with Confidence

**BUREAU
VERITAS**

VENTO DENİZCİLİK, 10. KURULUŞ YIL DÖNÜMÜNÜ YENİ PROJESİNİ DUYURARAK KUTLADI

Vento Denizcilik 8 Nisan Cuma günü Four Seasons Hotel'de 10'uncu kuruluş yıl dönümü vesilesi ile verdiği iftar yemeğinde denizcilik sektörünü bir araya getirdi. Firma yakında açıklayacakları NTF koleksiyonunu da duyurdu.



Geniş katılımı ile düzenlenen iftar yemeğine TOBB Denizcilik Konseyi Başkanı Cengiz Kaptanoğlu, TURMEPA/ Deniz Temiz Derneği Yönetim Kurulu

KOSDER Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Hakan Çendik, Türk Loydu Yönetim Kurulu Başkanı Cem Melikoğlu, TÜRDEF Yönetim Kurulu

Feramuz Aşkın, İMEAK DTO Hesapları İnceleme Komisyonu Başkanı Aygün Özgen, İMEAK DTO Hesapları İnceleme Komisyonu Başkan Yardımcısı Adem Kocadağ, DEFAV Yönetim Kurulu Başkanı İliker Meşe, Gemi Brokerleri Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Semih Dinçel, Vento Denizcilik'in yol arkadaşları ve denizcilik sektörünün önde gelen temsilcileri katıldı.

İftar yemeği ile beraber semazen gösterisi yapılarak Vento Denizcilik'in 10. yıl dönümü dolayısıyla hazırlanan tanıtım filmi izletildi. Ardından konuşmasını yapmak üzere kürsüye gelen Vento Denizcilik Kurucu ortaklarından Teoman Mustafa Akyol, Ramazan ayı vesilesi ile herkesin dualarının kabul olması temennisinde bulunarak, sektörle bir araya gelmekten mutluluk duyduklarını ifade etti.

Davete katılanları ailesi olarak gördüğünü vurgulayan Akyol, "1973 senesinde birbirine çok aşık bir ailenin ferdi olarak Ortaköy'de dünyaya geldim.

Aile kavramını orada öğrendim. Vento Denizcilik olarak da bir aile gibi çalışıyoruz. Şükürler olsun bizim kocaman bir ailemiz var" diye konuşarak birlikte nice seneler yaşama temennisinde bulundu.

VENTO DENİZCİLİK'TEN ÇEVRECİ VE DİJİTAL PROJE

Vento Denizcilik'in diğer kurucu ortağı Seçkin Yılmaz da kürsüye gelerek önemli bir proje açıklaması yaptı. Konuşmasına bu özel günde yalnız bırakmadıkları için davetlilere teşekkürlerini ileterek başlayan Yılmaz, Ramazan ayının ülkemize ve dünyaya



Başkanı ve DTO Başkan Yardımcısı Şadan Kaptanoğlu, KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Pınar Kalkavan,

Başkanı Arif Bostan, TÜRKAPDER Yönetim Kurulu Başkanı Zafer Akbulut, GEMİMO Yönetim Kurulu Başkanı Müh.

SCHOTTEL, ELKON'UN ÇOĞUNLUK HİSSESİNİ SATIN ALIYOR

Gemi inşa sektöründe sevk ve elektrik sistem entegrasyonu konusunda deneyimli iki şirket bir araya geldi.



Alman sevk sistemi uzmanı SCHOTTEL ve gemi inşa sektöründe elektrik sistemi entegrasyonu konusunda uzman olan Türk firması Elkon, gelecekte gemi inşa sektöründe iş ortağı olarak faaliyet gösterecekler.

Elkon'daki çoğunluk hissesinin, holding şirketi SCHOTTEL Industries GmbH tarafından satın alınmasına ilişkin sözleşme İstanbul'da imzalandı ve Norveç'in Oslo şehrindeki Nor-Shipping Ticaret Fuarı'nda açıklandı. Devralma ile SCHOTTEL'in, stratejik açıdan daha da güçleneceğini açıklayan SCHOTTEL GmbH Genel Müdürü Stefan Kaul, "Elkon'un gemiler için elektrik güç sistemi mühendisliği, tasarımı ve entegrasyonu konusunda tanınmış ve çok başarılı tecrübesi ile bunu başaracağı." dedi.

Stefan Kaul şöyle devam etti: "Portföyümüzü gemilerdeki elektrik

enerjisinin üretilmesi, dağıtılması, depolanması ve yönetilmesi ile ilgili her şeyi içerecek şekilde genişleteceğiz. SCHOTTEL, elektrikli ve çevreci sevk sistemleri için eksiksiz bir sistem tedarikçisi haline geliyor." Her iki şirketin genel faaliyetleri olan; enerji verimli sevk sistemi konseptleri, hibridizasyon ve elektrifikasyon artık birbirini tamamlayan bir şekilde sunuluyor.

Gemi inşa sektörünün alt başlıkları olan "Yeni İnşa ve Dönüşüm" projelerinde sevk sistemi hibridizasyonu alanında belirli bir örtüşme söz konusu.

Müşteriler, SCHOTTEL ve Elkon'un alışılmış çevik, profesyonel ve bağımsız hizmetlerinden yararlanmaya devam edebilecekler. Her iki şirketin portföylerinin genişlemesi ve olası anahtar teslim sevk sistemleri ile elektrik sistem entegrasyonu çözümlerinin devreye alınmasında



müşteriler için önemli avantajlar ortaya çıkacak.

Elkon Genel Müdürü Ertuğ Yaşar ise konuşmasında, "Geçmişte SCHOTTEL ve Elkon, çeşitli projelerde birbirlerinden bağımsız olarak zaten sözleşmeler imzaladılar.

Bu sözleşmeler, römorkörler ve feribotlardan açık deniz gemilerine kadar neredeyse tüm olası gemi türlerini içeriyordu. Bu nedenle her iki şirket de müşterilerin karar verme sürecinde önemli bir rol oynamaktadır.

Uzun vadede birbirlerinden faydalanacaklar ve özellikle Çevreci Sevk Sistemleri yönünde daha da gelişecekler" dedi. Bu anlaşma ile birlikte Elkon, uluslararası piyasalara açılmada önemli bir adım atıyor.

Avrupa, bazı Hazar Denizi ülkeleri ve Orta Doğu ile Kuzey Amerika'ya yönelik mevcut bölgesel odağa ek olarak, Tuzla (İstanbul) merkezli sistem entegratörünün müşterileri, SCHOTTEL ağının küresel erişiminden faydalanacaklar. Bu ağ, 170'den fazla servis mühendisinden ve dünyanın tüm önemli denizcilik merkezlerindeki servis konumlarından oluşuyor.

Devralmanın, rekabet kurumları tarafından gerçekleştirilecek incelemenin ardından, bu baharda yürürlüğe girmesi bekleniyor.

BAKAN KARAIŞMAİLOĞLU, LİMAN ÇALIŞANLARIYLA BİR ARAYA GELDİ

Türkiye'nin en büyük özel konteyner limanlarından Marport, geçtiğimiz günlerde Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu'nu ağırladı. Sahurda Marport işçileriyle bir araya gelen Karaismailoğlu hem ulaştırma sektöründeki gelişmeleri, hem de önümüzdeki dönem beklentilerini paylaştı.

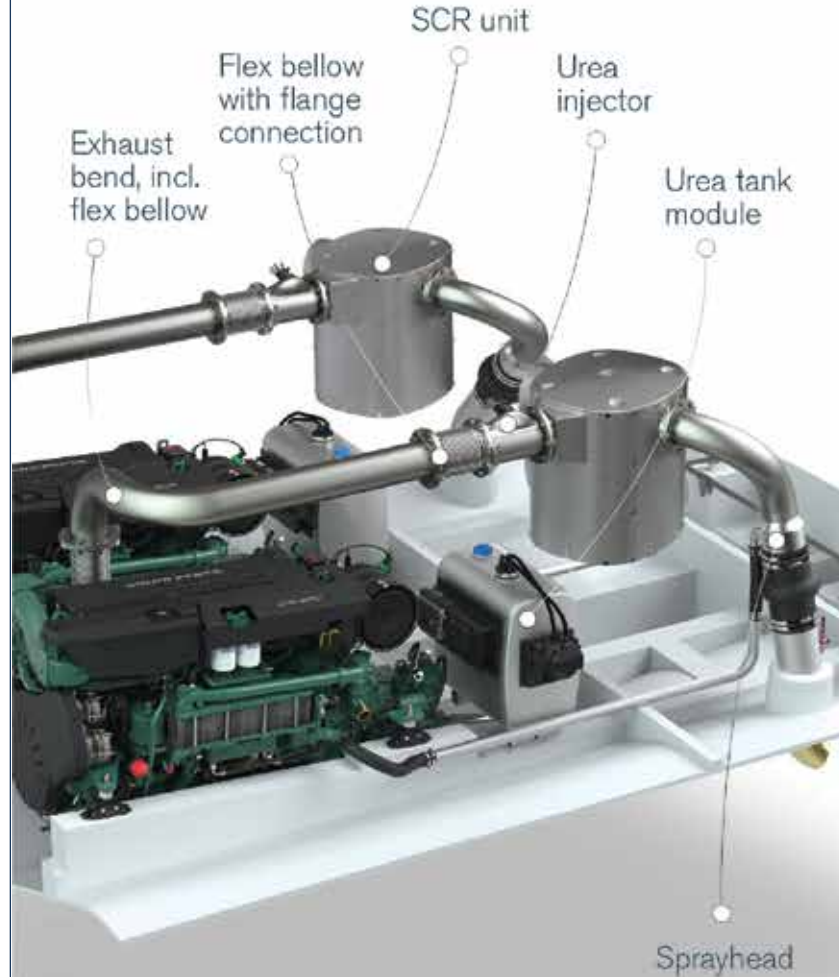


Limanda incelemelerde bulunan Karaismailoğlu, "Lojistik sektöründe küresel güç olacak, küresel ve lojistik hareketlere yön verecek

büyük Türkiye'nin alt yapısı için çalışıyorsunuz. Bunun için hepimize minnettarız" dedi. 12 milyar ton olan dünya ticaret hacminin yüzde 90'ına yakınının deniz yoluyla yapıldığına dikkat çeken Bakan Karaismailoğlu, "Limanlarımız burada olmazsa olmazlarımızdır. İçinde bulunduğumuz Ambarlı Liman Kompleksi'nde, Türkiye'deki konteyner taşımacılığının yüzde 25'ini sizler yapıyorsunuz. O yüzden sizler çok kıymetlisiniz. İnşallah önümüzdeki yıllarda buranın kapasitesi artırılarak, ihracata katısı daha fazla olacak" şeklinde konuştu. Karaismailoğlu, "Limanlarımızda sizlerin sayesinde geçen yıl rekorlar kırılarak, ihracatımızı 225 milyar dolara çıkardık. Bu yılki hedefimiz de 250 milyar dolar. Önümüzdeki yıllarda ise bu rakam 500 milyar dolara çıkacak. Bu yaptığımız, büyük ulaştırma altyapı hamleleridir. Artık önümüzde hiçbir engel yok. Önümüzdeki yıllarda dünyanın gelişmiş en büyük 10 ekonomisi arasına gireceğiz ve dünyada lojistik hareketlere yön veren küresel bir süper güç olacağız" ifadelerini kullandı.

Arkas ve dünya çapında konteyner liman işletmecisi Terminal Investment LTD. ortaklığıyla kurulan Marport, çağdaş liman yerleşim planı uygulamaları, en gelişmiş teknolojiye sahip ekipmanları, yeni nesil terminal işletim sistemi ve öncü yatırımları ile Türkiye'de birçok ilke imza atmaya devam ediyor. Marport, Marmara Bölgesi'ndeki yük trafiğinin yüzde 20'sini Türkiye'nin ise yüzde 12'sini yöneterek Türk dış ticaretine önemli katkı sağlıyor. Marport'ta 2021 yılında 1.503.254 TEU elleçlendi. 2022 yılında ise yaklaşık yüzde 10 artış ile 1.644.000 TEU elleçlenmesi hedefleniyor.

VOLVO PENTA INBOARD IMO III PACKAGE



The Volvo Penta IMO Tier III solution is robust and designed for tough marine conditions. Based on SCR exhaust aftertreatment technology, our solution is available for IPS, inboard, genset and auxiliary applications. It is designed for flexibility, ease of installation and space-efficient configuration.

See more at www.volvopenta.com

GYHİB BAŞKANLIĞINA YENİDEN CEM SEVEN SEÇİLDİ

İstanbul İhracatçı Birlikleri arasında yer alan ve 2021 yılında 1 milyar 626 milyon dolarlık ihracat yapan Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği (GYHİB), olağan seçimli genel kurul toplantısını gerçekleştirdi.



İhracatçılar, 2021 yılının yönetim kurulu çalışma raporu, mali rapor ve denetim kurulu raporlarını onaylarken, 2022 yılının yol haritasını da belirlediler. Genel kurulda, birlik yönetim kurulu başkanı, yönetim, denetim kurulu asil ve yedek üyeleri ile birliği TİM Genel Kurulu'nda temsil edecek üyeler seçildi. Birlik, mevcut başkan Cem Seven ile devam kararı aldı. Seven'in tek liste ile girdiği seçimlerde yönetim ve denetim kurullarında görev yapacak kadın üye sayısı ise iki oldu.

Genel kurulun açılış konuşmasını yapan Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği Başkanı Cem Seven, GYHİB'in 2010 yılında 76 üye firmanın girişimi ile gemi ve yat inşa endüstrisi adına faaliyet gösteren tek ihracatçı birliği olarak kurulduğunu belirterek, "2010 yılında 76 üye firma ile çıkılan bu yolda bugün itibarıyla birliğimize üye olmuş ve sektörümüz işteğal sahasına dâhil olan ürünlerden ihracat gerçekleştirmiş olan 1350 üye firmamız ile yürümekteyiz. Birliğimiz, artık her yıl ihracatını bir adım ileriye taşıyan, yeni ihracat rekorlarına imza atan, hem yurt

içinde hem de yurtdışında sektörümüzü gururla temsil eden bir kuruluştur" dedi.

2018 yılında 990 milyon dolar olan sektör ihracatının, 2019 yılında 1 milyar 42 milyon dolara, 2020 yılı sonunda ise 1 milyar 375 milyon dolara çıktığını belirten Seven, "2021 yılında ise birlik tarihimizin güncel en yüksek yıllık ihracat tutarı olan 1 milyar 626 milyon dolara yükselmiştir. Sektör ihracatımız, yaşanan global sorunlara rağmen geride kalan 4yılıda ihracatını yüzde 64 oranında artırmayı başarmış durumdadır" şeklinde konuştu.

Birlik Başkanı Seven; Türkiye'nin bugün dünyada, en çok balıkçı gemisi ihracatı gerçekleştiren, römorkör, yat, feribot ve yine birçok farklı ürün grubunda zirveye oynayan, gelişen yan sanayi firmaları ile gemi ve yat inşa pazarının yükselen bir yıldız konumunda olduğunu belirtti. Seven, "Bugün yeni inşa edilen özel maksatlı özel yapım gemilerde ihracat kg fiyatımız 20 doları zorlamakta, mega yat ihracatımızda ise 50 dolar üzerinde seyretmektedir. Birliğimize kayıtlı firmalar,



hem ihracat kg birim fiyatını ülkemiz ortalaması olan 1.29 doların çok çok üzerine taşımaya muvaffak olmuşlar hem de yüksek katma değer yaratmışlardır" dedi.

Cem Seven, Türkiye'nin gemi ve yat sektörünü, geleneksel ebru sanatı ile teknolojiyi bir araya getirerek oluşturdukları "The Art on Water" dijital tanıtım projesi ile yurt dışında tanıttıklarını belirterek, "Bu yıl başladığımız ve su üzerinde icra edilen geleneksel Türk sanatı ebruyu anlatım dili olarak belirleyerek tüm dünyaya Gemi ve Yat İnşa sektöründeki kabiliyetlerimizi anlattığımız The Art On Water projemiz de gerçekleştirdiğimiz fuar organizasyonlarımızın yanı sıra dijital ortamda yabancı alıcılara ulaşıyor. Henüz başlangıç aşamasında olan ve ilk çıktıklarını ortaya koyduğumuz projemiz şimdiden uluslararası bir farkındalık yaratmayı başarmış durumda. Yine sizlerin desteği ile ilerleyen dönemde projemizin çok daha geniş bir etki alanına nüfuz edeceğinden ve sektörümüzü en iyi şekilde anlatacağımızdan şüphemiz yok" dedi. Cem Seven, görev yaptığı dönemde birliğin yurt içinde ve yurt dışında gerçekleştirdiği faaliyetlerden de bahsetti.

İZMİR'İN KRUVAZİYER HASRETİ SONA ERDİ

Kruvaziyer turizmde 2016'ya kadar popüler destinasyonlar arasında yer alan İzmir'e, 6 yıl aradan sonra ilk büyük turistik yolcu gemisi geldi.



