

İMEAK  
Deniz Ticaret  
Odası'nın  
resmi yayınıdır.

# Deniz Ticareti

DERGİ KURULUŞ: 1984

TEMMUZ / 2022



**1 TEMMUZ  
DENİZCİLİK VE  
KABOTAJ BAYRAMI**  
*Kutlu Olsun*





**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.**

Evllya 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](mailto:info@berkgumrukleme.com)

[www.berkgumrukleme.com](http://www.berkgumrukleme.com)

**BERK LOJİSTİK LTD. ŞTİ.**

Evllya 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](mailto:info@berklojistik.com)

[www.berklojistik.com](http://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"

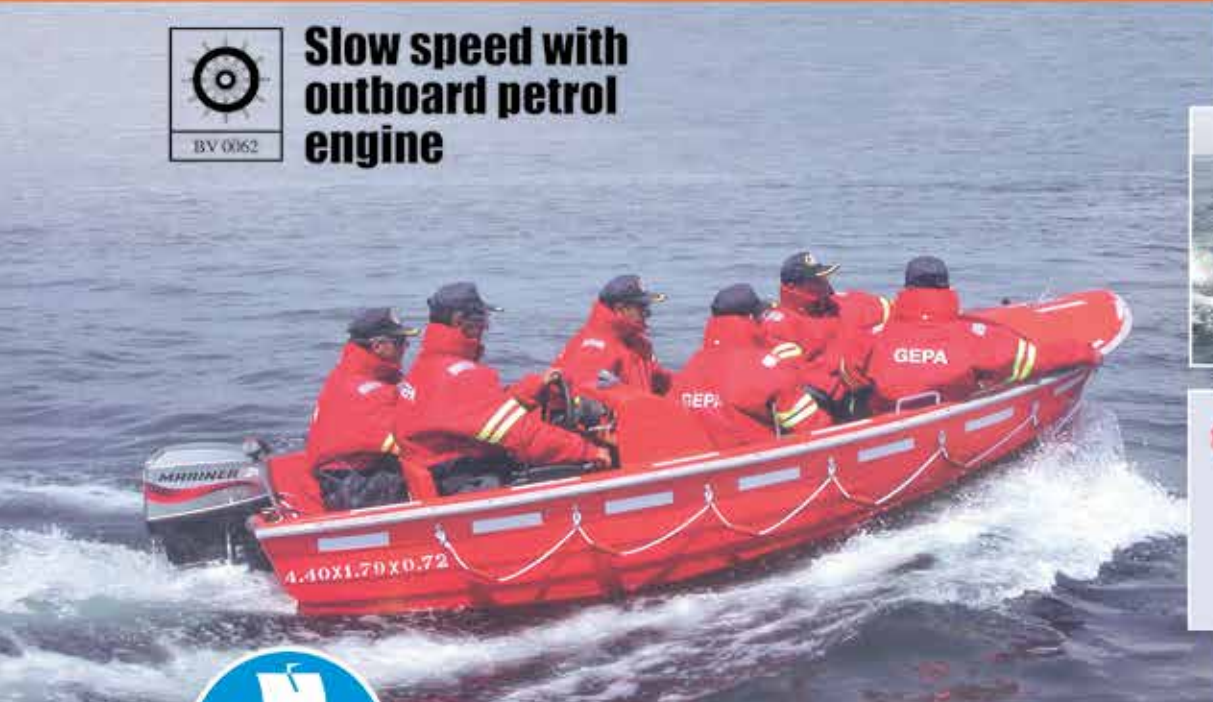


## RESCUE BOATS

**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



# DenizTicaretİ



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

**M. ZİYA KALKAVAN**

## GÜNEŞ MELAHAT ÇİÇEK

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



**Yıl 38**

**TEMMUZ 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 Salıpazarı 34427 Beyoğlu  
İSTANBUL-TÜRKİYE**

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

**F: +90 212 293 79 35 [dto@denizticaretodasi.org.tr](mailto:dto@denizticaretodasi.org.tr)**

**[www.denizticaretodasi.org.tr](http://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](mailto:info@likyareklamcilik.com.tr)**

**Genel Koordinatör: AYŞE OLCAY - [ayseolcay@likyareklamcilik.com.tr](mailto:ayseolcay@likyareklamcilik.com.tr)**

**Reklam Koordinatörü: ZEYNEP USTAHÜSEYİNOĞLU**

**[zeynep@likyareklamcilik.com.tr](mailto:zeynep@likyareklamcilik.com.tr) Tel: +90 216 428 92 52**

**Art Direktör: FATMA BAŞ - [grafik@likyareklamcilik.com.tr](mailto:grafik@likyareklamcilik.com.tr)**

**Muhabir: SERPİL GEDİK - [muhabir@likyareklamcilik.com.tr](mailto:muhabir@likyareklamcilik.com.tr)**

**Katkıda Bulunanlar:**

**SEVİM TARHAN ATASOY**

**Baskı: ÖZGÜN OFSET**

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

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

**[www.ozgun-ofset.com](http://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 teknolojisiyle 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..**

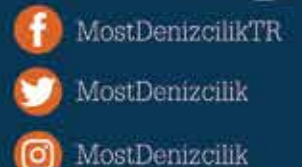


## ACIL ÇAĞRI:

+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





- Gümrük Müşavirliği
- İthalat ve İhracat Gümrükleme
- Dijital Gümrük Hizmetleri
- Gümrükte Kimyasal Analiz Hizmetleri
- Mevzuat ve Hukuki Danışmanlık
- YYS ve Sonradan Kontrol Danışmanlığı
- Teşvik ve Teminat Danışmanlığı
- Dış Ticarete Teknik Düzenlemeler ve Standardizasyon
- Lojistik Hizmetleri
- Dış Ticarete Kurye Hizmetleri
- Gümrük ve Dış Ticaret Eęitimleri
- Tercüme Hizmetleri

*ve çok daha fazlası...*

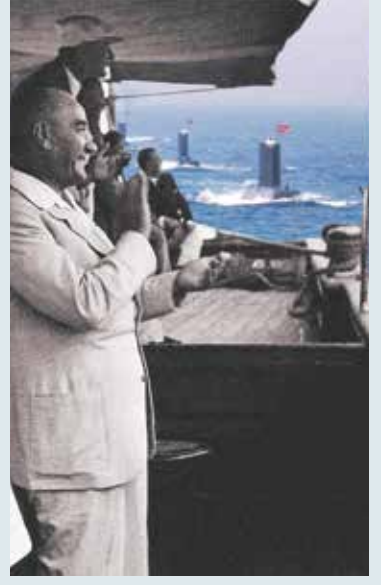


**Geliştirdiği kaliteli ve yenilikçi yöntemler sayesinde dünya çapında organizasyon yapısı oluturmu, 41 yıldır güvenilir çözüm ortağınız;  
*nsped Gümrük Müşavirliği!***

Genel Merkez: Mahmutbey Mah. 2655. Sk. No:3 Bağcılar/İSTANBUL  
Tel: 444 99 81 Fax: 0212 410 23 00 - Web: [www.ugm.com.tr](http://www.ugm.com.tr) Mail: [info@ugm.com.tr](mailto:info@ugm.com.tr)



# İÇİNDEKİLER



## 16

### MECLİS

HAZİRAN AYI MECLİS  
TOPLANTISIN'DA  
EKONOMİ VE SORUNLAR  
DEĞERLENDİRİLDİ

## 48

### DOSYA

1 TEMMUZ DENİZCİLİK  
VE KABOTAJ BAYRAMI  
KUTLU OLSUN

## 12

### TAMER KIRAN

1 TEMMUZ TARİHİNİN  
DENİZCİLER İÇİN ÇOK  
ÖZEL BİR ANLAMI VE YERİ  
MEVCUTTUR

## 56

### MAKALE

PROF. DR. MUSTAFA İNSEL

## 58

### FUARLAR

KÜRESEL DENİZCİLİK  
SEKTÖRÜ ATINA'DA  
BULUŞTU

## 60

### SÖYLEŞİ

ÖZGÜR ARSLANCAN /  
ELKON

## 62

### ÇEVRE

UFUK TEKER – TÜRK P&I  
SİGORTA GENEL MÜDÜRÜ

## 64

### SÖYLEŞİ

ADEM KOCADAĞ /  
ESKOMARINE

## 104

### GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM

ALİAĞA GEMİ SÖKÜM  
ALANINDA AVRUPA'DA  
LİDER KONUMDA

## 108

### BUNKER

DOÇ. DR. ALPER KILIÇ

ODADAN HABERLER .....	28
ŞUBELERİMİZDEN .....	38
SEKTÖRDEN HABERLER .....	70
LOJİSTİK .....	110
AB BÜLTENİ .....	112
GEMİ TUTULMALARI .....	114
KÜLTÜR / SANAT .....	116
S&P .....	118
YÜK İSTATİSTİKLERİ .....	122
ISTFIX ANALİZ .....	124
HURDA RAPORU .....	126





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](http://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](mailto: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](http://www.onursan.net) E [onursan@onursan.net](mailto:onursan@onursan.net)







Gemi inşa sanayimizde **GÜÇLÜ** birliktelik!



**elkon**  
electric system integrator



# 1 Temmuz tarihinin denizciler için çok özel bir anlamı ve yeri mevcuttur

Rusya Federasyonu-Ukrayna savaşı 5'inci ayına giriyor. Savaşın gıda, enerji ve finans sistemleri üzerindeki etkisine ilişkin Birleşmiş Milletler (BM) tarafından yayımlanan yeni bir rapora göre, 94 ülkede 1,6 milyar kişi Ukrayna savaşının etkileri ile karşı karşıya ve artan gıda ve petrol fiyatlarıyla başa çıkmakta güçlük çekiyor. Savaş nedeniyle dünyanın şimdiye kadarki en ciddi gıda, enerji ve ekonomik krizin eşliğinde olduğuna işaret edilen raporda, hiçbir ülkenin bu savaşın etkilerinden kaçamayacağı ifade ediliyor. Rapordan da anlaşılacağı üzere Pandeminin ardından yine çok hassas bir dönemden geçiyoruz. Ne zaman sonuçlanacağı henüz belli olmayan bu savaşın olası sonuçlarına karşı iş dünyası olarak çok dikkatli olmalı, temkinli davranmayı elden bırakmamalıyız.

Puslu havaya rağmen faaliyetlerimize hız kesmeden devam ediyoruz. Haziran ayında Pandeminin de geride kalmasıyla çok sayıda etkinlik ve toplantıya katıldık. Ayın en önemli etkinliklerinden bir tanesi 29 Haziran'da Ankara'da Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'nde (TOBB) gerçekleştirildi. Cumhurbaşkanı Yardımcımız Fuat Oktay'ın başkanlığında, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanımız Fatih Dönmez, Hazine ve Maliye Bakanımız Nureddin Nebati, Sanayi ve Teknoloji Bakanımız Mustafa Varank ve Ticaret Bakanımız Mehmet Muş'un teşrifleriyle düzenlenen Ekonomi Şurası'nda, denizcilik sektörünün öncelikli konularını ilgili bakanlarımıza bir kez daha iletme imkânı buldum.

Haziran ayında yurt dışında düzenlenen iki önemli organizasyona da iştirak ettik. Bunlardan bir tanesi Yunanistan'da düzenlenen Posidonia Uluslararası Gemicilik Fuarı oldu. Dünyanın önde gelen denizcilik fuarlarından biri olan ve son olarak 2018 yılında gerçekleştirilen organizasyon vesilesiyle Yunanistan'ın Deniz Ticaret Odası, Armatörler Birliği, Koster Armatörleri Derneği gibi kuruluşlarıyla bir araya geldik, iki ülke iş insanları arasında sektörel iş birliği imkanlarını ele aldık. Yine gerek Atina Büyükelçiliğimiz, gerekse Odamız, Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği ve Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği'nce (GISBİR)



**TAMER KIRAN**

*İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı*

fuvar alanında ortaklaşa düzenlediğimiz resepsiyonda dostlukların gelişmesine vesile oldu. Posidonia Fuarı'nın her anlamda başarılı geçtiğini, benzer fuarların ülkemizde de düzenlenebilmesi için ufuk açıcı bir organizasyon olduğunu söyleyebilirim.

Diğer önemli etkinlik ise, 20-21 Haziran'da, İngiltere'nin başkenti Londra'da gerçekleştirilen Uluslararası Deniz Ticaret Odası'nın (ICS) 100. kuruluş yıldönümü kutlama etkinlikleri ile "Deniz Taşımacılığının Geleceğini Şekillendirme" Zirvesi oldu. Denizciliğin sürdürülebilir bir geleceğe geçişindeki temel meselelere yönelik ortak bir vizyon oluşturulması amacıyla düzenlenen Zirve'de, denizcilik endüstrisinde karbonsuzlaştırmanın geliştirilmesi ve gerçekleştirilmesi için yol haritası belirlendi.

Buna göre; tüm sektörlerin bilgi paylaşımlarını kapsayacak sektörler arası iş birliği platformunun kurulması, yeşil deniz koridorlarını desteklemek amaçlı enerji tedarikçileri, limanlar ve denizcilik endüstrisini içeren temiz deniz enerji merkezlerinin geliştirilmesi, potansiyel

fonlama mekanizmalarını içerecek, yenilikçi düşük/sıfır karbon içerikli yakıtların sektörler arası Ar-Ge ve teknoloji platformları altında gerçekleştirilecek eylem planlarının değerlendirilmesi kararlaştırıldı.

Denizciler için 1 Temmuz tarihi, 1926 yılından itibaren çok özel bir anlam ve yere sahip olmuştur. 1 Temmuz 1926 yılında, 815 sayılı "Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Karasuları Dahilinde İcrayı San'at ve Ticaret Hakkındaki Kanun"' yürürlüğe girerek, Türk gemileriyle Türkiye Cumhuriyeti vatandaşlarına kabotaj imtiyazı tanınmıştır. Yüzlerce yıldır yabancılara verilen imtiyazları sona erdiren önce Lozan Anlaşması ardından Kabotaj Kanunu ile sadece bağımsızlığımız ve denizlerimizdeki hükümler için değil, aynı zamanda denizciliğimizin hızla gelişmesi için de çok önemli adımlar atılmıştır.

Kabotaj Kanunu'ndan 10 yıl sonra 20 Temmuz 1936'da imzalanan Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile de Türkiye'nin egemenlik haklarındaki bütünlük çok daha anlamlı tesis edilmiştir.

Başta Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere, tarihimize iz bırakan ve ebediyete intikal eden tüm denizcilerimizi rahmet ve minnetle anıyor, Türk denizciliğinin gelişmesinde emeği geçenlere şükranlarımı sunuyorum, tüm denizcilerin ve halkımızın Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nı kutluyorum.

Temmuz ayında önce Kurban Bayramı'nı kutlayacağız, hemen ardından 15 Temmuz Demokrasi ve Milli Birlik Günü'nün 6'ncı yıl dönümünü idrak edeceğiz. Kurban Bayramı'nın milletimize, insanlarımıza mutluluk ve huzur getirmesini diliyorum, sağlık ve afiyet içinde nice bayramlara erişmeyi temenni ediyorum. 15 Temmuz vesilesiyle ülkemizin birlik ve bekasına karşı gerçekleştirilmek istenen hain darbe teşebbüsüne karşı dimdik duran, vatani ve bayrağı uğruna canını feda eden tüm şehitlerimizi rahmet ve minnetle anıyor, gazilerimize şükranlarımı 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









# HAZİRAN AYI MECLİS TOPLANTISI'NDA EKONOMİ VE SORUNLAR DEĞERLENDİRİLDİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Haziran Ayı Olağan Meclis Toplantısı, 2 Haziran Perşembe günü gerekli tüm tedbirler alınarak hem DTO'nun genel merkezinde, hem de video konferans sistemi üzerinden gerçekleştirildi.



Serhat Barış Türkmen - Emin Eminoğlu - Salih Zeki Çakır - A. Kenan Türkantos

İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır'ın başkanlığını yaptığı toplantıya Sahil Güvenlik Marmara ve Boğazlar Bölge Komutanı Tuğamiral Tayfun Paşaoğlu, İstanbul Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdür Yardımcısı Hüseyin Kanburoğlu, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Deniz Hizmetleri Müdürü İlker Aslan katıldı.

Toplantı, vefat eden kişilerin isimlerin okunması ve kendilerine Allah'tan rahmet, yakınlarına başsağlığı dilenmesi ile başladı. Meclis Katip Üyesi Serhat Barış Türkmen'in okuduğu isimler şöyle: "İMEAK DTO Üyesi Doğruyol Denizcilik Brokerlik Ticaret Limited Şirketi ortaklarından Erhan Doğruyol'un annesi Necla Doğruyol, Oda Üyesi Güzel Bahçe Su Ürünleri Kooperatifi ortaklarından Ünal Görgün, Oda Marmaris Şube Yönetim Kurulu Başkanı Halil Bağlı'nın Kayınvalidesi Nursel Kaptan, Oda Fethiye Şube Yönetim Kurulu Başkanı Şaban Arıkan'ın babası Akif Arıkan, Oda Üyesi

EMDEN Denizcilik ve Tankercilik Ticaret A.Ş., ortaklarından Metin Akbaşoğlu'nun eşi Esen Akbaşoğlu."

Meclis toplantısında, Bilge Bayburtlilgi ve İbrahim Tamer Haşimoğlu'nun emekliye ayrılmalarından dolayı yerlerine Numan Eşiyok ve Saim Emre Doruk'un getirildiği duyurulurken, Barış Dillioğlu'nun ise Beşiktaş Spor Kulübü'nün Yönetim Kurulu'na geldiği açıklandı. Ardından İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın 12.5.2022 tarihli ve 50 sayılı toplantı zabitleri, 2022 Nisan ayı mizanı görüşüldü ve oy birliğiyle kabul edildi. İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu'nun Mayıs ayı faaliyetleri sunumu sonrasında kürsüye gelen DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, bir konuşma gerçekleştirdi.

## GEMİ SACI TEMİNİNDE CİDDİ SORUNLAR YAŞANIYOR

Rusya'nın Ukrayna'ya açtığı savaşta üç ayı aşkın bir sürenin geride kaldığını, halihazırda kazanılmı olmayacak, ancak

kaybedeni çok olacak bu savaşın dünyaya faturasının giderek ağırlaştığını ifade eden Başkan Tamer Kiran, küresel ekonomideki yavaşlama beklentilerinin, enerji ve gıda dışında ana metal fiyatlarına da baskı yapmaya başladığını belirtti.

Enerji fiyatlarındaki yüksekliğin, üretimde ciddi enerji kullanan metal fiyatlarındaki düşüşü şu an için sınırlı tuttuğunu kaydeden Kiran, şöyle devam etti: "Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Örgütü'nün (FAO) son yayımladığı rapor maalesef gıda fiyatlarının artış eğiliminin devam edeceğine işaret ediyor. Bu duruma iklim krizi ve birçok ülkenin gıda ihracatına sınırlama getirmesi de eklenince özellikle düşük gelirli bazı ülkelerde açlık riski artmaya başladı. Rusya-Ukrayna Savaşı'nın Türkiye'ye ekonomik etkilerini değerlendirirken, kısa vadede en önemli etkisi bu ülkelerle ticaretimizin azalmış olmasıdır. 2022'nin ilk üç ayında Rusya Federasyonu ve Ukrayna ile değer olarak dış ticaretimiz bir önceki yılın ilk çeyreğine göre kıyaslandığında, Ocak ve Şubat aylarında artışa karşın savaşın başladığı 24 Şubat'tan itibaren keskin bir düşüş yaşanmıştır."

Rusya'nın Ukrayna'ya askeri müdahalesinin Türk gemi inşa sanayii sektöründe özellikle de gemi sacı temininde ciddi sorunlara neden olduğuna dikkat çeken Tamer Kiran, "Türkiye'nin ağırlıklı olarak gemi sacı mamulünü satın aldığı Ukrayna'da üretimin ve sevkiyatın durması, diğer tedarikçilerin fiyatlarında önemli artışlara sebep oldu. Halen dış piyasada gemi sacı mamul fiyatları son derece oynak olup, rakamlar günden güne değişebilmektedir. Müdahale öncesi Ukrayna'dan tonu



1100 dolar civarı olan gemi sacı fiyatı bugünlerde Çin'de 1400-1500 dolar, AB ülkelerinde de 2000 dolar seviyelerine yükselmiştir" diye konuştu.

Yaşanan savaşın Türkiye için bir diğer negatif yansımasının turizm sektörü olduğunu söyleyen Başkan Kıran, "Malumunuz Covid-19 salgını nedeniyle 2020 yılında dünyada tüm turizm faaliyetleri durma aşamasına gelmiş, 2021 yılında da pandeminin negatif etkilerini yaşamıştık. Tüm bu endişelerimize rağmen yılın ilk aylarında gelen turist sayılarının umutlarımızı artırdığını belirtmek isterim. 2022 yılının ilk 4 ayında ülkemizi toplam 8 milyon 885 bin kişi ziyaret ederken, bu sayı bir önceki yılın aynı dönemine göre, yüzde 172,5 artışa işaret ediyor. İstanbul başta olmak üzere Ege ve Akdeniz sahillerinde bir önceki yıla göre turist hareketliliğinin arttığını görmek hepimize umut veriyor" dedi.

### SAVAŞIN DENİZ TURİZMİNE ETKİSİ

Deniz turizmi sektörünün alt branşları arasında en büyük hareketliliği, ülkemize gelen kruvaziyer gemi ve yolcu sayısındaki önemli artışta gözlemlendiğini dile getiren DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, şunları söyledi: "İlk 4 ayda, 54 adet kruvaziyer gemisi ile yaklaşık 35 bin yolcu ülkemiz limanlarını ziyaret ederken, yeni hizmet vermeye başlayan Galataport'un homeport olarak gemi turlarının başlangıç veya bitiş noktası destinasyonuna alınması ile İstanbul'umuza gelen turist sayısında önemli oranda artışlar yaşıyor.

Bu rakamlardan edindiğimiz izlenim; Rusya ve Ukrayna'dan gelecek turist sayıları oldukça düşük kalacak olsa da, küresel turizm hareketliliğine bağlı olarak son iki yılın hayli üzerine çıkma olasılığımız artmış görünüyor. Umutla başladığımız yeni turizm sezonunun beklentilerimizin üzerinde bir dolulukla geçmesini, üyelerimize bereket ve hayırlı kazançlar getirmesini canı gönülden temenni ediyorum."

Dünyadaki gelişmelere bakıldığında ekonomik aktivitede yavaşlama eğiliminin devam ettiğini, enflasyonun tüm dünyada çıkışını sürdürdüğünü ve son 40 yılın rekorunu kırmaya devam



Tamer Kıran

etmesini değerlendiren Başkan Kıran, "Başta Amerika Merkez Bankası FED olmak üzere büyük merkez bankalarının sıkılaştırma mesajları her geçen gün daha da arttı. Mayıs genelinde güçlenen dolar, yukarı giden tahvil faizleri ve sert satışlarla karşılaşan hisse senedi piyasalarını izledik. Türkiye ekonomik büyümede diğer ülkelerden belirgin bir ayrışmayı olumlu yönde göstermeye devam ediyor.

Gayri safi yurtiçi hasıla 2022 yılı 1'inci çeyrekte bir önceki yılın aynı çeyreğine göre, 7.3 arttı. Gayri safi yurtiçi hasıla oluşturan faaliyetleri incelediğimizde 2022 yılı 1'inci çeyreğinde bir önceki yıla göre finans ve sigorta bilgi ve iletişim, hizmetler, mesleki, idari ve destek hizmet faaliyetleri ile sanayi faaliyetlerinde artış olduğunu gördük. Büyüme verilerinin detayda anlaşılması yönünde önemli bir gösterge olan ve 31 Mayıs'ta açıklanan İstanbul Sanayi Odası'nın Türkiye'nin 500 büyük sanayi kuruluşu araştırması 2021 yılı sonuçlarına göre listede yer alan firmaların ihracatı 2021 yılında yüzde 33.9'luk artışla 85.8 milyar dolara ulaştı. Faaliyet karı yüzde 139 oranında artarak, 342 milyar liraya çıktı. Bu rakamlardan da görüleceği üzere Türkiye ekonomisindeki büyüme özellikle dış talepteki artıştan kaynaklanırken, imalat sanayimizde yüzde 17.2 artışla büyümeye en yüksek katkıyı sağladı" diye kaydetti.

Mayıs ayında açıklanan ödemeler dengesi verilerine göre cari açığın ilk çeyrekte 19.1 milyar dolar olduğunu ifade eden Kıran, şöyle devam etti: "Dış dengede özellikle enerji ithalatındaki artış kaynaklı yüksek açık etkin olurken, hizmet gelirleri ise cari dengeye pozitif yönde katkı sağlamaya devam etti. Açıkça görüyoruz ki; Ukrayna'daki savaş ve yansımaları özellikle enerji maliyetlerini yüksek tutarken, ithalat üzerinde yukarı yönlü riskin sürmesine neden oluyor. Diğer taraftan da ihracatta ise Avrupa Birliği'ndeki yavaşlama sinyalleri bir endişe kaynağı olarak önümüzde duruyor.

Bu arada küresel değişim dinamikleri ve dış talep, büyüme rakamlarımıza olumlu yansımaya devam ederken, enflasyon sorunumuzun gittikçe ağırlaştığını da maalesef görüyoruz. Öngörü yapabilmeye güçlüğü ve işletme sermayesi ihtiyacı artarken, enflasyon ile mücadelemizi tüm araçlarla güçlendirmemiz, kısa vadeli dengeler ve istikrar açısından son derece önemli olmaya devam ediyor."

### TAMER KIRAN DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜ RAKAMLARLA DEĞERLENDİRDİ

Küresel deniz taşımacılığının, 2021 yılında özellikle konteyner ve kuru yükten kaynaklı %3,2 artışla yaklaşık 11 milyon 986 bin ton olarak 2019 seviyesine ulaştığını hatırlatan Başkan Kıran, "2022 yılı için küresel deniz taşımacılığı büyüme tahmini Rusya-Ukrayna savaşı nedeniyle yüzde 3,5'tan yüzde 2.1'e kadar düşürülmüştü. Zira gerek savaşın bölgedeki etkisi, gerekse savaşa karşı uluslararası tepkilerin yetersiz kalması, küresel deniz taşımacılığında aksaklık ve büyük belirsizlik yaratmıştı. Özellikle şubat ayı sonunda Ukrayna limanlarının ticari faaliyetlere kapatılmasının ve Rus enerjisi alıcılarından bir takım müşteriler için belirli yaptırımlar uygulanmasının etkisi ile küresel deniz taşımacılığında büyüme tahmini aşağı yönlü revize edilmek durumunda kalmıştı. Bu gelişmeler ışığında küresel deniz yolu yük ticaretinin 2022 yılında ton olarak önceki tahminlere göre yaklaşık yüzde 1.8'lik bir düşüş ile yıllık yüzde 0.1 oranında büyümesi bekleniyor. Kuru yük ticaretinde daha önceki büyüme tahminine göre daralma tahıl ticaretinin az olacağı beklentisinden





kaynaklanıyor. Ukrayna'nın tahıl ihracatının askıya alınması ve Rusya'nın ihracatının büyük bir belirsizlikle karşı karşıya olmasından kaynaklı olarak tahıl ticaretinde yıllık olarak yüzde 3.6'lık bir azalma bekleniyor. Mayıs ayı başında artış eğilimine geçen Baltık Kuru Yük Endeksi, mayıs sonunda düşüş eğilimine geçti ve 20 Mayıs 2022'de 3 bin 344 olan endeks, 2 Haziran gününü 2 bin 633 seviyesinde kapattı” dedi.