Oceania Cruises Şirketi'nin 23 Mart'ta ABD'nin Miami Kenti'nden hareket eden "Insignia" adlı gemisi, Fas, İspanya, İtalya, Malta ve İsrail'in uğradıktan sonra yaklaşık 600 yolcu

ile İzmir Limanı'na yanaştı. Gemideki yolcular, Kovid-19 salgını tedbirleri kapsamında ateşleri ölçüldükten sonra gemiden ayrıldı. Yolcuları limanda İzmir Büyükşehir Belediye Başkanı Tunç Soyer, Vali Yardımcısı Hikmet Dengeşik, İzmir Ticaret Odası Başkanı Mahmut Özgener karşıladı. Soyer ve Özgener, daha sonra gemiye girerek kaptanı ziyaret etti. Büyükşehir Belediye Başkanı Soyer, gazetecilere, heyecan verici bir gün yaşadıklarını söyledi. Kruvaziyer turizminin pandemi sonrası daha da itibar kazandığını, dünyada potansiyel büyüyen bir sektör olduğunu ifade eden Soyer, "İzmir'in de bundan payını alması en büyük arzumuz. Pandemi olmasaydı daha erken başlatacağımız bir süreç vardı. Ne yazık ki pandemiyi beklemek durumunda kaldık" ifadelerini kullandı.

"HEDEF, İZMİR NÜFUSU KADAR TURİSTİ KARŞILAMAK"

İzmir'in turizmde hak ettiği yeri alamadığını kaydeden Soyer, "(Yıllık turist sayısı)1,5 - 2 milyonlar hak etmediği şeyler. Kısa vadede İzmir Vakfı olarak ortaya koyduğumuz hedef İzmir nüfusu kadar turisti karşılamak. Yani 4,5 milyon ilk etapta hedeflediğimiz rakam. Çok daha büyük potansiyeli var ama adım adım olacak" diye konuştu. İzmir Ticaret Odası Başkanı Mahmut Özgener de bu gemilerin İzmir'in turizm potansiyeli için önemini anlatarak, şöyle konuştu: "6 kıtada 60 ülkeyi gezecek bir turist grubu geldi bugün. Kruvaziyer seferlerini artırabilmek için önemli çalışmalarımız var. Bu ay sonunda bir ekibimiz Miami'de dünyanın en önemli kruvaziyer fuarına katılacak. Ekim'de de Malaga'daki fuara katılacağız. Bu bir başlangıç, amacımız seferleri daha yoğun ve kalıcı şekilde artırmak." Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Üyesi Hakkı Deniz ise önce "Arap Baharı" ardından Türkiye'de yaşanan sıkıntılar ve sonrasında da salgın nedeniyle gemilerin 6 yıldır İzmir'e uğramadığını anlattı. Gemilerin yeniden gelmesi için gayret edildiğinin belirten Deniz, İstanbul'daki Galataport İstanbul'un açılmasının da İstanbul, İzmir ve Kuşadası destinasyonları için önemli olduğunu kaydetti.

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

PANDEMİDEN SONRA LÜKS YATA TALEP ARTTI

Antalya Serbest Bölge'de lüks yatlara yönelik bu yıl yoğun taleple karşılaşan firmalar bazı siparişleri geri çevirmek zorunda kalıyor.



Dünyanın önemli süper lüks yat merkezlerinden Antalya Serbest Bölge'de, bu yılın 3 ayında denize indirilen yat ve tekne sayısı 29 oldu. Yat ve tekneler arasında süper lükslerin yanı sıra Türkiye, KKTC ve Umman'da kullanılacak polis ve sahil güvenlik botları da bulunuyor. Antalya Serbest Bölge'de toplamda 88 firmanın 49'unu süper lüks yat ve tekne üreten firmalar oluşturuyor.

Süper lüks yat ve tekne üretiminde İtalya ve Hollanda'nın ardından dünya 3'üncüsü olan Türkiye'de Antalya Serbest Bölge ilk sırada yer alıyor. Tuzla ve Bodrum'un takip ettiği Antalya, geçen yıl hizmete giren 560 ton kapasiteli travel lift, 300 metrelik rıhtım ve 2 bin ton 90 metre yat kapasiteli ship lift yatırımlarıyla Türkiye ve Doğu Akdeniz'in en önemli yat imalatı merkezi oldu. Bu yıl yat siparişlerinde ise rekor talep geliyor.

Bölgedeki yat sektörünün geçen yıl 30 lüks yat ve tekne üretimiyle 125 milyon dolar gelir sağladığını açıklayan Antalya Serbest Bölge A.Ş. (ASBAŞ) Genel Müdürü Zeki Gürses, bu yıl ise daha ilk 3 ayda denize indirilen yat ve

tekne sayısının 29'a ulaştığını kaydetti. Bunlardan 20'sinin sahiplerine teslim edildiğini, 9'unun ise denizde deneme sürecinde olduğunu anlatan Gürses,



satışı tamamlanan 20 yat ve teknenin toplam gelirinin 29 milyon dolar olduğunu açıkladı. Bölgede bugüne kadarki toplam 532 yat üretiminin toplam 10 bin 155 metre boyuna ulaştığını belirten Zeki Gürses, yat üretiminden elde edilen toplam gelirin ise 1 milyar 448 milyon dolara ulaştığını söyledi. Bu yıl satışı tamamlanan 20 teknenin çoğunluğunun askeri ve sahil güvenlik

botlarından oluştuğunu anlatan Gürses, bu botların Türkiye, KKTC ve Umman'da kullanılacağını kaydetti. Denize indirilen ve deneme süreçleri devam edenler arasında lüks yatlar da bulunuyor.

YER KALMADI BİRÇOK TALEP GERİ ÇEVİRİLİYOR

Antalya Serbest Bölge'de yapımı devam eden süper lüks yatlar arasında 58 ve 60 metrelik yatlar olduğunu da dile getiren Gürses, bu yıl sonu hedefinin en az 60 yat ve tekneyi denize indirmek olduğunu belirterek, "Daha yılın ilk 3 ayında 20'ye ulaşıldı. Şu anda çok ciddi hareketlilik var. Talep çok yüksek... Pandemi sonrasında yat sektörüne bütün dünyada anormal bir talep oluştu. Firmalarımız, yer kalmadığı için birçok talebi geri çeviriyor" dedi.

Bekleyen siparişlerin üzerine pandemi sürecindeki değişimin getirdiği aşırı talebin eklendiğini de anlatan Gürses, "Pandemiyle birlikte insanlar artık yaşam tarzlarını, tatil anlayışlarını değiştirdi. Kalabalık ortamlara girmek istemiyorlar ve kendi özel yatlarında tatil öne çıktı. Maddi durumuna göre bölgede 15 metreden 90 metreye kadar ve 1 milyon dolardan 100 milyon dolara kadar müşteri taleplerine göre yatlar imal edilebiliyor" diye konuştu.

Bölgede üretilen yatların ABD, Hollanda, Norveç, Umman, Senegal, Güney Afrika gibi ülkelere gönderildiğini kaydeden ASBAŞ Genel Müdürü Gürses, son yıllarda bakım onarım alanında da ciddi talep gördüklerini söyledi.

2022'de 5 yatın bakım onarımına getirildiğini belirten Gürses, "Şu ana kadarki bakım onarımına gelen yat sayısı 154 oldu. Bunlardan 127'si tamamlandı ve 50 milyon dolar gelir sağlandı. 27'sinin bakım onarım işlemleri sürüyor" ifadelerini kullandı.

MENGI YAY VIRTUS 47 MOTOR SERİSİNİN İLKİNİ DENİZE İNDİRDİ

Mengi Yay Yatçılık, Virtus 47 motor serisi yatlarının ilkinin Tuzla'da bulunan tersanesinden 10 Nisan 2022 tarihinde başarı ile denize indirdi.



Proje, 47.8 metre uzunluğunda ve çelik/ alüminyum konstrüksiyonlu olarak inşa edildi. Tekne son donatım ve deniz testleri amacıyla bir süreliğine Pendik

Marintürk Marina'da bulunacak ve ardından sahibine teslim edilecek. Serinin hali hazırda Mengi Yay Yatçılık tersanesinde üretimi devam eden diğer iki teknesinden Nb 102 numaralı tekne mayıs ayında, son teknesi ise 2023 Haziran ayında denize indirilecek.

Bu seride Mengi Yay Yatçılık müşterilerine özel tekne inşa etme imkanı sağlıyor. Proje; tersane tarafından bugüne kadar inşa edilmiş en uzun tekne ve Virtus 47 serisinin ilk meyvesi olması nedeni ile hem tersane personeli ve hem de tekne sahibi açısından büyük anlam ifade ediyor.

Böyle bir tarihi ana destek veren, ilk kaynağından bugüne kadar projenin bir parçası olan kendini işine adanmış tersanenin tüm personeline gözlerinde haklı bir gurur okunuyordu. Mengi Yay Yatçılık, Virtus 44 metre projesinin 2020 yılında başarılı bir şekilde inşası ve sahibine teslimi sonrası seriye 47 metre uzunluğunda tekne üretimi ile devam etme kararı almıştı. Denize indirilen Virtus 47 serisinin ilk teknesi 500 GT altında, semi deplasman ve RINA Unrestricted Charter Class C+Hull o Mach Ych, Unrestricted Navigation, DMS Compliance to REG Yacht Code Part A notasyonlu.

Teknenin dış dizaynı VYD Studio, iç dizaynı ise Leonardo Santi Design tarafından gerçekleştirildi. Tekne her iki tarafta bulunan balkona sahip geniş bir salon, ana ve üst güverte arka oturma alanları ile sahibine geniş bir yaşam alanı sunuyor. Ayrıca master kabinde bulunan balkon ise müşteriye kendine özgü ilave bir yaşam alanı sunmakta.



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



"Authorised Service Agent for Mac Gregor
VDR- SVDR, Blu Traker SSAS-LRIT and SRC Epirb-Sart"

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



ZEYPORT LİMAN İŞLETMELERİ İFTAR YEMEĞİ VERDİ

Zeyport Liman İşletmeleri Yönetim Kurulu Başkanı Recep Düzgüt'in ev sahipliğinde gerçekleşen iftar yemeğine İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran da katıldı.

Zeytinburnu Liman İşletmeleri A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı ve Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt'in ev sahipliğinde Bakırköy'deki Gelik Restoran'da, 12 Nisan 2022 Salı akşamı gerçekleşen iftar yemeğine, DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Yönetim Kurulu Üyeleri Taylan Kalkavan ile Faruk Miras da iştirak etti.



İftar yemeğinin ardından sektörel ilgili konular sohbet ortamında dile getirildi.



ŞANGAY'DAKİ KAPANMA KÜRESEL TEDARİK ZİNCİRİNİ ETKİLEYEBİLİR

Çin'in Şangay şehrinde tam kapanma sonrası Şangay'daki limandan gelen görüntüler çarpıcı. Hammadde taşıyan gemilerin kuyrukları, Şangay'ın Covid-19 ile mücadele için geçen ayın sonunda şehir çapında bir tam kapanma başlatmasının ardından arttı.

Çin'in en büyük şehirlerinden Şangay'da 'sıfır koronavirüs vakası' politikası büyük bir krize dönüştü. Dünya pandemi önlemlerine son vermişken, 25 milyonluk şehir yaklaşık 1 aydır karantinada. Ülke genelinde 23 bin 460 yeni vaka daha tespit edilmişti. Vakaların büyük çoğunluğu Şangay'da kaydedilse de bu vakaların büyük kısmı süreci semptomsuz geçiriyor. Buna rağmen Çin yönetimi, kentte 28 Mart'tan bu yana sıkı yönetim ilan etmiş durumda. Neredeyse bir aydır gıdaya erişimin bile büyük bir sıkıntıya dönüştüğü kentte insanlar yemek ve suyu sipariş etmek, hükümetin sebze, et ve yumurta bırakmasını beklemek zorunda. Evlerine kapatılan halkın camlardan bağırarak isyan ettiği görüntüler dünyayı şaşkınlığa sürükledi.

Şangay, Çin'in finans başkenti olarak biliniyor. Dünyadaki birçok ülkeden daha büyük ekonomiye sahip olan Şangay, ülkenin ana nakliyat ve imalat merkezlerinden biri. Bloomberg nakliye

verilerine göre, Şangay'da bekleyen 222 dökme yük gemisi bir önceki aya göre %15 daha yüksekti. Ningbo-Zhoushan'da geçen aya göre %1 artışla 134 taşıyıcı bulunurken, daha kuzeyde, Rizhao, Dongjiakou ve Qingdao birleşik limanları %33 artışla 121 gemiye ulaştı. Şangay'daki liman işçileri sıkıntısı, gemilerin yükleri boşaltması için gereken belgelerin teslimatını yavaşlatıyor. Bu arada, bakır ve demir cevheri gibi metalleri taşıyan gemiler, kamyonların limandan işleme tesislerine mal gönderememesi nedeniyle açıkta mahsur kaldılar.

Şangay, Çin'in finans başkenti olarak biliniyor. Dünyadaki birçok ülkeden daha büyük ekonomiye sahip olan Şangay, ülkenin ana nakliyat ve imalat merkezlerinden biri.

Bloomberg nakliye verilerine göre, Şangay'da bekleyen 222 dökme yük gemisi bir önceki aya göre %15 daha yüksekti. Ningbo-Zhoushan'da geçen aya

göre %1 artışla 134 taşıyıcı bulunurken, daha kuzeyde, Rizhao, Dongjiakou ve Qingdao birleşik limanları %33 artışla 121 gemiye ulaştı.

Bu arada, bakır ve demir cevheri gibi metalleri taşıyan gemiler, kamyonların limandan işleme tesislerine mal gönderememesi nedeniyle açıkta mahsur kaldılar.

Dünyanın en büyük konteyner limanına ev sahipliği yapan şehirdeki tam kapanmanın neden olacağı olumsuz ekonomik etkilerse kaygı uyandırıyor. Bu politikanın Çin'e ve genel olarak küresel tedarik zincirine ağır maliyetler getirebileceği ifade ediliyor.

Şangay'daki limandan gelen görüntüler çarpıcı. Yüzlerce yük gemisinin Şangay açıklarında demirlendiği görülüyor. Gemilerin bekleyişinin arz-talep dengesini bozacağı ve bunun güçlü enflasyonist baskıları daha da derinleştireceği ifade ediliyor.

AB ÜLKELERİ LİMANLARINI RUS GEMİLERİNE KAPATIYOR

Avrupa Birliği (AB) ülkeleri Rus gemilerine limanlara erişim yasağını peş peşe uygulamaya başlarken petrol ve doğal gaz başta olmak üzere pek çok önemli ürünün taşınması istisna kapsamında tutuluyor.



AB, Ukrayna'da başlattığı savaş nedeniyle Rusya'ya karşı 5'inci yaptırım paketini 5 Nisan'da açıkladı. Bu kapsamda Rusya'ya ait ve bu ülke tarafından işletilen gemilerin de AB limanlarına erişiminin yasaklanması kararlaştırıldı. Konuyla ilgili AB direktifi 8 Nisan'da yayınlandı. Son günlerde üye ülkeler peş peşe limanlarını söz konusu gemilere kapatmaya başladı. Yasak, yatlar ve gezi tekneleri de dahil olmak üzere "Rus bayrağı altında kayıtlı" tüm gemiler için geçerli olacak. Rus ordusunun Ukrayna'ya saldırılarının başladığı 24 Şubat'tan sonra Rus bayrağını başka bir devlete çeviren gemiler de yasak dahiline alınacak.

Bu çerçevede şimdiye kadar Bulgaristan, Romanya, Estonya, Belçika ve İtalya 16 Nisan gece yarısından itibaren AB direktifini uygulamaya koydu. Son olarak Yunanistan, AB'nin Rusya'ya yönelik yaptırımları çerçevesinde Eğriboz Adası açıklarında bir Rus petrol tankerini alıyordu.

UYGULAMADA BİRLİK KONUSU

AB'de denize sınırı olan 22 üye ülke yer alıyor. Önlemi uygulamak için gerekli adımları atmak her üye devletin kendi tasarrufunda bulunuyor.

Brüksel merkezli Avrupa Deniz Limanları Organizasyonu (ESPO), 12 Nisan'da yaptığı açıklamada AB'den açıklık ve tüm üye ülkelerde uygulamada birlik sağlanmasını talep etmişti. Üyelerin uygulamayı harmonize şekilde hayata geçirmesinin Rus gemilerinin "liman seçmesinin" önüne geçeceğini belirten ESPO, AB'nin ilgili kuruluşu Avrupa Deniz Güvenliği Ajansı'ndan arz zincirinin daha fazla kesintiye uğramamasını sağlamak için AB limanlarına giremeyecek gemilerin açık bir listesini sunmasını istedi.

AB'nin gemileri hedef alan yaptırımları geniş istisnalar içeriyor. Bunlara göre, yaptırımlardan önce limanlara yasal olarak giren herhangi bir Rus gemisi olduğu yeri

terk edebilecek. İstisnalar arasında en kritiği doğal gaz ve petrol taşıyan gemilere yönelik olarak öne çıkıyor. Zira AB'nin Rusya'dan gemilerle ithal ettiklerinin başında enerji ürünleri geliyor. AB'nin Ukrayna savaşıyla ilgili karşılaştığı en büyük zorluğu Rus enerjisine bağımlılığı ortadan kaldırmak oluşturuyor.

Diğer istisnalar arasında insani amaç taşıyan gemiler, buğday ve gübre de dahil olmak üzere tüm farmasötik, tıbbi, tarım ve gıda ürünlerini yüklenmiş, sivil nükleer kapasitenin işletilmesi için kesinlikle gerekli olan nükleer yakıt ve diğer malları taşıyan gemiler yer alıyor.

Ayrıca 5'inci yaptırım paketinde öngörülen Rusya'dan kömür ithalatına getirilen yasağın fiilen 10 Ağustos'ta başlayacak olması nedeniyle o zamana kadar kömür ve diğer katı fosil yakıtların AB'de satın alınması, ithal edilmesi veya taşınması da mümkün olmaya devam edecek.

TERSAN TERSANESİ'NİN ADI NORVEÇ KİYİLERİNDE

Tersan Tersanesi, Norveçli Havila Kystruten firması için inşa edilen dört yolcu gemisi serisinin ikinci gemisi Havila Castor'u teslim etti.



"Yeni Nesil Gemi" ödülüne layık görülen bayrak gemi Havila Capella, Tersan Tersanesi'nin adını Norveç kıyılarında taşıırken, Havila Castor da bu gururu paylaşmak için çok yakında kendisine eşlik edecek. Serinin ilk gemisi olan Havila Capella, Nor-shipping otoriteleri tarafından daha önce "yılın gemisi" olarak adlandırılan "yeni nesil gemi" ödülüne layık görülmüştü.

Sektörün en önemli ödülünü alan Havila Capella üç güçlü aday arasından öne çıktı. Enerji verimliliği, teknoloji kullanımı, emniyet & güvenlik ve çevresel sürdürülebilirlik konularında önemli gelişme ve yenilikleri barındıran iki geminin üreticisi olarak Tersan Tersanesi, güvenilirliğini, kalitesini ve çözüm odaklı yaklaşımını Havila gemilerine yansıtmaya devam ediyor.

Kardeş gemi Havila Capella ile aynı özelliklere sahip olan, LNG ve batarya ile çalışan Havila Castor, yüksek enerji verimliliği ve düşük emisyon gerekliliklerine uygun olarak inşa edildi.

6100 kWh batarya kapasitesi ile donatılan gemi halen "dünyanın en büyük batarya kapasitesine sahip gemisi" unvanını koruyor. Yenilikçi güç üretim sistemi ve enerji tasarruflu gövde tasarımı sayesinde Havila Castor, dört saat boyunca sıfır emisyonla yol alabiliyor.

Gemi, rıhtımda temiz hidroelektrik santrallerinden şarj ediliyor. HAV Ship Design tarafından tasarlanan ve DNV gözetiminde inşa edilen Havila Castor, CO2 emisyonlarında %25 ve NOx emisyonlarında yüzde 90 oranında azalma sağlıyor. Ayrıca denizden ve soğutma

suyundan ısı geri kazanım sistemlerine sahip gemi, doğa dostu enerji çözümleri ile öne çıkıyor. Yüksek iç standartlara sahip ve Norveç'i yansıtan tasarım yaklaşımları ile dekore edilmiş konaklama alanları sunan Havila Castor, Bergen – Kirkenes tarihi güzergahında yolcularına en iyi konforu sunacak.

Gemide restoranlar, kafeler ve açık ve kapalı barlar ile farklı seçeneklerde otel odaları bulunuyor. Fiyortlar boyunca uzanan doğal güzellikleri ve kuzey ışıklarını görmek için üst güvertede seyir salonu, ayrıca yolcuların gemide gün boyu eğlenmeleri için bir konferans salonu, spor salonu, bir alışveriş mağazası ve üst güvertede jakuzi alanı bulunmakta.

TERSAN TERSANESİ İÇİN GURURLU GÜN

Tersan Tersanesi Genel Müdürü Mehmet Gazioğlu, resmi devralma sırasında "Tersan Tersanesi olarak güvenilirlik, kalite ve çözüm odaklı yaklaşımımızı temsil eden serinin ikinci gemisi Havila Castor'u Havila Kystruten'e teslim etmekten gurur duyuyoruz.

Havila Capella, Tersan Tersanesi'nin adını Norveç kıyılarında taşımaya devam ederken, Havila Castor ile bu gurur iki katına çıkacak. Değerli ortağımız Havila'nın Tersan'a olan güveni sayesinde; üçüncü ve dördüncü gemiler olan Havila Polaris ve Havila Pollux'un inşasında aynı üstün performansı göstermek üzere çok çalışacağız" dedi.

Havila Voyages Yönetim Kurulu Başkanı ve ana hissedarı Per Sævik de Tersan Tersanesi'ndeki resmi devralmada yer aldı ve şunları kaydetti: "Yeni gemilerin teslimatının bir parçası olmak her zaman ekstra özeldir. Havila Castor Norveç kıyılarında görmeyi dört gözle beklediğimiz harika bir manzara."

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

BORUSAN LİMANI 2022'DE DE FARK YARATMAYA DEVAM EDECEK

2021 yılında başarılı sonuçlar elde eden Borusan Limanı, 2022 yılında da kapsamlı hizmetlerine devam ederek, bölgede fark yaratan liman özelliğini devam ettirmeyi amaçlıyor. Sürdürülebilirlik alanında pek çok projeye imza atan kurum, aynı zamanda İSG kültürünü de yayarak güvenli bir çalışma ortamı sunuyor.



Genel kargo, konteyner ve araç olmak üzere üç farklı faaliyet aynı anda hizmet verebilen ve her bir alanda önemli pazar paylarına sahip olan Borusan Limanı, demir çelik, otomotiv, tekstil, maden gibi birçok sektörü içerisine alan ve hızlı büyüyen bir hinterlandta, Gemlik bölgesinde stratejik bir konumda yer alıyor. Liman ve terminal hizmetleri veren Borusan Limanı bugün 5 milyon ton genel kargo, 450 bin TEU konteyner ve 350 bin adet araç elleçleme kapasitesine sahip. Toplamda 1.800 metreye yaklaşan rıhtım uzunluğu, 465 bin metrekarelik terminal alanı ile müşterilerine kapalı, açık gümrüklü, gümrüksüz ve antrepo alanlarında servis sağlayan kurum yükleme, boşaltma ve terminal hizmetlerinin yanı sıra CFS, boş konteyner depo hizmetleri, reefer konteyner hizmetleri, araç yıkama, tamir gibi birçok tamamlayıcı hizmeti de veriyor. 2021 yılında 3,5 milyon ton genel kargo, 140 bin TEU konteyner, 190 bin adet araç elleçleyerek kapasitesini etkin bir biçimde kullanan Borusan Limanı, genel kargo faaliyet alanında hem buldukları hinterland, hem de demir-çelik (rulo sac, boru, levha sac, profil vb.) ürünlerinin

elleçlenmesinde uzun yıllara dayanan operasyonel yetkinlik ve tecrübeleri ile hem Gemlik Bölgesi, hem de Marmara Bölgesi'nde pazar lideri olarak konumlanıyor. 2022 yılı için faaliyet gösterdikleri üç segmentte mevcut pazar paylarını korumanın yanı sıra hinterlandtaki tüm proje kargo yüklerine hizmet verebilen bir liman olma hedefini sürdüren Borusan Limanı, genel kargo faaliyet alanında sahip oldukları tecrübe, terminal sahası, ekipman, güçlü IT altyapısı ve 3PL, gümrük entegrasyonları ile bölgede fark yaratan liman olma özelliğini devam ettirmeyi amaçlıyor.

ERİŞİBİLİR VE TEMİZ ENERJİ ANA TEMA OLARAK BELİRLENDİ

Sürdürülebilirliği iş süreçlerine entegre eden Borusan Limanı, Borusan Holding'in sürdürülebilirlik stratejisi olan iklim, insan ve inovasyon odak alanlarında çalışmalar yürütüyor. Sürdürülebilirlik odaklı iş modelleri uzun zamandır Borusan Limanı'nın gündeminde yer alırken 2017 yılında bu iş yapış şekillerini Yeşil Liman/ Eko Liman olmaya hak kazanarak belgeledi. Borusan Limanı'nda Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı kapsamında

belirlenen 17 Sürdürülebilir Kalkınma Hedefi içerisinde "Erişebilir ve Temiz Enerji" anlayışını ana tema olarak belirlerken kurumun karbon ayak izi her yıl elleçleme hacmi artmasına rağmen azalıyor. 2020 yılında liman sahasında, pilot proje olarak devreye alınan "Güneş Enerji Sistemi" ile enerji üretimi yapmaya başlayan kurum önümüzdeki 3 yıllık dönemde birçok yenilikçi projeyi hayata geçirerek temiz enerji üretimini artırmayı, artan iş hacimlerine rağmen karbon emisyonlarını %15-20 oranında azaltmayı hedefliyor. Sıfır Atık Mavi kapsamında her yıl liman içerisinde kıyı ve dip temizliği yapan Borusan Limanı, denizlerin ve kıyıların kirlenmesini önlemeye, kirlilikle mücadelede farkındalık oluşturuyor. Sürdürülebilirlik projelerine ilave olarak mevcut süreçlerini dögüsel iş modellerine dönüştüren kurum, dögüsel ekonomiye de katkıda bulunuyor. 2021 yılında hayata geçirdikleri "Pet Şişe Atıklarından İş Kıyafeti İpliği Üretimine Sağlanması Projesi" ile pandemi sürecinde artan pet şişe atıklarını tesise yerleştirdikleri atık kumbaraları ile topluyor, geri dönüşüm tesisine iletiyorlar. Elde edilen geri dönüşüm iplikleri ise liman iş kıyafetlerinde kullanılıyor. Bu proje ile aylık 18 bin atık pet şişeyi dögüsel ekonomiye kazandırılıyor.

BORUSAN PORT SAFECARD İLE DAHA GÜVENLİ ÇALIŞMA ORTAMI

İş sağlığı ve güvenliği konusuna hassasiyetle yaklaşan Borusan Limanı, "Borusan Port SafeCard" ile çalışanların ve ekipmanların birbirleriyle güvenli mesafelerde çalışmalarını sağlıyor. Uygulama üzerinden liman

POSEIDON PRENSİPLERİ

Poseidon Prensipleri girişimi, 18 Haziran 2019 tarihinde dünyadaki 11 denizcilik bankası tarafından başlatılmış olup, denizcilik finans kurumları arasında, ilk sektöre özgü, kendi kendini yöneten iklim uyum anlaşması oluşturulmuştur. Bu girişim, bankaların gemi finans portföylerinin iklim uyumunu nicel olarak değerlendirmek ve ortaya çıkarmak için küresel bir çerçeve oluşturmuştur. Eylül 2021 ayı itibarıyla, uluslararası denizcilik sektörüne 185 milyar ABD Doları tutarından fazla kredi sağlayan ve küresel gemi finansmanı portföyünün yaklaşık %50'lik kısmını oluşturan 27 finans kuruluşu Poseidon Prensipleri'ni imzalamıştır. Ağırlıklı olarak Avrupa bankaları tarafından yönetilen bu girişime Mart 2021 ayında Shinsei Bank, Sumitomo Mitsui Banking Corporation, Sumitomo Mitsui Finance & Leasing ve MUFG Bank isimli dört Japon bankası da katılım sağlamıştır.

Poseidon Prensipleri, finans kuruluşlarının gemi finans portföylerini sorumlu çevresel yaklaşımlarla uyumlu hale getirmelerini sağlamak için tasarlanmıştır. Aralık 2020 ayında, prensiplere imza atan 15 bankanın, müşterilerinden toplanan emisyon verilerini ve 2019 yılına ait portföy bilgilerini detaylandıran ilk "Poseidon Prensipleri Yıllık Açıklama Raporu 2020" yayınlanmıştır. Raporda, kredi verme modelleri değerlendirilen 15 bankadan yalnızca 3 finans kuruluşunun gemi finansmanı portföylerinin Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) Sera Gazı Başlangıç Stratejisi'yle uyumlu olduğu, 12 bankanın portföyünün ise uyumlu olmadığı sonucuna varılmıştır. Poseidon Prensipleri, uluslararası denizcilik sektörünün dekarbonizasyonunu teşvik etmek için iklim konularını kredi kararlarına entegre etmek üzere bir çerçeve sağlamaktadır. Finansal kurumların denizcilik portföylerinin iklim uyumunu değerlendirmek ve bilgi sağlamak için küresel ölçekte bir oluşumdur. Finansal kurumların kredi portföylerinin benimsenen iklim hedefleriyle uyumlu olup olmadığını nicel

olarak değerlendirmek ve ortaya koymak için ortak bir temel oluşturmaktadır. Bu nedenle, güvenilir bir biçimde karar vermeyi desteklemek için önemli bir araç olarak sektörün karşısına çıkmaktadır. Poseidon Prensipleri, kredi verenler/sağlayıcılar, kiraya verenler ve ihracat kredi kuruluşları dahil mali garantörler için geçerli olup, imzacılar tarafından aşağıda belirtilen tüm ticari faaliyetlerde uygulanmalıdır:

- Gemi ipotekleri ile teminat altına alınan ikili krediler, sendikasyon kredileri, kulüp anlaşmaları ve garantiler dahil olmak üzere gemi üzerindeki tapu ile teminat altına alınan finansal kiralama veya bir gemiye bağlı ipoteksiz İhracat Kredi Ajansı (Export Credit Agency-ECA) kredileri gibi kredi ürünleri ile
- Bir geminin veya gemilerin Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün kapsamına girdiği durumlardır.

Poseidon Prensipleri oluşumu tarafından prensiplerin, Sera Gazı (Green House Gas-GHG) emisyonları hedeflerinin mümkün olan en kısa sürede zirveye ulaşması ve toplam yıllık GHG emisyonlarını 2008 yılına kıyasla 2050 yılına kadar en az %50 oranında azaltma hedefi de dahil olmak üzere, küresel ölçekte deniz taşımacılığını düzenlemekten sorumlu Birleşmiş Milletler kuruluşu olan IMO'nun politikaları ve hedefleri ile uyumlu olduğu ifade edilmektedir.

Poseidon Prensipleri aşağıda yer alan maddeler halinde karşımıza çıkmaktadır.

1. İklim Uyumunun Değerlendirilmesi:

İmzacılar, denizcilik portföylerinin karbon yoğunluğunu yıllık bazda ölçecek ve belirlenmiş dekarbonizasyon eğrilerine göre iklim uyumlarını değerlendirecektir. Söz konusu değerlendirme, sektöre uygun sağlam bir metodolojiye dayanmaktadır.

2. Hesaplanabilirlik: İmzacılar, klas kuruluşlarının ve diğer tanınmış kuruluşların tarafsız bilgi sağlamada

oynadığı önemli rolün farkındadır. Gemilerden yakıt tüketimine ilişkin veri toplamak için Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından oluşturulan zorunlu düzenleme desteklenmektedir.

3. Uygulama: İmzacılar, yeni iş faaliyetlerinde Poseidon Prensipleri'ne uyumu sözleşmeye bağlı hale getirmeyi taahhüt etmektedir. Standartlaştırılmış sözleşme maddelerinin kullanılması ve bu gereksinimi karşılamak için müşterileri ve ortaklarıyla birlikte çalışma yapılması esastır.

4. Şeffaflık: İmzacıların, portföy uyum puanlarını yıllık olarak bildirmeleri gerekmektedir. Bütün imzacıların puanları, Poseidon Prensipleri Sekreteryası tarafından yıllık olarak yayınlanacaktır.

POSEIDON PRENSİPLERİ'NİN BAŞLANGIÇ AŞAMASINDA SEKTÖRÜN ENDİŞELERİ

İlke olarak bu girişime karşı olmasa da Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS) başlangıçta, özellikle prensipler tarafından ayrı ayrı gemilerin ürettiği toplam operasyonel emisyonları ölçmek için kullanılan ölçütlerle ilgili bazı endişeleri dile getirmiştir. Üyelerden gelen geri dönüşler ile Poseidon Prensipleri ölçütlerinin tarafsız esas ve usullere dayanmayan yapısına ilişkin iki ana endişe ICS tarafından özetlenmiştir:

1. İki girişim birbiriyle uyumlu olmasına rağmen; Poseidon Prensipleri tarafından kullanılan ölçütler (Yıllık Verimlilik Oranı-AER), "Sea Cargo Charter" tarafından kullanılan (Enerji Verimliliği Operasyonel Göstergesi-EEOI) ölçütlerden farklıdır. Gemilerin verimliliğini değerlendirmek için farklı ölçütlerin kullanılması, iki farklı dekarbonizasyon standardına uymak zorunda olan gemi sahipleri üzerinde olumsuz bir etkiye sebep olacaktır.

2. Poseidon Prensipleri tarafından kullanılan gemi boyutu sınıflandırmaları tarafsız esas ve usullere dayanmamakta olup, iki sınıf aralığını kapsayan gemileri işleyen bazı denizcilik firmalarının

benzer boyuttaki gemiler için çok farklı dekarbonizasyon gereksinimlerine tabii olmasına neden olmaktadır. Bu durum özellikle LNG ve dökme yük sektörlerinde öne çıkmaktadır. Sektörün endişeleri ışığında ICS tarafından, denizcilik firmalarının endişelerini detaylandıran, Poseidon Prensipleri ve Sea Cargo Charter ile ölçütlerde değişiklik olasılığını tartışmak üzere görüşme öneren bir “Politika Özeti” hazırlanmıştır. Önerilen değişiklikler ile Poseidon Prensipleri’nin dekarbonizasyon hesaplamasının IMO süreçleri ile daha uyumlu hale geleceği, denizcilik firmaları tarafından sorunlu olarak bildirilen tarafsız esaslara ve usullere dayanmayan boyutlandırma kriterlerinin değiştirileceği dile getirilmektedir.