Mayıs ayında müsilaja ilişkin düzenlemeler de öngören “Çevre Kanunu ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi”nin, 23 Mayıs 2022 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi'ne (TBMM) sunulduğunu ifade eden Tamer Kiran, şunları kaydetti: “Kanun teklifinde gemi ve diğer deniz araçlarından kaynaklı deniz kirliliklerinde mevcut kanun hükümlerinde olduğu gibi kademeli olmakla birlikte yine gemi grostonuyla orantılı olarak idari para cezaları uygulanacağı, liman, tersane, gemi söküm, yat limanı, balıkçı barınağı gibi kıyı tesislerinde meydana gelen deniz kirliliğinin yetkili mercilere ihbar edilmemesi, deniz çöpleri, atıklar ve atık suların toplanması ve yönetimine ilişkin gerekli tedbirlerin alınmaması halinde yeni bir uygulama olarak kıyı tesisi yönetimlerine de idari para cezası uygulanacağı kanun teklifi metninden anlaşılmaktadır. Deniz taşımacılığının, tersanelerin ve limanların Türkiye

ekonomisindeki stratejik yeri, önemi, ekonomiye ve istihdama katkısı dikkate alındığında kanun uygulamalarında mağduriyet yaşanacağı aşikar olup, bu durumun düzeltilmesi için gerekli girişimlerde bulunduk.

Bu konudaki taleplerimizi içeren yazımızı TBMM Çevre Komisyonu Başkanlığı'na ilettik. Kanun teklifinde yer alan doğal sit alanları ve Özel Çevre Koruma Bölgeleri'nde mapa, şamandıra kurulumu ve işletilmesine yönelik hükümlerin çevreyi korumaya yönelik faaliyetlerden ziyade ticari mahiyette sonuçlar doğuracağını düşündüğümüzden bu düzenlemelerin de kanun teklifinden çıkartılmasını, ilgili komisyona teklif ettik.”

Bir diğer önemli gelişmenin de Gümrük Yönetmeliği'nde yapılan ve 25 Mayıs tarihli Resmi Gazete'de yayımlanan değişiklikler olduğunu belirten Tamer Kiran, Gümrük Yönetmeliği'nin, “Eşyanın Teslimi” başlıklı 130'uncu maddenin birinci fıkrası ile “Kesin Çıkış İşlemleri” başlıklı 94'üncü maddesinde yapılan değişikliklerin, sektörü yakından ilgilendiren Yük Teslim Talimat Formu'nun aranıp aranmaması ile ilgili yaşanan tartışmaları sona erdirdiğini ifade etti. Kiran, “Buna göre ‘eşyanın teslimi; eşya sahibi, taşıyıcı, işletici kuruluş veya bunların temsilcileri arasındaki sözleşme hükümlerine göre gerçekleştirilir’ maddesi konularak, uzun süredir yaşanan bir

sorun önemli ölçüde çözülmüştür” diye konuştu.

### DENİZCI MİLLET, DENİZCI ÜLKE FİKİR VE PROJE YARIŞMASI SONUÇLARI AÇIKLANDI

İki yılda bir düzenlenen “Denizci Millet, Denizci Ülke Fikir ve Proje Yarışması”nın ikincisinin sonuçlandığını söyleyen Kiran, derece alanları açıkladı. Buna göre, “Düşük Maliyetli, Sürdürülebilir, Çevreci, Otonom, Dinamik Pozisyonlanabilen Bilimsel Yüzey Araştırma Teknesi Tasarımı” konulu proje ile Volkan Varışlı birinciliğe, “VRA Model- Gerçek Zamanlı Seyir Risk Analiz Modeli” konulu projesi ile Yunus Emre Şenol ikinciliğe, “Pressure Gain- Titreşim Üzerinden Enerji Kazanımı” konulu projesi ile Enes Karaoğlu üçüncülüğe layık görüldü. Ödüllerini, önümüzdeki günlerde düzenleyecekleri bir törenle sahiplerine vereceklerini söyleyen Tamer Kiran, Denizci Millet, Denizci Ülke Fikir ve Proje Yarışması'na ilgi göstererek projeleri ile katılan yarışmacılara ve değerlendirmeleri ile yarışmaya katkı sağlayan akademisyenlere teşekkür etti.

İstanbul'un, haziran ayında denizcilik sektörünü yakından ilgilendiren iki önemli etkinliğe ev sahipliği yapacağını duyuran Başkan Kiran, 22 Haziran'da Uluslararası Bunkerciler Birliği'nin (IBIA) uluslararası konferansının; 24 Haziran'da ise Bosphorus Ship Brokers Dinner'in yapılacağını açıkladı. Her iki organizasyonu da çok önemsediklerini ve DTO destekleriyle yapıldığını ifade eden Başkan Kiran, böyle etkinliklerin artması temennisinde bulundu.

Atina'da, 6-10 Haziran tarihleri arasında düzenlenecek POSIDONIA 2022 Uluslararası Gemicilik Fuarı'na da uzun bir aradan sonra katılım göstereceklerini söyleyen Başkan Kiran, Yunanlı muhatapları meslek örgütlerine ziyaretler yapacaklarını ifade ederek, “Bu ziyaretlerin iki ülke denizcileri olarak aramızdaki dostluk ilişkilerini pekiştireceğine ve sektörde iş birliği imkanlarının geliştirilmesine vesile olacağına inanıyorum” dedi.

Ardından Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan “Türkiye ve Dünya





**Prof. Dr. Oral Erdoğan**

Ekonomik Gidişatı ve Denizciliğe Etkileri” konulu bir sunum yaptı.

### **DÜNYA EKONOMİSİ**

Sunumuna dünya ekonomisine dair bir değerlendirme ile başlayan Erdoğan, reel büyümenin dünya genelinde ciddi bir düzeltme yaparak 6,1 büyüdükten sonra 2022 yılında da 3.6’lık bir büyüme öngörüldüğünü ifade etti. Gerçekleşen bu büyümenin ana tetikleyicisi olarak Amerika’nın ön plana çıktığını ve ortalamanın üstünde bir ekonomik büyümeyle diğer ülkeleri de etkilediğini kaydeden Erdoğan, küresel anlamda ekonomik büyümede neler beklendiğini açıkladı.

2024 yılında büyümenin yavaşlayacağına dikkat çeken Erdoğan, “Küresel anlamda zaten yüzde 2,5-3 gibi bir büyüme resesyon gibi bir şeydir. En azından bazı ülkelerde resesyon olacak anlamına gelebilir. IMF’in beklentisi resesyon çizgisine göre görünüyor. Uzmanların kanaatlerinin de bu yönde olduğunu biliyoruz. Küresel enflasyon gerçekten yüzde 7.4 ile tarihi bir düzeyde olduğunu görüyoruz. Amerika enflasyonu başta etkileyici faktör olarak Avrupa Birliği de hemen hemen buna eşlik ediyor. Başta Çin olmak üzere diğer ülkeler o derece yüksek enflasyonda değil aslında. Yüksek

enflasyonlu yaşamaya, alışmaya çalışılan bir dönem yaşıyoruz. Bunun geçici olması temenni ediliyor. Ona yönelik iktisatçıların, finansçıların görüşleri var” diye konuştu.

Dünyanın bir tarafında büyük bir enflasyon yaşanırken, diğer tarafında da ciddi bir ticaret büyümesi yaşandığını vurgulayan Erdoğan, şöyle devam etti: “2021 yılında hizmet hariç mal ihracatının yüzde 22,94 gibi tarihi bir artış gösterdiğini görüyoruz. Küresel anlamda baktığımızda tüm ülkelerin tek yönlü ihracatının toplamı dünya ticaretini ifade ediyor. O rakamın da 21 buçuk trilyon dolara geldiğini görüyoruz. Bu en çok siz denizcilere yarıyor. Yüzde 90’ı denizlerde taşınan dünya ticareti dediğimiz zaman ağırlıklı olarak da bu sektörde bir hareket oluyor.”

Gemi ve liman hızla arttırılmadığı için iki konunun öne çıkacağına değinen Erdoğan, fiyatların yükseleceğini ve tedarik zinciri denen problemin patlayacağını kaydetti. Bunların doğal bir sonuç olduğunu ifade eden Erdoğan, “Yani gemi fiyatları, navlunlar ve gemi kiralamaları ciddi bir şekilde yükselmesi gerekirdi. Ticarete talep anormal çıktı, arz o derece hızlı cevap veremez. Şimdiki tehlike de hızla yatırımlara girelim düşüncesi. Gemi yapalım, liman yapalım, sonra da tamamlanmamış gemilerle karşılaşalım. Önceden yaşandığı için bu sefer daha tedbirli değerlendirilecektir diye düşünülüyor. Bu konuda tedbirli gidilmeye çalışılıyor” dedi.

Çin’in, dünya ticaretindeki payının hızla artarak, dörtte bire kadar gelmiş durumda olduğunu belirten Erdoğan, “Son yıllarda dünya denizciliği canlanıyorsa Çin’e dua edilsin gibi bir durum oluşmuş. Bu anlamda Çin ile ilişkileri sıcak tutmakta fayda görünüyor. Çin ve Amerika arasındaki ticaret hacmi de Çin’in lehine hızla geliyor. Bu anlamda dünya ticaretini domine eden Çin, aynı zamanda dünya ekonomik büyümesini de domine edecek duruma gelebilir mi sorusu tartışılıyor. Yani dünya ticaretine Çin hakim durumda; ama mevcutta olan Amerika’nın ekonomik hakimiyeti Çin’e geçebilir mi diye yorum yapılabilir” değerlendirmesinde bulundu. Erdoğan,

Avrupa - Çin arasında Çin’in payının ciddi bir şekilde arttığına ve daha fazla ihracat yaptığına dikkat çekti.

### **“AMERİKA HIZLI BÜYÜMEYE DEVAM EDECEK”**

ABD’nin verim eğrisini analiz eden Erdoğan, şunları söyledi: “Amerika’nın kısa – orta – uzun vadeli tahvil faizlerinin grafikte gösterilmesini verim eğrisi olarak adlandırıyoruz. 31 Aralık 2021 tarihindeki eğriye göre en uzun vadede gördüğümüz 30 yıllık Amerikan devlet kağıtları her yıl yüzde 2’ye yakın faiz kazandırıyor demektir. Mayıs 2022 eğrisine göre ise, ABD’deki 30 yıllık tahvile şimdi yatırım yaparsanız, her yıl yüzde 2 değil 3 kazanacaksınız. Bu nasıl başarılı? Amerika, kısa vadedeki borç alma verme faiz oranlarını yüzde 0,025 düzeyinden; 0,75’e yükseltti. 25 - 50 bas puan arttırdı. Böylelikle 30 yıllık tahvili de yüzde bir yukarı hareket ettiriyor. Amerika 2021 yılsonu verilerine göre 2022 – 2023’de büyük ihtimalle hızlı büyüme yapacak. Kendileri de bunu iyi biliyorlar. Amerika resesyona gitmiyor, gitmeyecek. Amerika hızlı büyümeye devam edecek. Bununla beraber önümüzdeki iki toplantıda enflasyonu 50’şer baz puanda arttırarak, enflasyonu küresel anlamda düşürecek. 3 – 4 ay sonra enflasyon ciddi bir şekilde kırılmış olacak. Amerika’da, çok kısa vadede faiz oranlarının yukarıya doğru çıkarılacağı fiyatlanmış durumda. Muhtemelen yaz döneminde borç verme faiz oranı yüzde iki civarına getirilmiş olacak. Eğer Amerika, 30 yıllık tahvillerde 3,50 – 3,75 civarına gelebilirse, amacına ulaşmış olacak. Şimdi bu başarılıken, diğer dünyanın da kendine göre hazırlık yapması gerekecek. Çünkü faiz oranlarında dolar anlamında yukarı yönlü bir hareket olacak. Ekonomide bir tane kalem alıp satabilmek için bir tane para basarsınız. İkinci büyük kalemi daha üretmeden ikinci parayı basarsanız, bir kalemi iki para edersiniz. Yani enflasyona sebep olursunuz. Para miktarının büyümesi doğal olarak emtianın fiyatını yukarı çeker, bunun adı enflasyondur. Terside deflasyon. ABD, özellikle pandemi sürecinde hızlı çıkış için M2’yi hızla yukarı çekiyordu. Aynı anda dünyada enflasyon yaşandı. Enflasyonun yüzde 8’lik oranının





Arif Ertik

ana sebebi Amerika'nın bilinçli olarak kendi refah düzeyini yukarı çekmek üzere doların miktarını arttırmasıydı. Dolar dünyaya da tedavül olduğu için parasal miktar genişlemesi yaşandı ve bunun sebebi enflasyon. Ve enflasyon kesinlikle üç ay içerisinde çok ciddi bir şekilde düşüş yapacak." Avrupa'nın verim eğrisinin ABD gibi yukarı yönlü olduğunu; ancak bunu kendisinin değil, Amerika'nın etkisiyle yaşandığına dikkat çeken Erdoğan, Avrupa'yı para politikası yönetme anlamında etkisiz eleman olarak değerlendirdi. Avrupa'nın faiz oranlarını arttırmaya yönelik hamle yapacağını kaydeden Erdoğan, bu durumun güçlü bir enflasyon düşüşüne sebep olacağını söyledi.

#### "HESAPTA OLMAYAN CARİ AÇIK VERME SENDROMU YAŞIYORUZ"

Türkiye ekonomisine de değinen Prof. Dr. Oral Erdoğan, gayrisafi yurtiçi hasılamızın yüksek açıklandığını bu durumun pozitif olduğunu söyledi. Türkiye ekonomisinde bir model anlayışına göre ifade edildiğinde üretim, ihracat, yatırım ve istihdam kavramlarının ön plana çıktığını söyleyen Erdoğan, şöyle devam etti: "Aslında ekonomi kitaplarında da doğal olarak bu dördünü başarmak isteriz. Bu modelde cari açık vermeden büyümek istiyorduk, ama istemediğimiz bir faktör

çıktı. Enerji maliyetini beklenenin kat kat üstü yapan Rusya - Ukrayna savaşı patlak verdi. Hesapta olmayan cari açık verme sendromu yaşıyoruz. O yüzden dolardaki sıcaklık indirilemiyor. Çeşitli alternatif finansal araçlarla bunlar sadece geçiştirilir. Ana faktöre henüz tam ulaşamayabiliriz, çünkü cari açık beklenenin çok üzerine doğru geldi. Bu aşamada BDDK ve Merkez Bankası Türkiye'nin döviz rezervlerini nasıl yükseltiriz diye arayışlar olacak. Bugün açıklanan Merkez Bankası raporu da bunu teyit ediyor. Muhtemelen bizim enflasyon da ağustos itibari ile bir durulma, sonra azalmaya geçme olasılığımız olabilir."

Son olarak denizcilik piyasaları ile ilgili meclis üyelerini bilgilendiren Erdoğan, dünya ticaretinin 23 trilyon dolara yaklaştığını kaydederek, "Aynı anda dünya deniz konteyner tarafında TEU bazında baktığımızda 215 milyar TEU'ya ulaşmış durumdayız. Denizcilikte muazzam artış özellikle konteyner tarafında yaşandı. Denizcilik filosuna baktığımızda ise, mayıs 2022 itibari ile 2.2 milyar DTW'lik bir gemi filosuna ulaşılmış durumda. Konteyner piyasası bir yıl daha hızla yoluna devam eder. Bununla birlikte halka açılma önemli bir konu olmasına rağmen ana faaliyeti denizcilik olan hiçbir firma borsada işlem görmüyor. Şu anda da bazı firmalar ilgileniyor. Ama bizim denizcilik sektöründe kurumsallaşmayı tetikleyecek olan faktör sermaye piyasalarıdır. Bankalara bağımlılıktan çıkmak gerekiyor. Tahvil bono piyasasına, hisse senetleri piyasasına ve yatırım ortaklığı modellerine doğru geçmek gerekiyor. İki senedir bunu konuşuyoruz, ama hareket olmuyor" diyerek sözlerine son verdi.

#### ARIF ERTİK DAVAYI KAZANDIĞINI DUYURDU

İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından uygulanan çevre düzenlemesi ve deniz temizliği kapsamında teknelerden alınan katı ve sıvı atık konusuna değinen Meclis Üyesi Arif Ertik, geçtiğimiz ekim ayında çıkan Çevre Kanunu'nun eksikliklerle dolu olduğunu belirterek, küçük teknelere, balıkçılara ve seyyar dolaşanlara sürekli cezalar yazıldığını kaydetti. Ertik, kendisine kesilen bir cezaya ilişkin açtığı



İlker Aslan

davayı kazandığını ve dava sonucunda İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin (İBB) bu cezaları kesmeye yetkili olmadığını belirtildiğini, ancak belediyenin ise tam tersini iddia ettiğini ifade etti.

#### İLKER ASLAN: YÖNETMELİK NE DERSE ONU YAPIYORUZ

Meclis toplantısına katılan İBB Deniz Hizmetleri Şube Müdürü İlker Aslan, Arif Ertik'in dile getirdiği probleme ilişkin bir açıklama yaptı. Aslan, İBB Çevre Koruma Daire Başkanlığı'nın 1988 yılından bugüne kadar deniz denetimleri yaptığını, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından 2006 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve 7 büyükşehir belediyesine yetki devri yapıldığını ifade ederek, "Yetki devri genelgesinde İBB Başkanı adına genel sekreter yardımcısının ceza yazabileceği ibaresi var. Bu ibare doğrultusunda da geçen yıla kadar cezaları kesiyorduk. Herhangi bir deniz kirliliği varsa, numune alınması gereken bir durum varsa, örnekler alınıp analize gidiyor ve laboratuvarlardan sonuçları bekleniyor. Sahil Güvenlik Grup Komutanlığı ile sürekli yazışmalarımız yapıyor. İlgili tüm resmi kuruluşlara bu süreç anlatılıyor. Sonrasında ise süreç otomatikman başlıyordu. Geçen sene sonlarında tarafımıza bugüne kadar yazılan cezalarla ilgili bir yürütme kararı





Yunus Can

geldi. Hakimler, Büyükşehir Belediyesi bu cezayı genel sekreter yardımcısı hususu ile yazamaz encüme ne sevk etmesi gerektiğini bildirdi. O zamana kadar kesilen birkaç cezanın iptali de oldu. Biz de bunu encüme taşıdık ve Danıştay kararını bekledik. Danıştay bizim yaptığımızın doğru olduğunu ve cezaları genel sekreter üzerinden kesebileceğimizi bildirdi. Biz kanun ve yönetmelik ne derse onu yaparız. Dışına çıkamıyoruz, iyi niyetliyiz. Sizlere yardımcı olmak istiyoruz, çünkü kesilen cezaların limiti yüksek. Kasti amacımız insanlara ceza keserek zor duruma düşürmek değil, mevzuat böyle. Bazı hususların, yönetmelik ya da kanun nezdinde değiştirilmesi gerekiyor olabilir. İhtiyaç doğabilir. Bu konuyla ilgili bakanlık yetkilileri ile de bazen görüşüyoruz” diye konuştu.

#### **YUNUS CAN: “İSTENİLEN NOKTALARDA ATIK İSTASYONU YAPILMALI”**

Aslan’ın ardından söz alan İMEAK DTO Meclis Üyesi Yunus Can, atık alımı konusunda yaşanan problemin yıllardır her platformda konuşulduğunu, ancak henüz bir çözüm yolu bulunamadığını kaydetti.

Aynı zamanda TURYOL Yönetim Kurulu Başkanlığı görevini sürdürdüğünü ve buradaki faaliyetlerin çok dinamik olduğunu söyleyen Can, “Türkiye’de

ilk katı ve sıvı atık istasyonunu 20 sene önce biz gerçekleştirdik. Zamanla kanunlar değişti ve katı - sıvı atığı bertaraf etmeyenlere uygulanacak cezalar arttı. Çeşitlerine ilişkin bir düzenleme yok. Hangi şekilde, hangi noktada yapılacağı net değil. Özellikle liman içi hizmet veren bizim gibi yolcu tekneleri, acenteler, römorkörler, yani sürekli hareket halinde olup, yine de 48 saatte sıvı atığını vermek durumunda olan teknelere dönük hiçbir uygulama yok. Esas olan çevreyi, doğayı ve denizi temiz tutmak. Bu amaç doğrultusunda gitmiyorsak, bu işlemiyor demektir. İşlemeyen bir şeyde ısrar etmenin ne anlamı var. O zaman bunun işlerliğine kavuşturulabilmesi için fiziki yeni düzenlemelerin yapılmasının zorunlu olduğunu sizler söyleyeceksiniz. Bunun amaca uygun bir işlem olmadığını da bilmelisiniz. Çünkü fiziken sizin istediğiniz biçimde katı ve sıvı atık verebilme imkanım yok. Geminin gittiği her iskelede ya da en yakın yerine atığını verebileceği bir istasyon olmalı. Buralarda yok. Nereden vereceğiz biz bunu? Bu sıvı ve katı atık istasyonlarının bizim gibi dinamik iş yapan gemilerin bulunduğu iskelelerde konuşlandırılması gerekiyor” diye konuştu.

Sorunun sadece istasyon kurmak olmadığını, İBB tarafından yapılması gereken denetlemenin de çok önemli olduğuna dikkat çeken Can, şunları aktardı: “İstasyon iskelemin dibinde olsa bile benim atığı verip vermediğimi bilemezsiniz. Denetçiler olmalı, fiziken kontrol edilmeli. Sadece gördüğünüz belgeye inanmayın. Bunlar çevreyi, denizi koruyabilecek işlemler değil. Eğer çevreyi, doğayı, denizi temiz tutmak gibi temel bir hedef peşindeyse, herkesin mutlaka bu sorumluluk alması gerek. 200 liralık yiyeceğin atığına 300 lira istiyorsunuz. Bunun mamulü 200 TL, çöpüne 300 lira istiyorsun. Bunlar realiteden uzak. Devlet de, belediye de, bu işi para kazanmak amacıyla yapıyor. İskelelerde ve istenilen noktalarda bu istasyonların kurulmasına özen gösterilmesi çağrısında bulunuyorum.”

#### **MERAL MENGİ YANGINDAN SONRASI HAKKINDA BİLGİ VERDİ**

Söz alan Meclis Üyesi Meral Mengi de, 2021 yılında Akdeniz Bölgesi’nde



Meral Mengi

yaşanan yangınlara ilişkin meclis üyelerine bilgilendirme yaptı. Manavgat’ta 28 Temmuz’da başlayıp 11 gün boyunca süren yangın sırasında kendisinin de ilçede bulunduğunu kaydeden Mengi, “Yangın Manavgat ile beraber Gündoğmuş, İbradı, Alanya, Akseki ve Gazipaşa’ya kadar 21 noktada devam etti. Toplamda 59 köy bu yangından hasar gördü. Bunun 43 tanesi Manavgat’ta. Manavgat’ın yarından fazlası bu yangından hasar gördü” dedi.

Manavgat Orman İşletme Müdürlüğü’nden edindiği bilgilere göre 60 binden fazla hektarlık ormanın yandığını, 35 milyon dolaylarında maliyetin ortaya çıktığını söyleyen Mengi şöyle devam etti: “Yangından sonra yanan ağaçlar kesilip kazanca dönüştürülüyor. Zaten kimse ziyan olsun istemez. Orada şu anda ciddi bir orman endüstrisi oluşmuş durumda. Tüm köylerde istasyonlar var. İnsanlar ihalelere girmiş. Ağaçları kesiyorlar.

Her tarafta odun depoları oluşmuş. Bununla ilgili bir ticaret oluşmuş.” Yangın sırasında yerel belediye, büyükşehir belediyesi ile Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı’nın birlikte hareket edip, tam bir koordinasyon sağlanmadığına dikkat çeken Mengi, yangın sırasında siyaset yapıldığı söyledi.



Semih Dinçel

Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı'nın yanan evler yerine ihtiyaç doğrultusunda konteyner sağladığını; belediyenin ise evlerin içlerini teşrif ettiğini kaydeden Mengi, "Sağlanan yardımların hepsi belediye ve bakanlık bütçesiyle değil, hayırseverlerin onlara verdiği bütçeyle yapıldı. Kimisi hayrını belediyeye verdi belediye oradan dağıttı, kimisi de bakanlığa yapmak istedi. Onlarda oradan dağıtıldı. Yangın mağdurları bir senedir konteynerlerde yaşıyorlar. Elektrikleri ve suları bağlandı. Kendim gidip yerinde ziyaret ettim" diye konuştu. Yangının yaklaşık 1 milyar TL'lik kayba neden olduğunu ifade eden Mengi, "Yangın sadece ekonomik olay değil. Oradaki vatandaşların bütün hayatı bitti gibi neredeyse.

O insanlar her şeylerini kaybetmişler. Gelecek yardıma bakıyorlar. Bu insanların evleri şu anda bakanlık tarafından yapılıyor. Ve bunun bütçesinin nasıl olacağı hakkında da spekülasyon var. Evlerin belli bir prototipi olacak ve belli bir bütçesini devlet karşılayacak diye insanlara söylenmiş. 50 bini devlet karşılayacak kalanını vatandaş borçlandırılacak şeklinde söylenmiş. Ama o zamanki fiyatlar, şimdi evlerin ne kadara mal olacağı belli değil, her şeyde bir karışıklık var. Vatandaşın beklentisi mümkünse devletimizin bu evlerin



tamamını karşılaması yönünde; çünkü o insanlar şu anda tarım yapamıyorlar. Borçlansalar bile ödeyecekleri bir gelirleri yok. Böyle bir şey yapılabilirse o insanlar sevinir."

Belediyenin yangından etkilenen ailelerin çocukları için Anka Kuşları diye bir program uyguladığını kaydeden Mengi, 350 çocuğun düzenli olarak rehabilite edilip, psikolojik tedaviler yapıldığını bununla birlikte çeşitli faaliyetler düzenleyerek yangını unutturmaya çalıştıklarını söyledi. Mengi, son olarak tabiatın bir taşıma kapasitesi olduğunu ve insanoğlunun bu kapasiteyi aştığını belirterek, daha özenli olunması gerektiğini vurguladı.