Üyelerinin, Poseidon Prensipleri konusundaki Uluslararası Deniz Ticaret Odası’nın tutumunu değerlendirmek üzere gerçekleştirilen toplantı sırasında, ICS’in Poseidon Prensipleri’ne karşı tarafsız kalmaya devam etmesi gerektiğine karar verilmiştir. Bununla birlikte bahse konu bu özel girişimin, üzerinde anlaşmaya varılan küresel düzenleyici çerçeveye standardizasyonunu sağlamak için Poseidon Prensipleri ölçütlerinin Uluslararası Denizcilik Örgütü emisyon değerlendirmesi standartlarına uyumlaştırılmasının denizcilik sektörünün önceliği olması gerektiğine karar verilmiştir. Bu nedenle sektörün konu hakkındaki endişelerinin doğrudan dile getirebilmesini sağlamak için Küresel Denizcilik Forumu (Global Maritime Forum-GMF) ile sürekli iletişim halinde olunması gerektiği belirtilmektedir. Bu sebeple, ICS ve Küresel Denizcilik Forumu arasında toplantılar gerçekleştirilmiştir. Bahse konu toplantılarda, oluşan sektör baskısı nedeniyle Poseidon Prensipleri teknik ölçütlerinin Küresel Denizcilik Forumu tarafından gözden geçirileceği bildirilmiştir. Söz konusu teknik incelemeye ait sonuçlar aşağıda yer almaktadır.

POSEİDON PRENSİPLERİ TEKNİK ÖLÇÜTLERİNDE GÜNCELLEME

Haziran 2021 ayında Küresel Denizcilik Forumu tarafından, Poseidon

Prensipleri’nin güncellenmiş teknik rehberi (Sürüm 4.0) yayınlanmıştır. Teknik ölçütlerin IMO gerekliliklerine uyumuna ilişkin değerlendirilmesi tamamlanarak aşağıdaki sonuçlar elde edilmiştir:

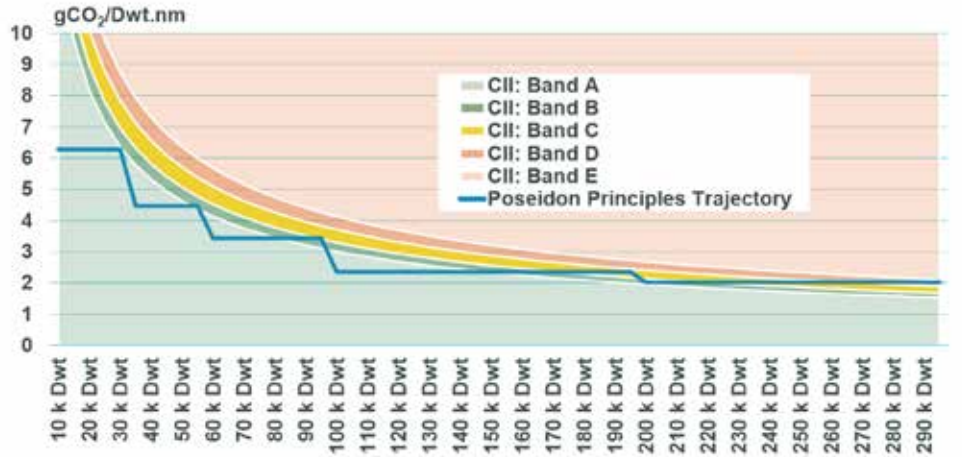
1. Gemi Boyutlandırma Kriterlerinin Uyumsuzluğu

Poseidon Prensipleri tarafından kullanılan gemi boyutlandırma grupları, 1 Ocak 2023 tarihi itibarıyla yeni ve mevcut gemiler için uygulanacak IMO Karbon Yoğunluk Göstergesi (CII) Referans Eğrisi Rehberi’nde (MEPC 337(76)) kullanılan gemi boyutlandırma kategorileri ile tutarsızlık göstermektedir. Gemi boyutlandırma kategorilerinin IMO CII Referans Eğrisi boyut gruplarıyla uyum sağlamaması, gemi sahiplerinin dekarbonizasyon süreçlerinde karmaşıklığa yol açabilir ve gemi sahiplerinin IMO’nun sera gazı gereksinimlerini karşılamadığı yönünde yanlış bir izlenim verebilir. Bu durum da, gemi sahibinin dekarbonizasyona yönelik sermaye artırma kabiliyetini veya bir kredi sağlayıcının (Lender) denizcilik ile ilgili

2. Dekarbonizasyon Eğrilerinin Uyumsuzluğu

Dekarbonizasyon için Poseidon Prensipleri’nin hedef derecelendirmeleri, IMO gereklilikleri ile uyum göstermemektedir. Aşağıda belirtildiği gibi farklılıklar bulunmaktadır:

- IMO’nun GHG stratejisi, uluslararası denizcilik faaliyetlerinden kaynaklanan toplam yıllık GHG emisyonlarının 2008 yılına kıyasla 2050 yılına kadar en az %50 oranında azaltılması (Bu oranın %100’e çıkarılması yönünde çalışmalar sürdürülmekte olup resmi olarak henüz açıklanmamıştır) yükümlülüğünü içermektedir. Bunun yanı sıra, gemi sahipleri için CII derecesine yönelik olarak devam eden IMO hedefi mevcut durumda sadece 2026 yılına kadar onaylanmıştır. 2050 yılına kadar sera gazı emisyonlarında %50 azalma sağlamak için, IMO’nun CII derecelendirmelerinin 2026 yılından sonra, önceki dönemden daha hızlı bir oranda düşürülmesi gerektiği genel olarak kabul edilmektedir. Bu hususlar göz önünde bulundurulduğunda,



Tablo-1: 2023 Yılı İçin Dökme Yük Taşıyıcılarına Yönelik CII ve Poseidon Prensipleri (Sürüm 4.0) Değerlerinin Uyumu

finansman için fon toplama kabiliyetini olumsuz yönde etkileyebilir. Bu nedenler ile gemi sahiplerinin dekarbonizasyon sürecine yatırım yapmaya ihtiyaç duyduğu bir zamanda, bir gemi sahibinin gemileri için IMO CII şartlarını sağlamasına rağmen, Poseidon Prensipleri mevcut şekliyle sermayeye erişimi sınırlama eğiliminde olabilir.

IMO’nun karbon yoğunluğu hedefi doğrusal değildir ve gerekli azalma oranının zamanla artması beklenmektedir.

- IMO hedefleriyle karşılaştırıldığında Poseidon Prensipleri hedefi, 2050 yılına kadar emisyonlarda %50 doğrusal bir azalma yansıtmaktadır. Bu uyumsuzluk, Poseidon Prensipleri karbon yoğunluğu

azaltma hedeflerinin IMO hedeflerinden daha fazla olacağı prensip uygulamalarının ilk yıllarında daha belirgin olacaktır. Uluslararası Denizcilik Stratejileri (Maritime Strategies International-MSI) raporundan elde edilen, dökme yük taşımacılığı sektörü için bahse konu dekarbonizasyon eğrileri uyumsuzluğunun bir örneği Tablo-1'de sunulmaktadır.

IMO DEKARBONİZASYON EĞRİLERİNE UYUMSUZLUĞUN ETKİLERİ

Gemi sahipleri, CII gerekliliklerini (C derecesi veya üstü) karşılıyor olsalar da, Poseidon Prensipleri hedefini karşılayamayabilirler. Bu durumla alakalı aşağıda yer alan çekinceler denizcilik sektörü tarafından dile getirilmektedir:

- İmza sahibi bir kredi sağlayıcı, minimum CII derecesini aşması muhtemel olan gemilere finansmanı sınırlayarak yıllık konsolide Poseidon Prensipleri notunu yükseltmeye çalışabilir. Bu nedenle, bir gemi sahibi CII şartını karşılıyor olsa bile, finansman sağlama konusunda olumsuzluklar yaşayabilir.
- Bir kredi sağlayıcının yıllık Poseidon Prensipleri notunun hedefin altında kalması durumunda, yatırımcılara yanlış bir şekilde portföydeki gemilerin önemli bir bölümünün düzenleyici yükümlülüklerini yerine getirmediğini düşündürebilir. Bu durumun, kredi sağlayıcının fon toplama ve dolayısıyla gemileri finanse etme kabiliyeti üzerinde olumsuz bir etkisi olabilir.

DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN POSEİDON PRENSİPLERİ'NE YÖNELİK DİĞER ÇEKİNCELERİ

Poseidon Prensipleri'nin Deniz Sigortacıları'na Yönelik Yeni Girişimi
Küresel Denizcilik Forumu, deniz sigortacılarına uygulanmak üzere tasarlanan Poseidon Prensipleri ile benzer bir plan hakkında görüşmelere başlamıştır. Küresel Denizcilik Forumu'na göre bu plan, deniz sigortasında iklim uyumunu değerlendirmek için "bir trafik ışığı puanlama sistemi" sunacak ve "denizcilik

sektöründeki sigorta şirketlerinin müşterilerinin dekarbonizasyon sürecine geçişini" desteklemesine olanak tanıyacaktır. Bu yeni girişimin teknik ayrıntıları henüz kesinleşmemiş olup söz konusu girişim için bir çerçeve geliştirmek üzere 2021 yılının başında bir taslak hazırlama grubu oluşturulmuştur. Küresel Denizcilik Forumu tarafından Swiss Re, Gard ve Cefor gibi şirketlerin plana yönelik destek vermeleri tavsiye edilmiştir. Planın ilk etapta gövde ve makine sigortacıları ile sınırlı olacağı ve zamanı gelince başka teminatları da kapsayacak şekilde genişletileceği bildirilmektedir.

Poseidon Prensipleri Emisyon Uyum Standartlarının Artırılması İçin Hazır

Düzenlenen bir Küresel Denizcilik Forumu webinarı sırasında Poseidon Prensipleri Başkanı Sayın Michael PARKER tarafından; Poseidon Prensipleri emisyon uyum standartlarının "Küresel Denizcilik Forumu Eylem Çağrısıyla tutarlı olarak Paris Anlaşması ile uyumlu mevcut IMO hedefi" ile benzer hale getirilmesinin düşünüldüğü ifade edilmiştir. Önerilen bu değişikliğin ayrıntıları ve sonuçları belirsizliğini koruyor olsa da, Poseidon Prensipleri'nin, emisyon değerlendirmesine ilişkin IMO gereklilikleriyle mümkün olan en geniş ölçüde uyumlu olması büyük önem taşımaktadır.

Poseidon Prensipleri Yıllık Açıklama Raporu-2021 Yayınlandı

Poseidon Prensipleri girişimini imzalayan 23 bankanın (2020 yılı verisi) müşterilerinden toplanan emisyon verilerini ve 2020 yılına ait portföy bilgilerini detaylandırarak "Poseidon Prensipleri Yıllık Açıklama Raporu 2021" yayınlanmıştır. Bu veriler, aynı yıl için dekarbonizasyon eğrileriyle karşılaştırılmıştır. Bahse konu rapor, kredi verme biçimleri değerlendirilen 23 bankadan 11 finans kuruluşunun gemi finansmanı portföylerinin Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün dekarbonizasyon hedefleriyle uyumlu olduğunu belirtmektedir. 2020 yılında

değerlendirilen 15 kuruluş tarafından bildirilen %20 oranındaki uyumun artarak %48 oranına ulaştığı görülmüştür. Ayrıca rapor, finansal kuruluşların iklim değerlendirmelerinden temel sonuçlar hakkında ilave yorumları ve gelecekte ticari faaliyetlerini ve karar alma süreçlerini nasıl bilgilendireceğine dair çıktılarını içermektedir.

COVID-19'un Poseidon Raporlaması Üzerindeki Etkisi

Poseidon Prensipleri Yıllık Açıklama Raporu, Poseidon Prensipleri'ni imzalayan bazı bankalar için iklim değişikliğine uyumları sonucu bankadaki olumsuz etkilenmenin, gemilere yönelik yatırım tipinden kaynaklandığını belirtmektedir. Özellikle, pandemiden dolayı kruvaziyer ve yolcu gemilerinin kısa sürede hizmete geri dönebilecek şekilde boşta bekletilmesi (hot lay-up), herhangi bir geminin sefere çıkmadan CO2 emisyonu salınımına neden olarak gemi finansman portföylerindeki CO2 emisyonlarının hatalı hesaplanmasına ve IMO hedefleriyle uyumsuz görünmesine sebebiyet vermiştir. Poseidon Prensipleri girişimini imzalayan "BPIFrance" kuruluşunun Genel Müdürü Sayın Francois Lefebvre; "Yolcu gemileri için metodoloji, COVID-19'un kruvaziyer sektörü üzerindeki etkisiyle birleştiğinde, iklim uyum puanımızı önemli ölçüde etkiledi. Deniz taşımacılığı portföyümüzün mutlak CO2 emisyonlarının %50'nin üzerinde azaldığını göz önünde bulundurursak, puanımızdaki değişikliğin portföyümüzün çevre üzerindeki fiili etkisindeki değişikliği temsil etmediğini düşünüyoruz" açıklamasında bulundu.

Kaynakça

- *Poseidon Principles Web Sayfası, <https://www.poseidonprinciples.org/> - Nisan 2022*
- *Poseidon Principles-ICS Policy Brief and Meeting with Principles' Secretariat, ICS-19.04.2021*
- *Poseidon Principles Update to Technical Metrics, ICS-28.09.2021*
- *Poseidon Principles Annual Disclosure Report 2021 Release, ICS-22.12.2021*



Simsekler

Genel Kumanyacılık ve Dış. Tic. San. A.Ş.
Türkiye

Kalite asla tesadüf değil;
Yüksek dikkat ve samimi gayretin
becerikli uygulanmasıdır

'den beri
1976



General Ship Supply



Cruise Ship Supply



Offshore Ship Supply



Safety Services



General Cleaning
Services



Fumigation Services



Navy &
Naval Ship Supply



Transit Ship Spare &
Logistics Services



Shipyard Brokerage &
Agency Services



Underwater Repairs
& Services



Rental Services



Ship Repair &
Technical Services

Merkez Ofis:

Kultur Mahallesi 240 Sk. No:1 Kat:3 D:7, 35800 Aliğa / İZMİR - TÜRKİYE
T. + 90 232 616 16 92 (pbx) | F. + 90 232 616 36 27
info@simseklerltd.com.tr | www.simseklerltd.com.tr

A MEMBER OF



CERTIFICATES



“Özel Riskler Yönetim Merkezi” özel çözümlerle yoluna devam ediyor...



*ÇAĞRI ÇULHA

Türk Reasürans A.Ş.’nin teknik işleticiliğini yaptığı “Özel Riskler Yönetim Merkezi”; yurt içinden veya uluslararası piyasalardan sigorta veya reasürans teminatı bulunamayan ya da teminat sağlanmasında güçlük bulunan riskler, özellik arz eden riskler ile sigorta edilmesinde kamu yararı bulunan riskler için teminat sağlama, sigorta veya reasürans havuzları kurma veya kurulmasını koordine etme, sigorta ve reasürans şirketleri arasında iş birliği yapılmasını sağlama, oluşturulacak havuz, organizasyon veya iş birliği mekanizmalarının yürütülmesi amacıyla 2021 yılında faaliyete geçirildi.

Buradaki temel amacımız, ülkemizdeki ekonomik faaliyetlerin kesintisiz devamlılığının sağlanması ve üretimin istikrarlı biçimde sürdürülmesi için sigorta ürünlerinden ve sigortacılık kapsamında oluşturulacak çözüm yöntemlerini oluşturmak ve paydaşların azami ölçüde yararlanmasını sağlamaktır.

ÖZEL RİSKLER YÖNETİM MERKEZİ FAALİYETLERİNİ GENİŞLETİYOR

Özel Riskler Yönetim Merkezi, Hazine ve Maliye Bakanlığı yetkilendirmesiyle özel nitelikli risklerin veya bu risk havuzlarının paydaş iş birlikleri mekanizmaları aracılığı ile yönetildiği bir merkezdir. Bu anlamda özellikle kamu kurumları ile yoğun iş birlikleri ile faaliyetlerini yürütüyoruz.

Özel Riskler Yönetim Merkezi, bu kapsamda teminat bulunmasında zorluk yaşanan özel nitelikli risklere koruma temin etmekte, havuzların hasar yönetimini yapmakta, yetkili sigorta şirketleri ve doğrudan satış kanalları ile ürün ve hizmetlerinin sunulmasını sağlamak için de iş birlikleri yapmak olup, kuruluş kanununa göre terör, savaş, doğal afet ve benzeri olağanüstü durumlar nedeniyle yurt içinden veya uluslararası piyasalardan sigorta veya reasürans teminatı bulunamayan riskler ile nükleer riskler gibi özellik arz eden riskler için sigorta teminatı sorunlarını çözüme görevi de üstlenebilmektedir. Bu bağlamda verilen görevlendirmeler dahilinde çalışmalarımızı yapılandırıyoruz.

PANDEMİ VE KRİZ REASÜRANS VE SİGORTASEKTÖRÜNÜ ETKİLEDİ

2021-2022 yılları arasında küresel ölçekte ekonomilerde yaşanan en büyük sıkıntılarda biri belirsizlik olmuştur. Birçok analize ve planlamaya rağmen yaşanan bu belirsizlikler daha önce hiç olmadığı kadar ekonomileri etkiledi. Buna paralel olarak 2022 yılına enflasyon riski ile girildi.

Tüm dünyada artan enerji, gıda ve tarım emtia fiyatları, tedarik zincirlerinde çözülemeyen sorunlar, nakliye masrafları, ham madde temini konusundaki sıkıntılar, dünya ekonomilerini enflasyon ve belirsizliklerle baş başa bıraktı. Reasürans sektörü de bu çerçevede zor bir yıl geçirdiğini ifade edebiliriz.

Rusya- Ukrayna kriziyle birlikte diğer tüm alanlarda da olduğu gibi sigorta sektörü de çok önemli bir sınav veriyor. Kriz özellikle; politik riskler, enerji, gıda, havacılık, denizcilik alanları başta olmak üzere sigorta sektöründe de ciddi bir baskı oluşturmaya başladı.