### SEMİH DİNÇEL PİYASALARI DEĞERLENDİRDİ

Meclis toplantısı geleneksel hale gelen Gemi Brokerleri Derneği Başkanı ve Meclis Üyesi Kaptan Semih Dinçel'in yaptığı navlun piyasası analizleri ile

devam etti. Capesize ve Baltık kuruyük indeksinde düzeltmeler olduğuna dikkat çeken Semih Dinçel, şunları söyledi: "Koster ve nehir gemilerinde rakamlar tutturduğumuzda önce bir düşüş gösterse de, tekrardan 30 Mayıs itibarı ile 75 günde fazla bir değişim olmadı. Hatta düşüşlerin üstünde artışlar da görüldü. Kosterlerin navlunlarının operasyon giderlerinin üstünde olduğunu müşahade edebiliriz. Nehir gemilerinde çok düşüşler oldu. Bu rakamlar 10 bin dolarlardaydı.

Küçükler için de 6 bine kadar bile çıktığı oldu. Istfix Birleşik Endeksi de 1.141 puan ile geçen haftaki 1.133 puan seviyesi civarlarında neredeyse sabit seyretti. Karadeniz nehir/deniz tipi koster piyasası da baskı altında kaldı ve haziran sonuna kadar da bir gelişme olması beklenmiyor. Konvansiyonel koster piyasalarında ise, Karadeniz çıkışlı yükler halen kuvvetli setretse de dönüşler zayıf ve senenin en düşük seviyelerinden toparlanma yavaşlamaya başladı."







[www.avsglobalsupply.com](http://www.avsglobalsupply.com)

at 1500  
ports  
in 126  
countries

*at your service,  
globally.*



**GLOBAL  
SHIP SUPPLY  
& CATERING**

## FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

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

### KAMERUN BÜYÜKELÇİSİNDEN DTO'YA ZİYARET

Kamerun Cumhuriyeti'nin Türkiye Büyükelçisi Victor Tchatchouwo, 3 Haziran Cuma günü İMEAK Deniz Ticaret Odası'nı ziyaret etti. Oda Merkezinde gerçekleşen ziyarette, konuk Büyükelçi, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Şadan Kaptanoğlu ve Oda Sekreteryası tarafından ağırlandı. Ziyarette, denizcilik alanında iki ülke arasındaki iş birliği imkanları ele alındı. Şadan Kaptanoğlu, ziyaretin anısına Büyükelçi Tchatchouwo'ya plaket takdim etti.

### TAMER KIRAN, BİRLEŞİK KRALLIK İHRACATTAN SORUMLU BAKAN YARDIMCISI İLE GÖRÜŞTÜ

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, Birleşik Krallık İhracattan Sorumlu Bakan Yardımcısı Mike Freer ile 9 Haziran Perşembe günü Ankara'da bir araya geldi. Görüşmede Birleşik Krallık – Türkiye ticari ve ekonomik ilişkilerinin geleceği ile potansiyel işbirliği alanları ele alındı.

### YALOVA ALTINOVA TERSANE GİRİŞİMCİLERİ DERNEĞİ KAHVALTISI DÜZENLENDİ

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, 11 Haziran Cumartesi günü Yalova Altınova Tersane Girişimcileri Derneği tarafından organize edilen kahvaltı programında Yalova'da faaliyet gösteren tersane yetkilileri ile bir araya geldi. Başkan Tamer Kiran'a Yönetim Kurulu Başkan Yardımcıları Şadan Kaptanoğlu ile Recep Düzgüt, Yönetim

Kurulu Üyeleri Başaran Bayrak, Sina Şen ve Orhan Gülcek eşlik etti.

### DEFAV'DAN TAMER KIRAN'A NEZAKET ZİYARETİ

İTÜ Denizcilik Fakültesi Mezunları Sosyal Yardım Vakfı (DEFAV) Yönetim Kurulu Başkanı Müh. İlker Meşe ve beraberindeki heyet, 17 Haziran Cuma günü, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran'a Altunizade'deki çalışma ofisinde nezaket ziyaretinde bulundu.

### TIR KOMİTESİ TOPLANDI

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Tır Komitesi Üyeleri, 24 Haziran Cuma günü video konferans sistemi üzerinden bir araya gelerek toplantılarını yaptı.

Komitenin Başkanı, TOBB Başkan Yardımcısı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran'ın katıldığı toplantıda, sektörle ilgili güncel gelişmeler ele alındı.

### İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ SU BİLİMLERİ FAKÜLTESİ BİRİM DIŞ DANIŞMA KURULU TOPLANTISI YAPILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, 24 Haziran Cuma günü İstanbul Üniversitesi Su Bilimleri Fakültesi Birim Dış Danışma Kurulu toplantısına katıldı.

Video konferans sistemi üzerinden gerçekleştirilen toplantıda; ders içerikleri, staj faaliyetleri ve Covid-19'un bu faaliyetler üzerine etkileri, eğitimde kalitenin artırılması, fakültenin 2022 yılı Vezneciler yerleşkesine taşınması konuları görüşüldü.

### TAMER KIRAN TEKNOLOJİ BULUŞMALARINA KATILDI

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Başkan Yardımcısı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, 25 Haziran Cumartesi günü, TOBB himayelerinde, E-ticaret Merkezi A.Ş. ve Teknolojide Kadın Derneği tarafından düzenlenen 81 Türkiye Teknoloji Buluşmalarına katıldı. Başkan Tamer Kiran, "E-Ticaret & E-İhracat, Dijitalleşme, Metaverse, NFT" gibi konuların ele alınacağı programın açılış konuşmasını yaptı.

### TÜRKİYE VE UKRAYNA ODALARI İŞBİRLİĞİNE GİDİYOR

Türkiye ve Ukrayna'dan yerel Odaların iş birliğini artırmak amacıyla 27 Haziran Pazartesi günü İstanbul TOBB Plaza'da fiziki ortamda ve aynı zamanda video konferans sistemi üzerinden toplantı gerçekleştirildi. TOBB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran'ın ev sahipliği yaptığı toplantıya, Ukrayna Ticaret ve Sanayi Odası Başkanı Gennadiy Chyzhykov ve Ukrayna'dan 8 yerel Oda temsilcisi katıldı.

### KABOTAJ BAYRAMI ÖZEL YAYINININ KONUSU TAMER KIRAN OLDU

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, 28 Haziran Salı günü, Dünya Web TV'de canlı yayına katıldı. Aysel Yücel'in sunduğu Kabotaj Bayramı Özel Yayınına konuk olan Tamer Kiran, Kabotaj'ın önemini ve Türk denizciliğinin kabotajdan küresele uzanan yolculuk hikayesinde geldiği noktayı değerlendirdi.



# ÜÇ UYGULAMA BİR ARADA:

## YONTMA, KAZIMA, PAS GİDERME!

**Trelawny** Pnömatik Sırlıklı Raspa serisi, korozyona uğramış, ağır paslanmış, boyası eskimiş, kimyasal, petrol ve zift gibi döküntülere maruz kalmış yüzeyleri kazıyarak, yontarak ve temizleyerek boyaya hazır hale getiriyor.

İğne ve kazıma raspa seçenekleri ve erişim uzunluğu ayarlanan sırtığıyla, ulaşılması en zorlu alanlarda bile mükemmel çözümler sunuyor.

- 0.6, 1.2, 1.5, 1.8 m uzunluk ayarı özellikleriyle çok amaçlı kullanım
- Çeşitli keski ve raspa seçenekleriyle maliyet düşüren tasarım
- Hızlı keski ve raspa değişimiyle seri çalışma imkanı
- Alüminyum "LITE" serisiyle eşsiz hafiflik
- 7.6 m<sup>3</sup>/h hava tüketimi



Yüzey hazırlama teknolojileri konusunda 60 yıldan fazla deneyimi bulunan **TRELAWNY SPT** ürünleri, Türkiye lisanslı marin distribütörü **ÖZGEN SHİP SUPPLY** güvencesiyle hizmetinizde!

**ÖZGEN**  
Shipsupply

**TRELAWNY**  
SURFACE PREPARATION TECHNOLOGY™

www.ozgenshipsupply.com

✉ info@ozgenshipsupply.com

f @ in /ozgenshipsupply







PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ

*“gelecek burada”*



#### DENİZCİLİK FAKÜLTESİ

- Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği
- Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği

#### HUKUK FAKÜLTESİ

- Hukuk

#### İKTİSADİ VE İDARİ BİLİMLER FAKÜLTESİ

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

#### MÜHENDİSLİK FAKÜLTESİ

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

#### DENİZCİLİK 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
- Marina ve Yat İşletmeciliği Programı
- Deniz Brokerliği Programı
- Mekatronik Programı
- Lojistik Programı
- Bilgisayar Programcılığı Programı
- Aşçılık Programı



pirireisuni



pirireisuniversity



pirireisuniversitesi



pirireis.edu.tr



# 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](http://www.urkmezsacdemir.com)  
[info@urkmezsacdemir.com](mailto:info@urkmezsacdemir.com)  
[satis@urkmezsacdemir.com](mailto:satis@urkmezsacdemir.com)

ABS<sup>®</sup> 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



# D-8 YATIRIM FORUMU'NUN 25'İNCİ YIL ÖZEL RESEPSİYONU YAPILDI

Türkiye, Bangladeş, Endonezya, İran, Malezya, Mısır, Nijerya ve Pakistan'dan oluşan Gelişen 8 Ülke (D-8) Ekonomik İşbirliği Teşkilatı'nın 25'inci kuruluş yılı dolayısıyla 16 Haziran Perşembe günü İstanbul'da "D-8 Yatırım Forumu" gerçekleştirildi.



**Rifat Hisarcıkloğlu**

D-8 Sekreteryası ve TOBB iş birliğinde gerçekleştirilen forumun 25'inci yıla özel resepsiyonu, Ticaret Bakanı Mehmet Muş, Dışişleri Bakan Yardımcısı Faruk



**Mehmet Muş**

olanakları masaya yatırıldı. TOBB Başkanı Rifat Hisarcıkloğlu konuşmasında, D-8'in kuruluş ilkelerinde bulunan "Savaş yerine barış, çatışma yerine diyalog, çifte



**Faruk Kaymakcı**

bölge içi ticaretin, toplam ticaretimizin en az yüzde 10'una yükseltilmesi belirlenmiştir. Bu hedefe ulaşılabilmesi için D-8 Tercihli Ticaret Anlaşması'nın tüm üye ve ülkelerce uygulanmasının kilit önem taşıdığını düşünüyoruz" diye konuştu.



**Isiaka Abdulqadir Imam**

Kaymakcı, Pakistan Yatırım Kurulu Federal Bakanı Chaudhry Salik Hussain, D-8 Genel Sekreteri Büyükelçi Isiaka Abdulqadir Imam, TOBB Başkanı Rifat Hisarcıkloğlu, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, Bangladeş Türkiye Büyükelçisi Mosud Mannan, D-8 üyesi ülkelerin yatırım ajansları ile ticaret ve sanayi odaları temsilcilerinin katılımıyla yapıldı. Türkiye, Bangladeş, Endonezya, İran, Malezya, Mısır, Nijerya ve Pakistan'dan oluşan Gelişen Sekiz Ülke (D-8) Ekonomik İşbirliği Teşkilatı'nın 25'inci kuruluş yılı dönümü dolayısıyla İstanbul'da düzenlenen D-8 Yatırım Forumu'nda ticaret ve işbirliği



**Tamer Kıran**

standart yerine adalet, üstünlük yerine eşitlik, sömürü yerine paylaşım, baskı ve tahakkümün yerine insan hakları, özgürlük ve demokrasi" anlayışına sahip çıkmak gerektiğini vurguladı.

Ticaret Bakanı Mehmet Muş ise; D-8 ülkeleri arasındaki ticaretin, potansiyelin altında kaldığına işaret etti. 1 milyarı aşkın nüfusa 4 trilyon dolar civarında ekonomik büyüklüğe sahip D-8'in bu potansiyelini henüz tam anlamıyla kullanmadığına dikkat çeken Bakan Muş, D-8 ülkeleri ile ticaretin, Türkiye'nin dış ticareti içinde yüzde 5'lik paya sahip olduğunu kaydetti. Bakan Muş, "2030 sonuna kadar üye ülkeler olarak D-8

## "D-8 İÇİ TİCARET NASIL GELİŞTİRİLİR?" BAŞLIKLIL PANEL YAPILDI

Dışişleri Bakan Yardımcısı Faruk Kaymakcı, resepsiyonun açılışında yaptığı konuşmada, dört kıtadaki 1,1 milyar nüfuslu D-8 üyelerinin, değerlerini iş birliği, eşitlik ve adalet üzerine inşa etmeleri halinde dünyada fark yaratabileceklerini söyledi. D-8 Genel Sekreteri Büyükelçi Isiaka Abdulqadir Imam da; D-8'in üye ülkeler arasında ekonomik iş birliğini ve ticareti teşvik etmek için son 25 yılda düzenlemeler yaptığını belirterek, Türkiye'nin D-8 sekreteriyasının sorunsuz çalışmasını kolaylaştırdığını söyledi. TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kıran ise, D-8 Yatırım Forumu'na katılanların yatırım ve ticaretle dolu bir gün geçirdiğini aktararak, daha iyi iş ortamı, ticaretin geliştirilmesi ve altyapının güçlendirilmesi için tüm çalışmalarını desteklemeye devam edeceklerini ifade etti. Tamer Kıran, TOBB Başkanı Rifat Hisarcıkloğlu'nun yönettiği "D-8 içi ticaret nasıl geliştirilir?" konulu panele iştirak ederek, ardından düzenlenen resepsiyonda TOBB adına ev sahipliği yaptı.





# PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ'NDE MEZUNİYET COŞKUSU YAŞANDI

Piri Reis Üniversitesi'nin 2021-2022 Akademik Yılı Mezuniyet Töreni, 11 Haziran Cumartesi günü, Üniversitenin Tuzla Deniz Kampüsü Rıdvan Kartal Konferans Salonu'nda gerçekleştirildi.



Mezuniyet törenine İstanbul Liman Başkanı Muhammed Erdoğan, Piri Reis Üniversitesi Mütevelli Heyeti Başkanı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, İMEAK DTO

Üniversitesi akademik kadrosu, öğrenciler ve aileleri katıldı.

Saygı duruşu ve İstiklal Marşı'nın okunmasıyla başlayan törende açılış



Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt, Yönetim Kurulu Üyeleri Orhan Gülcek, Sina Şen, denizci sivil toplum kuruluşlarının başkan ve üyeleri başta olmak üzere Piri Reis

konusmasını Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan yaptı. Prof. Dr. Oral Erdoğan, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın önemli



**Prof. Dr. Oral Erdoğan**

katkılarıyla bugünlere geldiklerini, geçen 14 yıllık süre boyunca sadece Türkiye'de değil, dünya denizcilik üniversiteleri arasında da saygın bir konuma geldiklerini ifade etti.

Piri Reis Üniversitesi'nin değerinin maddi ve manevi olarak yükseldiğine dikkat çeken Erdoğan, önemli akademisyenler ve idarecilerin büyük katkı sağladığını ifade etti. Mezun olan öğrencilerin çok güzel işlerde çalışmaya başladığını kaydeden Oral Erdoğan, sözlerini şöyle tamamladı: "Bir millet irfan ordusuna sahip olmadıkça, muharebe meydanlarında ne kadar parlak zaferler elde ederse etsin, o zaferlerin kalıcı sonuçlar vermesi ancak irfan ordusuna bağlıdır.

Bu ikinci ordu olmadan birinci ordunun elde ettiği kazançlar sönük kalır. Milletimizi gerçek kurtuluşa götürmek istiyorsak, bizi ölümden kurtaran ve hayata götüren bugünkü idare şeklimizin sonsuzluğunu istiyorsak bir an önce büyük, kusursuz, nurlu bir irfan ordusuna sahip olma zorunluluğunda olduğumuzu inkar edemeyiz.

Bugün, ne mutlu ki bizlere irfan ordusuna yeni gençler katılıyor. Mezunlarımıza hayatlarında sağlık mutluluk ve başarı diliyorum."





# RESİM VE FOTOĞRAF YARIŞMASI'NIN KAZANANLARI BELLİ OLDU

“1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı” kutlama etkinlikleri kapsamında İstanbul’da Millî Eğitim Bakanlığı’na bağlı okulların katılımıyla “Denizcilik” konulu “Resim Yarışması” ve Türkiye Fotoğraf Sanatı Federasyonu (TFSF) desteği ile “Deniz ve Çevre” konulu İMEAK Deniz Ticaret Odası Geleneksel 16’ncı Fotoğraf Yarışması’nda dereceye girenlere ödülleri, 16 Haziran Perşembe günü düzenlenen törenle verildi.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Salonu’nda gerçekleştirilen törene, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, İstanbul İl Millî Eğitim Müdürlüğü Strateji Geliştirme Müdürü

bilgi verdi. Bir yandan ülkede denizciliğin gelişmesi için çalışmalar yaparken, diğer yandan gençlere ve çocuklara denizciliği öğretmek, deniz sevgisini, deniz kültürünü aşlamak için sanatsal faaliyetlerde de bulduklarını kaydeden



aktarabilmektir” diye konuştu. Denizin ve denizciliğin önemini pandemi döneminde daha iyi anlaşılmasına dikkat çeken Tamer Kiran, insanlar evdeyken gemi insanlarının çalışmaya devam ettiğini bununla birlikte çok kötü tecrübeler yaşadıklarını ifade etti. Tamer Kiran, şöyle devam etti: “Sevdiklerimizi kaybettik, birçoğumuz hastalığa yakalandı. Olumlu taraftan bakacak olursak; bu açıdan da denizciliğin ne kadar önemli



Abdurrahman Ensari, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Üyeleri, öğrenciler, veliler ve yarışma jüri üyeleri katıldı.

## KIRAN: “BU TİP FAALİYETLERLE DENİZİ SEVDİRMEYE ÇALIŞIYORUZ”

Törende konuşan Tamer Kiran, Deniz Ticaret Odası’nın faaliyetleri hakkında



Tamer Kiran, “Resim yarışması da fotoğraf yarışması da aslında uzun zamandan beri yaptığımız bir organizasyon. Amacımız ülkemize, gençlere, insanlarımıza denizin önemini aktarabilmek, denizin ne kadar vazgeçilmez olduğunu anlatabilmek, denizi sevdirebilmek, medeniyetin, refahın yolunun denizden geçtiğini



olduğunu ülkece görmüş olduk. Bizler; Orta Asya’dan at sırtında buralara kadar çıkıp gelmişiz, Anadolu’yu yurt edinmişiz. Denizci millet değiliz ancak bunu değiştirmeye çalışıyoruz. Bu tip faaliyetlerle denizi sevdirmeye çalışıyoruz. Denizde olmamız gerektiğimiz yerde, rekabet ettiğimiz ülkelerin konumuna





# TURGUT KIRAN DENİZCİLİK FAKÜLTESİ'NDE MEZUNİYET HEYECANI YAŞANDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Rize Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi Turgut Kıran Denizcilik Fakültesi'nin, 23 Haziran Perşembe günü gerçekleştirilen mezuniyet törenine katıldı.



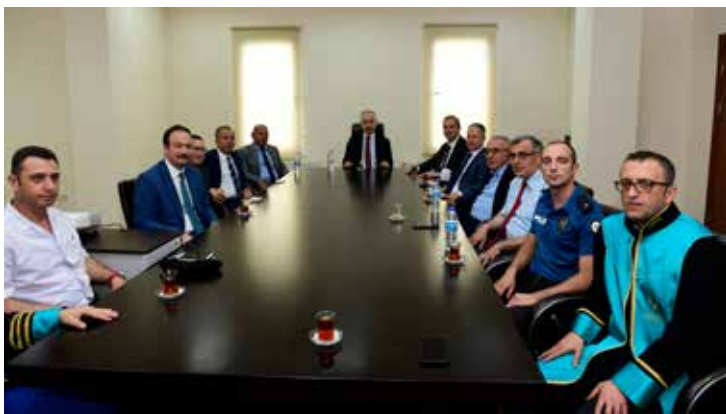
2021 – 2022 yılı mezuniyet törenine Derepaşarı Kaymakamı Bekir Yalçın, Derepaşarı Belediye Başkanı Selim Metin, Rize Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi Rektör Vekili Prof. Dr. Ali

görevlileri, öğrenciler ve veliler katıldı. Törende konuşma yapan İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Rize Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi Turgut Kıran Denizcilik



geleceğinin siz gençlerde olduğunu asla unutmayın.”

Başarı, sağlık ve huzur temennisinde bulunduğu öğrencileri tebrik ederek,



Bilgin, Rize Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi Turgut Kıran Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Ferhat Kalaycı, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Yönetim Kurulu Üyeleri Adnan Naiboğlu ve Taylan Kalkavan ile Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan, öğretim

Fakültesi'nin öncelikli hedefinin dünyanın her yerinde çalışabilecek nitelikte, mükemmel eğitilmiş gençler yetiştirmek olduğunu vurgulayarak öğrencilere şöyle seslendi: “Tüm genç kardeşlerimize her zaman her yerde söylediğim gibi her şeyden önce iyi bir insan olun. Ülkemize inanın ve sahip çıkın. Bu ülkenin



akademisyenlere teşekkürlerini ileten Başkan Kıran'ın konuşması ardından dereceye giren öğrencilere ödül ve başarı belgeleri verildi. Daha sonra mezun olmaya hak kazanan öğrencilere de geçici mezuniyet belgeleri takdim edildi. Mezuniyet andının okunması ve keplerin havaya atılması ardından tören son erdi.



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

# ALWAYS



**KUZEYSİGORTA**

[www.kuzeybrokers.com](http://www.kuzeybrokers.com)



[smm-hamburg.com /msd](http://smm-hamburg.com/msd)



international conference on  
maritime security and defence

**MS&D**

**SMM**

# secure your position

**8-9 sept 2022** hamburg

## Protecting the Seven Seas

Join this high-profile two-day conference with renowned speakers from academia, defence organisations, navies and the naval industry discussing a broad range of security and defence issues that accompany our industry's and navies' security transition – including artificial intelligence, future military and non-military threats as well as global and regional maritime security.



get your  
full conference  
or panel tickets


[smm-hamburg.com  
/ticket](http://smm-hamburg.com/ticket)


 [smm-hamburg.com/news](https://twitter.com/smmfair)

 [linkedin.com/company/  
smmfair](https://www.linkedin.com/company/smmfair)

 [twitter.com/SMMfair](https://twitter.com/SMMfair)  
#SMMfair

 [facebook.com/SMMfair](https://www.facebook.com/SMMfair)

 [youtube.com/SMMfair](https://www.youtube.com/SMMfair)

 Hamburg  
Messe + Congress

in cooperation with  
**NAVAL  
FORCES**





# “Maveks Marine Çeminize ve yükünüze Değer Verir”



**MAVEKS**  
Marine

[www.maveksmarine.com](http://www.maveksmarine.com)  
[www.maveksmarine.de](http://www.maveksmarine.de)  
[www.maveks.com](http://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](mailto: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](mailto:ops@maveksmarine.de)

# GÜLLÜK'TE DENİZ DİBİ TEMİZLİĞİ YAPILDI

5 Haziran Dünya Çevre Günü etkinliklerinin devamı kapsamında Milas'ın Güllük Mahallesi'nde deniz dibi temizliği yapıldı.



Milas Kaymakamı Mustafa Ünver Böke, İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Orhan Dinç, Güllük Liman Başkanlığı, Güllük Sahil Güvenlik Komutanlığı ve Muğla Kültür Balıkçıları Derneği, Kılıç, Sürsan, Noordzee, Abaloğlu, Agromey, Gümüşdoğa gibi firmaların katkılarıyla Güllük'te deniz dibi temizliği gerçekleştirildi. Atatürk Anıtı

önünden başlayan ve 13 dalgıcın dalış yaptığı programda çoğunluğu içecek şişesi olmak üzere araba lastiği, demir parçaları battaniye çıkarıldı. Atıkların çoğunun insanlar tarafından atılmış olması üzüntü yarattı. Dalgıçlar tarafından deniz dibinden toplanılan ve teknelerle karaya çıkarılan atıklar daha sonra çöp kamyonlarına yüklendi. İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi Başkanı Orhan Dinç, bu tarz temizlik etkinliklerini sürekli yapacaklarını vurgulayarak, mavi ve yeşilin bulunduğu her noktayı korumayı görev edindiklerini kaydetti.

Milas Belediyesi ve Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi olarak farkındalık etkinliği yaptıklarını, özel şirketlerin dalgıçlarının da katkıda bulduklarını ifade eden

Dinç, "Bu çalışmamız aslında denizleri kirletmemeyi ön planda tutmak için. Çocuklarımıza, gençlerimize örnek olmak istiyoruz. Daha yaşanabilir, daha temiz denizler bırakmak istiyoruz. Denizlerden çıkanların bazıları tabii ki kazayla, rüzgarla, sel, fırtına gibi doğal afetlerle, bazıları ise maalesef bilinçsiz vatandaşlarımızca atılmış. Bu etkinliğin gerçekleşmesinde katkıda bulunan Milas Kaymakamımıza teşekkür ediyorum. Deniz Ticaret Odası olarak daha temiz dünyada, daha temiz denizlerimizle Milasımızla, Bodrumumuzla çalışıyor, çabalıyoruz" diye konuştu. Program farkındalık oluşturmak için deniz dibi temizliğinde denizden çıkartılan atıkların önünde çekilen fotoğraf ile son buldu.

*(DTO Bodrum Şubesi)*

# YENİ DENİZ TURİZM SEZONUNA MERHABA

İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Öztürk ve yönetim kurulu üyeleri, yeni deniz turizmi sezonu açılışı kapsamında Kuşadası protokolünü ziyaret etti, Kuşadası ve Didim'deki üyelerle bir araya geldi.



Kuşadası Kaymakamı Sadettin Yücel, Kuşadası Liman Başkanı Önder Eyigün, Global Ports Holding Doğu Akdeniz Bölge Koordinatörü ve Ege Port Kuşadası Genel Müdürü Aziz Güngör, Kuşadası Sahil Güvenlik Karakol Komutanı Binbaşı Cihan Seymen'i ziyaret eden Başkan Öztürk, Başkan Yardımcısı Mihri Çelik, Yönetim Kurulu Üyeleri Argun Gündüç, Hakkı Deniz ve Şube Müdürü Mustafa Arısan, Kuşadası ve Didim'deki deniz turizmi ile ilgili faaliyet gösteren üyelerle sektör toplantısı ve

yemekte buluştu. Kuşadası'nın Türkiye'nin en eski tatil yöreni ve deniz turizminin başkenti olduğunu dile getiren İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Başkanı Yusuf Öztürk, sektörün pandemiden sonra güçlü bir çıkış yakaladığını ifade ederek, deniz turizminin tüm alanlarında faaliyet gösteren firmalara bereketli bir sezon dileğinde bulundu. Pandemi dönemindeki kısıtlamalarda ve deniz mevzuatlarından kaynaklanan konularda tüm kurumların büyük destek gördüklerini ifade eden Öztürk, Kuşadası Kaymakamı Sadettin Yücel ve resmi kurum yetkililerine teşekkürlerini ilettili.

Nisan ayı itibari ile Yunan adaları arasında feribot seferlerinin başladığını hatırlatan Öztürk, "Yaz aylarıyla birlikte yolcu sayısı artarak devam ediyor. Mayıs sonuna kadar Ege Port Kuşadası'na 106 gemi ile 87

binden fazla yolcu geldi. Kuşadası'nda her gün iki üç yolcu gemisini bir arada görmenin mutluluğunu yaşıyoruz. Günübürlük gezi teknelerimiz bu sezon, pandemi öncesi yılın yolcu rakamlarına ulaşmayı hedefliyor. Özellikle Avrupa Birliği üyesi ülkelerden çok sayıda turist geliyor. Teknelerimizin bu hedefe ulaşacaklarına inanıyoruz" diye konuştu. Marinaların ve yat turizmi sektörünün oldukça hareketli geçtiğine değinen Yusuf Öztürk, deniz turizmi merkezlerinden biri olan Kuşadası'nın Türkiye ekonomisine katkı sağlamaya devam edeceğine dikkat çekerek, sözlerine şöyle son verdi: "Türkiye'nin katma değeri en yüksek turizm dalı olan deniz turizminin yeni sezonda yolunun açık olmasını temenni ediyorum, herkese bereketli bir sezon diliyorum."

*(DTO İzmir Şubesi)*





# MCE KARGO

---

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

[www.MCEKARGO.com](http://www.MCEKARGO.com)

# DTO ALIĞA ŞUBESİ MECLİS TOPLANTISI GERÇEKLEŞTİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliğa Şubesi Haziran Ayı Olağan Meclis Toplantısı, Meclis Başkanı İsmail Önal'ın başkanlığında; Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Ufuk Yıldırım ve şube meclis üyelerinin katılımıyla gerçekleşti.



Toplantının gündeminde oda faaliyetleri, Posidonia 2022 fuarı, Aliğa limanları ile Türkiye genelinde gerçekleşen yük ve konteyner istatistikleri yer aldı. Odanın meclis salonunda yapılan toplantıda geçen ayın toplantı zabitleri ve Nisan ayı mizanları oy birliğiyle kabul edildi.

bölgede kılavuzluk faaliyetinde bulunan Uzmar, Ditaş ve Socar firmalarını ziyaret ettiklerini belirten Yıldırım, şunları ifade etti. "İzmir Valiliği Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği İl Müdürlüğü'nün 5 Haziran Çevre Günü ve Haftası Etkinlik programı kapsamında şubemiz koordinesinde



Mayıs ayı faaliyet raporunun da 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.

Meslek Şehitlerini Anma ve Kılavuz Kaptanlar Haftası sebebiyle şube olarak

7 Haziran Pazar günü, Dikili Balıkçı Barınağı'nda kıyı ve deniz temizliği yapıldı. Katılım gösteren ve dalgıçlarıyla katkıda bulunan üyelerimiz Derin Dalgıç, Akvatek Su Ürünleri, İlknak Su Ürünleri ve Ertuğ Balık Üretim tesislerini tekrar teşekkür etmek isterim. Yaklaşık 750 kg atık toplanarak geri dönüşüme gönderildi. Bunun yanı sıra yine şubemizin katkılarıyla

09-12 Haziran tarihleri arasında üyemiz Yeni Foça Rüzgâr Sörfü ve Yelken Spor Derneği'nin ev sahipliğinde gerçekleşen Türkiye Yelken Federasyonu Windsurf Slalom Türkiye Ligi 1'inci Ayak Yarışları yoğun katılımı ve güzel bir organizasyonla tamamlandı. Tüm sporcularımızı tekrardan tebrik ederim."

06-10 Haziran tarihleri arasında Yunanistan'da gerçekleştirilen Posidonia 2022 Fuarı'na oda olarak katılım gösterdiklerini hatırlatan Yıldırım, Türkiye'den birçok katılımcının yer aldığı fuarda, sektörün gücünü bir kez daha gösterdiklerine dikkat çekti. Aliğa ve Türkiye genelinde limanlarda kaydedilen 2022 yılının ilk beş aylık döneminde konteyner ve yük istatistiklerine değinen Yıldırım şunları söyledi: "2022 yılının ilk 5 ayında Aliğa limanlarında elleçlenen konteyner miktarı, bir önceki yılın aynı dönemine oranla artış göstererek 620 bin TEU olarak gerçekleşti. Bu dönemde Aliğa limanlarında elleçlenen yük miktarı 47,6 milyon groston, netton olarak ise 34,7 milyon ton olarak gerçekleşti. Türkiye toplamı ise 228 milyon netton olarak gerçekleşirken, Aliğa yüzde 15 pay ile 2'nci sırada yer aldı. Aliğa limanlarına gelen gemi adedi sayısına baktığımızda bu yılın ilk beş aylık dönemle geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 10 artış göstererek 2 bin 508 olarak gerçekleşti. Türkiye genelinde elleçlenen konteyner miktarını TEU bazlı olarak değerlendirdiğimizde ise, 2022'in ilk beş ayının, geçen yılın aynı dönemine oranla çok az bir artışla 5,3 milyon TEU olarak gerçekleşmiştir. Elleçlenen konteyner miktarında yüzde 5 pay ile Aliğa, Türkiye sıralamasında 5'inci sırada yer aldı."

**(DTO Aliğa Şubesi)**



- 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



# ÇEVRE İÇİN DÜZENLENEN RESİM VE SLOGAN YARIŞMASI SONUÇLANDI

İzmir İl Milli Eğitim Müdürlüğü ve İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi tarafından Çevre Haftası kapsamında düzenlenen farkındalık yarışması sonuçlandı.



Yarışma sonuçları, İzmir İl Milli Eğitim Müdürlüğü 15 Temmuz Şehitleri Konferans Salonu'nda düzenlenen törenle açıklandı. Törene; İzmir İl Milli Eğitim Müdürü Dr. Murat Mücahit Yentür, İl Müdür Yardımcısı

yarışmaya katılan, dereceye giren ya da girmeyen tüm öğrencilerin içindeki sanat ruhunu ortaya çıkardığını belirtti. Yarışma sayesinde sanatı seven çocukların bir araya geldiğini söyledi ve İzmir İl Milli Eğitim



İlker Erarslan, İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Üyesi Hakkı Deniz, öğretmen ve öğrenciler katıldı.

İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Üyesi Hakkı Deniz, törende yaptığı konuşmasında İzmir İl Milli Eğitim Müdürlüğü ile yapılan ortak çalışmalarından duyduğu memnuniyeti dile getirerek emeği geçenlere teşekkür etti. Deniz, ayrıca

Müdürlüğüne emeklerinden dolayı teşekkür etti.

İzmir İl Milli Eğitim Müdürü Dr. Murat Mücahit Yentür, dünyanın geleceği için çevre bilinci, ekolojik denge, enerji tasarrufu, çevre bilinci gibi konuların en çok ele alınması gereken konuların başında olduğunu belirtti. Yentür, tabiat kaynaklarının sınırlı fakat insanların



isteklerinin ve ihtiyaçlarının ise sınırsız olduğu günümüz dünyasında okulların, öğretmenlerin ve ailelerin öğrencilerde çevre bilinci oluşmasına en büyük katkı verebileceğini söyledi. Yentür, bu bilinçle İzmir'de öğrenci ve öğretmenlere yönelik etkinlikler ve yarışmalar düzenlendiğini belirterek emeği geçenlere teşekkür etti.

İlkokullar arasında düzenlenen 'Yaşanabilir Bir Çevre Farkındalığını Arttırmak' konulu resim yarışmasında üçüncülüğü Buca 23 Nisan İlkokulu'ndan Nehir Cire, ikinciliği Torbalı Mustafa Çoban İlkokulu'ndan Almira Bozdoğan kazanırken, Kemalpaşa Atatürk İlkokulu'ndan Tuğba Öztürk birinciliğe değer bulundu. Ortaokullar arasında düzenlenen 'Yaşanabilir Bir Çevre Farkındalığını Arttırmak' konulu slogan yarışmasında Karabağlar Fevzi Çakmak Ortaokulu'ndan Ecrin Uçar üçüncü, Kemalpaşa İmam Hatip Ortaokulu'ndan Abdullah Talha Beydilli ikinci oldu. Birinciliği ise Güzelbahçe Ali Bayırlar Ortaokulundan Alp Bilge Keserpara kazandı.

Yarışmada dereceye giren öğrencilere ödülleri ve danışman öğretmenlerine sertifikaları İzmir İl Milli Eğitim Müdürü Dr. Murat Mücahit Yentür ve İMEAK DTO İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Üyesi Hakkı Deniz tarafından takdim edildi.

**(DTO İzmir Şubesi)**





FUELING SMART DECISIONS  
**POWERING A  
SUSTAINABLE FUTURE**



LEARN MORE TODAY

[www.eagle.org/sustainability](http://www.eagle.org/sustainability)



# BODRUM'DA KRUVAZİYER TURİZMİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şube Yönetim Kurulu Başkanı Orhan Dinç, Bodrum'da yaşanan kruvaziyer hareketliliği ile ilgili değerlendirmede bulunarak, gelen gemi sayısının yüz güldürücü seviyede olduğunu kaydetti.



Orhan Dinç tarafından konuyla ilgili yapılan açıklama şöyle: "1942 yılında Prof. Dr. Walter Hunziker 'para kazanma amacına dayanmayan ve devamlı kalış biçimine dönüşmemek kaydıyla, yabancıların bir yerde konaklamalarından ve bir yere seyahatlerinden doğan olay ve ilgilerin tümü' olarak tanımladığı turizmdir kruvaziyer turizmi.

Başladığı yere geri dönecek şekilde dolaşarak yapılmış bir hareketi tanımlayan bu turizm, konaklama yaptığı limanlarda bölgeye çok şey katar. Kruvaziyer turizminde; liman ziyaretleri, limana yakın yerlerde ziyaret ve alışverişlerden oluşan aktiviteler vardır. Kruvaziyer gemilerin uğradığı limanlar ve bu limanlarda, kruvaziyer turistlere sunulan turistik hizmetler, ev sahibi ülkelerin ağırlıklı yatırım yaptıkları alanları oluşturmaktadır.

Ancak, kruvaziyer turizmin temelinde deniz ve gemi seyahati vardır. Gemi seyahati, gemide sunulan her türlü hizmet ve liman ziyaretlerinden oluşan bir turistik ürün olarak değerlendirilirken ayrıca diğer ulaştırma ve konaklama hizmetlerinden de yararlanılmaktadır. Bizim bölgemize baktığımızda deniz turizmi ile geçinen bir bölge olarak Bodrum ayağında birçok

gemiye ev sahipliği yaptık. Geçtiğimiz dönemlerde pandeminin etkisi ile beraber bu seyahatler durağan geçtiyse de, şimdilerde planlamalar ve beklenen gemilerin sayısı yüz güldürücü. 2022 Nisan ayı ile Bodrum Cruise Port Limanı'nda başlayan hareket beraberinde 150 adet gemiye ev sahipliği yapacak.

Bu gezilerde 200.000'den fazla turistin bölgemizi ziyaret etmesi bekleniyor. Bu da demek ki; hem kültürel, hem de ticari anlamda yoğun ve zengin bir sezon geçireceğiz. Esnaf mutlu olacak ve bölgemizde bayram havası esecek. Burada farkındalık yaratmamız gereken konulardan biri halkın duruşu. Bölgesel ve ekonomik anlamda dalgalanmalarla beraber izlenecek yol. Gelen turisti tekrar Bodrum'a getirmenin yolu ve sürekliliğin sağlanması rakamların fahiş olmaması ile alakalı. Tatile gelen misafirlerimizin kendini huzurlu ve mutlu hissettiği kadar, güvende de hissetmesi önemli.

Üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizde Akdeniz'den başlayan bu gemi tatilinde misafirlerimizin Bodrum, Kuşadası, Antalya, Marmaris limanlarında konaklama yapması milli değerlerimizin ne kadar önemli bir noktada olduğunu gösteriyor.



Sonuç olarak baktığımızda, dünya turizm endüstri içinde kruvaziyer turizmde hızlı bir gelişme gözlemlenmekte. Uluslararası Kruvaziyer Hatları Birliği tarafından da yayınlanan oranlara bakıldığında, 2000 yılından bu yana neredeyse % 25'lik bir büyüme gözlemlendi. Bu rakam 2022 sene sonu istatistikleri ile beraber daha da büyüyecektir. Kruvaziyer turizmde limana gelen her gemi ülke ekonomisine döviz girdisi sağlamakta.

Yabancı turist değil, yerli turiste de alternatif ve farklı bir tatil deneyimi yaşama şansı sunmaktadır. Bu bağlamda ülkemiz ve özellikle Bodrum bölgemizde kruvaziyer turizmde gelişmeye ve büyümeye çok açık bir durum söz konusu.

Destinasyonlar içerisinde son yıllara kadar baktığımızda Kuzey Amerika, Güney Amerika ve tropik adalar ön planda iken günümüzde Uzak Doğu, Kutuplar, Baltık Deniz Bölgesi, Arap Yarımadası, Kızıldeniz, Karadeniz ve özellikle Akdeniz Bölgesi ön planda. Biz burada payımıza düşeni alacağız. Bölgesel olarak, sektörel olarak misafirlerimizi ağırlamak için bekliyoruz. Mavide yediğimiz ekmeğin her zerrisinde yeşilin katkısı var. ***Pruvanız neta rüzgarınız bol olsun***

(DTO Bodrum Şubesi)



# GLOBAL DENİZCİLİK HİZMETLERİMİZ



IMO, BWM.2/Circ.70/Rev.1 kılavuzuna göre gemiye yeni kurulan Balast Suyu Yönetim Sistemleri'nin (BWMS) çalışmasını ve performansını doğrulamak için 1 Haziran 2022'den itibaren Devreye Alma Testleri zorunlu oldu. SGS Türkiye ekibi olarak geniş uzman portföyü ve çeşitli klas kuruluşlardan örnekleme onayı ile IMO D-2 gereksinimlerine göre geliştirilmiş protokollerle indikatif ve ayrıntılı analiz yöntemleri kullanarak Devreye Alma Testleri için hizmet vermekteyiz.



## 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.

- Devreye Alma - Commissioning
- D-2 Standardına göre Balast su numunesi alma ve test etme



## IMO MEPC.259(68)

Su numunesi almaya yönelik mobil laboratuvarlarımız, dünyanın dört bir yanındaki limanlarda bulunur ve hızlı sonuçlar elde etmek için test konumlarıyla desteklenir.

- Yıkayıcı (Scrubber) yıkama suyu numunesi alma ve test etme
- Devreye Alma - Commissioning



## 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.



# ISTSHIP'22



Guest Country : Greece

## ISTANBUL INTERNATIONAL SHIPPING CONFERENCE AND GALA DINNER

# ISTANBUL CALLING

SEPTEMBER 22, 2022 THURSDAY

**SAVE THE DATE**

Will be held for the first time in Istanbul,  
one of the maritime hubs of the world



ORGANIZED BY





# REXOIL OLARAK DÜNYA'NIN BİRÇOK ÜLKESİNDE DENİZCİLİK YAĞLARI İKMALİNİ YAPABİLEN İLK YERLİ FİRMAYIZ.

ÇİN - SİNGAPUR - TAYVAN - HONKONG - HİNDİSTAN  
ENDONEZYA - JAPONYA - MALEZYA - FİLİPİNLER



**REXOIL®**  
[www.rexoil.com.tr](http://www.rexoil.com.tr)

**DENİZCİLİK YAĞLARI  
ve GRESLER**



# 1 TEMMUZ DENİZCİLİK VE KABOTAJ BAYRAMI KUTLU OLSUN

Osmanlı Devleti'nin kapitülasyonlar çerçevesinde yabancı ülkelere tanıdığı kabotaj ayrıcalığı 1923'te imzalanan Lozan Barış Antlaşması'yla kaldırıldı. Kanunun yürürlüğe girdiği 1 Temmuz 1926, denizlerimize özgürce açılabilmemizin miladıydı ve 1 Temmuz 1935 yılından itibaren de denizcilik bayramı olarak kutlanmaya başlandı.



Kabotaj, bir devletin kendi limanlarına deniz ticareti konusunda tanıdığı ayrıcalıktır. Bu ayrıcalıktan yalnızca yurttaşlarının yararlanması, millî ekonomiye önemli bir katkı sağlayacağından, devletler yabancı bandıralı gemilere kabotaj yasağı koyma yoluna gitmişlerdir. Bazı uluslararası sözleşmelerde de kabotaj yasağı koyma yetkisine ilişkin hükümler yer alır. Osmanlı Devleti Birinci Dünya Savaşı'nın ardından hem maddi, hem de manevi anlamda büyük yıkıma uğradı. Mondros Ateşkes Anlaşması'nın imzalanması ile Boğazlar ve limanlar yabancı ülkelerin yönetiminin eline geçti. Savaşın sonra ülkenin yeniden ayağa kalkması gerekiyordu, bu sebeple Atatürk yeniekonomi girişimlerinde bulunulması gerektiğinin farkına vardı. 4 Mart 1923'de İzmir'de Türkiye İktisat Kongresi toplandı.

Bu kongrede yeni Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin ekonomisine güç sağlayabilecek çözümler konuşuldu. 20 Nisan 1926'da Kabotaj Kanunu kabul edildi, 1 Temmuz 1926'da yürürlüğe girmesiyle Türk limanları özgürlüğüne

kavuştı. Kanuna göre; akarsularda Marmara Denizi'nde ve Boğazlarda, göllerde, tüm kara sularında, bunun dışında tüm körfezler, limanlar, koylar ve buna benzer yerlerde yelken, kürek, makine ile hareket eden araçların bulundurulması ve bu araçlar ile mal ya da yolcu taşınması hakkı yalnızca Türk vatandaşlarına verilmektedir.

Kabotaj Kanunu'na göre, Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin tüm karasuları ve limanları arasındaki deniz ticareti, yolcu taşımacılığı, dalgıçlık, rehberlik, kaptanlık, tayfalık vs. yapma hakkı Türkiye Cumhuriyeti'nin yönetiminin altına girdi. Bu yasa ile beraber Türkler kendi limanlarında, akarsularında, göllerde, Marmara Denizi ve Boğazlarda tam bağımsızlığı kazanmış oldu. Yabancı devletlerin gemilerinin, sadece Türk ve yabancı devletlerin limanları arasında ticaret yapabileceği belirtildi. Böylelikle ekonomide ilk bağımsızlık elde edildi. Kabotaj Kanunu ile birlikte Türkiye, kendi karasuları sınırdaki denizlerde tam bağımsız olma hakkına sahip oldu. Kabotaj Kanunu'nun uygulanmasıyla

birlikte milli ekonomi gereği özel ticaret işletmelerini de devlet elinde toplayan Türkiye Cumhuriyeti, böylece millileştirme yani devletleştirme politikası uygulamaya başladı. Öncelikle 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramımız kutlu olsun... Denizcilik sektörü için çok önemli olan Kabotaj Kanunu ile ilgili sektörümüzden görüşler istedik. Öncelikle sektörümüzün çatı kuruluşu olan İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran'ın Kabotaj Bayramı mesajı ile başlıyoruz dosyamıza. Ardından Türk Armatörler Birliği Yönetim Kurulu Başkanı Cihan Ergenç, GİSBİR Yönetim Kurulu Başkanı Murat Kiran, DTO 8 No'lu Denizaltı Hizmetleri ve İnşaatı Faaliyetleri Komitesi Başkanı Serdar Akdemir, KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Pinar Kalkavan Sesel ve Kosder Yönetim Kurulu Üyesi Mahmut Turan'ın değerlendirmelerini sayfalarımıza taşдық.

## TAMER KIRAN: TÜM DENİZCİLERİN VE HALKIMIZIN DENİZCİLİK VE KABOTAJ BAYRAMI'NI KUTLUYORUM

Denizciler için 1 Temmuz tarihi, 1926 yılından itibaren çok özel bir anlam ve yere sahip olmuştur. 1 Temmuz 1926 yılında, 815 sayılı "Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Karasuları Dahilinde İcrayı San'at ve Ticaret Hakkındaki Kanun" yürürlüğe girerek, Türk gemileriyle Türkiye Cumhuriyeti vatandaşlarına kabotaj imtiyazı tanınmıştır. Deniz ticaret filomuzun büyütülmesi ve deniz taşımacılığının geliştirilmesi yönündeki tedbirlerin başında gelen bu kanun ile Türk liman ve iskeleleri arasında yük ve yolcu taşımacılığı münhasıran Türk bayrağı taşıyan gemilere verilmiş, ayrıca karasularımız dâhilinde balıkçılık ve diğer tür avcılık, kum ve çakıl çıkartma, batık çıkartma, dalgıçlık hizmetleri, arıyıcılık, kurtarma, kılavuzluk, deniz balıkçılığı,





**TAMER KIRAN**  
**İMEAK DTO YÖNETİM KURULU BAŞKANI**

limancılık ve liman işçiliği, gemilerde gemi adamı olarak görev alınması gibi faaliyetler yabancılara yasaklanmış ve kaptanlık, çarkçılık, kâtiplik, tayfalık gibi hizmetlerin yapılması Türk vatandaşlarına bırakılmıştır. Kanun, karasularımızın yanında nehir ve göllerimiz için de geçerlidir.

Gazi Mustafa Kemal Atatürk, 1 Kasım 1926 tarihinde TBMM açılış konuşmasında şöyle demiştir: “Kabotajın, bu sene zarfında yalnızca ve tamamen Türk sancağına dönmesi fiilen tahakkuk etmiştir. Bu hadiseyi iftiharla yad etmek isterim. Bu hadise, asırlarca süren engellere karşı, ancak milli idarenin elde edebildiği muvaffakiyetlerdendir.”

Yüzlerce yıldır yabancılara verilen imtiyazları sona erdiren önce Lozan Anlaşması ardından Kabotaj Kanunu ile sadece bağımsızlığımız ve denizlerimizdeki hükümler için değil, aynı zamanda denizcilüğümüzün hızla gelişmesi için de çok önemli adımlar atılmıştır. Kabotaj Kanunu’ndan 10 yıl sonra 20 Temmuz 1936’da imzalanan Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile de Türkiye’nin egemenlik haklarındaki bütünlük çok daha anlamlı tesis edilmiştir. Kazanılan bu değerlerin manasını Gazi Mustafa Kemal Atatürk, 1 Kasım 1937 tarihinde TBMM beşinci dönem açılış konuşmasında, “En güzel coğrafi vaziyette ve üç tarafı denizle çevrili olan Türkiye; endüstrisi, ticareti ve sporu ile en ileri denizci millet yetiştirmek kabiliyetindedir. Bu kabiliyetten istifadeyi bilmeliyiz; denizciliği Türk’ün büyük ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda

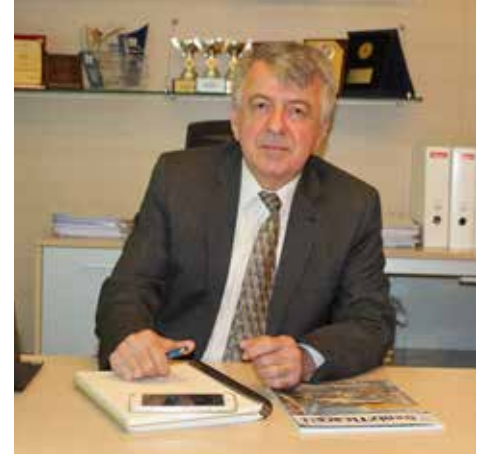
başarmalıyız.” sözleriyle ifade etmiştir.

Türk denizciliğinin özellikle sivil yönüne vurgu yapan Gazi Mustafa Kemal Atatürk, denizcilik politikası ile ilgili olarak şu yorumu yapmıştır:

“Dış pazarlardan satın alınan gemilerle donanma yapılamadığını siz de biliyorsunuz. Donanma sadece kıyıyı koruyacak bir kuvvet değil, bundan daha önemli olarak deniz yollarının güvenliğini sağlayacak bir kuvvettir. Anadolu’da yaşadıkça bu bakımdan ihtiyacımız daha büyüktür. Evvela çekirdek bir donanma tedarik etmekle yetinip, deniz sanayi ve ticaretimizi geliştirmeliyiz. Bundan sonra memleket sanayinden fıskıracak donanmayı yapmak da kolay olacaktır.”

Ülkemiz; çok önemli bir coğrafyada jeo-stratejik ve jeo-ekonomik konuma sahiptir. Son yıllarda başta ticaret savaşları, Covid-19 Salgını ve ardından Rusya Federasyonu-Ukrayna Savaşı ile çok net görüldüğü üzere; kara sınırlarımızda olduğu kadar, deniz kıta sahanlıkları ve münhasır ekonomik alanlarda yaşanan gelişmeler de Kabotaj ve Denizciliğin önemini bir kez daha açıkça ortaya koymuştur. Türkiye için denizcilik sektörü vazgeçilmezdir. Son yıllarda Türk denizciliğinin geldiği noktadan gurur duyuyoruz. 2022 yılı başı itibarıyla Türk denizciliğinin taşıma kapasitesi dünyanın en büyük filosunu kontrol eden ülkeler sıralamasında (1000 GT ve üzeri) 1.517 gemi ve 30 milyon 680 bin DWT ile 15. sırada yer almaktadır.

Kaydedilen bu önemli gelişmelere rağmen bunlardan çok daha fazlasını yapabiliriz. Sahip olduğumuz bilgi birikimi, imkân, yetenek ve tecrübe dikkate alındığında, Türk Denizcilik Sektörümüzün ve Deniz Endüstrimiz bölgemizde 21. yüzyılın parlayan yıldızı olma potansiyeline çok büyük ölçüde sahiptir. Bu duygu ve düşüncelerle başta Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere, tarihimize iz bırakan ve ebediyete intikal eden tüm denizcilerimizi rahmet ve minnetle anıyor, Türk denizciliğinin gelişmesinde emeği geçenlere şükranlarımı sunuyor, tüm denizcilerin ve halkımızın Denizcilik ve Kabotaj Bayramı’nı kutluyorum.



**CİHAN ERGENÇ**  
**TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ YÖNETİM KURULU BAŞKANI**

### **CİHAN ERGENÇ: TÜRK DENİZ TİCARET FİLOSU OLARAK BÜYÜK HEDEFLERİ ÖNÜMÜZE KOYMALIYIZ**

1 Temmuz 1926 tarihli Milliyet Gazetesi’nde kısaca kabotajdan şöyle bahsedilmiştir: “Kabotaj hakkı bizimdir. Milli Sefaini selamlar, bütün Türk deniz işçilerine muvaffakiyetler temenni ederiz.” Kapitülasyonlar bir taraftan Avrupa’dan Osmanlı topraklarına göçü teşvik ederken, Osmanlı toplumunu askerlik, devlet kapısında memurluk ve tarım işçiliği dışında her türlü ticarettan, denizcilik de ise gemi acenteliği ve donatanlığı, limanlar ve gemi sahipliği gibi pek çok ağırlıklı alanlardan mahrum bırakmış ve son derece etkin ve giderek daha da varlıklı hale gelen bir yabancı tüccar toplumunu meydana getirmiştir. Nitekim kapitülasyonların sağladığı hudutsuz haklar nedeniyle yabancı şirketler Babiâli’nin onayına ve iznine gerek duymaksızın Osmanlı topraklarında faaliyette bulunabilmişlerdir. Bu şirketler, tüzel kişi olmalarına rağmen, kapitülasyonlar sayesinde yabancı gerçek kişilere tanınan her türlü ayrıcalıklardan yararlanmışlar, büyük imtiyazlar elde etmişlerdir. O kadar ki, adli kapitülasyonlardan yararlanarak, Osmanlı mahkemelerini yetkili görmemişler, şirketlerin kurulu oldukları ülke mahkemelerine başvurulması gerektiğini iddia etmişlerdir. Bu şirketlerin 1916 yılına kadar yazışmalarını Türkçe yapma zorunlulukları bile olmamıştır. Liman başkanlıkları, denizcilik şirketlerinin hemen hemen tamamı, limanlar, ulaşım hep yabancıların tekeline girmiştir.