Sigorta şirketleri, Ukrayna üzerindeki uçuşları sigorta kapsamı dışına çıkarma karar aldı. Rusya’ya karşı uygulanan yaptırımların, petrol ve emtia fiyatlarının yanı sıra turizm ve dünyanın daha az dirençli bazı ülkelerinin ekonomileri üzerinde olumsuz zincirleme etkiler oluşturmaya başladı.

Birçok reasürör Rusya’da teminat vermeyi durdurdu. O bölgede artık yabancı reasürörler teminat sağlamıyorlar. Rusya -Ukrayna krizinin dünyada enflasyonist baskılara katkıda bulunacağı ve muhtemelen küresel sigorta endüstrisi üzerinde önemli bir etki göstereceği çok açık bir şekilde önümüzde durmaktadır. Bu zorlu koşullar sigortacıların riskleri teminat altına alma imkanlarını zorlaştıracak, maliyetleri yükseltecek ve tazminat taleplerini arttıracaktır.

Özel Riskler Yönetim Merkezi olarak, görevlendirilmemiz doğrultusunda mevcut küresel durumun bize yüklediği sorumlulukları ve diğer faaliyetlerimizi yüksek katma değer yaratarak yerine getireceğiz.

RUSYA -UKRAYNA KRİZİNDE ÖZEL RİSKLER YÖNETİM MERKEZİ'NE KRİTİK GÖREV

Sivil deniz ve hava araçlarıyla Ukrayna veya Rusya Federasyonu ile yapılacak seferlerde taşınan yolcularda ve mürettebatta (çalışanlarda), yüklerde ve bu araçların kendilerinde meydana gelebilecek bedeni ve maddi zararlara ilişkin olarak bölgedeki kriz sebebi ile sigorta teminatı bulunamadığı için,

bunlara ilişkin risklerin yönetimini 2022 yıl sonuna kadar Özel Riskler Yönetim Merkezi sağlayacak.

Rusya ile Ukrayna arasında yaşanan kriz durumu nedeniyle bu ülkelerle Türkiye arasında yük ve yolcu taşıması yapan sivil deniz ve hava araçlarının sigorta teminatı bulmalarında sorunlar yaşanmaya başladı.

Bu durumun bu ülkelerle olan ticari, ekonomik ilişkilerin ve tedarik süreçlerini olumsuz etkilenmemesi için Özel Riskler Yönetim Merkezi görevlendirildi. İlk olarak Rusya ve Ukrayna'dan ithal edilen tarımsal emtia için teminatlar sağlandı ve bu ürünlerin ülkemize sevk edilmesinin önü açıldı.

Aynı zamanda özel sektöre ait tarım ürünlerini taşıyan gemiler için de teminat sağlama çalışmaları başlatıldı. Sürecimizi ilgili kurumlar ile koordinasyon içerisinde sürdürüyor ve sigortacılık alanında ihtiyaç duyulan teminatların sağlanması doğrultusunda gerekli adımları hızla attık.

Bakanlıklar aracılığıyla iletişimi sağlayarak görevlendirildiğimiz deniz nakliyat süreçlerine ilişkin alanlarda teminatlandırma sürecini yapılandırdık.

EMTİA NAKLİYAT SİGORTASI (TARIMSAL EMTİA)

Sigortalılar: Tarımsal Emtia İthalatçıları

Sigortalanan Varlıklar: Deniz Yoluyla Taşınan Tarımsal Emtia

Teminat Altına Alınan Riskler: Harp ve Grev

Teminat Altına Alınan Kapsam: Rusya Federasyonu'na ve Ukrayna'ya Bağlı Limanlardan Türkiye'ye Bağlı Limanlara Yapılacak Seferlerde Taşınan Tarımsal Emtia

Teminat Periyodu: Sefer bazlı olarak verilecektir. Sefer bazlı teminatın verileceği son tarih 31.12.2022 olacaktır.

EMTİA NAKLİYAT SİGORTASI (TARIMSAL EMTİALAR DIŞINDAKİ TÜM EMTİALAR*)



Sigortalılar: Tarımsal emtia dışındaki emtiaların ihracatçıları ve ithalatçıları

Sigortalanan Varlıklar: Deniz yoluyla taşınan tarımsal emtia dışındaki tüm emtialar

Teminat Altına Alınan Riskler: Harp ve grev

Teminat Altına Alınan Kapsam: Rusya Federasyonu'na ve Ukrayna'ya bağlı Limanlar(a)dan Türkiye'ye bağlı limanlar(a)dan yapılacak seferlerde taşınan tarımsal emtia dışındaki tüm emtialar

Teminat Periyodu: Sefer bazlı olarak verilecektir. Sefer bazlı teminatın verileceği son tarih 31.12.2022 olacaktır.

* Askeri mühimmatın, nakit paranın, canlı hayvanın, finansal dökümanların nakliyatı kapsam dışıdır.

TEKNE HARP SİGORTASI

Sigortalılar: Rusya Federasyonu ile

Ukrayna Limanları(a)dan Türkiye Limanları(a)dan ihracat ve ithalat amaçlı sefer yapacak deniz nakliyat araçlarına sahip olan ve/veya yöneten tüzel kişiler

Sigortalanan Varlıklar: Rusya Federasyonu ile Ukrayna limanları(a)dan Türkiye limanları(a)dan ihracat ve ithalat amaçlı sefer yapacak deniz nakliyat araçları

Teminat Altına Alınan Riskler: Harp

Teminat Altına Alınan Kapsam: Rusya Federasyonu'na ve Ukrayna'ya bağlı Limanlar(a)dan Türkiye'ye bağlı limanlar(a)dan Joint War Committee'nin JWLA-030 ve 4 Nisan 2022 tarihli sirküleri kapsamında yapılacak seferler.

Teminat Periyodu: Sefer bazlı olarak verilecektir. Sefer bazlı teminatın verileceği son tarih 31 Aralık 2022 olacaktır.

* TÜRK REASÜRANS GENEL MÜDÜR YARDIMCISI

Akaryakıt fiyatlarındaki yükselişin ÖTV teşvik oranları üzerindeki olumsuz etkisi



*ÖZKAN GİRİT

Türk uluslararası gemi siciline ve milli gemi siciline kayıtlı, kabotaj hattında münhasıran yük ve yolcu taşıyan gemilere, ticari yatılara, hizmet ve balıkçı gemilerine verilecek yakıtın özel tüketim vergisi tutarının sıfıra indirilmesine ilişkin kararın yürürlüğe konulması; bilindiği üzere Bakanlar Kurulu'nca 1/7/2003 tarihinde kararlaştırılmıştır. Karar 31/12/2003 tarihinde 25333(3.M) numaralı Resmi Gazete'de yayınlanmıştır. Akaryakıt faturası üzerinden ÖTV düşürülerek, ÖTV kısmı teşvik olarak verilmiştir.

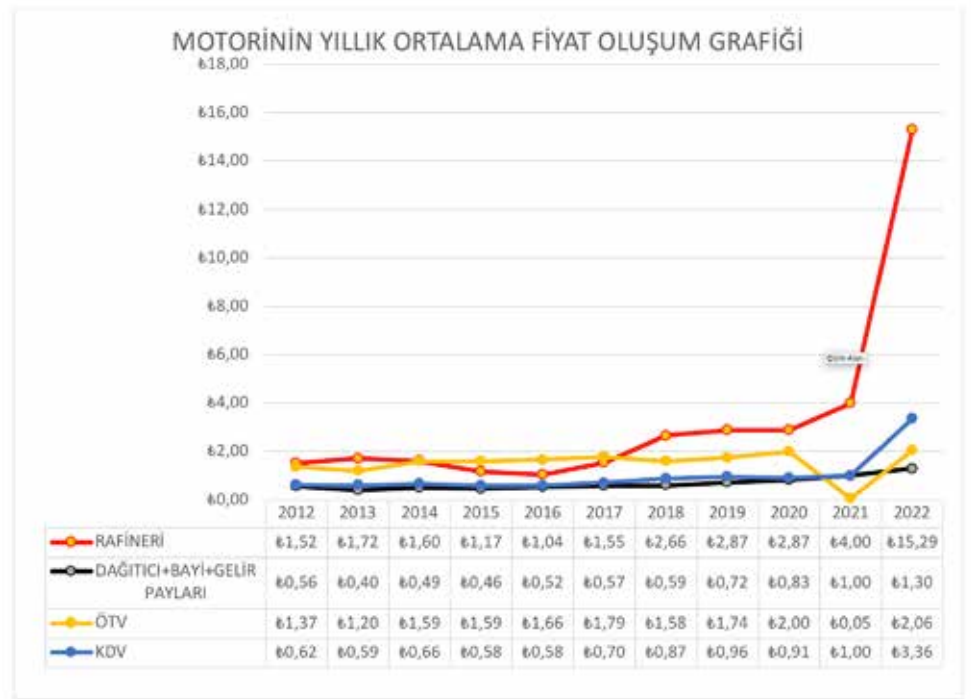
Kararın uygulanmasını Denizcilik Müsteşarlığı takip ve kontrol etmektedir. Karar 1/1/2004 tarihinde yürürlüğe girmiştir ve hükümlerini Maliye Bakanı yürütmektedir. Türkiye'de akaryakıt ürünleri üzerinden ÖTV ve KDV alınmaktadır. ÖTV günün koşullarına göre artı eksi değişimler göstermiştir. KDV fatura toplamı üzerinden %18 alınarak, oranı hiç değişmemiştir. Türkiye'de akaryakıt üzerinden alınan vergiler 2014 yılında Avrupa Birliği (AB)'ne üye 28 ülke ile karşılaştırıldığında motorinde AB ülkelerinin akaryakıt fiyatı içindeki toplam verginin ağırlıklı oranı %53 iken, Türkiye'de bu oran %57 olarak gerçekleşmiştir. 2022 yılında ise AB

akaryakıt fiyatı içindeki toplam verginin ağırlıklı oran ortalaması % 48,71 iken, Türkiye'de bu oran %30,29'a düşmüştür. Avrupa Birliği ülkeleri kıyas alındığında günümüzde en az vergi alan ülke Türkiye'dir. Dolayısıyla KDV oranı sabitken ÖTV'nin değişkenlik göstermesi deniz yakıtı teşviği alan gemilerin teşvik miktarını azaltmıştır.

FİYAT OLUŞUMU

Akaryakıt fiyatlarının piyasa koşulları içinde serbestçe oluşmaya başladığı 01/01/2005 tarihi ile ülkemizin takip ettiği Platts European Market Scan'da fiyatlar günlük olarak yayımlanmakta iken, ülkemizde fiyatlar günlük değiştirilmemekte, değişimler belli bir formülasyona göre yansıtılmaktadır. Türkiye'de rafineriye giren ham petrol

satış kuru ve ürünün yoğunluğu ile çarpılması ile bulunan fiyattır (Kaynak EPDK). Dolayısıyla döviz kuru ve Brent petrolün fiyatlarındaki değişimler sonucunda ülkemizde akaryakıt fiyatları oluşmaktadır. Mayıs 2018'de yürürlüğe giren Eşel Mobil uygulamasının amacı, devlet tarafından fiyat istikrarının sağlanması ve vatandaşların ödediği akaryakıt pompa fiyatının mümkün olduğunca sabitlenmesidir. Tüketici enflasyonunu yumuşatarak geçmiş enflasyona endeksleme ve böylece fiyat artışı sınırlamasına katkıda bulunmak üzere oluşturulan sistem, beraberinde artan akaryakıt maliyetleri nedeniyle devletin ÖTV vergisinden bir miktar feragat etmesiyle sonuçlanmıştır. 2020 yılına kadar motorin içindeki ÖTV tutarı yaklaşık %35 civarında iken, 2022 yılında bu oran



Kaynak: EPDK

fiyatı Platts European Market Scan'da CIF MED (Genova/Lavera) başlığı altında motorin için yayınlanan günlük fiyatların ortalamasının, TCMB tarafından belirlenen gösterge niteliğindeki ABD Doları döviz

%9'a gerilemiştir. Kabotaj hattında çalışan tüm gemilere 2020 yılında toplam 363 bin ton yakıt verilmiş, 2021 yılında bu satış 356 bin ton olarak gerçekleşmiştir. Bu iki yılda verilen yakıt miktarı yaklaşık olarak aynı olmasına rağmen, ÖTV

teşviki 2020 yılında 822 milyon TL iken, 2021 yılında 373 milyona düşerek %45 oranında azalmıştır. 2012 yılında rafineri fiyatı 1,52 TL iken, 1,37 TL vergi alınmıştır. Günümüzde ise rafineri fiyatı 15,29 TL olmasına rağmen 2,055 TL vergi alınmaktadır. Dahası, 2012 yılındaki 1,52 TL vergi teşviki, alım gücüne göre 2022 yılındaki 2,055 TL ile aynı değildir. Tabloda rafineri fiyatı, dağıtıcı + bayi + gelir payları - ÖTV ve KDV'nin 2021 yılından itibaren açık ara ayrıştığı görülmektedir.

Bir ekonomide enflasyon oluşumu temel olarak talep enflasyonu, maliyet enflasyonu, para arzı enflasyonu ve enflasyon beklentisi şeklinde oluşmaktadır. Dünyada Covid-19 pandemisi sonrasında 2020 yılı itibarıyla düşen talep nedeniyle dünya çapında durgunluk oluşmuş ve fiyatlarda gerileme meydana gelmiştir. Pandemi sonrasında ise gecikmiş talepler nedeniyle talep fazlası ortaya çıkmış ve arzın yetersiz kalması nedeniyle dünyada maliyet ve parasal kaynaklı enflasyon oluşmuştur. Arzın düşük kalmasının nedenlerinden biri de tedarik zincirinin yetersiz kalması olarak görülmektedir. Türkiye'de faizlerin düşmesi potansiyel talebi arttırarak, yüksek enflasyona neden olmuştur. Rusya-Ukrayna savaşı da dünyadaki brent petrol fiyatını yukarı çekerek; gerek brent petrolün artışı gerekse ülkemizdeki döviz kuru artışı ile birlikte akaryakıt fiyatlarını çok üst düzeye çıkarmıştır. Mavi Vatan aynı zamanda



denizcilik akaryakıt sektörü için de özel bir anlam ifade etmektedir. Sektör olarak azımsanmayacak derecede deniz alanlarına sahip olan ülkemizin bu alanları etkin şekilde kullanması ve ÖTV teşvikinin ivedilikle arttırılmasının son derece hayati olduğuna inanmaktayız. Ayrıca dünyada ve ülkemizde iklim değişikliği ile ilgili mücadelede yeni kurallar çerçevesinde karbon emisyonunun azaltılmasına gidilmiştir. Denizyolu taşımacılığının birim emisyon miktarı diğer taşıma modlarına göre düşük olduğundan, denizyolu akaryakıt teşvikinin arttırılması ülkemizin toplam emisyon yükünün azalmasına katkı sağlayacaktır. Böylece ülkemizin emisyon azaltma yükümlülüğünü yerine getirmesine de yardımcı olacaktır. ÖTV'siz

deniz yakıt uygulamasında, yük, yolcu, araç taşımacılığı, turizm, balıkçılık, yurt içi konteyner taşımacılığı ve birçok faaliyette artışlar olmuştur. Sonuç olarak, dünyada ve ülkemizdeki gelişmeler neticesinde akaryakıt içinde ÖTV'nin payının düşmesi, denizcilik faaliyetlerindeki teşvikin azalmasına neden olmuştur. Diğer sektörlerde büyük oranda teşvikler verilirken, kabotajdaki denizcilik sektörü büyük bir ekonomik zorlukla karşı karşıya kalmıştır. Rafineri fiyatı ile ÖTV teşvik fiyat oranının birbirine yaklaşması durumunda sektör açısından anlamlı bir teşvik meydana geleceği kanaatindeyiz.

***13. NO'LU GEMİ AKARYAKIT İKMAL VE SAĞLAMA FAALİYETLERİ MESLEK KOMİTESİ BŞK. YRD.**

NİSAN 2022 YAKIT FİYATLARI

1. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	762.000	980.000	1.250.000
Piraeus	680.000	1.030.000	1.120.000
Malta	740.000	915.000	1.270.000
Novorossissk	597.000	845.000	1.250.000
Ceuta	696.000	916.000	1.248.000
Gibraltar	700.000	916.000	1.252.000
Rotterdam	635.000	846.000	1.115.000
Fujairah	715.000	860.000	1.250.000
Singapore	705.000	845.000	1.125.000
Brent 107.28			
3. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	752.000	1.020.000	1.355.000
Piraeus	704.000	1.100.000	1.195.000
Malta	780.000	950.000	1.348.000
Novorossissk	597.000	857.000	1.136.000
Ceuta	721.000	932.000	1.333.000
Gibraltar	725.000	932.000	1.337.000
Rotterdam	645.000	870.000	1.340.000
Fujairah	730.000	860.000	1.315.000
Singapore	752.000	850.000	1.198.000
Brent 108.09			

2. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	785.000	945.000	1.230.000
Piraeus	700.000	1.040.000	1.110.000
Malta	710.000	940.000	1.270.000
Novorossissk	582.000	837.000	1.087.000
Ceuta	711.000	923.000	1.150.000
Gibraltar	715.000	923.000	1.273.000
Rotterdam	630.000	855.000	1.197.000
Fujairah	725.000	860.000	1.250.000
Singapore	735.000	852.000	1.130.000
Brent 105.75			
4. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	763.000	984.000	1.332.000
Piraeus	708.000	1.007.000	1.168.000
Malta	749.000	849.000	1.252.000
Novorossissk	597.000	849.000	1.123.000
Ceuta	686.000	846.000	1.251.000
Gibraltar	690.000	846.000	1.255.000
Rotterdam	600.000	812.000	1.197.000
Fujairah	685.000	810.000	1.260.000
Singapore	707.000	805.000	1.125.000
Brent 102.46			

Fiyat tablosu Deniz Ticareti Dergisi tarafından haftalık ortalamalar şeklinde hazırlanmış olup, her hangi bir spot alım veya bunker ikmal anlaşmasına baz olarak alınmaz.

Demiryolu ağının lojistik merkezlere bağlanmasını sağlayacak yatırımlar yapılmalı



* AYŞEM ULUSOY

Üç kıtanın birbirine yaklaştığı bir noktada önemli bir lojistik üs vazifesi üstlenebilecek olan ülkemizde tüm taşıma modları kullanılabilir. Türkiye’de küresel ölçekte ve kalitede sunulan lojistik faaliyetlerin kurumsal yapısı da Türkiye’yi öne çıkaran bir özelliktir.

Ancak ülkemizin lojistik sektöründeki performansının en üst seviyeye çıkarılabilmesi için intermodal taşımacılığın geliştirilmesi, demiryolunun karayoluna alternatif bir taşıma moduna dönüştürülerek hem iç pazarda, hem de dış ticaretteki payının artırılması ve böylelikle karayolu üzerindeki baskının azaltılması, limanların demiryolu bağlantılarının yapılması, doğu-batı yönünde kesintisiz demiryolu

taşımacılığının yapılabilmesi, OSB’lerin demiryolu ile limanlara bağlanması önemli gündem maddelerimiz olmalıdır.

2021 yılı sektörün önünü görebildiği ve daha iyi planlama yapılabilen bir yıl oldu. Ancak salgın sebebiyle ertelenmiş küresel talepteki büyük artış, henüz toparlanmaya başlamış olan küresel tedarik zinciri üzerinde halen baskı yaratmaktadır.

Salgın öncesi yük gemisi fazlası varken, salgın sonrası denizyoluna olan talep ve taşıma için kullanılan konteynerlerin dünyanın belli başlı limanlarında birikmiş olması ve bu konteynerlerin sisteme dahil edilememesi halen küresel tedarik zincirinin dengeye ulaşmasında engel teşkil etmektedir. Bu nedenle özellikle gelişmekte olan ülkelerde lojistik maliyetlerin 2022’de daha da önemli hale gelmesi beklenmektedir.

KONTEYNER NAVLUNLARI ZİRVE SEVİYELERİNİ 2022’DE DE SÜRDÜRECEK

28 Mart itibarıyla Çin’in sıfır vaka politikası sonucu dünyanın en büyük limanlarından Şangay’ı kapatmasıyla yeni bir küresel krizle karşı karşıya kalındı.

Ulaştırma maliyetlerindeki artışın bu yıl da başta karayolu ve havayolu olmak üzere sektörü olumsuz etkilemeye devam etmesi muhtemeldir ki, bu taşınan malların nihai tüketiciye ulaştığındaki fiyatlarını da etkileyecektir. Bu nedenle ülkemizin ihracatında önemli bir yeri olan konteyner taşımacılığındaki navlun zirve seviyelerinin 2022 boyunca da devam edeceğini tahmin etmekteyiz. Çin ve Rusya-Ukrayna savaşının Türk lojistik sektörü açısından yarattığı etkileri yakından takip ederek bir projeksiyon oluşturmamız gerekmektedir.

Bu büyük küresel değişimde avantajlarımızı koruyabilmemiz için teknolojik yatırımlara ve dijitalleşmeye yönelerek hızlı ve zamanında lojistik süreçler için altyapı ve dönüşüm yatırımlarına ağırlık vermeliyiz.

Lojistik sektöründe önümüzdeki dönemde dijitalleşmenin öneminin, e-ticarete olan talebin daha da artmasını bekliyoruz dolayısıyla lojistik ve taşımacılık süreçlerinde dijitalleşme ve otomasyon uygulamaları geliştiren kurumlar rekabet ortamından güçlenerek çıkacak ve hizmet ihracatında yakaladığımız avantajları kalıcı hale getirebilecektir. Karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu gibi ulaştırma türleri arasında entegrasyonun sağlanmasına yönelik yatırımlar lojistik hacmimizin artmasını da beraberinde getirecektir.

Türkiye, coğrafi konumu ve liman altyapıları sayesinde transit konteyner taşımacılığını çok daha yukarılara çıkarabilecek potansiyele sahip olmakla beraber gümrük süreçlerinde gerçekleştirilecek basitleştirmeler ile Türk limanlarının üçüncü ülkeler arası taşımalarda çok ciddi bir aktarma limanı olarak kullanılmasının yolu açılmalıdır.

Demiryolu ağının lojistik merkezlere bağlanmasını sağlayacak altyapı yatırımları yapılmalıdır. Özellikle ihracat limanlarının demir yolu bağlantıları tamamlanmalı, demiryolu bağlantısı olan limanların kapasiteleri genişletilmeli ve dünya konjonktürü dikkate alınarak, yeni limanların inşa edilmesi yönünde planlamalar yapılmalıdır.

* UTİKAD YÖNETİM KURULU BAŞKANI

EEXI – ENERGY EFFICIENCY EXISTING SHIP INDEX

Don't wait. Act now.

**Manage your EEXI
complexity and risk.**

Take the next step
on your journey
to decarbonisation
with Lloyd's Register.

**Take early action
with LR for EEXI:**
lr.org/eexi



AVRUPA LİMANLARI EU ETS KAPSAMININ GENİŞLETİLMESİNİ TALEP EDİYOR

Karbon kaçağı ve iş kaybının önlenmesi için Avrupa limanları tarafından EU ETS'nin kapsamının genişletilmesi talep ediliyor.



Avrupa Deniz Limanları Örgütü (The European Sea Ports Organizations – ESPO), denizcilik sektörünün Emisyon Ticaret Sistemine (Emission Trading System-ETS) dahil edilmesi önerisini memnuniyetle karşılıyor. Avrupa Birliği (European Union-EU) ETS aracılığıyla deniz taşımacılığında kaynaklanan emisyonların fiyatlandırılması ile net iklim kazanımları sağlanmalı ve sektör daha yeşil çözümler seçmelidir. Faaliyetin yeniden yönlendirilmesi yoluyla bölgesel bir ETS'den kaçınılması durumunda bu politikanın etkinliği azalacak.

Deniz taşımacılığının uluslararası karakteri göz önünde bulundurulduğunda, küresel ölçekte piyasa bazlı bir önlemin açık ara en uygun seçenek olacağı düşünüyor. Böyle bir küresel önlemden kaçınılması zor olup bölgesel bir önlemlerle karşılaştırıldığında olumsuz rekabet etkileri için daha düşük riskler barındırıyor. Bu nedenle ESPO tarafından, Avrupa Birliği'nin Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization-IMO) üzerinde, bu tür küresel ölçekli piyasa bazlı bir önlemin geliştirilmesinde ilerleme

kaydetmesi için baskıyı artırması isteniyor. Sonrasında ise, EU ETS ile uluslararası düzeyde piyasa bazlı bir önlem arasında uyum sağlanması gerekiyor.

Denizcilik sektörünün EU ETS'ye dahil edilmesine yönelik Avrupa Komisyon tarafından yapılan öneri, Avrupa Birliği'ne yapılan (geliş ve gidiş) seferlerden kaynaklanan emisyonların yarısını ve gemiler rıhtımdayken ve Avrupa Birliği içindeki seferlerden oluşan emisyonların tamamını kapsıyor. Mevcut ETS taslak teklifinin sınırlı kapsamı nedeniyle, gemiler maliyetleri en aza indirmek için mümkün olan durumlarda Avrupa Birliği dışı komşu limanlarda yeniden rota değiştirerek ve uğrak yaparak EU ETS kapsamına girmekten kaçınmanın yollarını arayabilir. Avrupa Birliği dışı komşu limanlara yapılan uğraklar, deniz taşımacılığında kaynaklanan toplam emisyonları azaltmayacağı için, denizcilik Emisyon Ticaret Sistemi'nin etkinliğini ciddi şekilde tehlikeye atacağı düşünüyor. Özellikle böyle bir rota değişikliği daha uzun seferlere neden olacağı için toplam emisyonların artması

söz konusu olabilecek. Ayrıca, söz konusu rota değişiklikleri deniz trafiğini ve ticaretini Avrupa limanlarından başka yöne çevirecek ve Avrupa Birliği'ne komşu ülkelerdeki diğer limanlarla halihazırda büyük bir rekabet içinde olan bazı önemli Avrupa limanları ciddi şekilde etkilenecek. Bu risk, Kuzey Denizi, Baltık Denizi, Akdeniz ve Karadeniz'de bulunan Avrupa Birliği limanları için geçerli. Söz konusu limanların çoğu, Avrupa Birliği lojistik zincirlerinde önemli noktalar olup bölgesel ekonomilerinde çok önemli bir rol oynuyor.

Avrupa limanlarına yönelik Avrupa Komisyonu önerisindeki izleme maddesi için çok geç kalındığı dile getiriliyor. Olumsuz bir etki yaşandıktan sonra tespit edilmesi yerine, öncelikle teklifin mevcut coğrafi kapsamının karbon kaçağı ve iş kaybına yönelik tam bir etki değerlendirmesi yapılmasının yanı sıra tüm "55'e Uyum (Fit for 55)" teklifi kümülatif etkisinin değerlendirmesi gerektiği ESPO tarafından belirtildi. Bu konuya uygun bir çözüm bulmak için Avrupa Birliği politikacıları ile etkiye yönelik kanıtları paylaşmaktan ESPO'nun memnuniyet duyacağı ifade edildi.

ESPO Genel Sekreteri Isabelle Ryckbost: "Avrupa limanları bir emisyon ticareti planını destekliyor ve fiyatlandırmayı daha yeşil yaklaşımı artırmak için mükemmel bir araç olarak görüyor. Bununla birlikte Avrupa Komisyonu'nun önerisi, deniz taşımacılığında kaynaklanan emisyon azaltımlarında herhangi bir kazanç olmaksızın, Avrupa'nın liman ticaretine ciddi şekilde zarar verme riski taşıyan çok fazla boşluk içermektedir. Gemiler hareket edebilir ancak limanlar hareket edemez. Kirleten ödeme yapmayacak ve herhangi bir emisyon ödemesi yapmadan seferine devam edecek. Mevcut tekliften

kaynaklanacak zararı bekleyip izleyemeyiz. EU ETS kapsamına girmekten kaçınmak için yapılan liman uğraklarını, liman faaliyetlerinin Avrupa Birliği dışına kayma riskini ve Avrupa'nın bağlantısı üzerindeki olumsuz etkiyi önlemek için Komisyon, Parlamento ve Konsey tarafından kararlı adımlar atılmalıdır" şeklinde açıklama yaptı.

Olası bir çözümün, yasal çerçevede mümkün olması durumunda ETS kapsamındaki emisyonların tespitinde Avrupa Birliği üyesi olmayan bir komşu liman kullanılarak yapılan uğrağın, bir

Avrupa Birliği limanına yapılan uğrak olarak kabul ederek teklifin kapsamın genişletilebileceği dile getirildi. Ayrıca, önerilen izleme mekanizmasının EU ETS kapsamına girmekten kaçınmak için yapılan sefer eğilimlerini açıkça tanımlaması ve bu tür eğilimlerin tespit edilmesi durumunda sonraki adımların öngörülmesi için güçlendirilmesi gerekliliği ifade edildi.

Bu çerçevede ESPO tarafından Avrupa denizcilik sektöründen ETS mekanizması aracılığıyla elde edilen gelirlerin yeniden sektöre geri döndürülmesi talep ediliyor.

Piyasa bazlı bir önlemlerle elde edilen gelirlerin, izlenen amaç doğrultusunda denizcilik sektörünün net sıfır emisyona geçişi için kullanılmasının prensip haline getirilmesi gerektiği ifade ediliyor. Gelirlerin, gemilerin elektrifikasyonu ve limanlarda belirlenmiş altyapı dahil olmak üzere sürdürülebilir alternatif yakıtların yaygınlaştırılmasını ve kullanımını kolaylaştırmak için kullanılması tavsiye ediliyor.

KAYNAK: ESPO

BIMCO'DAN PLASTİKLERİN AZALTILMASI KONUSUNDA ÖNEMLİ ÇALIŞMA

BIMCO tarafından gemilerde tek kullanımlık plastiklerin azaltılması konusundaki deneyimlerinden yararlanmak için bir çalışma grubu oluşturuyor.



Okyanuslardaki plastik atık miktarını azaltmak ortak bir sorumluluktur ve ortak bir çaba gerektirir. Denizcilik sektörü, gemilerde tek kullanımlık plastiklerin azaltılmasına yönelik adımlar atarak, küresel ölçekte plastik atık sorununun ele alınmasına katkıda bulunacak.

Birçok Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi (The Baltic and International Maritime Council-BIMCO) üyesinin bu alanda kararlı ve olumlu adımlar attığı

belirtiliyor. BIMCO, güvenli ve kaliteli içme suyu sağlayan sürdürülebilir alternatifler veya gemilerde tesis edilebilecek sistemlerle değiştirilmesi halinde tek kullanımlık plastik şişelerin aşamalı olarak kaldırılmasını destekliyor.

BIMCO tarafından bu durum plastik deniz çöplerinin azaltılmasına denizcilik sektörünün katkıda bulunması için hem ulaşılabilir hem de etkili bir seçenek olarak görülüyor. Bu konuda yürütülecek

başarılı bir kampanyanın merkezinde denizcilik sektörünün ve gemilerde çalışan denizcilerin istekliliğinin olduğu biliniyor. Bu nedenle, mevcut süreçte yürütülen tüm girişimlerin içeriğinin tam olarak anlaşılması isteniyor.

Gemilerde Tek Kullanımlık Plastiği (Single Use Plastic-SUP) azaltmanın önündeki engelleri belirlemeye yardımcı olmak, bu engelleri aşmanın mevcut ve yeni yollarını keşfetmek için BIMCO üyelerinin bir araya getirilmesi hedefleniyor. Ayrıca armatörlere, işletmecilere ve firma yöneticilerine harekete geçmeleri ve gerektiğinde yardım sağlamaları için teşvik edilmeye çalışıldığı belirtildi.

Bu nedenle BIMCO'da ilgili konuları araştırmak ve sektörü bilgilendirmek için resmi olmayan bir çalışma grubu kuruluyor. Yeni fikirleri, deniz taşımacılığı odaklı yaratıcı çözümleri teşvik edecek ve yeni tekliflerin en iyi geliştirilmesi yollarını tartışacak bir grup oluşturulması hedefleniyor.

KAYNAK: BIMCO

1 Ocak – 26 Nisan 2022 itibariyle Türk Bayraklı gemilerin Memorandumlar kapsamında güncel denetim ve tutulma istatistikleri aşağıdaki tablolarda sunulmaktadır.

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİNE GÖRE TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	OCAK 2022	ŞUBAT 2022	MART 2022	NİSAN 2022
PARİS LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (PARIS MOU)	TUTULMA YOK	İTALYA (PIOMBINO)	ALMANYA (BREMAN)	İTALYA (AUGUSTA)
TOKYO LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (TOKYO MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
KARADENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (BLACK SEA MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AKDENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (MEDITERRANEAN MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ SAHİL GÜVENLİK (USCG)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK

YILLARA GÖRE TUTULMA TABLOSU (2017-2022 NİSAN) *

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2017	2018	2019	2020	2021	2022 (NİSAN)
PARIS MOU	14	7	4	3	1	4 Tutulma (62 Denetleme)
TOKYO MOU	3	0	2	0	0	0 Tutulma (4 Denetleme)
BS MOU	11	2	0	1	0	0 Tutulma (49 Denetleme)
MED MOU	0	5	0	0	0	0 Tutulma (27 Denetleme)
USCG	-	1 **	0 **	1 **	1 **	0 Tutulma **

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

**USCG Web Sitesinden denetleme rakamlarına ulaşılamamaktadır.

****İMEAK Deniz Ticaret Odası Dış İlişkiler Genel Sekreter Yardımcılığı bünyesinde hazırlanmıştır.
Hazırlayan: Serkan İNAL – Deniz Ulaştırması Müdürü**



YANMAR

TICARI MARIN

Yanmar İstanbul Training Center, İTÜ Denizcilik Fakültesi Tuzla Kampüsünde, geleceğin zabiti öğrencilerin ve aktif hizmetteki gemi adamlarının eğitilmesine katkı sağlamaktadır.

250-500HP



30-250HP



500-1500HP



3000-6000HP



1500-3000HP



Yanmar ile 7 gün 24 saat kontrol

Yanmar ticari kullanım amacıyla orta ve yüksek devirli dizel motorlar üretir. Bu motorlar, gemi sahiplerinin işletme maliyetlerini tam olarak kontrol edebilmesini sağlamak için düşük yakıt tüketimi ve kolay bakım sunmak üzere tasarlanmıştır. Ana tahrik ve elektrikli tahrik için 78mhp (57kW) ila 6000mhp (4480kW) arasında değişen motorlar ve ayrıca gemideki tüm elektrik ihtiyaçları için marin jeneratör setleri sunuyoruz.