Lozan Antlaşması'ndaki Bahri Kabotaj hakkı uygulanması, 1 Temmuz 1926'dan itibaren Türk devletine geçmiş, böylece denizde Türk limanları arasındaki taşımacılık tamamen Türk bayraklı gemi ve vapurlarla yapılmaya başlanmıştır. Bu muazzam başarıdır ve 26 Temmuz 1935 tarihinden itibaren her yıl 1 Temmuz tarihi esas olmak üzere kabotaj bayramı olarak kutlanmaya başlanmıştır. Bu kanun Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk'ün Samsun'dan başlattığı kurtuluş mücadelesinin devamı niteliğinde olan ekonomik manadaki bağımsızlığımızın en önemli basamağı olmuştur. Türk denizciliği bu kanun ile çok önemli bir ivme yakalamış ve bu ivme artarak günümüze kadar gelmiştir. Türk deniz ticaret filosu nicelik olarak artış gösterirken, aynı zamanda nitelik olarak bu artışa ayak uydurmuştur. İşte bu kanunun denizcilik alanında ülkemize sağladığı kazanımları devam ettirmek için, devlet ve gemi işletmecileri olarak bu kanuna sahip çıkmalı ve bu kanunda istisnalar yaratacak uygulamalara izin vermemeliyiz.

Bu süreçte Türk denizciliği her alanda çok önemli gelişmeler sağlamış, deniz ticaret filomuzun büyümesiyle birlikte gemi inşa sektörü, yan sanayisi, tedarik işlemleri, deniz sigortacılığı ve bunun gibi daha birçok sektörün birleşmesiyle denizcilik dev bir endüstri haline gelmiş, buradan elde edilen gelirler ülkemizde önemli yatırımlara dönüşmüştür. Bundan sonra da Türk Deniz Ticaret Filosu olarak büyük hedefleri önümüze koymalıyız. Ancak koyacağımız hedeflerin gerçekleştirilebilir hedefler olması da önemlidir. Bu sene, yani 2021 yılında filomuz %8'lik bir büyüme göstermiştir. Filomuz 2013 yılından sonra ilk kez 31 milyon DWT'ye ulaşmıştır. Örneğin filomuzun kapasite olarak ilk 10 ülke arasına girmesi için koyacağımız hedefte nasıl bir kapasite kazanımı sağlamalıyız? Şu anda dünya tonaj sıralamasında 10'uncu olan İtalya 50 Milyon DWT kapasiteye sahiptir. Yani İtalya'nın ve aradaki 4 ülkenin tonaj artışı olmadan kalması durumunda filomuzun dünyanın 10. filosu olabilmesi için %66'lık bir büyüme göstermesi gerekmektedir. Bu hedef bir taraftan kısa vadede ütopyik gibi görünürken, önümüzdeki 8-10 senelik, yani orta vadede bu büyüme gerçekleştirilebilir. Yaptığımız bir çalışmada

2008-2018 yılları arasında filo taşıma kapasitemiz %117 artış göstermiş, buna rağmen dünya tonajı %84 bir artış göstermiştir. Bu artışı sağlayabilmek için stratejik bir çalışma gerekmektedir ki, özellikle yakıt türleri değişimi aşamasında sektörde oluşacağı aşırı olan yıkıcı değişiklikleri iyi değerlendirebilirsek, bu durumda kapasite artışı ve/veya sıralama değişimi daha kısa zamanda da gerçekleşebilir. Bu konunun her ne kadar kabotaj ile ilgisi yokmuş gibi görünse de, bu bir stratejik hedef olması açısından kabotaj uygulaması gibi stratejik bir uygulama ile eşdaş olabilir.

Kabotaj uygulaması her ne kadar iki veya daha fazla Türk limanı arasında yapılacak taşımaların Türk Bayraklı gemiler ile yapılmasını dikte etse de, diğer taraftan doğalgaz ve petrol aramalarının kendi bayraklı gemilerimiz ile yapılması da bir kabotaj uygulaması gibi kabul edilmelidir. FSRU gemilerinin Türk bayraklı olması bir kabotaj uygulamasıdır. Ve tekrar ifade etmek gerekir ki, bu uygulamayı o veya şu sebeple delme konusunda istisnalar yaratılmamalıdır. Bazı konularda her şey işlerin pratikleştirilmesine dayanmamalı, özellikle deniz taşımacılığı konusunda karar verirken iki kez düşünmelidir. Bu konuda aslında daha çok yazacak irdeleme olabilir, ancak bu günün anlam ve önemi anlatma konusundan bizleri uzaklaştırabilir.

Bu vesileyle Türk Armatörler Birliği olarak denizlerimiz ve denizciliğimiz geleceğimize diyerek; Türk denizcisinin, gönlünü denizlere vermiş denizseverlerin ve ülkemizin 1 Temmuz Kabotaj ve Denizcilik Bayramını kutlar, denizciliğimizi Türk'ün Büyük Milli Ülküsü olarak görmemizi sağlayan Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk'ü saygıyla anarız.

## **MURAT KIRAN: GEMİ İNŞA SANAYİNDE DENİZCI DEVLET OLMAK İÇİN TÜM ÇABAYI GÖSTERİYORUZ**

Denizci büyüğümüz, Kaptan-ı Derya Barbaros Hayrettin Paşa tarafından söylenen "Denizlere hâkim olan cihana hakim olur" sözünün geçerliliği tüm tarih boyunca kanıtlanmıştır. Tarihin en önemli dönüm noktaları hep denizcilikle, deniz yolu taşımacılığı ile ilişkili olmuştur. Geçmişte denizciliğe hâkim olan ülkeler



**MURAT KIRAN**  
**GİSBİR YÖNETİM KURULU BAŞKANI**

bu hâkimiyetleri sayesinde yeni ülkeler ve yeni rotalar keşfederek güçlerini daha da artırmayı başardılar. Günümüzde taşımacılık gücünü elinde bulundurmak, rotaları belirlemek yine ticarete yön verebilme gücünü beraberinde getiriyor. Ayrıca artık denizin sadece üstü ile değil altı ile de ciddi kazanımlar elde etmek devletler için kritik önem arz ediyor.

Bu bakış açısı ile Türkiye ticari güç için filosuyla, üretebilme gücü için tersaneleri ile ülke güvenliği için deniz kuvvetleri ile ekonomik güç dengelerinde iyi pozisyonda olmak için ise deniz dibi kaynaklarını araştırma altyapısı ile gerçekten denizci devlet olmalıdır. Savunma sanayi projeleri, denizcilik politikaları, yerli üretim, deniz dibi araştırmaları ile "Denizci devlet olma" yönünde önemli adımlar devletimiz tarafından atılmıştır. Devamı için de ciddi adımlar atılmaya devam edilecektir. Gemi inşa sektörü olarak Türkiye'nin denizci devlet olması için biz de gereken tüm çabayı gösteriyoruz.

Ülkemizde, 1 Temmuz 1926'da yürürlüğe giren Kabotaj Yasası'nın, Türk Denizciliği'nin bağımsızlığı ve geleceği açısından büyük önemi bulunmaktadır. Üç tarafı denizlerle çevrili olan ve iki önemli Boğaza sahip olan ülkemizde denizciliğin geliştirilmesini amaçlayan Kabotaj Kanunu, aynı zamanda milletimizin denizlerimizdeki egemenliğinin sağlanması anlamında da büyük önem arz etmektedir. Ülkemizin denizlerde sahip olduğu bu zengin potansiyeli en iyi şekilde değerlendirerek, dünya



denizciliğinde hak ettiğimiz yeri almamız ve deniz ticaretinin daha da gelişmesi en büyük dileğimizdir.“Denizci Ülke, Denizci Millet” olabilmek adına nice bayramları tüm yurttan coşkuyla kutlamayı diliyorum. Türk denizlerinde, Türk’ün egemen olmasının bayramı olan, 1 Temmuz Kabotaj Bayramımız kutlu, pruvanız neta, rüzgarınız kolayına olsun...

### **SERDAR AKDEMİR: HUKUKİ DEĞİL AHLAKİ BİR KANUN OLAN KABOTAJ**

Kabotaj, her seneyi devriyesinde kelime manası anlatılmaya çalışılan ve yine yalnızca yıl dönümlerinde yazılı ve görsel basında kendine kısa süreliğine yer bulabilen, artık rutinleşmiş bir haber kaynağı olmaktan öteye geçememiştir maalesef. Her yıl kabotajın önemini belirten, aslında memleket ve milli ekonomi için ne kadar hayati olduğunu anlatmaya çalışan yazı ve akademik çalışmalar, gürül gürül akan ülke gündemi içinde yitip gitmektedir. Kabotajın önemini ve neden bayram olarak kutlandığını anlamak için bizleri nelerden kurtardığını iyi bilmek gerekir. Her ne kadar başlangıcında stratejik bir hamle gibi görünse de, yüzlerce yıl süren bir sömürü sistemi olan kapitülasyonlar, kabotaj kanunu ile birlikte ortadan kalkmıştır. O kapitülasyonlar ki, İtalyan Amiralî Fioravano hakkında şunları söylemişti: “Türkler hiçbir zaman denizlere sahip çıkmak istemediler, tam tersi yabancıları bol bol deniz ticareti imtiyazı vermekten başka, kendi mallarını da çok büyük navlunlar vererek onlara taşıttılar. Bu yüzden de İmparatorluklarını kaybettiler” Bir yabancıların gözünden kapitülasyonlar böyleydi...

Yine bu memlekete mal olmuş tarihçi Afet İnan kapitülasyonları şöyle tanımlamaktaydı: “Türkler bakımından tarihin kaydettiği en büyük hata ve yararlanan devletler tarafından en büyük yarar kaynağı ve en kıymetli emperyalizm ananesi olan Kapitülasyonlar...”

Bu sömürü sisteminden sonra “Üsküdar’da kumaş tezgâhları 2750’den 25 adete, Kemahçı tezgâhı 350’den 4 adete ve çatma yastıkçı tezgâh adetleri 60’dan 8’e kadar gerilemişti. “ “Yabancı devletler, kapitülasyon imtiyazlarını kullanmakta sınır tanımışlardı. Kendi



**SERDAR AKDEMİR**  
**İMEAK DTO 8 NO’LU KOMİTE BAŞKANI**

bünyesinde mevcut şirketlerin şubelerini Osmanlı Devleti’nde rahat bir şekilde, hiçbir prosedüre takılmadan, resmî kurumlara müracaatta bulunmadan açma hakkına sahiplerdi. Avusturya 78, Fransa 45, Rusya 27, Mısır 17, Yunanistan 12, İtalya 10, Almanya 5, İngiltere 4 postane kurumu kurdular. Yabancı devletlerin kurmuş olduğu bu postaneler Osmanlı Postanesi’ne ciddi kayıplar verdi. 1909 yılında Kudüs’te Osmanlı Postanesi 20 bin Franklık pul satışı gerçekleştirmiş buna mukabil yabancı postaneler 445 bin franklık bir satış gerçekleştirmiştir. ”

Ekonomi biliminde kendine yer bulan ve bu konuda ülkemizde savunucuları da olan, kabotajın aslında ekonomik olarak sektörü ve ülkeyi zarara soktuğu tezi malum. Yerli firmalardan alınacak hizmetin, yabancı firmalardan daha düşük bedeller ile alınıp tasarruf sağlanacağı bunun da ülke ekonomisine katkı sunacağı düşünülüyor.

Bazı ülkeler için yanlış olmasa da, ülkemiz için doğruluğundan söz etmek mümkün değildir; zira ekonomi yalnızca rakamlardan ibaret değildir. Hele Türkiye gibi bir ülke için strateji çok daha önemlidir. Pandemi sürecinde bir ürünü ya da hizmeti satın almak için paranın yetmediğini, ancak üreten ve kendine yeten ülkelerin başının çaresine bakabildiğini tüm dünya gördü. Üç tarafı denizler ile çevrili ülkemizde denizcilik gibi stratejik bir alan rakamlara kurban edilmemelidir. Kabotaj kanunu her zamankinden daha hassas bir şekilde

uygulanmalı. Kabotaj kanununun gücünü arkasına alan yerli firmalarımız kendini geliştirmeli, büyümeli, ülkemize yetmenin ötesinde hizmeti ihraç eder hale gelmelidir. Bir kanunu uygulamanın iki yöntemi vardır. Ya onu bir ahlak olgusu haline getirirsiniz bireyler cezai sonuçlarını düşünmeksizin o kanunu uygular ya da çok ciddi yaptırımlar uygularsınız, cezai sonuçları ağır olduğu için bireyler o kanunu uygular. Makbul olan, milli menfaatlerin söz konusu olduğu kabotaj hakkı gibi konularda milli menfaatlerimiz için kanunu uygulamak ve bunu bir ahlak meselesi haline getirmektir. Maalesef kabotajı milli bir ahlak meselesi haline getirmediğimizi kabul etmekte zorundayız.

Bunu başaramadığımız için bu ahlaki olgudan mahrum kişi ve kurumlar kabotajı ihlal ediyor ve etmeye çalışıyor. Cezai sonuçları da caydırıcı olmadığı için maalesef kanuna aykırı davranmaktan da geri durulmuyor. Duyuru yapmadan yerli muadili varken yabancı firmalara iş vermek, yapılan duyurulara geri dönüşler için yalnızca bir ya da iki gün süre vermek, herhangi bir bilirkişi raporu olmadan bilimsellikten uzak bir şekilde yetersizliğini öne sürerek yerli firmaları reddetmek, proje teslim süresinin aciliyetini öne sürerek alanda hazır bulunan yabancı firmalara işi vermek, iş tanımını yerine birebir araç emsali aramak gibi, samimiyetten uzak uygulamalar mevcuttur. Geçtiğimiz sene, araya bir yabancı liman ekleyerek hülle yöntemi ile kabotaj kanununun etrafından dolaşma yöntemi de oldukça revaçtaydı.

Kadotug hadisesi ile birlikte üzüntümüz bir kat daha arttı; zira kanunu ihlal eden Türk sahipli yabancı bayraklı bir römorkördü. Yani kanunu ihlal etmek sureti ile yerli firmalarımızı mağdur eden, kanunun ihlalinden kaynaklı mağdur olan ve bu kanunun uygulamasını denetleyen tüm paydaşlar bu ülkenin evladıydı. Yani ne yaptysak, kendi kendimize yapmıştık. Millet olarak bu duruma düştüysek, birilerini suçlama evresini çoktan geçmişiz demektir. Çünkü mağdur eden de, mağdur olan da, buna müsaade eden de yine bizden birileri, meslektaşımız ya da yüz yüze baktığımız bir dostumuz. Sektör olarak oturup ciddi bir özleştirme yapmanın vakti gelmiştir.

Kadotug hadisesinin olumlu bir çıktısı da oldu. Konuya duyarlı sektör temsilcilerinin ve gazetecilerin çabaları sonucu konu ulusal gündemde yerini aldı. Bununla birlikte Denizcilik Genel Müdürlüğü'nün konu ile ilgili bir basın açıklaması yaparak ilgili röportajın seferden men edildiğini ve gerekli yasal sürecin başlatıldığını duyurdu. Bu çok önemli zira yakın tarihte bir kabotaj ihlalinin bu kadar gündem olduğu ve bir ihlalin ilgili merciler tarafından ayan beyan cezalandırıldığı alışıldık bir durum değildi. Tarafların gösterdiği bu reaksiyonun bundan sonraki ihlallere karşı bir refleks geliştireceğine ve bunun kısa vadede ahlaki bir olgu olmasına katkı sunacağına inanıyorum.

Son hadiselerden sonra Kabotaj Kanunu'nun suiistimallere karşı caydırıcı cezalar eklenmek suretiyle yeniden ele alınması artık zaruri bir ihtiyaç haline gelmiştir. Bu yüzden Deniz Altı Hizmetleri ve İnşaatı Faaliyetleri Meslek Komitesi olarak Kabotaj Kanunu'nun çok daha caydırıcı olması gerektiği hususunu almış olduğumuz komite kararı ile Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu'na iletmış bulunuyoruz. Sektörün çatı kuruluşu olan ve ilgili bakanlıklarla koordineli bir şekilde sektörün birçok sorununu çözen odamızın bu konuda da gerekli girişimleri yapacağından şüphem yok. Tek bir sayfadan oluşan ve ziyadesiyle savunmasız olan bu kanunun etrafından dolaşmak ya da ihlal etmek maalesef zor değil. Bu yüzden kabotajın ihlali hukuki değil ahlaki bir sorundur. Bugün Kabotaj Bayramı denizcilik özelinde kutlanıyor, fakat bilinmelidir ki kabotaj, 560 yıl süren ticari ve hukuki tutsaklıktan kurtuluştur. Bu yüzden bayram olarak kutlanır ve bu şuur ile kutlanmalıdır. Milli bir bilinçle ve hür denizlerimizle nice bayramlara! Kabotaj bayramımız kutlu olsun.

**PINAR KALKAVAN SESEL: KABOTAJ KANUNU'NUN KAZANDIRDIKLARI VE KOSTER TAŞIMACILIĞI**

Dünyanın en fazla kullanılan nakliye türü olan deniz yolu taşımacılığının; çok miktarda ve hacimde yükün uzak mesafelere ulaştırılması konusunda büyük bir avantaj sağladığı biliniyor. Ekonomik oluşuyla da ön plana çıkan deniz taşımacılığı, yüksek taşıma kapasitesiyle dünya ticaretinin yaklaşık yüzde 90'lık



**PINAR KALKAVAN SESEL  
KOSDER YÖNETİM KURULU BAŞKANI**

kısmını temsil ediyor. Kıtalararası taşımada sunduğu kolaylıklarla küresel ticarete ilk sıradaki yerini koruyan deniz yolu taşımacılığı, denize kıyısı olan ülkelerin kendi iç ticari dinamikleri içerisinde bulunan yüklerin nakliyesinde ve yolcu taşımacılığında önemli bir paya sahip. Bulunduğu konum itibarıyla denizlerle çevrili olan; yaklaşık 8 bin 333 km kıyı uzunluğunun yanı sıra nehir ve göllere de sahip olan Türkiye, deniz taşımacılığının sunduğu imkânlardan faydalanabilme adına ciddi bir potansiyeli elinde bulunduruyor. Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün yüksek öngörüsünün örneklerinden birisi olan ve 1 Temmuz 1926'da yürürlüğe giren Kabotaj Kanunu; bu potansiyelimizi açığa çıkarmakla birlikte, 'Mavi Vatan'ın her türlü kazanımını geçmişten günümüze Türk denizcilerinin faydasına sunuyor.

Deniz ticaretimizi sağlam temellere dayandıran, milli ekonomimize ve istihdamımıza önemli bir katkı sağlayan Kabotaj Kanunu, aynı zamanda denizciliğimizin ulusal bir kimliğe kavuşmasına imkân tanıyor. Bağımsızlık hareketi olarak da kabul edilen bu kanun, karada olduğu gibi denizlerimizdeki hâkimiyetimizin de tüm dünyaca kabul edilmesi adına atılmış önemli bir adımdır. Günümüzde ise; Kabotaj Kanunu'nun getirdiği haklar ve ülkemizin coğrafi avantajları düşünüldüğünde, denizciliğimizin kabotajdan daha fazla kazanım elde etmesinin mümkün olduğu görülüyor. Özellikle, Türk denizcilerinin dünyaya açılan kapısı olan koster

gemilerinin kabotajda ortaya koydukları katma değer artırılması ve bu yönde çalışmaların yürütülmesi önem arz ediyor. Diğer yandan, kabotaj hattında faaliyet gösteren kosterlerin ilerleyen yaşı, ekonomimize ve istihdamımıza verecekleri azami katkının önündeki en büyük engel olarak karşımıza çıkıyor. Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği (KOSDER)'in kurulduğu günden bu yana yaşlı kosterlerin yenilenmesi konusunda ısrarcı oluşu; gerek Karadeniz/Akdeniz çanağında hizmet veren, gerekse kabotajda taşımacılık faaliyetlerini yürüten koster filosunun istenilen ticari ivmeyi yakalaması için önem teşkil ediyor. Çağın gerekliliklerine uygun, çevre dostu ve daha emniyetli genç kosterlerin karasularımızda seyrüsefer yapmaları; kalifiye ve alanında uzman gemi insanların yetişmesine de önyak olacağı biliniyor.

Deniz ticaretinin yapısı gereği küresel bir boyut taşımalarının denizcilerimizin rotalarını başka coğrafyalara çevirmelerinin kolaylaştırdığı bilinen bir gerçek... Global ticaretin ortaya çıkardığı ekonomik fayda ve devletlere sağladığı döviz girdisi; refah düzeyini ve büyümeyi beraberinde getirirse de, dünya ticaretindeki ciddi değişimler ve zorlu rekabet ortamı karasularımızın önemini daha da artıracaktır. Bu duruma paralel olarak daha da değer kazanacak kabotaj hususunda üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemizde farkındalığının artırılması 'Denizci Millet' olma yolunda gayret gösteren bizlerin yüzünü tamamen mavilere dönmesine vesile olacaktır. Bu duygu ve düşüncelerle Kabotaj Kanunu'nun 96. yıl dönümünde, ülkemizin ve tüm denizcilerimizin 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nı kutluyor, başta Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk ve silah arkadaşları olmak üzere, şehit ve gazilerimizi, denizciliğimize canı pahasına hizmet eden deniz emekçilerimizi saygı, rahmet ve minnetle anıyorum.

**MAHMUT TURAN: KABOTAJ TAŞIMACILIĞI VE KOSTER FİLOMUZ**

Karasularımız içerisinde yapılacak taşıma hakkının 1 Temmuz 1926 tarihinden itibaren yürürlüğe giren Kabotaj Kanunu ile Türk vatandaşlarına ve Türk bayraklı gemilerimize verilmesi milli tonajımız için oldukça önemlidir. Ülkemizde deniz yolu





**KAPTAN MAHMUT TURAN**  
**KOSDER YÖNETİM KURULU ÜYESİ**

ile yapılan taşımalarda istenilen kapasiteyi yakalayamamak da özellikle; demir çelik mamulleri, dökme gübre, dökme kömür, dökme tahıl yükleri ve çimento türevi yükler son yıllarda yoğun bir şekilde taşınan emtialar olarak göze çarpmaktadır. Ülkemizde kara ve deniz yolu taşımacılığı arasında zaman zaman rekabet yaşansa da toplam tonaja bakıldığında deniz yolu taşımacılığı hak ettiği yeri almaya devam etmektedir. Deniz taşımacılığının bilinen faydaları göz önüne alındığında beklentimiz; deniz taşımacılığının ön plana çıkması ve taşımalardaki oranının daha artırılmasıdır.

Ortalama bir koster tonajlı geminin yükünü 100/125 kamyonla taşımak, karayolları yoğunluğunun yanı sıra, gerek yakıt gerek iş gücü gerekse yedek parça vs. bakımından ele alındığında; makro açıdan ekonomik olmaktan çıkmaktadır. Karayolu taşımacılığının kapıdan kapıya olması avantaj olmakla birlikte; deniz yolu taşımacılığında yükleme boşaltmada alınan ücretlerin pahalı olması, liman giriş-çıkış prosedürlerinin fazlalığı, bazı yüklerde hasar ve kayıpların oluşması, deniz yolu taşımacılığının eksi yönlerinden birkaçı olarak göze çarpmaktadır. Su üzerinde yüzme kabiliyeti olması gemiyi birçok bilinmezlin ortak paydası yapmaktadır. Kabotaj hattı yani kıyısız seyir, eskiye oranla itibarını kaybetmiş gibi bir görüntüye bürünmektedir. Eski halini kısmen de olsa yaşamış ve büyük çoğunluğunu da büyüklerimizden dinlemiş olmamız bu çıkarımımızı desteklemektedir.

Karayolu bağlantısı olmayan sahil limanlarımızın neredeyse tek ulaşım aracı olan zamanın çektirmeleri, diğer bir deyişle takaları, şimdilerde yerini koster gemilerine bırakmıştır. Büyük çoğunluğu yılların yorgunluğu ile mücadelesini sürdürmeye çalışan namı diğer 'Koster Filomuz'. Bu filoyu yüzdürmeye çalışan yorgun armatör ve genelde onlarla yıllarını geçirmiş aynı durumdaki cefakâr gemi personeli... Özellikle; 2008 krizinden etkilenen sektörümüz gibi kabotaj hattındaki kosterlerimiz, ancak geçinecek kadar gelir elde edebilmelerinden dolayı gerekli iyileşmeyi bir türlü yakalayamamıştır. 2020 yılının sonlarına doğru başlayan hareketliliğin kabotaj seferlerimize yansması 2021 yılının ikinci yarısı olmuştur. Özellikle son iki yılda koster filosuna katılan gemi sayısı ile yük potansiyeli karşılanmaya çalışılmaktadır. Ancak filo yaşımız yine de oldukça yüksek olarak seyretmektedir.

Su üzerinde yüzme kabiliyeti olan teknenin gemi vasfı olması ile limanda başlayan serüveni, diğer limana gidene kadar ve hatta tahliyesi bitene kadar aynı hassasiyet ile devam eder. Geminin kondisyonunu iyi halde tutmak en önemli işletme gerekliliğidir. Kondisyonu sürekli hale getirme, işletme ve kaliteli personel ile sağlanmaktadır. İşte tam da noktada temel sorunlarımız başlamaktadır.

Belirteceğim hususlar geneli kapsamamakla birlikte, karşılaştığımız sorunlardan birkaçını şu şekilde ele alabiliriz:

- Yılların yorgunluğunu almış cefakâr denizci insanlarımızın emeklilik hayallerinden sonra bu hattı çalışma sahası olarak görmesi,
- Filo yaş ortalamasının yüksekliği ve yük sigortalarının ekstra prim ile artması ya da bazı yüklerin geminin yaşından dolayı sigortalandırılmaması,
- Yurt dışı ile kabotaj hattı sefer yapan gemilerimiz arasındaki maaş farkının fazla olması, bu durumun; personel istihdamını zorlaştırması ve kabotaj hattında genellikle yeterliliği kısıtlı personel ile çalışılmasına sebebiyet vermesi,
- Koster filomuzun yaşı dolayısıyla; operasyon ve tamir giderlerinin yüksek

olması ve deniz serüveninin yaşlı gemiler ile yapma zorunluluğunun ortaya çıkması.

Çözümleri kısaca sıralamak gerekirse;

- Koster filomuzun yaşının aşağıya çekilmesi: Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği (KOSDER) olarak, bakanlığımız ve İMEAK Deniz Ticaret Odamızın koordinesinde, yeni gemi inşası ve filoyu gençleştirme çaba ve faaliyetlerimiz devam etmektedir. Mevcut filo yaşının gençleştirilmesi, ilk etapta yeni gemi inşa ile çözülemeyip gerek yurt içi gerekse yurt dışı ikinci el gemi alımlarında uygun kredi şartlarının sağlanabilmesi ile hızlanabileceğini ümit etmekteyim. Kabotaj hattı filo yaş ortalamasının kademeli olarak 20/25'li yaşlara, daha sonra 15/20'li yaşlara düşürülmesi öncelikli hedefimiz olmalıdır. Filo yaşı gençleşen işletmeler, sermaye güçlerini arttıracak ve sağlam firma yapıları ile yeni gemi inşası için avantaj sağlayacaklardır. Filo yaşının gençleşmesi ile yurt dışından gemi almak yerine, yurt dışına gemi satarak ve filosunu yenileyerek büyüyen işletmelere sahip olunacaktır. Kabotaj hattımızda buna paralel olarak nispeten genç ve modern gemilere sahip olunacak, işletme maliyetleri düşen gemi ile taşımacılıkta rekabet şansı yükselecektir. Gemi adamlarımız da hak ettikleri daha modern ve sağlıklı gemilerde çalışma imkânına kavuşacaktır.

Limanlarımızda gemilerimize yaptığımız ziyaretlerde karşılaştığımız sorunları ise şu şekilde ele alabiliriz: Limanlar yalnızca yükleme ve boşaltma yapılan yerler değil aynı zamanda gemilerimiz için emniyetli barınma yerleridir. Liman operasyonuna ve gemi emniyetine zarar vermeden, sefer süresince oluşan ufak bakımlar için limanlarda gemilere yedek parça veya teknik ekip getirmek genelde sorun olmaktadır. Önceliğimiz gemilerin emniyetli seyri ve personel güvenliği olduğundan; bu konuda tüm denetçilerden daha fazla hassas olmalarını bekliyoruz.

#### **PERSONEL SORUNU NASIL ÇÖZÜLECEK?**

Bizler karadayken, gemilerimizi emniyetli şekilde her türlü zor şartlarda yüzdüren; cefakâr gemi insanlarımız... Genel olarak yetişmiş eleman bulmak ve istihdam etmek her meslekte yaşanan zorlukların



başında gelmektedir. Deniz bir sevdadır, sevdalarda aşklar çile çeker, çile de aşkı güçlendirir demek isterdim ancak bu motivasyon yeterli olmuyor artık. Elbette ki, kişi mesleğini sevmeli. Bizde ise hem mesleği, hem denizi, hem de denizciliği sevmeli; işte burada zorlanıyoruz! Burada eğitim devreye giriyor; yetişmiş personeli okullarda mesleki yeterliliğe hazırlamak için uğraş verilmekte ancak çoğu okulda yeterli öğretmen ve yeterli teknik malzeme bulunamamaktadır. Bu durum geçmişe oranla hızla düzelmeye gösterse dahi yine de yeterli seviyeye gelemeyen okullarımız mevcut.

Denizciliğimizin geleceğini yönlendirecek eğitilmiş personellerimiz; elbette bu okullardan mezun olup camiamıza katkı sağlayarak, denizciliğimizi olması gerektiği yere taşıma azim ve gayretindedirler. Gençliğimizin dinamizmi ve azmi ile çok yakında dünya denizlerinde mesleki açıdan hak ettiğimiz yere ulaşacağımıza inanıyorum.

Bu noktada kalifiye gemi insanlarının sektörümüze kazandırılmasının önündeki engelleri gözlemlerim çerçevesinde aktarmakta fayda görüyorum. 'Yeterli kalitede' eğitim alamayan öğrenci kardeşlerimiz, denize çıkmaktan ve mesleğe girmekten korkuyorlar. Bir diğer etken; denizciliği yurt dışına açılma ve farklı ülkeler görme hayali ile seçen gençlerin, genelde bu hayallerinin

sona ermesi ile kısa zamanda mesleği bırakmaları. Ülke olarak diğer bir temel sorunumuz ise; takım olarak çalışma konusunda yaşadığımız zorluklar. Yatılı okulların oranının artması bu konunun çözüme kavuşturulmasında fayda sağlayacağı kanaatindeyim. Öyle ki yatılı eğitim, takım olma ruhunu temellendiren önemli etkenlerdendir.

Karada meslek çeşitliliğinin artması; gerek ofislerde, gerekse tersane vb. bakım atölyelerinde deniz tecrübesi olan zabıtların tercih edilmesi... Gemi tiplerine göre karadaki personelin maaşının cazibesini kaybetmesi ki kosterlerde bu sorun daha fazla yaşanmaktadır!

Ailelerin çocuklarını mühendis ya da kaptan olarak yetiştirme isteği de ayrıca ele alınması gereken sorunlar arasında yer alıyor. Gemilerde zabıt sayısından çok gemici ya da makina tayfasının mevcut olması. Bu durum da tayfa ihtiyacının daha çok olduğunu bizlere gösteriyor. Peki, bu ihtiyaç nasıl karşılanıyor? Bu sorunun yanıtını; "Kısa süreli kurslara katılarak çok da zor olmayan sınavlardan geçerek liman cüzdanı olarak ve denize açılarak..." şeklinde verebiliriz.

Diğer yandan; yurt dışında tayfa kadrosu için meslek liseleri olduğunu biliyoruz. Bu bakış açısıyla; makina ve güverte tayfası yetiştirecek meslek liselerine ihtiyacımızın olduğu açıkça ortada

duruyor. Çocuklarımızın kaptan ya da mühendis olmaları için yüksek okul sayısını artırmayı kesin çözüm olarak göremeyiz. Meslek lisesi mezunu gençlerimiz, bir süre çalıştıktan sonra en azından belli tonaj gemilerde ve kosterlerde zabıtlık yapabilmek için sınavlara girebilmeli.

Elbette ki gençlerimizin yüksek okul bitirme hedefleri olmalı. Hayali denizcilik olan gençlerimize yardımcı olmak da biz armatör ve işletmecilerin hedefi olmalı.

Staj konusu: Öğrenci kardeşlerimizin staj bulmakta yaşadıkları zorluklar halen devam etmekte. Bu konuda yardımlarını esirgemeyen hatta gemilerine fazla da gelse stajyer alan işletmelere buradan tekrar teşekkür ediyorum. Aynı emek ve dayanışmayı gemi personelinin de beklemek ve bunun takipçisi olmak da yine bizlerin görevi olmalı.

Özellikle ilk stajlar kısa süreli olduğundan, kabotaj gemileri tercih edilmekte, gemilerin yaşlı ve kısmen de olsa bakımsız olması; stajyer öğrencilerde olumsuz etki oluşturmaktadır. Buna bir de yeterli eğitimi olmayan personel davranışı eklenince, tabiri caizse dalında solan çiçek misali öğrencinin ileriye dönük umudu azalmakta. Her ne kadar kabotaj filomuzun yaşlı olması gençlerimizin gözlerini korkutsa da, iş yoğunluğunun öğrencilerin öğrenme kabiliyetlerini artırdığını söyleyebiliriz.

Kabotajda taşımacılık faaliyetlerini sürdüren koster armatör ve işletmecileri; iki yıldır artan navlun fiyatları ile nefes alıp gerekli tamir bakım sürecini atlatmaya çalışıyor. Öte yandan yanı başımızdaki savaşın en kısa zamanda sona ermesini ve o bölgede mahsur kalan gemi insanlarımızın ve gemilerimizin selamete erişmesini bekliyoruz. Son olarak; çatı kuruluşumuz İMEAK Deniz Ticaret Odası başta olmak üzere, denizci sivil toplum kuruluşlarımız ile beraber, işletmelerimizin sorunlarına çözüm bulma ve gelişmelerine katkı sağlama konusunda gerekli tecrübe ve altyapıya sahip KOSDER'in denizciliğimize ve meslek guruplarımıza hizmet etmeyi bir görev olarak kabul ettiğini belirtiyor, yönetim kurulumuz adına tüm okurlarınıza saygı ve sevgilerimizi iletiyorum. Allah selamet versin...



# 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](https://dnv.com/maritime)



# AB Yeşil Mutabakatında gelişmeler ve ülkemiz denizciliğine etkileri



\* PROF. DR. MUSTAFA İNSEL

Küresel sorunlar arasında iklim değişikliği son yıllarda en ön sıraya almış, özellikle Avrupa Birliği (AB) Yeşil Mutabakatı ile ekonomik alanda da etkisini göstermeye başlamıştır. Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün iklim değişikliği ve sera gazları azaltılması çalışmalarının yavaş kaldığını savunan AB, denizcilik sektörüne yeşil mutabakat içinde önem vermiş ve mevzuat açısından önemli değişiklikleri uygulamaya sokmaya hazırlanmaktadır. AB mevzuat çalışmaları henüz sonuçlanmamış olsa da, izlenerek ve etkilerinin değerlendirilerek pozisyon alınması gereksinimi bulunmaktadır.

Avrupa Birliği 11 Aralık 2019 tarihinde "Yeşil Mutabakat" olarak adlandırılan, Avrupa kıtasının 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. Avrupa Birliği'nde mevzuat çıkarılmasında öncelikle AB komisyonu bir mevzuat taslağı çıkarmakta, AB parlamentosu ve

AB konseyi bu mevzuat taslağı üzerinden kendi değişiklik önerilerini bağımsız olarak ayrı ayrı oluşturmakta, her 3 mevzuat taslağı ortaya çıktıktan sonra üçlü uzlaşma ile mevzuatın son hali belirlenmektedir, son aşama olarak da gerekli ise AB üyeleri kendi parlamentolarının mevzuatı onaylamasından sonra yürürlüğe girmektedir. Denizciliğin Avrupa Birliği Emisyon Ticaret Sistemine dahil edilmesinde bu metodoloji izlenmekte olup, AB Komisyonu ve AB Parlamentosu'nun mevzuat taslak ve değişiklik önerileri ortaya çıkmış olup, AB Konseyi'nin değişiklik önerilerinin Temmuz 2022'de belirlenmesi beklenmektedir.

## AB KOMİSYONU'NUN EMİSYON TİCARET SİSTEMİ TASLAĞI

AB Komisyonu 14 Temmuz 2021 tarihinde "Fit for 55" mevzuat paketi ile bir dizi mevzuat taslağını yayınlamıştır. Bu mevzuat paketi içerisinde denizcilik sektörümüzü doğrudan ilgilendiren Emisyon Ticaret Sistemi Revizyonu (ETS), Sınırdaki Karbon Düzenlemesi Mekanizması (CBAM-SKDM), Denizcilik Yakıtları Girişimi (Fuel EU Maritime) başta olmak üzere yenilenebilir enerji, enerji verimliliği, enerji vergilendirme ve alternatif yakıtlar ile ilgili mevzuat önerileri bulunmaktadır.

Bu paket içerisinde Avrupa Komisyonu tarafından deniz taşımacılığının Emisyon Ticaret Sistemi'ne dahil edilmesi yaklaşımı benimsenmiştir. AB Komisyonu tarafından açıklanan Denizcilik ETS'nin temel önerileri

- Gemiler CO<sub>2</sub> salınımları karşılığı ETS bedellerini salınının gerçekleştiği yıldan sonraki yıl içerisinde;

- \* Avrupa Ekonomik Alanı (AEA: AB, Norveç, İzlanda, Lihtenştayn) limanları varışlı seferlerden, AEA dışı limandan kalkıştan AEA limanına varışa kadar gerçekleşen CO<sub>2</sub> salınınının % 50'si,
- \* AEA limanları kalkışlı seferlerden, AEA limanından kalkıştan AEA dışı limana

varışa kadar gerçekleşen CO<sub>2</sub> salınınının % 50'si,

- \* AEA limanları arası seferlerde gerçekleşen CO<sub>2</sub> salınınının % 100'ü,
- \* AEA limanında kalış süresince gerçekleşen CO<sub>2</sub> salınınının % 100'ü karşılığı ödeyeceklerdir,

- ETS sistemi bayrak ve sahiplikten bağımsız olarak tüm 5000 GT'dan büyük yük ve konvansiyonel olmayan sevk sistemine sahip yolcu gemilerine uygulanacak, ücretsiz tahsisat veya ETS satışı söz konusu olmayacaktır,
- Sistemin 1 Ocak 2023'te devreye girmesi, ilk yıl % 20 oranında uygulaması ile başlanarak, 2026 yılına kadar kademeli olarak arttırılarak % 100 seviyesine getirilmesi hedeflenmektedir,
- Tüm sektörlerin ETS gelirlerinden % 20'si inovasyon fonuna aktarılacaktır. İnovasyon fonu tüm sektörlerin sera gazları salınım azaltılması projelerine % 50 oranında hibe sağlamakta olup, bu projelerin AB kuruluşları tarafından AB sınırları içerisinde gerçekleştirilmesi şartı aranmaktadır,
- IMO'da Pazar bazlı tedbirler konusunun sonuca ulaşması desteklenecek, bu konuda gelişme sağlanır ise, AB denizciliği ETS'ye dahil etmeme konusunu değerlendirecektir.

## AB PARLAMENTOSU'NUN EMİSYON TİCARET SİSTEMİ DEĞİŞİKLİK ÖNERİLERİ

Avrupa Birliği Parlamentosu ETS taslağını öncelikle çevre, kamu sağlığı ve gıda güvenliği komisyonunda görüşmüş, komisyon raportörü Peter Liese tarafından 24 Ocak 2022 tarihinde açıklanan taslak rapor ile kamuoyuna duyurulmuştur. Kuruluş ve şirketlerin taslak üzerinde görüşleri değerlendirilerek komisyonun son raporu 18 Mayıs 2022 tarihinde komisyonunda oylanarak kabul edilmiştir. Bu rapor ile getirilen değişiklikleri aşağıdaki şekilde özetlemek mümkündür:

- Denizciliğin ETS'ye tam olarak dahil edilme tarihi 1 Ocak 2026'dan 1 Ocak 2025'e çekilmiş,



- 400 GT-5000 GT arası gemilerin 2024 yılından itibaren izleme, raporlama ve doğrulama (MRV) sistemine, 1 Ocak 2027 den itibaren de ETS'ye dahil edilmesi kabul edilmiş,
- AEA dışı limanlardan AEA limanlarına ve AEA limanlarından AEA dışı limanlara yapılan seferlerde CO<sub>2</sub> salınımlarının % 50'si karşılığı emisyon bedeli ödenmesi oranı değiştirilmemiş, ancak AEA dışı limanın bulunduğu ülkenin 2027 yılına kadar AB tarafından kabul edilecek bir ETS benzeri sera gazları salınım fiyatlaması yapacak bir sistem kurmaması durumunda % 100'e yükseltilmesi kararı alınmış,
- Karbondioksit (CO<sub>2</sub>) dışında Metan (CH<sub>4</sub>) ve nitröz oksit (N<sub>2</sub>O) salınımları da ETS sistemine dahil edilmiş,
- Denizcilik ETS'den elde edilecek gelirler ve Fuel EU Maritime sisteminden elde edilecek gelirlerin % 80'i ile Okyanus Fonu (Ocean Fund) kurulması ve bu fonun gemiler, tersaneler ve limanları da kapsayacak şekilde sadece denizciliği desteklemesi kararı alınmış,
- Okyanus Fonu'nun İnovasyon Fonu'na benzer yapıda bir şekilde yönetilmesi istenmiş,
- Okyanus Fonu'nun alternatif yakıtlar ile fosil yakıtlar arasındaki fiyat farklarının finanse edilmesi, denizcilikte (gemiler, tersaneler ve limanlar) karbon salınımı azaltılması projelerine destek verilmesi kararlaştırılmıştır.

Komisyon raporu AB Parlamentosu'na geldiğinde sürpriz bir şekilde tartışmalar sonrasında AB Parlamentosu tarafından 8 Haziran 2022 tarihinde ret edilerek komisyona geri gönderilmiştir.

Ret kararını hem yeşiller, hem de aşırı muhafazakarlar desteklemiş olup, ilk grup komisyon önerilerini yetersiz ikinci grup ise ağır bulmaları neticesinde ret oyu vermişlerdir. Taslak komisyonda tekrar görüşülüp sera gazları azaltılması hedefleri yükseltilerek 22 Haziran 2022 tarihinde AB parlamentosunda kabul edilmiştir.

### ETS SİSTEM DEĞERLENDİRMESİ

AB Denizcilik ETS sistemi ile diğer ülkeleri benzer bir sistem kurmaya zorlamaktadır. Uluslararası Denizcilik Örgütü IMO altında pazar bazlı benzer bir sistem kurulmadığı

ve karşı limanın bulunduğu devletlerin bir denizcilik ETS kuramaması durumunda kendi fiyatlayabilecekleri % 50 emisyon bedellerinin AB tarafından alınması sonucunu doğuracaktır. Avrupa Birliği'nin ise Okyanus Fonu ile ETS ve Fuel EU Maritime ile toplanacak gelirleri AB denizciliğine, tersanelerine ve limanlarına aktarması ile ciddi rekabet avantajı yakalayacağı açıkça görülmektedir.

AB MRV sistemini 2018 yılından itibaren AEA limanlarına giden tüm 5000 GT üstü gemilerin sera gazları emisyonlarını kayıt altına almakta olup, 2020 yılında 82'si Türk bayraklı, 231'i yabancı bayraklı olmak üzere 313 adet Türk sahipli gemi AEA limanlarına uğrak yapmışlardır. Bu gemilerin AEA uğraklı seferlerinde 964 bin ton yakıt kullanılmış, 2 milyon 370 bin ton CO<sub>2</sub> salınımı gerçekleşmiştir. ETS kapsamında karbondioksit salınımları ise bir milyon 545 bin ton olup, 1 Ocak 2021 ETS bedeli olan 80.65 Euro/ton-CO<sub>2</sub> alındığında yıllık 124.7 milyon Euro ETS bedeli ödenmesi gerekmektedir. Ülkemizde bir ETS sisteminin kurulmaması durumunda AB tarafının % 50 oranında aldığı ETS bedellerini % 100'e çıkararak ETS ek maliyetinin yıllık 250 milyon Euro'ya çıkma olasılığı bulunmaktadır. AB Parlamentosu'nun önerisi ile 5000 GT sınırı 400 GT'a indirildiği takdirde kosterler de sistem içine dahil edilmektedir. Bu seferlerdeki yakıt sarfiyatı veya sera gazları emisyonları ile ilgili açık kaynaklarda herhangi bir veri bulunmamaktadır.

ETS sisteminin tüm dünya limanlarında uygulanması durumu filonun tüm yakıt sarfiyatının fiyatlandırılması sonucunu doğuracaktır. Bu durumda Türk sahipli gemi filosunun yıllık ETS'nin ek maliyeti yıllık 900 milyon Euro mertebesinde olacaktır.

Bu gelişmeler mevcut durum halinde yasalastığı takdirde sektörümüz açısından iki ayrı tehdit oluşturmaktadır.

a) Okyanus Fonu, mevcut İnovasyon Fonu'na benzer şekilde kullanıldığı takdirde AEA denizcilik sektörü yılda 6.5 milyar Euro değerinde inovasyon ve modernizasyon fonuna erişim

sağlayacak, gemilerin, tersanelerin ve limanların karbonsuzlaştırma projeleri desteklenecek, yeni karbonsuz veya düşük karbonlu yakıt altyapısı kurulması, yeni yakıtlar ile fosil yakıtlar arası farkın sübvansede edilmesi imkanına kavuşacaktır. Türk deniz ticaret filosu, tersaneler ve limanlar açısından AEA denizcilik sektörüne göre rekabet sorunları yaşayacaktır. Ülkemiz denizcilik sektörü AB ETS gelirlerine yılda 125 milyon Euro katkı yapacak olmalarına karşın bu fonun yararlanma konusu belirsizliğini korumaktadır.

b) İnovasyon Fonu kullanılarak desteklenen projeler için gerçekleştirilecek gemi inşaatları AEA dışında yapılması mümkün değildir. Okyanus Fonu da benzer şekilde oluşturulduğu takdirde fonun destek alan yeni inovatif gemilerin ülkemiz tersanelerinde yapılma imkanı bulunamayacaktır. Mevcut durumda ülkemiz tersaneleri AEA ülkeleri ve özellikle Norveç için özellikle elektrikli/hibrit gemilerin inşasını üstlenmektedir.

Okyanus fonu yasalastığı takdirde inovatif gemi inşa faaliyetlerinin ülkemiz tersanelerinde gerçekleştirilebilmesi, AB'nin kendi sınırları içinde % 50 hibe uygulaması nedeniyle, olasılığı azalmaktadır.

Yeşil Mutabakatın diğer önemli bileşenlerinden Fuel EU Maritime gemilerde kullanılan yakıtların karbon içeriğinin azaltılmasını hedeflemektedir. 1 Ocak 2025'te başlaması düşünülen sistemde ilk % 2 ile başlayan 2050 yılında % 75'e varan sera gazları salınım azaltım hedefi bulunmaktadır. Dolayısı ile biyoyakıt veya e-yakıtlar ile fosil yakıtların karıştırılması ile başlayacak FuelEU Maritime uyumu ilerleyen yıllarda tamamen alternatif yakıtlara geçişi gerektirmektedir. Enerji verimliliğinin artırılması Fuel EU Maritime uyumunu doğurmayacak olup, kurala uymayan yakıtların kullanımı durumunda yüksek oranlarda cezalar öngörülmektedir. AB Yeşil Mutabakat mevzuatı oluşturulmuş çalışmaları devam etmekte beraber öngörülen başlangıç tarihinin yakın olması nedeniyle hızlı olarak izlenmesi gereken bir süreci oluşturmaktadır.

# KÜRESEL DENİZCİLİK SEKTÖRÜ ATINA'DA BULUŞTU

Denizcilik sektörünün en önemli organizasyonlarından Posidonia Denizcilik Fuarı, 6 – 10 Haziran tarihleri arasında Atina Metropolitan Expo'da yapıldı. Fuara 10 Türk firması Gemi Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği koordinasyonunda katılırken, 28 firma ise fuarda bireysel olarak yer aldı.



2020 yılında Covid-19 salgını nedeniyle iptal edildikten sonra global denizcilik camiasını iki senenin ardından Atina'da yeniden buluşturan Posidonia 2022'nin resmi açılışına Yunanistan Başbakanı

Armatörler Birliği ve Yunan Deniz Ticaret Odası'nın himayesinde ve Pire Belediyesi ve Yunan Denizcilik İşbirliği Komitesi'nin desteğiyle düzenlendi.

Devlet başkanları, birçok ülkenin denizcilik bakanları, AB yetkilileri, uluslararası kuruluşların başkanları, Yunan kabine üyeleri ve dünyanın en büyük denizcilik şirketlerinin karar vericilerinden oluşan 800 kişilik bir dinleyici kitlesi önünde konuşan Yunanistan Başbakanı Avrupa Komisyonu Başkanı Ursula Von der Leyen'e gönderdiği mektubun ayrıntılarını da açıkladı.

Konuşmacılar özellikle şu konulara dikkat çektiler: "Dünyanın en prestijli denizcilik fuarı olan Posidonia yarım asırdır, dünya çapında tanınan ve beğenilen şirketlerin oluşumuna tanık olmuştur. Belki önümüzdeki birkaç gün içinde yapılacak görüşmeler sayesinde, sektör daha akıllı ve daha sürdürülebilir nakliyye hazırlanırken, yeni şirketlerin veya ortaklıkların doğuşunu da göreceğiz. Verimlilik ve nispeten düşük maliyetler,



deniz taşımacılığını diğer taşımacılık türlerinden ayırmaktadır. Bununla birlikte, bu verimlilik yakın zamanda test edildi, COVID-19'un neredeyse bir gecede değişen tüketim kalıpları ile çalışanların mevcudiyetini etkilemesi, ekip değişikliklerini karmaşıklaştırması ve hem limanlarda, hem de ulaşım ağında tıkanıklığı artırması ile denizcilik sektörü öne çıktı. Denizcilerin, tedarik zincirlerini sağlam tutan ve uluslararası ticareti ilerleten bu zamanların isimsiz kahramanları arasında oldular."

## ÖZÜGERGİN: "TÜRKİYE ÜRETEN BİR ÜLKE"

Türkiye'nin Atina Büyükelçisi Burak Özügergin'in, POSIDONIA 2022 Uluslararası Gemicilik Fuarı'na katılan Türk Denizcilik Sektörü Temsilcilerine 7 Haziran Salı akşamı bir resepsiyon verdi. Atina Büyükelçisi Burak Özügergin'in verdiği resepsiyona; İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ın yanı sıra İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, Meclis Başkan Yardımcıları Arif Kenan Türkantos, Emin Eminoğlu, DTO Başkan Yardımcısı ve TURMEPA Yönetim Kurulu Başkanı Şadan Kaptanoğlu, DTO Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt, Meclis Katip Üyesi Serhat Barış Türkmen, DTO Yönetim Kurulu Üyeleri Başaran Bayrak,



Mustafa Sabuncu - Tamer Kıran

Kyriakos Mitsotakis de katılım sağladı. Fuarda 88 ülkeden toplam 1.948 katılımcı ve Avrupa, Kuzey Amerika ve Asya'dan 24 Ulusal Pavyon ürünlerini sergiledi. Posidonia 2022, Denizcilik ve İç sular Politikası Bakanlığı, Yunan





**Burak Özügergin - Tamer Kiran**

Burak Akartaş, Orhan Gülcek, Oda Genel Sekreteri İsmet Salihoglu, DTO şube başkanları, Armatörler Birliği Başkanı Cihan Ergenç, Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği Başkanı Cem Seven, Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği Başkanı Pınar Kalkavan Sesel, Türk Loydu Başkanı Cem Melikoğlu, Gemi İnşa Sanayicileri Birliği Genel Sekreteri Mehtap Karahallı Özdemir ile denizcilik sektörü paydaşları katıldı.

Resepsiyonu düzenleme amaçlarının Türk - Yunan denizcilik sektörü temsilcilerini bir araya getirmek ve iş ortaklıklarını kurmayı sağlamak olduğunu kaydeden Yunanistan Büyükelçisi Burak Özügergin, şöyle konuştu: “Türkiye artık sadece tüketen değil; üreten ve kendi içinde bulunduğu havzayı besleyen bir ülke. Dünyada ticaretin büyük oranda deniz yoluyla yapıldığını biliyoruz. Bunun için de güçlü bir denizcilik filosuna sahip olmamız gerekiyor. Yunanistan’a bakıldığında ileri gelen denizci ülkelerden arasında yer alıyor. Posidonia’da dünyanın en büyük denizcilik fuarlarından biri. Dolayısıyla bizim gibi güçlü ekonomisi ve denizcilik sektörü olan bir ülkenin de bu fuarda olması gayet doğal. Türkiye’nin bu kadar geniş katılımlı bir varlık göstermesinden gayet memnunuz. Türkler ve Yunanlar frekans olarak uyuyorlar.”