Eksiksiz tahrik motorları ve jeneratör setleri ürün yelpazesi

www.yanmar.eu
www.yanmar.com

TÜRKİYE’NİN TARİHİ DENİZ FENERLERİ

Prof. Dr. İdris Bostan başkanlığında hazırlanan “Türkiye’nin Tarihi Deniz Fenerleri” Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından kitap arşivimize kazandırıldı. Bu eser aynı zamanda Osmanlı İmparatorluğu zamanında kendi kıyılarında, adalarında inşa ettiği ve hizmete aldığı fenerler hakkında da bilgi vermektedir.



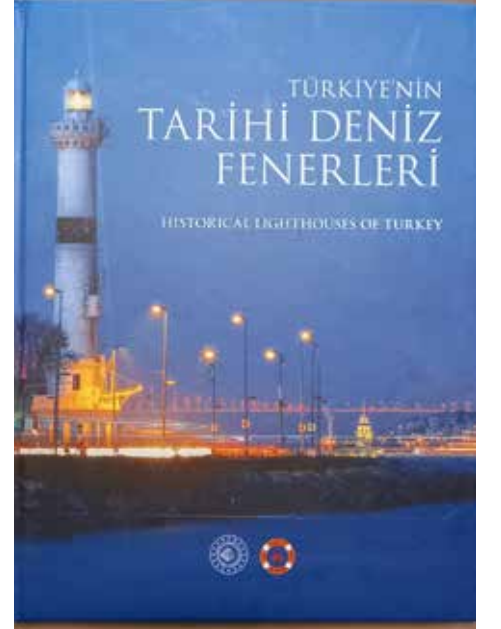
Ahırkapı Feneri, Sanatçı Alman Marine Painter/Denizler Ressamı Michael Zene Diemer (1867-1969) yağlıboya tablo

Eserin adı; “Türkiye’nin Tarihi Deniz Fenerleri”. Prof. Dr. İdris Bostan başkanlığında Türkçe ve İngilizce olarak tamamıyla belgelere dayalı olarak hazırlanmış kaynak bir eser. Bu eser, denizcilik toplumu ötesinde olası her basın adresine de duyurulmalı diye düşünüyorum. Araştırmacı yazar Osman Öndeş, yazısına böyle başlamış ve devam etmiş: “Deniz Fenerleri için internette araştırma yapılırsa, karşınıza nice renkler çıkıyor. Bir sayfada meraklılar şöyle tanımlamışlar: “Denizlerde seyreden deniz taşıtlarının bu denizlerin kayalık, adacık vb. tehlikeli noktalarında bulunmakta olan, geceleri ve sisli durumlarda gemilere yol gösteren, güçlü bir ışık kaynağına sahip kuleye “Deniz Feneri” adı verilmektedir. “Dar boğazdan geçmek zorunda olan gemiler deniz feneri sayesinde geçerler.” “Bu sisli havada deniz feneri yoksa yol alamayız”, “Deniz feneri ışık vermediğinden birçok gemi karaya oturdu”, “Deniz feneri sayesinde kayalıklara çarpmaktan kurtulduk”, “Deniz fenerinin bulunduğu yerde bir adacık bulunuyor”.

Şairler eserlerinde “Deniz Fenerleri”ni dizelerine aktarmışlar. Fazıl Hüsnü Dağlarca “Deniz Feneri” başlıklı şiirinde şöyle diyor:

Uzanmış koca burun açık denize doğru,
lacivert ve gri gecenin değerinde.
Karanlıkla başlar bir dünya sevgisi, deniz
feneri parlar,
Talihe aldırmadan kayalar üzerinde
bulutlar birleşir alaca düzlüklerde,
Çöker uzak limanlardan bir sis.
Bir sıkıntı başlar karanlığında kaderin,
bildirir, yanınca yanınca,
Ömrün neresindesiniz, aşkın
neresindesiniz? Yüreğin mi daralıyor,
yıldız ışığında,
Bırak anılar gitsin biraz daha geri.
Ruhu götürmeden vakit yürüyebilir,
düşün nasıl durmuş sabırla yüzlerce yıl,
Hep bu benekte bu deniz feneri.

Alman denizler ressamı (Marine Painter) Michael Zene Diemer (1867- 1939)’in (*) Ahırkapı Feneri Yağlıboya Tablosu bu yazımın tek resmi olmakta. Muhteşem bir tablo... Londra’da Sotheby Müzayede’de



1 Milyon TL üzerinde bir değerle satılmış. Michael Zene Diemer’in yağlıboya “Ahırkapı Deniz Feneri” tablosuyla resmettiği Ahırkapı Feneri’ni Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü 2020 yılında restore ettirmiş”.

(*)Ressam Michael Zeno Diemer: Politik, sosyal ve teknolojik değişimlerin damgasını vurduğu çalkantılı zamanlarda yaşadı. Alman İmparatorluğu’nu, I. Dünya Harbi’ni, Weimar Cumhuriyeti’ni ve Nasyonal Sosyalizmin yükselişini yaşadı. Münih Güzel Sanatlar Akademisi’nden mezun oldu ve manzara resmi, büyük savaş manzaraları ve denizcilik konularında uzmanlaştı. Ayrıca Münih Deutsches Museum için teknoloji ve bilim illüstrasyonları üretti. Çok sayıda yağlı boya tablo, guaş, suluboya, grisailles, poster, harita, dergi illüstrasyonu ve kartpostal sunan katalogu Diemer’in çok yönlülüğünü vurgulamaktadır. Döneminin ruhunu yakaladı ve zamanının seçkin bir ressamı olarak anılmaktadır.

Editörün Notu: Bu bölüm Araştırmacı Tarihçi Yazar Osman Öndeş tarafından hazırlanmıştır.

TURN UNCERTAINTY



INTO CONFIDENCE

For the maritime industry, this is more than a moment of change. It's a time for transformation. Never have the decisions it faces been so complex. Nor their consequences ever mattered more. As a trusted voice of the industry, we help decision-makers throughout the maritime world to make purposeful and assured choices. From regulatory compliance, next generation fuels, vessel and operational optimization, to in-depth advice and insight, explore our solutions.



Learn more:
dnv.com/maritime





ULUÇ KEDME *

Yılın ikinci çeyreğine girmekte olduğumuz dönemde deniz taşımacılığı tarafında piyasaların, Rusya-Ukrayna arası yaşanan ve tüm dünyayı etkileyen kriz ve savaş ortamına rağmen her ne kadar son bir aylık periyotta biraz geri çekilme yaşıyor gibi gözükse de kuvvetli seyrine devam ettiğini görüyoruz.

Endekslere baktığımız zaman yukarıda bahsi geçen geri çekilmenin son bir aylık periyotta Baltık Handysize Endeksi'ne

Piyasalarda pozitif beklentiler en asgari düzeyde devam ediyor

%13 civarında, Baltık Supramax Endeksi'ne %10 civarında, Baltık Kuruyük Endeksi'nde ise %9 civarında negatif yansımaları görmekteyiz. Ancak bahsi geçen geri çekilmenin özellikle gemi fiyatlarına etkisinin olduğunu söylememiz pek mümkün değil. Kısacası arzın talebi karşılamaması ve beraberinde emtia fiyatlarındaki yükselişten ve artan maliyetler sebebi ile ileriye dönük yeni inşa sipariş ve üretiminin de halen beklenen düzeylerinde altında olması, gemi fiyatlarındaki kuvvetli duruşun direncini kıramamasına etki etmektedir.

Brent petrol tarafına baktığımızda ülkelerdeki enflasyona da direkt etki eden bir unsur olması ve seyrini yükseliş yönünde devam ettirmesinin de yarattığı endişe ile ülkelerde petrol arzına ilişkin artırım yönünde açıklamaların da gelmesi brent petrolü son bir ayda %10'a yakın kayıp ile 103 dolar seviyesine getirdiğini görmekteyiz. Tanker endekslerine baktığımızda ise, bir aylık periyotta

özellikle kirli mal endeksindeki %50 civarında bir artış dikkati çekerken, beyaz mal endeksinde ise artış %10 seviyelerinde sınırlı kaldı.

Yukarıda da bahsettiğimiz üzere emtia fiyatlarındaki artışı demir çelik ve hurda fiyatlarından da oldukça net görmekteyiz. Sub-Continent bölgesinde geçen ayki yazımızda ton başı USD 650 seviyelerinde bulunan hurda fiyatlarının bu ay itibarı ile ton başı USD 680 seviyelerinde olduğunu gözlemlemekteyiz.

Piyasalarda tüm yaşanan olumsuzluklara karşın pozitif beklentiler ile en asgari düzeyde halihazırdaki kuvvetli piyasanın bir süre daha muhafaza edileceği beklentisi hakim olarak gözükmektedir. Ancak önümüzdeki süreçte özellikle artan enflasyon sebebi ile ülkelerin izleyecekleri ekonomik politikaların piyasalarında yönü hakkında daha net bilgi vereceğini söyleyebiliriz.

NİSAN 2022 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

Gemi İsmi	DWT	İnşa Yılı	İnşa Ülkesi	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	Fiyat US\$ M
DOUBLE FORTUNE	95790	2010	JAPAN	BULK	CHINESE	21,00
JIN JIA	93077	2012	CHINA	BULK	NA	14,50
CORONA INFINITY	88233	2002	JAPAN	BULK	CHINESE	12,80
SITC TAISHAN	58107	2010	CHINA	BULK	GREEK	18,50
JIN YUN	56810	2012	CHINA	BULK	CHINESE	17,36
ORCHID	55598	2012	JAPAN	BULK	GREEK	22,60
JIANGMEN NANYANG 189	40200	2022	CHINA	BULK	NA	31,00*
JIANGMEN NANYANG 190	40200	2022	CHINA	BULK	NA	31,00*
INTERLINK AUDACITY	39100	2016	CHINA	BULK	UAE	25,00*
INTERLINK AFFINITY	39046	2016	CHINA	BULK	UAE	25,00*
ITERLINK TENACITY	38785	2016	CHINA	BULK	UAE	25,00*
INTERLINK UTILITY	38706	2016	CHINA	BULK	UAE	25,00*
ES MERCURY	32248	2008	JAPAN	BULK	NA	15,20

ANEMOS	28399	2006	JAPAN	BULK	NA	11,50
DONG-A ASTREA	179329	2010	KOREA	BULK	GREEK	*
DONG-A EOS	179329	2009	KOREA	BULK	GREEK	*
DONG-A OKNOS	179329	2010	KOREA	BULK	GREEK	*
						81,00*
MINERAL BELGIUM	173806	2005	CHINA	BULK	NA	15,80
LILY BREEZE	74744	1998	JAPAN	BULK	NA	8,60
ANDROS ISLAND	63008	2016	CHINA	BULK	NA	25,00*
SPYROS ISLAND	63008	2015	CHINA	BULK	NA	25,00*
ULTRA EXCELLENCE	61214	2016	JAPAN	BULK	GREEK	31,00
WP BRAVE	58627	2012	KOREA	BULK	NA	19,50
TOMINI MAJESTY	56942	2010	CHINA	BULK	NA	15,90
MANDARIN GRACE	56693	2011	CHINA	BULK	CHINESE	17,10*
MANDARIN TRADER	56677	2011	CHINA	BULK	CHINESE	17,10*
WP AMBITION	55865	2015	JAPAN	BULK	TURKISH	25,00
WUHU	39182	2014	CHINA	BULK	ITALIAN	22,30*
WUCHANG	39128	2013	CHINA	BULK	ITALIAN	22,30*
WUCHOW	39090	2013	CHINA	BULK	ITALIAN	22,30*
ES DIGNITY	37084	2014	JAPAN	BULK	NA	23,50
SUPERNOVA	36367	2012	JAPAN	BULK	RUSSIAN	20,50
T PROGRESS	305795	2002	KOREA	TANKER	NA	28,80
ERVILKEN	152146	2004	KOREA	TANKER	GREEK	15,20
SAPPER	14002	1997	ITALY	TANKER	NA	5,80
RINEIA	159106	2004	KOREA	TANKER	MIDDLE EASTERN	18,00
PHOENIX HOPE	105585	2008	KOREA	TANKER	GREEK	18,25
OCEAN JUPITER	50314	2007	KOREA	TANKER	GREEK	NA*
ZHU JIANG	50192	2009	KOREA	TANKER	GREEK	NA*
OCEAN WINTER	41370	2009	KOREA	TANKER	GREEK	NA*
OCEAN SPRING	40960	2009	KOREA	TANKER	GREEK	NA*
NORD SNOW QUEEN	38289	2008	CHINA	TANKER	GREEK	9,70
SKY	37879	2007	KOREA	TANKER	NA	8,10
Gemi İsmi	TEU	İnşaa Yılı	İnşaa Ülkesi	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	Fiyat US\$ M
MARINA JADE	2542	2001	GERMANY	CONTAINER	SINGAPORE	NA
SABRE TRADER	1774	2018	CHINA	CONTAINER	NA	44,00
HANSA MAGDEBURG	1740	2003	CHINA	CONTAINER	UK BASED	30,00
MARINE BLA	1708	2008	JAPAN	CONTAINER	NA	NA
AVRA MITERAS	1122	1996	GERMANY	CONTAINER	SWISS	NA
NAVIOS UTMOST	8208	2006	KOREA	CONTAINER	NA*	*

NAVIOS UNITE	8208	2006	KOREA	CONTAINER	NA*	*
						220,00*
WINDSWEPT	2797	2010	CHINA	CONTAINER	CHINESE	52,00
CAPE MAGNUS	2742	2008	GERMANY	CONTAINER	TAIWANESE	53,00
VIVALDI	2546	2010	CHINA	CONTAINER	GREEK	18,00
MESSINI	2442	1997	GERMANY	CONTAINER	UK BASED	NA
YANGFAN CV18H-VG01	1868	2022	CHINA	CONTAINER	FRENCH	44,50*
YANGFAN CV18H-VG02	1868	2022	CHINA	CONTAINER	FRENCH	44,50*
YANGFAN CV18H-VG03	1868	2022	CHINA	CONTAINER	FRENCH	44,50*
YANGFAN CV18H-VG04	1868	2022	CHINA	CONTAINER	FRENCH	44,50*
HOOGE	1402	2006	CHINA	CONTAINER	ISRAELI	23,60

*Enbloc satışı ifade eder

ÜLKE	HURDA FİYATLARI NİSAN 2022		
	Dökme Kuruyük (per T/LTD)	Tanker (per T/LTD)	Konteyner (per T/LTD)
BANGLADEŞ	US\$ 645-655	US\$ 655-665	US\$ 665-675
HİNDİSTAN	US\$ 665-675	US\$ 675-685	US\$ 685-695
PAKİSTAN	US\$ 655-665	US\$ 665-675	US\$ 675-685
TÜRKİYE	US\$ 445-455	US\$ 455-465	US\$ 465-475

NİSAN 2022 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

Gemi İsmi	DWT	LWT	İnşa Yılı	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	USD per T/LWT
ALAM CETUS	171.009	23.982	2003	BULKER	NA	650
CAPE ENTERPRISE	185.909	22.043	2003	BULKER	INDIA	650
GAS KOMODO	56.875	18.848	1991	GAS	BANGLADESH	680
NUSA MERDEKA	104.875	17.297	2003	TANKER	BANGLADESH	670
BULL DAMAL 1	111.928	16.203	2004	TANKER	BANGLADESH	670
BERGE AORAKI	172.502	21.221	2000	BULKER	BANGLADESH	640
THURAYA	46.724	11.916	1999	TANKER	PAKİSTAN	655
ARISTOS	46.678	10.534	2004	TANKER	BANGLADESH	675

* Kaynaklar: KERTE Denizcilik broker ağı, IHS-Seaweb, Equasis



New regional dynamics

& the move to a green shipping future

İSTANBUL TÜRKİYE
22nd June 2022

Powered by



Platinum Sponsor



**Badges
& Lanyards Sponsor**



**METHANOL
INSTITUTE**

Supporting Organisations



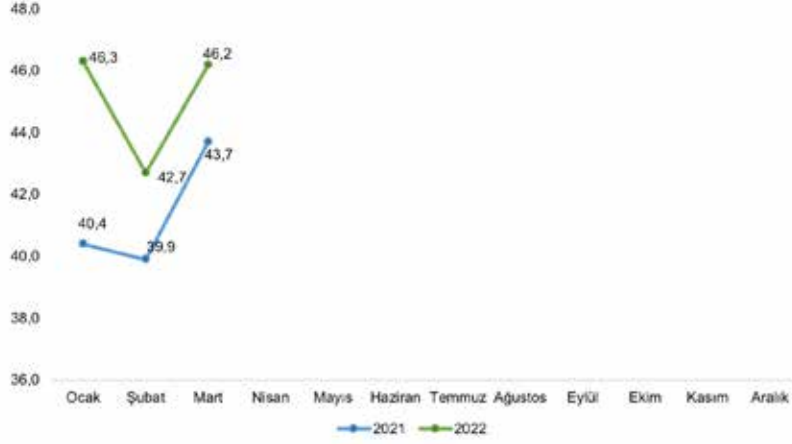
Media Sponsors



2021-2022 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2022 yılı mart ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %5,7 artış göstererek 46.223.496 ton olmuştur.

Grafik 1. Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Yük Elleçlemesi (Ton), Mart 2022



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

Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2022 yılı mart ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %4,4 arttı.

- Limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı 2022 yılı mart ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %3,2 artarak 13.574.671 ton,
- Limanlarımızda gerçekleştirilen ithalat amaçlı boşaltma miktarı 2022 yılı mart ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %5,1 artarak 20.607.447 ton,
- Dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı 2022 yılı mart ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %4,4 artarak 34.182.118 ton olmuştur.

Tablo 1. Denizyolu ile Dış Ticaret, Mart 2022

Aylar	Yıllar	İhracat		İthalat		Dış Ticaret	
		Miktar (Ton)	Değişim	Miktar (Ton)	Değişim	Miktar	Değişim
Mart	2021	13.151.980	3,2%	19.600.405	5,1%	32.752.385	4,4%
	2022	13.574.671		20.607.447		34.182.118	
Ocak - Mart	2021	35.650.895	5,0%	55.676.996	9,9%	91.327.891	8,0%
	2022	37.441.556		61.207.484		98.649.040	

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

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



PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ

“Gelecek burada”

03
EĞİTİM HAYATIN
TRAINING POOL

Denizcilik Fakültesi

- Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği
- Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği

Hukuk Fakültesi

- Hukuk

İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi

- Uluslararası Ticaret ve İşletmecilik Bölümü
- Ekonomi ve Finans Bölümü
- Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Bölümü
- Lojistik Yönetimi Bölümü
- Yönetim Bilişim Sistemleri Bölümü

Mühendislik Fakültesi

- Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği
- Elektrik-Elektronik Mühendisliği
- Endüstri Mühendisliği
- Makine Mühendisliği
- Bilişim Sistemleri Mühendisliği

Denizcilik Meslek Yüksek Okulu

- Deniz Ulaştırma İşletme Programı
- Gemi Makineleri İşletmeciliği Programı
- Gemi İnşaatı Programı
- Sualtı Teknolojisi Programı
- Deniz ve Liman İşletmeciliği Programı
- Marina ve Yat İşletmeciliği Programı
- Deniz Brokerliği Programı
- Mekatronik Programı
- Lojistik Programı
- Bilgisayar Programcılığı Programı
- Açıcılık Programı



pirreisuni



pirreisuniversity



pirreisuniversitesi • pirreis.edu.tr

25.04.2022

17. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

ISTFIX Bileşik Endeksi bu hafta biraz da yakıt fiyatlarının düşmesi ile 819 puandan 844 puana yükseldi. 10 gemiyi işleten bir koster brokerine göre tüm bölgelerde kısa mesafe navlunları savaştan ötürü baskı altında. Karadeniz'deki tüm Ukrayna limanları kapalı olduğu için Sulina Kanalı ana çıkış limanı oldu ve bölgeyi hububat ile besler hale geldi. Bunun dışında Rusya'nın Novorossiysk ve Tuapse limanlarında faaliyetler canlı fakat risk alabilene. Doğu Akdeniz'den gübre çıkışları bölgedeki navlunları destekleyen yegane taşıma iken, Adriyatik ve Doğu Akdeniz'de hurda taşımaları biraz zayıfladı. Savaş Baltık koster piyasalarını da olumsuz etkiliyor. Burada da Rus yük akışları sadece riski alıp Avrupa'dan yakıt almamayı göze alabilenleri ilgilendiriyor. Fransız buğday çıkışları biraz sakin ama Amsterdam-Rotterdam-Anvers-Gent bölgesinden çıkan çelikler destekleyici olmakta.



ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2021



ISTFIX – Son 1 yıl

HABERLER

Avrupa ve Birleşik Devletler

Dünya Bankası küresel ekonomik büyüme tahminlerini düşürürken, global krize müdahale amaçlı 170 milyar dolarlık bir paketi harekete geçirme hazırlıklarına başladı. Dünya Bankası Başkanı David Malpass 2022'de küresel büyüme tahminini ocak ayındaki yüzde 4,1'den yüzde 3,2'ye düşürdüklerini belirtti.

Avrupa Merkez Bankası (AMB) tarafından yapılan ekonomistler anketine göre, Avro bölgesi ekonomisi büyüme beklentisi yüzde 4,2'den yüzde 2,9'a düştü. Ayrıca, bu yıl için enflasyon oranı beklentisi yüzde 6'ya yükselerek iki ay önceki tahminlerin iki katı seviyesine geldi.

Louis Federal Rezerv Bankası Başkanı James Bullard, faiz oranlarını yıl

sonuna kadar yüzde 3,5'e yükseltmesi yönündeki görüşünü yineledi. Bullard'ın önerisine göre, Fed'in bu yıl geri kalan altı toplantısının her birinde yarım puan faiz artırımına gitmesi gerekmekte.

Emtia Haberleri

Geçen haftaki hızlı yükselişten sonra petrol fiyatları bu hafta yine düştü. Batı Teksas tipi ham petrol 102 dolar/varile Brent ise 106 dolar/varile geriledi.

Mısır'da buğday stokları tarihi düşük bir seviyeye gelerek yalnızca 2,6 aylık iç talebe yetecek düzeye inerken, hükümetin de en az 6 aylık stok hedefinin de önemli ölçüde altında kaldı. Normal bir dönemde, dünyanın en büyük buğday ithalatçısı olan Mısır'a herhangi bir tarihte bir aylık talebine denk olan toplam 1 milyon ton buğday nakil halinde bulunurdu.

Türkiye İstatistik Kurumu'na (TÜİK) göre, 2022 yılının ilk iki ayında Türkiye'nin sıcak haddelenmiş rulo (sıcak rulo) ithalatı yıllık yüzde 27,6 artışla 864.000 tonu buldu. Söz konusu dönemde Ukrayna, yıllık yüzde 14,1 düşüşle 182.000 tonla Türkiye'nin en büyük sıcak rulo kaynağı olurken, onu 126.500 tonla Rusya izledi.

Ayrıca, Fransa ve Hollanda sıcak rulo ihracatı 58.000 tondan 120.000 tona yükselerek ciddi bir artış kaydetti.

Türkiye kütük piyasasında, Rusya çıkışlı çok sayıda teklif görülürken, alıcılar Rusya'ya yönelik yaptırımlar kaynaklı riskleri almaya yanaşmıyor. Ayrıca, fiyatların düşme eğiliminde olduğu piyasada alıcılar alım yapmakta isteksiz.

Türkiye'de yerel kütük teklifleri fabrika çıkışı ton başına 870-890 dolar aralığında yer almasına rağmen talep

görülmezken, Rus teklifleri ise ton başına 750 dolara kadar düştü.

Türkiye’de short sea hurda alım fiyatları sert düşüşler yaşarken, analistler bu durumun sebebi olarak ülkeye çok

fazla hurda teklifi verilmesini işaret ediyor. Romanya, İsrail ve Lübnan’dan HMS I/II 80:20 rekabetçi teklifler geldiği

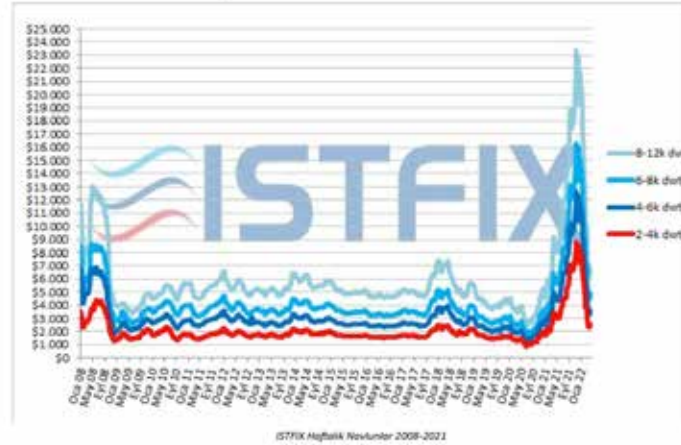
ve ufak tonajda alımlar yapıldığı rapor edilmekte.

Türkiye’de gemi hurdası alım fiyatları da düşüş trendinde. Piyasada genel fiyat aralığı ton başına 495 ile 632 dolar aralığında yer alırken, uluslararası hurda piyasalarındaki olumsuz görünüm nedeniyle fiyatların daha da gerilmesi bekleniyor.

Mısır fiyatları, Ukrayna-Rusya savaşının sebep olduğu tedarik endişeleri ve ABD hasadına olan talebin artışı sebebi ile 10 yılın en yüksek seviyesine çıktı. Rusya’nın Ukrayna işgali, Ukrayna’daki hasadın limanlardan çıkışına engel olurken, küresel tahıl ticaretinde belirsizliğe ve bahar ekimlerinin öngörülememesine sebep oldu.

NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	2.530	3.617	4.878	6.792
Geçen Hafta	2.455	3.510	4.734	6.590
Geçen Ay	2.305	3.256	4.445	6.188
Geçen Yıl	3.169	4.530	5.865	8.418



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2021

TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonnage	Cargo	LOAD. - DISCH. PORT	L/D Rate (t/day)	Freight (\$/tonne)
1,050	COPPER CATHODES	POTI-DILISKELESİ	750/750	77.00
1,100	STEEL BARS	AUGUSTA-ELEVSİS	750/750	55.00
2,000	STEEL BARS	ISKENDERUN-BEIRUT	1000/1000	23.00
2,500	GENERAL CARGO	MERSİN-WEST AFRICA	1000/1000	120.00
3,000	COAL	NOVOROSSIYSK-ISKENDERUN	1000/1000	85.00
3,000	STEEL PRODUCTS	ISKENDERUN-GENOA	2000/2000	52.00
3,000	STEEL PRODUCTS	ISKENDERUN-THESSALONIKI	2000/2000	33.00
4,000	WHEAT (45')	FOS-ORTONA	2000/2000	32.00
4,100	BAGGED MINERALS	GULLUK-CARBONERAS	1500/1500	45.00
5,000	GRAINS	NOVOROSSIYSK-MARMARA	1500/2000	50.00
5,000	ALUMINUM	NOVOROSSIYSK-RAVENNA	2000/2000	78.00
5,000	BAUXITE IN BULK	GEMLIK-BARCELONA	1500/1500	42.00
6,000	MINERALS	BANDIRMA-VALENCIA	2000/2000	48.00

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 bulunduğu 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.

S&P VE HURDA

Bu haftanın tek satışında 1991 Hollanda inşası 1.800 DWT'lik bir kostering Türk alıcılara 1 milyon Euro civarına satıldığı raporlandı.

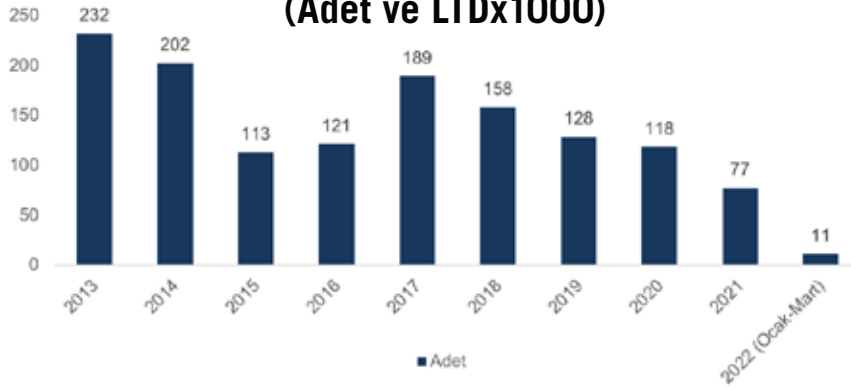
TÜRKİYE'DE GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Bayrak Ülkelerine Göre Listelenmiştir) OCAK- MART 2022

Sıra NO	Gemi Adı	IMO NO	Tipi	Bayrak	Tonajı GT	Tonajı DWT	İnşa Yılı	Geliş Tarihi
1	Carnival Sensation	8711356	Yolcu Gemisi	Bahamalar	70.538	6.870	1993	14.02.2022
2	Delphin	7347536	Yolcu Gemisi	Bahamalar	16.214	2.851	1975	18.03.2022
3	Oceanic Challenger	9194115	Bilimsel Araştırma / İnceleme	Fransa	7.127	5.197	2000	5.01.2022
4	Bourbon Fulmar	9668518	Destek Gemisi	Güney Rum Kesimi	1.358	1.250	2013	10.02.2022
5	Niko	8228256	Petrol Tankeri	Komorlar	1.896	3.389	1984	28.03.2022
6	Zafer	6723915	Ro-Ro	Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti	2.243	1.377	1967	27.01.2022
7	SW Marquis	9190298	Bilimsel Araştırma / İnceleme	Norveç	13.339	7.500	2000	5.01.2022
8	Fugro Adventurer	9261152	Hizmet Gemisi	Panama	1.700	1.172	2002	5.01.2022
9	Carnival Ecstasy	8711344	Yolcu Gemisi	Panama	70.526	7.200	1991	15.02.2022
10	Yener Ciner	7727425	Feribot	Türkiye	4.959	1.076	1979	24.03.2022
11	Nikolay Savitskiy	8805559	Soğutmalı Yük Gemisi	Ukrayna	2.060	2.133	1988	1.02.2022

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

* Renklendirilen gemiler Mart 2022 tarihinde geri dönüşüme giren gemilerdir.

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



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

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



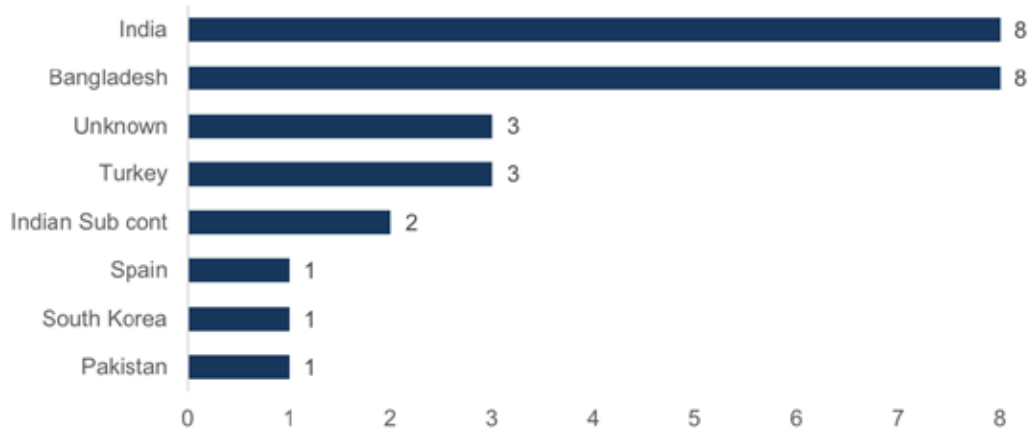
Kaynak: Clarksons Research Services Limited ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

DÜNYADA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Gemi Tiplerine Göre Listelenmiştir) OCAK- MART 2022

Gemi Tipi	OCAK			ŞUBAT			MART		
	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT
AHTS	3	28,7	5.639	1	13,0	1.800	2	13,0	2.950
Bulk	1	36,0	43.352	3	22,3	507.079	4	24,5	486.351
Cement	1	25,0	9.086	-	-	-	-	-	-
Chem & Oil	10	24,6	115.463	8	19,6	288.021	3	23,7	51.133
Cruise	-	-	-	2	30,0	14.070	1	47,0	2.851
FPSO	1	41,0	118.095	-	-	-	-	-	-
GCargo	-	-	-	-	-	-	2	22,0	3.207
LPG	1	25,0	23.469	1	31,0	56.875	1	30,0	1.362
MPP	1	26,0	16.113	-	-	-	-	-	-
MSV	2	30,5	3.272	1	42,0	1.314	-	-	-
Ore	-	-	-	-	-	-	1	21,0	174.285
Pass/Car F.	2	37,0	4.440	1	49,0	325	3	39,0	7.157
Products	4	30,3	56.168	5	24,6	177.785	4	26,5	269.227
PSV	2	25,0	6.254	-	-	-	-	-	-
Reefer	1	42,0	2.991	1	34,0	2.133	2	35,5	18.884
Research	-	-	-	1	38,0	425	-	-	-
Rfr Fish C.	-	-	-	-	-	-	1	32,0	954
Ro-Ro	2	44,5	9.421	-	-	-	-	-	-
ROV/Sub Spt	-	-	-	-	-	-	1	12,0	3.700
Seis. Survey	2	22,0	12.697	-	-	-	-	-	-
Sels. Support	-	-	-	1	9,0	1.250	-	-	-
Standby Safety	1	56,0	92	-	-	-	-	-	-
Tanker	1	42,0	5.689	9	22,3	1.013.937	1	22,0	105.302
Tug	1	26,0	98	-	-	-	1	45,0	-
Utility	1	40,0	397	-	-	-	-	-	-
Genel Toplam	37	30,5	432.736	34	24,2	2.065.014	27	27,5	1.127.363

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

GEMİ GERİ DÖNÜŞÜMÜNDE ADET BAZINDA ÜLKELER (MART 2022)



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



SPARE PARTS

SERVICE

MAXIMIZE

ENGINE

PERFORMANCE

MESSI INCORPORATION

Marine Engine Ship Service International Inc.

Atatürk Mah.E.Gazi Sk.Metropol İstanbul Sit.

C1 Blok No.2B/376 Ataşehir/ İstanbul/TURKEY

P: +90 216 599 06 39

M: info@messiservice.com

W: www.messiservice.com

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



BAKIM VE ONARIM HİZMETLERİ



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



BSKY
HİDROSİKLON TEKNOLOJİSİ

YEDEK PARÇALAR

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



SERVİS HİZMETLERİ

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



BALLAST WATER MANAGEMENT SYSTEM

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



SHIP SPARE PARTS & ENGINEERING

yafdiezel.com.tr
ballastwater.net



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



Poseidon
Marine



*Fire and Safety
Worldwide Service*



EVLIYA ÇELEBİ MAHALLESİ
MEHMET AKİF SOKAK NO:1
TUZLA / İSTANBUL / TÜRKİYE
T: +90 216 493 44 24
+90 533 404 83 85

www.poseidontr.net

info@poseidontr.net