### **KIRAN: TÜRK ŞİRKETLERİ YOĞUN KATILIM GÖSTERDİ**

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran da dört yıl aradan sonra düzenlenen fuara katıldıklarını belirterek, “Görünen o ki, insanlar birbirini çok özlemiş. Yoğun bir kalabalık var. Şu anda

da büyükelçiliğimizin bahçesinde resepsiyondayız. Son derece kalabalık... İnsanlar hakikaten hem seyahat etmeyi, hem de birileriyle görüşmeyi, el sıkışmayı özlemişler. Türk şirketlerimizin katılımları gayet yoğun... İnşallah denizcilik için güzel hayırlı bir fuar olur” diye konuştu

### **İMEAK DTO HEYETİ FUARA YOĞUN BİR PROGRAMLA KATILDI**

Fuarda iki ülkenin denizcilik ilişkilerinin gelişmesi için önemli görüşmeler gerçekleştirildi. Yunan mevkidaşları ile bir araya gelen DTO Heyeti, sektörel iş birlikleri ve ilişkilerin geliştirilmesi konularında olumlu dönüşler aldı. Heyet ayrıca bakanlık yetkilileri ile de bir araya geldi. İMEAK DTO, Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği ve GİSBİR, 3’üncü günde Metropolitan Expo’da kokteyl düzenleyerek Yunan ve Türk misafirlerini ağırladı. Kokteyde Yunanistan’daki temaslarını değerlendiren DTO Başkanı Tamer Kiran Posidonia 2022’nin çok verimli geçtiğini, Türkiye’den yoğun katılımın memnuniyet verici olduğunu belirtti. Fuar süresince Türk stantlarını gezerek, fikir alışverişinde bulunan Kiran, ülkemizdeki fuarların da çok büyük başarılar yakalamasını kendilerine görev edindiklerini ve bunun için çalıştıklarını söyledi.

### **SEVEN: “FUARLARA KATILIM İHRACAT OLARAK GERİ DÖNECEK”**

Fuarla ilgili değerlendirmede bulunan Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Derneği Başkanı Cem Seven, “Türkiye tarafından 10 millî katılım ve 28’i de bireysel Türk firmaları olmak üzere yoğun bir katılım var. Bunun haricinde Yunanistan’daki acenteler yoluyla katılan firmaları da düşündüğümüzde rakam 58’e çıkıyor. Katılımcılarımızdan son derece pozitif dönüşler alıyoruz.

Bu bize daha çok sipariş ve daha çok tamir-bakımı olarak geri dönüyor. Dolayısıyla bu fuarın bizim sektörümüz için oldukça başarılı geçeceğini düşünüyoruz. Fuarı tamamladıktan sonra Ağustos’un 3’üncü haftasında Norveç Nor-Fishing Fuarı’na gideceğiz. Malumunuz Türkiye balıkçı gemisi ihracatında son derece başarılı. 2020 yılını



balıkçı gemisi ihracatında dünya birincisi olarak kapattık. 2021 yılında da yaklaşık 550 milyon dolarlık balıkçı gemisi ihraç ettik. Muhtemelen yine İspanya’yı geride bırakarak, 2021 yılında da dünya birincisi olacağız. Eylül ayında da SMM Fuarına katılım sağlayarak orada da çıkartma yapacağız. Ayrıca Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği olarak devletimizin de önerisiyle çok büyük bir stand açmayı düşünüyoruz.

Stand aynı zamanda Türkiye tanıtım standı olacak. Yani sadece gemi ve yat hizmetleri değil aynı zamanda Türkiye’de yetişen ürünlerin de bir şekilde görsel olarak sergileneceği bir info standımız olacak. Bu büyük organizasyondan sonra da Monako Yat Show’a gidiyoruz. Kısacası arka arkaya çok yorucu fuarlarımız olacak, ama bunların hepsinin ihracat olarak geri döneceğini düşünüyoruz” dedi.

### **“TRADE WINDS ARMATÖRLER FORUMU”**

Birçok seminer ve konferansa ev sahipliği yapan Posidonia 2022’de Trade Winds Armatörler Forumu’nda da yine yeni yakıtlar ve teknolojiler konuşuldu. Armatörler, forumda görüşlerini ve fikirlerini paylaştılar. Posidonia konferans gündemini, deniz taşımacılığının karbondan arındırılması ve dijitalleştirilmesi gibi konular oluşturdu.

Paneli tanıtan popüler ticaret dergisi Tradewinds’in Genel Yayın Yönetmeni Julian Bray; “Dijital denizcilik teknolojisi, karbondan arındırma ve benzeri görülmemiş bir tedarik zinciri de dahil olmak üzere yeni bir dizi soruna yönelik artan ihtiyaçla birlikte hızlı bir şekilde büyüyor sektörümüz. Her şey çok hızlı değişiyor” dedi.

# “ORTAK BİR GELECEĞE İNANAN İKİ FİRMA BÜYÜK SİNERJİ YARATACAK”



**ÖZGÜR ARSLANÇAN**

ELKON ELEKTRİK TEKNOLOJİ VE KONSEPT DİZAYN DİREKTÖRÜ

**Alman sevk sistemi uzmanı Schottel ve gemi inşa sektöründe elektrik sistemi entegrasyonu konusunda uzman olan Türk firması olan Elkön arasında bir ortaklık anlaşması imzalandı. Bize bu süreç hakkında bilgi verir misiniz?**

Bu yıl 42'nci yıldönümünü kutlayan Elkön Elektrik, Türk Gemi İnşa Sanayi'nde hep iz bırakacak hamleler yaptı. Gerçekleştirdiği ilkler, Ar-Ge çalışmaları, yetiştirdiği kaliteli mühendisler, ismi dünyada duyulan özel projeler ve mühendislik kabiliyetimizle

Elkon, hep farklı bir noktada bulundu. Dünyadaki global trendleri yakından takip ederken, karşımıza çıkan her türlü engeli pes etmeden, hep daha iyisini nasıl yaparız düşüncesi ile aşmayı bildik. İşte bu alandaki esneklik, fikir ve proje üretebilme yeteneği bizim bir dünya devi ile yolumuzun kesişmesine sebep oldu. 100 yıldır sevk sistemleri ve otomasyon teknolojisi alanında bir dünya devi olan Schottel ile yapılan anlaşma sonucunda, enerji verimli sevk sistemi konseptleri,

“Alman sevk sistemi uzmanı Schottel ve gemi inşa sektöründe elektrik sistemi entegrasyonu konusunda uzman olan Türk firması Elkön, gemi inşa sektöründe iş birliği yaptı. Elkön'daki çoğunluk hissesinin Schottel Industries GmbH tarafından satın alınmasına ilişkin sözleşme İstanbul'da imzalanmış, açıklama ise Norveç'in Oslo şehrindeki Nor-Shipping Ticaret Fuarı'nda yapılmıştı. Prosedürün tamamlanmasının ardından bu büyük anlaşma için nasıl bir yol haritası oluşturulduğunu, bundan sonraki süreçte planlanan çalışmaları ve hedefleri Elkön Elektrik Teknoloji ve Konsept Dizayn Direktörü Özgür Arslançan ile konuştuk.”

hibridizasyon ve elektrifikasyon gibi iş süreçleri birbirini tamamlayan bir şekilde sunulacak.

Bu anlaşma ile Elkön, küresel bir tedarikçi olma hedefine bir adım daha yaklaşmış oldu. Hatta Türkiye'nin bir markası, gemi inşa sanayinin “Şampiyonlar Ligi” sayılan klasmanında faaliyet gösterecek diyebiliriz. Avrupa, Hazar Denizi ülkeleri ve Orta Doğu ile Kuzey Amerika'ya yönelik mevcut bölgesel çalışmalarımıza ek olarak,



Schottel ağının küresel erişiminden de faydalanacağız. Schottel 170'den fazla servis mühendisi ile dünyanın tüm önemli denizcilik merkezlerinde kendine yer bulmuş dev bir markadır.

### **Her iki firma da alanlarında uzman ve önemli projeler için de birbirlerinden bağımsız anlaşmalar imzalamışlardı. Nasıl bir çalışma prensibi ile ilerleyeceksiniz?**

Her iki şirket de entegre bir çözüm anlayışıyla hareket edecek diyebiliriz. Gemi inşa sektörünün alt başlıkları olan "yeni inşa ve dönüşüm" projelerinde sevk sistemi hibridizasyonu her iki şirketin de gündeminde yer alıyor. İki şirketin portföylerinin genişlemesi ve olası anahtar teslim sevk sistemleri ile elektrik sistem entegrasyonu çözümlerinin devreye alınmasında müşteriler için önemli avantajlar ortaya çıkacak. Her iki firma için de pazarda yer alan diğer iş ortakları ile projeler yapma seçeneği de devam edecek.

### **Çevreci sevk ve elektrik sistemleri konusunda uzman olan iki firma bu alanlarda Ar-Ge faaliyetleri yürütecek mi? Üzerinde çalışılması planlanan projeler var mı?**

Bu şirket evliliği ile ortaya çıkan yaklaşık 150 yıllık bir tecrübe var. Bu tecrübe her türlü üretimin, inovasyonun ve Ar-Ge'nin anahtarıdır. İyi bir organizasyon şeması kurduk. Kültürlerimizi birbirimizle uyumlu hale getirdik ve hızla çalışmalara başladık. Yakın zamanda bu birlikteliğin ortaya çıkardığı değerli fikirleri tüm gemi inşa sanayi yakından hissedecektir.

### **Otonom gemiler, yeni teknolojiler konuşuluyor. Dijitalleşme pandemi süreci ile iyice hızlandı. Sizlerin bu yönde planlarınız, hedefleriniz var mı?**

Elkon, Schottel ortaklığı öncesinde Türkiye'nin otonom gemi araştırmalarına liderlik ediyordu. TÜBİTAK tarafından desteklenmiş 1'inci Dönem SAYEM (Sanayi Yenilik Ağları Mekanizması) programı altında İDA OTOSEVK projesi ortaklarımızla birlikte hazırladığımız yol haritamızda öngördüğümüz projelerden birisini Avrupa Birliği'nden 1.5 milyon Euro fon almış MARTERA ADRIATIC projemizle devam ettiriyoruz. İhracatta

yüksek teknoloji ürünlerin payının artması için yürütülen bu proje, dünyanın önde gelen denizci ülkelerinden olan Norveç, Romanya ve Türkiye'den proje ortaklarımızla eş zamanlı yürütülüyor. Otonom gemiye giden süreçte yazılım, iletişim ve sensör sistemlerinin yanı sıra sevk sisteminin de büyük bir önemi bulunuyor, bu birliktelikle beraber çalışmalarımızın sinerjiyle devam edeceğini düşünüyoruz.

### **Bu anlaşma ile uluslararası alanda rekabet gücünüz artmış oluyor. Bundan sonra planlanan yol haritanız nedir?**

Elkon Elektrik, dünyanın önemli denizcilik ülkelerinde başarılı projeler yürüten bir marka. Bugüne kadar müşteriye özel (tailor made) denilen 600'den fazla projede emeğimiz ve çalışmamız var.

Orta Doğu'dan İskandinavya'ya, Sri Lanka'dan İtalya'ya kadar birçok tersanede projelerimiz var. Diğer tarafta da köklü bir gelenek ve güçlü bir üretim şirketi olan Schottel var. Dünyanın en önemli denizcilik merkezlerinde başarı ile projeler yürütüyor. Bu birliktelikten ciddi bir sinerji doğmasını bekliyoruz.

### **Uluslararası alanda her ülkede hizmet verebilecek bir ağınız oluştu. Bize biraz bu ağdan bahsedebilir misiniz?**

Gemi inşa sanayinde projeleri almak kadar tamamladığınız projenin arkasında olmak ve hızlı servis hizmeti vermek de çok önemlidir. Özellikle son teknoloji ile donatılan yeni nesil gemilerde danışmanlık hizmeti ve ürün yaşam döngüsünü takip etmek çok değerli bir meziyet. Elkon ve Schottel bu küresel oyun alanında hem projeleri ile hem de proje ardından servis hizmeti ile adından daha fazla söz ettirecek.

### **Türk denizcilik sektöründen bu anlaşma sonrasında nasıl tepkiler, yorumlar aldınız?**

Anlaşma, dürüst ve adil rekabet şartları altından faaliyet gösteren her şirketin yolunun açık olduğunu gösteren bir belge aslında. Elkon 42 yıllık ticari yaşantısında ilkelerinden ve faaliyetlerinde yeniliği aramayı hiçbir zaman bırakmadı. Bizim bu prensiplerimizi bilen firmalar hiç

şaşırmadı. Çünkü ilkeli, inovatif ve üretken bir şirket olduğumuz sektörün birçok oyuncusuna sayısız kere ispat ettik.

### **Normalde daha çok Norveç, İzlanda, Kanada gibi ülkelere yönelik gemilere hizmet veriyordunuz. Bundan sonra daha farklı ülkelere de yönelecek misiniz?**

Bundan sonra faaliyet alanımızın bütün dünya olduğunu söyleyebiliriz. Gelişmiş denizcilik endüstrisine sahip ülkelerin yanı sıra, gelişmekte olan pazarlarda da gücümüzü artıracğız.

### **Bu ölçekte bir Türk şirketinin devralınması gurur verici... Bu tür ortaklıkların denizcilik sektöründe artacağını öngörüyorsunuz mu? Sizce Elkon bundan sonra nasıl bir çığırta yükselecek?**

Şu anda bulunduğumuz noktanın gerekliliklerini yerine getirmek ve Alman ortağımız Schottel ile birlikte dünyanın geleceğine iz bırakacak sürdürülebilir projeler yapmak istiyoruz. Paris İklim Anlaşması, Yeşil Mutabakat ve dünyadaki çevreci politikaların daha fazla benimsenmesi bizim pozisyonumuzu daha net bir şekilde ortaya çıkacak. Başka firmaların yönetsel süreçleri hakkında bir şey demem doğru olmaz, ama Elkon adına daha yeşil bir dünyaya katkı sağlayacağımızı söyleyebilirim.

### **Yeni yakıt türleri, yeni teknolojiler, otonom gemiler konuşuluyor. Sizin masanızda öncelikli konularınız neler?**

Ortağımız ile birlikte yenilikçi teknolojiler, sürdürülebilir çevreci atılımlar, dekarbonizasyon, hibridizasyon ve elektrifikasyon gibi trendleri takip ediyoruz. Çocuklarımıza daha temiz bir gökyüzü bırakmak için denizlerimizi korumayı hedefliyoruz.

### **Son olarak nasıl bir mesaj vermek istersiniz?**

Elkon Schottel ortaklığı ilkelerinden taviz vermeyen ve ortak bir geleceğe inanan iki markanın daha fazla sinerji yaratması amacıyla bir araya geldi. Ortak sektör olan gemi inşa sanayinin sorunlarına daha fazla odaklanıp, hızlı karar alma mekanizmaları ve yenilikçi çözümlerimiz ile küresel bir güç olma hedefi güdüyoruz.

# TÜRK P&I SİGORTA'NIN +2,5 DERECE DENİZ BELGESELİ YAYINDA

Geçtiğimiz yıl Marmara Denizi'nde yaşanan müsilajın ardından Türkiye'nin en önemli gündemlerinden bir tanesi denizler ve kirlilik oldu. Türk P&I Sigorta, yapımçı firma olarak Bee Pr Branding ile bir araya gelerek +2,5 derece belgeselini hayata geçirdi.



Yıllardır farkında olmadan hepimizin kirlettiği denizlerimiz, müsilajın gözle görülür şekilde ortaya çıkmasıyla 7'den 70'e önemli bir farkındalık yarattı. İlk günden itibaren Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın yürütmeye başladığı Acil Eylem Planı ile belediyelerimiz, özel kurumlar ve halkımız elinden geldiğince bu konuyla ilgilenerek önlemler almaya başladı.

Türk P&I Sigorta, yapımçı firma olarak Bee Pr Branding ile bir araya gelerek; akademisyen, tarihçi, biyolog, sanatçı, kamu görevlileri, çiftçi, balıkçı, iklim aktivisti gençler gibi halkın birçok farklı kesiminden vatandaşa ulaşarak müsilajın Marmara Denizi'ne etkilerini ve sebep olduklarını, onların hikayeleri

ile dinledi. Müsilajın nedenleri, artan kirlilik sorunları, bunlara neden olan kaynakları, mücadele yöntemlerini, alınan sonuçları ve hepimize düşen görevlerin konu edildiği; 1'inci bölümü "Denizin Üstünde", 2'nci bölümü "Denizden Uzak", 3'üncü bölümü "Deniz İçin" olmak üzere üç bölümden oluşan "+2.5 Derece Deniz Belgeseli" çok önemli katılımcıların katkılarıyla ortaya çıktı.

Sosyal sorumluluk amacıyla halkın her kesimine ulaşarak deniz kirliliği konusunda farkındalık yaratmayı hedefleyen bu projenin dikkat çekmek istediği ana nokta, denizlerimizi hayatımızın bir parçası olarak görmemizi ve daha çok sahiplenmemizi sağlamak. İlay Alpgiray yönetmenliğinde çekilen, NTV'de yayınlanan +2,5 Derece adlı belgesel, Türk P&I Sigorta youtube sayfasından da izlenebilmektedir. Belgeselin ilk bölümü 19 Haziran'da, 2'nci bölümü ise 26 Haziran'da yayınlandı ve P&I Sigorta'nın youtube kanalına yüklendi. Belgeselin üçüncü ve son bölümü ise 3 Temmuz'da saat 15.30'da NTV'de yayınlanacak.

*Türk P&I Sigorta Genel Müdürü Ufuk Teker neden böyle bir proje gerçekleştirdiklerini Deniz Ticaret Dergisi'ne değerlendirdi:*

## MARMARA DENİZİ RESMEN BEN ÖLÜYORUM DİYE ÇIĞLIK ATTI

"Son dönemler üzerinde yaşadığımız güzel dünyamız ile ilgili çok fazla çevresel sorun pek çok farklı konuda baş gösteriyor. Günlük hayatımızı yaşarken eskiden beri gelen yöntemler ile yaşamaya devam etmemizi bile gezegenimiz tolere edemeyecek



duruma gelmiş durumda" diye sözlerine başlayan Ufuk Teker projeyi şöyle değerlendirdi:

"Tüm insanlığı tehdit eden risklerin gitgide ve adım adım yaklaşmakta olduğunu hepimiz kendi gözlerimizle görüyoruz. Bu etkileri görmek için kutuplara gitmemize hiç gerek kalmadı. Küresel ısınma krizi ile birlikte artık beklenmedik doğa olayları, kuvvetli kasırgalar, sel felaketleri, orman yangınları ile kaynaklarımız hızla tükenmektedir.

Bu durum tüm insanlığa bir yük, bir sorumluluk yüklemektedir. Uluslararası düzenlemeler, kamusal otoritelerin iç düzenleme ve önlemleri, kurumsal firmaların kendilerine çeki düzen vermesi ve kişisel bilincin artması krizin ileri ötelenmesine ve doğamızın kendisini yenilemesine fırsat





taniyebileceği hepimizin malumudur. Fakat kriz döneminde olduğumuzu bile bile başımıza en kötüsü gelmeden doğayı tüketmeye kişisel veya kurumsal çıkarlarımızdan vazgeçmeden yaşamaya çalışıyoruz. Hep başkalarının bir şey yapmasını bekliyoruz.

Geçtiğimiz yıl etrafında 18 milyon vatandaşımızın yaşadığı Marmara Denizi resmen bize ben ölüyorum diye çılgık attı. Birçoğumuzun bilmediği müsilaj sorunu kelimenin tam anlamı ile su üstüne çıktı.

O kadar vahim bir hal aldı ki, karşımızda duran denize bakamaz hale geldik. Uygarlıklar su kenarlarında vücut bulurlar. Biz ise elimizdeki bu en kıymetli hazinemiz olan iç denizimizi kaybetme noktasına geldik.

Yüzeyindeki müsilaj birikimlerinin toplanması ile birlikte bu konu maalesef kamuoyunun gündeminden kısmen de olsa düştü. Sanki geçen yıl olan olaylar bir daha başımıza gelmeyecek gibi

düşünülmeye başlandı. Haksızlık etmek istemem bu konuda kurullar kuruldu, belediyeler bir takım önlemler aldılar. Marmara, özel koruma alanı ilan edildi. Fakat bu önlemlerin yeterli olmasının ve bir sonuca ulaşmasının çok uzun yıllar alacağı korkusunu içimizden bir türlü çıkaramadığımızı düşündük. Hatta güzelim Marmara'ya tam biyolojik arıtma yapılmadan atık vermeye devam ediyoruz.

Ergene Nehri hala simsiyah zehir saçıyor, derin deşarj adı altında Marmara atıklar ile besleniyor. Bu stresi Marmara Denizi ve içerisinde yaşayan canlılar, yosunlar, balıklar ve etrafında yaşayan bizler kaldıramayacak duruma geldik.

### **KIRLETEN DEĞİL TEMİZLEYEN OLMAYA ÇALIŞIN**

Bu gerekçeler ile bir belgesel hazırlamak yönünde karar verdik. Yapımcımız Gizem Yavuz, Yönetmenimiz İlay Alpgiray, Türk P&I Kurumsal İletişim Sorumlusu Banu Atilla ile birlikte böyle

bir proje yaparsak etkileri ne olur, ne fayda ortaya çıkar bir katkımız olur mu diye çok düşündük.

Uzun hazırlık toplantıları gerçekleştirdik. Sorunu sadece bilimsel düzeyde ele almak yerine, sorundan etkileşen kişiler ile balıkçılarından, Ergene Nehri kenarındaki köylüsüne, bilim insanlarından, belediye başkanlarına, gönüllü çevrecilerden, genç iklim aktivistlerine, su altı fotoğrafçılarından çevreci sivil toplum örgütlerine kadar birçok gönüllü katılımcının katkısıyla +2,5 Deniz Belgeselimiz çekildi.

Bu +2,5 sayısı aslında çekimler esnasında ortaya çıktı ve Marmara'nın ısı artışını temsil etmektedir. Müsilaj sorununun tek nedeni ısı artışı olmasa dahi sembol olarak kullanılmasına karar verdik. Yaklaşık 6 aylık bir emek neticesinde bugünlerde şifresiz bir ulusal kanalda ve Youtube üzerinden belgeselimiz yayınlanmaya başladı.

Bu belgesel ile tabii ki müsilaj sorunu çözülmeyecek, ama bizim inancımız kamuoyunun bilinçlenmesi sayesinde güçlü doğa ananın kendisini yenileyeceğidir. Belgeselde asıl kirlenici kaynakların birer birer kurutulmasına, deterjan ve plastik kullanımı konusunda 7'den 77'ye herkesin bilinçlenmesine dikkat çekmeye çalıştık. Umarım keyifle seyredersiniz diyemeyeceğim, keşke diyebilseydim. Ama lütfen yaklaşık 25 dakikalık üç bölümden oluşan bu belgeseli seyredin. İçinizde uyandıracak hisler ile birlikte lütfen artık plastik ambalaj tüketmeyin, lütfen denizlerimize çöp atmayın, lütfen kızartma yağlarınız ve piller başta olmak üzere tüm geri dönüş imkanı olan atıklarınızı titizlikle ayırın.

Birbirinizi ikaz edin. Kirlenenden değil temizleyen olmaya çalışın. Aksi takdirde dünyamız ısınmaya devam edecek, Marmara denizimiz elimizden gitti ve gidiyor. İş işten geçmeden bilinçlenelim ve kurumlardan devletten bir şey beklemeden kendi önümüzü süpürmeye başlayalım. Hepimize temiz, yeşil mavi günler dilerim.”

# ESKOMARINE DÜNYANIN EN KALİTELİ ŞİRKETLERİNİ TEMSİL EDİYOR



**ADEM KOCADAĞ**  
ESKOMARINE KURUCU ORTAĞI

**Denizcilik sektörüne yeni bir anlayış getirerek kendi alanınızda üç şirketi kapsayan The Maritime House sektöre farklı bir bakış açısı getirdi. Böyle bir şirketi nasıl ve neden kurduğunuzu anlatır mısınız?**

Bildiğiniz gibi sektörümüzde kendi konularında hizmet veren onlarca, yüzlerce firma var. Bazıları kurulup kısa sürede kayboluyor, bazıları ise uzun yıllar boyunca kendisini ispat edip denizcilik paydaşlarına hizmet veriyor. Biz de kendi alanımızda “en iyi hizmet ve ürünleri” sunabilecek global firmalar ile işbirliğine giderek, Türk denizcilik sektöründeki varlığımızı kuruluşumuzdan bu yana sürekli büyüyerek, değişerek ve gelişerek sürdürüyoruz. Kurucu ortaklarımızın 1991’den, yani 31 yıllık bilgi birikim ve tecrübesi ile daima yenilikçi, kazandıran

çözümlerimizi, geleceğin teknolojilerini sektörümüzün kullanımına sunuyoruz.

**Yakın zamanda distribütörlüğünü yaptığınız Ambar Yıkama Robotu ve Klas Onaylı Drone Sörvey Hizmeti’nin tanıtımını yaptınız. Teknolojik anlamda kolaylıklar sağlayan bu iki ürün sektöre nasıl fayda sağladı?**

Drone ile denetleme/survey sistemi sunan ROBOSURVEY, denetlemelerde yaşanabilecek kazaların önüne geçiyor, zaman ve kaynak tasarrufu sağlıyor.

Önceden gemi üzerinde, tankı, ambarı, alabandası dışında veya içinde bir yeri inceleyeceksek, orada gözlem/sörvey yapacak iskele kurmamız gerekiyordu. İskele kuruyorsunuz, çıkıyorsunuz.

“

*Denizcilik sektöründe küresel düzeyde hizmet veren ve her geçen gün kendilerini geliştirerek büyümeye devam eden Eskomarine Kurucu Ortağı Adem Kocadağ ile çalışmalarını, gelecek hedeflerini ve yeni ürünlerini konuştuk. Aynı zamanda DTO Hesapları İnceleme Komisyonu Başkan Yardımcısı olan Adem Kocadağ ile Rusya Ukrayna savaşının sonuçlarını da değerlendirdik.*

”

Bakıyorsunuz ona göre müdahale ediyorsunuz, ama bu drone sistemiyle iskele maliyetinden kurtuluyorsunuz. En büyük kazancı; iş kazalarını engelliyorsunuz. İskele kurmak, tehlikeli yerlerde adam çalıştırmak, vakit harcamak yok. Dronelerimiz hem tanklarda (balast ve/veya yakıt) içerisinde, hem ambarlarda ulaşamayacağınız her yere ulaşıyor ve 4K kalitesinde net görüntü sağlıyor. Hatta drone üzerine belli cihazlar yerleştirerek ölçüm yapabiliyorsunuz.

Mesela sac ölçümü... Siz drone üzerine cihazı yerleştiriyorsunuz ve geminin sac ölçümünü yapıyorsunuz. Bu inanılmaz bir maliyetten kurtulmak demek. Yunanistan ve Türkiye başta olmak üzere, diğer Avrupa ülkelerinde de deneyimli





drone pilotlarımızla bu işi biz yapıyoruz. İş kazalarının yüzde ellisinden fazlası tanklarda gerçekleşir.

Gerekli hava sirkülasyonunun sağlanması gerekir. Tankta başınızı vurmak, ayağınızın kayması ya da bir yere takılmak çok basittir. Tankın içerisinde bu iş kazalarından tamamen kurtulursunuz. Zaman kazanırsınız, üstelik bu sistem klas onaylı.

Ayrıca robot teknolojisi ile Uzaktan Ambar Yıkama sistemi CLIN'de denizcilik sektörüne kazandırdığımız teknolojik çözümlerden biri. İşgücünden ve su harcamasından tasarruf, manuel yıkamaya göre yarı zamanda aynı büyüklükteki ambarı temizleme, kaza riskini sıfıra indirme, temizlik garantili bir ürün kullanma, ambarların her zaman yüke hazır hale getirilmesi gibi birçok avantajı bir arada sunan bir üründümü.

### **Dikkat çeken alanlarınızdan biri de gemilerin güvenliğini sağlayacak çalışmalar yapmak... Biraz bundan bahsedersiniz? Ayrıca Çin'de değişik bir tersane havuz bakım hizmetiniz var?**

Türk sahipli filonun yaklaşık %90'ına korsan bölgelerinde güvenlik hizmeti veriyoruz. Azimle çalışarak ve alanında en iyi firmalarla işbirliğine giderek, bu seviyeye emin adımlarla ulaştık. Müşterilerimize, gemisinin riskli bölgelerden geçeceği tarihte en uygun ve en iyi hizmeti verecek şirketimiz hangisi ise onu sunuyoruz. Dünyanın en büyük, en güvenilir ve en kaliteli şirketlerini temsil ediyoruz. Türkiye'nin de en büyük şirketlerine hizmet veriyoruz. Güvenlik konusu oldukça hassas, firma seçimi yaparken sadece "en ucuz" olanı seçmek, tek başına bir kriter de değil. Örneğin bir firma Hint Okyanusu'nda güçlüyken, Batı Afrika'daki gücü aynı seviyede olmayabilir.

Biz müşterilerimize teklif sunarken, birçok faktörü göz önünde bulunduruyor, hatta

gerekirse rotalarına kadar değerlendirme yapıyor ve tavsiyelerde bulunuyoruz. Bu hizmeti vermeye başladığımız günden bugüne bu şekilde ilerledik ve bu da bize %100 müşteri memnuniyeti getirdi. Bugüne kadar bine yakın transiti de sorunsuz, sıkıntısız tamamladık. Tabii ki saldırı denemeleri oldu, ancak hem bizim bu işi organize etme şeklimiz, hem de güvenlik hizmeti veren şirket seçimimizin kalitesi nedeniyle hiçbir sorun yaşamadık.

Ülkemizde Çin'de tersane hizmeti veren birkaç acente var, ama EskoMarine burada farklılık yaratıyor. Biz tersane burada farklılık yaratıyor. Biz tersane acentesi değiliz, tersanenin kendisiyiz. Çin'deki 11-14 tersaneye JOINTTOP aracılığıyla yılda 150-200 gemi havuzlayan bir armatör firma gücü sağlıyoruz. Bölgesine göre seçilen 2-4 tersane için tek fiyat veriliyor. 11-14 tersaneyi tek firma altında toplayıp, tek fiyat üzerinden en avantajlısını sunuyor olmamız mevcut durumda armatörlerimiz için eş benzeri olmayan bir fırsat.

Ayrıca projenin büyüklüğüne göre 2-3 enspektör de armatör adına görevlendiriliyor ve bu hizmetten herhangi bir ücret talep edilmiyor. Kısaca Çin'deki havuz periyodunuz JOINTTOP gücü ve prestijini kullanarak en kaliteli şekilde, en uygun rakamlarla ve en kısa sürede tamamlanıyor.

### **Sektörde farklı alanlarda, farklı hizmetler veriyorsunuz. Alpha Marine Consulting Türkiye, Nexus Maritime ve Eskomarine'yi de içine alan bu hizmet yelpazenizden bahsedelim...**

ALPHA MARINE Consulting Türkiye ve Nexus Maritime İstanbul, dünyanın uzak ara en büyük filosuna sahip Yunan armatörlerin birinci tercihi olan, alanlarında dünya lideri olan iki Yunan firma ile ortak olduğumuz firmalar. Alpha Marine Consulting'de şu anda projeleri takip eden 80 gemi inşa mühendisi, kaptan, başmühendis çalışıyor. Yeni inşa

teknik dizayn, proje çizimi, Ballast Water Treatment sistemi için 3D dizayn, EEXI, ISM Manuel, TMSA hazırlık, RIGHTSHIP, kaza analizi, gemi ve şirket personeli eğitimi gibi birçok hizmet veriyoruz.

NEXUS Maritime olarak, Claim'lerde armatörlere ve işletme firmalarına rakipsiz ve eşsiz bir hizmet veriyoruz. Claim'leri oluşumundan başlayıp, hak edilen tutar banka hesabına yatırılana kadar tüm takipleri armatör/işletmeci adına yapıyoruz.

Claim ile ilgili tüm hak ve kazançlarınızı elde etmenizi, sözleşmelerinizin ince satırlarını okuyarak sizin tamamen o Claim'den hakkınızı almanızı sağlıyoruz. Şu ana kadar 2000'den fazla Claim'i %100 başarı ile çözmüş durumdayız. Türkiye'de de hizmetimizi kullanıp, kazançlı çıkan işbirliği ortaklarımız oldu ve farkımızı bizzat yaşayarak deneyimlediler.

### **Birçok şirket, değişen ve gelişen dünyanın hızına dijitalleşme ve teknolojinin nimetlerinden faydalanarak büyüme sağlıyor. Siz bu anlamda neler yapıyorsunuz?**

Birçok armatör şu anda Fuel-oil'den başka alternatif yakıtlar ve alternatif itme güçleri aramaya başladı. Biz de teknolojik bir çözüm sunan NORSE POWER rüzgar tork sistemlerini Türkiye'ye getirdik. Tork sistemleri ile rüzgarın itme enerjisinden ana makineye destek sağlayarak hem yakıt tüketimini azaltıyor, hem de her türlü salınımı minimuma indirmiş oluyoruz. Gemi yakıt sistemlerinde gündemde şu anda herkesin dilinde karbondioksit salınımı var. Salınımında sülfür için Scrubber CR OCEAN ürünümüz yeniden sorulmaya sorgulanmaya başladı. Yakıt fiyatlarının artması, geleneksel yakıtlarla VLSFO arasındaki fiyat farkının artması, VLSFO'un makinalarda neden olduğu arızaların ve yedek parça gereksiniminin artması scrubberları yeniden mantıklı bir çözüm haline getirdi.

## **Bir mühendis olarak Ar-Ge çalışmalarına önem verdiğinizi biliyoruz. Şu anda masada en çok hangi konular için çalışmalar yapılıyor?**

Şu anda şahsi olarak ilgilendiğim konu ROV. Geleneksel sualtı dalgıç vs. sörveyleri, drone ile çok rahat yapabiliyorsunuz. Hatta sac kalınlık ölçümü yapmak bile mümkün. Bu alanda da en iyiyi bulma çalışmalarımız araştırmalarımız devam ediyor. Ayrıca yeni, “yeşil” yakıt sistemleri başka bir ilgi konum... Sürekli global literatürü takip ederek ve gidebildiğimiz tüm uluslararası fuarlara katılarak, yeni teknolojileri Türk denizcilik sektörünün kullanıma sunmayı hedefliyoruz. 22 Haziran’da katıldığım IBIA Yeni Bölgesel Dinamikler & Yeşil bir Gemicilik Geleceği Konferansı bu çabamıza bir örnek. Bu alanda özellikle Methanol ve Hidrojen teknolojilerini takip etmeye çalışıyoruz.

## **İleriye dönük hedefleriniz arasında neler var? Yeni projeler, yeni ürünler duyacak mıyız?**

Şuanda takip ettiğimiz, yazıştığımız 30’a yakın değişik ürün/firma var, biz evet desek hemen distribütörlüğünü alabileceğimiz. Ancak biz her gelene hemen evet demiyoruz, çünkü sektörümüzde bir adımız, güvenilirliğimiz, bir kalitemiz var. Şirket mottomuz gibi “Kalite Asla Tesadüf Değildir”. Dolayısıyla belli incelemelerden, kalite standartlarından elendikten sonra bize en uygun ürün ve hizmetleri/firmaları bünyemize katıyoruz. Daha çok yeni, dünyanın en büyük HVAC sistemleri sağlayıcılarından biri olan İtalyan TECNAVI firması ile anlaşma imzaladık ve ilk projelerimizi aldık. Yine ROBOT teknolojisi ile su raspaşı gerçekleştiren ve birçok referansı olan ROBOT++ firması ile çok yakınlarda anlaşma imzaladık, çok yakında ilk siparişimizi alacağız. Bu ve benzeri birçok teknolojik ürün, firmamızın değerlendirme aşamasında.

## **Rusya Ukrayna savaşı sektörü nasıl etkiledi? Sizin için özelde bir sıkıntı oluşturuyor mu?**

Anlamsız ve kimlerin çıkarı olduğu belli, stresli bir aşamadan geçiyoruz. Filler çimenler misali masum insanlar mağdur

oluyor. Umarım kısa zamanda akliselim öne çıkar ve barış sağlanır. Sektör için değerlendirmeyi operasyondaki gemiler ve tersanelerimiz açısından iki ayrı pencereden yapabiliriz. Tabi ki yüklerle ve yüklenme için limanlarda yakalanan hiçbir gemi sahibinin yerinde olmak istemeyiz. Çok stresli bir süreç bu arkadaşlarımız için. Ayrıca ambargo nedeniyle bu limanlarda standart olarak iş yapan armatörlerimiz için de kötü bir süreç. Tersanelerimiz ise, tersine doluluklarıyla süreçten olumsuz etkilenmemiş durumdadır. Yurtdışı armatör/işletmeci arkadaşlarımızdan bize gelen tersane/havuz isteklerini sorduğumuzda “ekime kadar havuzlarda yer yok” deniyor ki, bu sektörün kapasitesini 100% kullandığını gösteriyor. Yeni inşalarda, bünyemizdeki ürünlerimiz için sürekli teklif istekleri geliyor ki, bu da çok olumlu.

Şahsi görüşüm, pandeminin de sona ermesi ile oluşan bu olumlu havanın hem gemi işletme, hem de tersanelerimizde minimum iki sene daha süreceği. Özetle hizmet ve ürün tedariki yaptığımız her iki alt sektörün de olumlu olması tabii ki bizi de olumlu etkiliyor ve etkileyecek.

## **Aynı zamanda İMEAK DTO Hesapları İnceleme Komisyonu’ndasınız ve DTO’nun Denizcilik Sektör Envanter çalışmasının başındaydınız. Envanter konusu çok önemli, bu çalışmada ne kadar yol alındı?**

İMEAK DTO Hesapları İnceleme Komisyonu başkan yardımcısıyım. Her ay toplanarak gelir-gider bütçe tablolarını komisyon olarak detaylı inceliyor, her ay yapılan Meclis Toplantısı’nda meclis üyelerimize sunum yapıyoruz. Gururla ve takdirle söylemem gerekir ki, yeni yönetim kurulu Tamer Başkan liderliğinde her sene bütçe gelir kaleminde artış, gider kalemlerinde de tasarruf gerçekleştiriyor.

Envanter Komisyonu başkanı olarak İMEAK DTO’nun kuruluşundan bu yana her yönetim tarafından niyet edilen, ancak bir türlü başarılamayanı başardık ve Türk denizcilik sektörünün tüm bileşenleriyle Türk ekonomisine ve istihdamına katkısını, Yönetim Kurulu’nun bize görev vermesiyle beraber, Sn. Prof. Dr. Ruhi Kaykayoğlu hocam ile yürüttüğümüz titiz çalışma

ile MAVİ EKONOMİ ve MAVİ İSTİHDAM değerleri olarak sektörümüzün bilgisine rapor olarak sunduk. Raporumuz İMEAK DTO web sayfasında herkesin ulaşacağı şekilde yayındadır. Raporumuzdan çıkan 2019 verileri, kabul edilen rakamlarla kıyaslanamayacak kadar sektörümüzün Türk ekonomisi için değerinin ne kadar çok olduğunu göstermesi açısından önemlidir. Katma değerli bir sektör olan denizciliğimizin değerinin ve öneminin rapordaki veriler kullanılarak ilgili makamlara daha iyi anlatılabileceğine inanıyoruz ki bu raporu 2022 verileriyle güncellersek, hem navlunların geldiği seviye, hem de tersanelerimizin doluluk oranları ile çok daha yüksek seviyelerde ciro rakamları ve istihdam olması sürpriz olmayacaktır.

## **Son olarak nasıl bir mesaj vermek istersiniz?**

Son olarak, şahsen sektörümüz için çok olumluyum. Günümüz ve geleceğimiz parlak. Bu gelişmeye değişmeye kapalı olmamız anlamına gelmiyor tabi ki. Ben değişimin gücüne inanıyorum, değişmeyen insan/firma gelişemez, kendimizi her zaman yeniliklere yeni fikirlere açmalıyız. Uzmanlığa daha çok önem vermeliyiz. Daha önce sizin derginizde de paylaştığım “Boya seçimi bir armatöre/tersaneye nasıl kazandırır/ (veya tersi nasıl kaybettirir!)” makalemde bahsettiğim gibi belli konuda kendini geliştirmiş emek vermiş insanların emeğine saygı duyarak uzmanlıklarından yararlanmak, danışmak gerekir.

Somut olan gerçekleri kabul etmek gerekir, örneğin Yunan sahipli filoya bakalım, bizim 10 katımızdan daha büyüklere. Demek ki onlardan öğreneceğimiz bir şeyler var, bir şeyleri daha farklı daha doğru yapıyorlar,, komplekse kapılmaya gerek yok. Benchmark yapmak, iyiyi başarılı örnek almakta şahsen benim için hiçbir sakınca yok. Herkese de öneririm kendilerini geliştirmeleri için.. yoksa olduğunuz yerde kalıyorsunuz. İçsel, kişisel her konuda tüm sektörümüz paydaşlarını Ataşehir ofisimize muhabbetle bekleriz. Herkese sağlıklı günler, başarılı, huzurlu, keyifli yarınlar diliyorum.



# 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.*





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 m<sup>3</sup>**

denizcilik yakıtı satışı yaparak

**%16**

büydük. Hem transit  
hem de iç pazarda lider olduk.

**%27 | %56**  
**TRANSİT | İÇ PAZAR**

**PAYIYLA LİDER**



**Petrol Ofisi**



# TÜRK LOYDU 60'INCI YAŞINI KUTLADI

Türkiye'nin ilk ve tek ulusal klas kuruluşu Türk Loydu, 60'inci kuruluş yıl dönümünü 17 Mayıs Cuma günü Sheraton Grand Ataşehir'de düzenlenen yemekle kutladı.



Geceye; Savunma Sanayi Bakanlığı Başkan Yardımcısı Serdar Demirel, İMEAK DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, DTO Yönetim Kurulu Üyesi Başaran Bayrak, GİSBİR Başkanı Murat Kıran, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü

Cihan Ergenç, Armatör ve Türkiye Futbol Federasyonu Eski Başkanı Servet Yardımcı, Şehir Hatları Genel Müdürü Sinem Dedetaş, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Durmuş Ünüvar, Gemi Brokerları Derneği Başkanı Semih Dinçel, Türk Uzakyol Gemi Kaptanları



Yaşar Canca, DEFAMED Başkanı Ufuk Teker, Yıldız Teknik Üniversitesi Rektörü Tamer Yılmaz, Yıldız Teknik Üniversitesi Gemi İnşaatı ve Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Hüseyin Yılmaz, İTÜ Gemi İnşaatı Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Emin Korkut, İstanbul Teknik Üniversitesi Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi Yönetim Kurulu Üyesi Prof. Dr. Ahmet Ergin, İTÜ Denizcilik Fakültesi (YDO) Mezunları Sosyal Yardım Vakfı Başkanı İlker Meşe, ASFAT Mühendislik Direktörü İlker Karpuz, Türk Loydu Vakfı yönetim kurulu üyeleri, Türk Loydu Uygunluk Değerlendirme A.Ş. yönetici ve çalışanları, Türk Loydu'nun eski yöneticileri, denizcilik sektöründen paydaşlar, STK'ların temsilcileri, basın kuruluşlarının temsilcileri ve davetliler katıldı.



Salih Tan, TMMOB Gemi Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Uzun, Türk Armatörler Birliği Başkanı

Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Zafer Akbulut, TMMOB Gemi Makinaları İşletme Mühendisleri Odası Başkanı

Türk Loydu Vakfı Yönetim Kurulu Başkanı Cem Melikoğlu yaptığı açılış konuşmasında kuruluşunun 60'inci yıldönümünde Türk Loydu'nu "Bölgede ve Sektörde" güçlü bir varlığı olan "Benzersiz bir ulusal kuruluş" olarak tanımlamaktan gurur duyduğunu ifade ederek, "Geçmişten alacağımız en büyük dersin öncelikle büyük hayaller kurmak olduğuna inanıyorum.





# BUNKER SEKTÖRÜ İSTANBUL'DA BİR ARAYA GELDİ

Uluslararası Bunker Sanayicileri Birliği'nin İMEAK Deniz Ticaret Odası tarafından desteklenen "Yeni Bölgesel Dinamikler ve Yeşil Denizcilik Geleceğine Geçiş" konulu konferansı 22 Haziran Çarşamba günü Raffles Otel'de yoğun katılımıyla gerçekleştirildi.



Tüm gün boyunca devam eden konferansa çok sayıda uluslararası denizcilik sektörü temsilcisinin yanı sıra Denizcilik Genel Müdürlüğü Deniz Çevresi ve Turizm Daire Başkanı Özer Özbey, İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Şadan Kaptanoğlu, İMEAK DTO Hesapları İnceleme Komisyonu Başkan Yardımcısı Adem Kocadağ, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Danışmanı Prof. Dr. Mustafa İnel, Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği Başkanı Pınar Kalkavan Sesel, Armatörler Birliği Başkanı Cihan Ergenç, GEMİMO Yönetim Kurulu Başkanı Yaşar Canca, Gemi Brokerleri Derneği Başkanı Semih Dinçel, İMEAK DTO Meclis Katip Üyesi Serhat Barış Türkmen, armatörler, önde gelen yakıt tedarikçileri, yakıt tüccarları, yakıt komisyoncuları ve diğer sektör paydaşları katıldı.

Karbonsuzlaştırma, alternatif yakıtlar, sıfır karbonlu gemiler gibi önemli konuların ele alındığı konferansta açılış konuşmasını IBIA Yönetim Kurulu Üyesi ve DTO 13 No'lu Komite Başkanı Mustafa Muhtaroğlu yaptı. Katılımcılara hoş geldiniz diyen Muhtaroğlu sponsorlara teşekkür etti. Ardından da kürsüye IBIA Direktörü Unni Einemo'yu davet etti. Unni Einemo'nun

konuşmasının ardından da İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Şadan Kaptanoğlu ile Denizcilik Genel Müdürlüğü Deniz Çevresi ve Turizm Daire Başkanı Özer Özbey birer konuşma yaptılar.

## KARBONSUZLAŞTIRMANIN ÖNEMİ TARTIŞILMAZ

Denizcilik sektöründe büyük fırsatlar olduğuna dikkat çeken Şadan Kaptanoğlu, gelecekte daha iyi noktalara gelinmesi için hep birlikte çalışılması gerektiğinin altını çizdi.

Karbonsuzlaştırmanın önemine değinen Kaptanoğlu, "Alternatif yakıtlar konusu belirli hedefler doğrultusunda 2050 yılına dek çözümlenmesi beklenen bir konu. Umuyoruz ki; dünyaya bu konuya da uyum sağlayarak sıfır emisyon hedefine ulaşıp, denizcilik sektörüne vizyon katarız" diye konuştu.

Kaptanoğlu'nun ardından açılış konuşmasını yapmak üzere kürsüye çıkan Denizcilik Genel Müdürlüğü Deniz Çevresi ve Turizm Daire Başkanı Özer Özbey ise konferansta bulunmanın kendisi için çok kıymetli olduğunu söyledi.

Dünya çapındaki deniz taşımacılığının öneminin Covid-19 salgını daha iyi



**Mustafa Muhtaroğlu**

anlaşıldığına vurgu yapan Özbey, şöyle devam etti: "Denizcilik gündemi her geçen gün değişiyor. Ancak 2050 yılına dek üzerinde durulan önemli konulardan biri karbonsuzlaştırma konusu. Dünyadaki ticaret döngüsüne uyum sağlayabilmek, emisyon oranlarının düşürülmesi, gemi yakıtlarında alternatif tercihlerin kullanılması gibi konular çok önemli hale geldi. Bizim burada yapmamız gereken uluslararası düzeyde kararlar verip, bu yönde ilerlemek".

Konferans, açılış konuşmalarının ardından "Yeni Bölgesel Dinamikler" paneliyle devam etti. Moderatörlüğünü Energy Petrol CEO'su Mustafa Muhtaroğlu'nun yaptığı panelde Argus Medya Petrol Ürünleri Muhabiri Enes Tunagur, Maersk Petrol Ticareti Kredi Başkanı Sinan Utlu, PSTV Enerji / Bunker One Taha Karakan, Armatörler Birliği Başkanı Cihan Ergenç ve Unerco / CFO'su Çağatay Azaklı tarafından son aylardaki jeopolitik olaylar, küresel petrol, nakliye ve bunker pazarlarında yarattığı aksamalar ele alındı.

Etkinlik, ikinci panel olan "Temiz Nakliye ve Dekarbonizasyon - MARPOL Ek VI ve Yeni Düzenlemeler kapsamında belirlenen





**Şadan Kaptanoğlu**

Emisyon Kontrol Alanları (ECA)” konulu oturum ile devam etti. IBIA Direktörü ve IMO Temsilcisi Unni Einemo’nun moderatörlüğünde gerçekleşen panele, Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı Deniz ve Kıyı Yönetimi Daire Başkanı Nazan Özyürek, GEMIMO Başkanı Yaşar Canca, Watson Farley ve Williams LLP ortağı Nick Walker ile Tüfekçi Hukuk Bürosu Kurucu Ortağı



**Özer Özbey**

ve muhtemel ilave düzenlemeler değerlendirildi.

Panelin ardından Türkiye Gemi İnşa Derneği Genel Sekreteri Mehtap Özdemir, “Türk Gemi İnşa Sanayi” konulu sunumunu gerçekleştirdi.

IBIA konferansı, üçüncü oturum olan “Alternatif Yakıtlar” konulu panel ile devam



Hakan Tüfekçi konuşmacı olarak katıldı. IMO tarafından değerlendirilen Akdeniz ECA önerisi ve bunun bölgesel bunker endüstrisi üzerindeki etkisinin tartışıldığı oturumda ek olarak IMO’nun 2030 ve 2050 hedeflerine yönelik ilerleme

etti. Sektörün daha temiz yakıtlara doğru yönelme ihtiyacının ele alındığı panelde, karbonsuzlaştırma hareketinin etkisinin ilerleyen yıllarda daha büyük olacağı vurgulanarak, şu anda tercih edilen alternatif yakıtlar ve sıfır karbona geçiş için

yapılması gereken hazırlıklar ele alındı. Pro Bunkers CEO’su Alexander Prokopakis’in moderatörlüğünü yaptığı panelde Metanol Enstitüsü’nden Chris Chatterton, TÜPRAŞ Strateji ve Sürdürülebilirlik Direktörü Çağatay Ölken, Hidroteknik Denizcilik Tasarım Ltd. İş Geliştirme Müdürü Prof. Mustafa İnsel, Queensway Navigasyon Kiralama Görevlisi George Cholis panelist olarak yer aldı.

IBIA Direktörü Unni Einemo’nun moderatörlüğünü yaptığı son oturumda “Nakliyenin karbondan arındırılması – seyahat yönü” sunumu yapıldı. Panelde, Cockett Grup CEO’su Cem Saral, Watson Farley & Williams kıdemli ortağı Valentina Keys ve Alka Gesta Finanstan Sorumlu Başkanı Farid Mammadli yer aldı.

Yoğun bir katılımı ile gerçekleştirilen ‘Yeni Bölgesel Dinamikler ve Yeşil Denizcilik Geleceğine Geçiş’ başlıklı konferans Gala Yemeği ile sona erdi.

### **“ORGANİZASYONDA DOSTLUK, SAMİMİYET, BİRLİKTELİK VE DAYANIŞMA ÖNE ÇIKTI”**

IBIA Yönetim Kurulu Üyesi ve İMEAK DTO 13 No’lu Komite Başkanı Mustafa Muhtaroglu da her şeyden önce herkesin birbirini, fikir alış verişini yapmayı özlediğini belirterek, bunun ortaya çok özel ve yüksek bir enerji çıkardığını, tüm konferansın mükemmel bir atmosferde gerçekleştirilmesini sağladığını vurguladı. 200 kişi için planlanan konferansın kayıtlarının dolarak kapatıldığını, konferansın yüksek bir teveccüh gördüğünü ve katılımcıların memnuniyetle ayrıldıklarını vurgulayan Muhtaroglu; “Bu yüksek ilginin sebebi tabii ki en başta İstanbul. Herkes gerçekten bu muhteşem şehre gelmek istiyor, buradaki misafirperverlik davetler ve özellikle Boğaz hiç bir yerde yok. Ayrıca aynı hafta Gemi Brokerları Derneği’nin yemeği ve onunla birlikte düzenlenen özel davetler herkese iyi bir imkan sunuyor. Böylece hepsine katılabiliyor, müşterilerini, sektördeki oyuncuların tamamını bir arada görebiliyorlar” şeklinde konuştu.

Mustafa Muhtaroglu şöyle devam etti: “Diğer taraftan yakıt ikmallerinin öneminin



her geçen gün artması insanların bu tip organizasyonlara ilgisini artırıyor. Yakıt fiyatları çok yüksek; geçen sene 500 dolara satılan fueloil, bu sene 1100 dolar. Gasoil daha yüksek; geçen sene 600 dolarken, bu sene 1450/1500 dolar

kiymetli arkadaşlarımız, çok önemli sunumlar yaptılar, oldukça ilgi çekti. Tabii ki, yeni yakıtlar, karbonsuzlaşma sürecindeki gelişmeler herkesin ilgisi çekiyor. Tüm bunlar bir araya gelince ortaya çok güzel ve çok başarılı bir



seviyesinde. O nedenle insanlar daha çok bilmek, öğrenmek istiyor. İşin her boyutunu kavramak için katılım gösteriyor. Konuşmacı profili de çok yüksekti; armatörden ikmalciye, traderdan rafineriye ve tersaneye, hatta profesörlerimiz, önemli sivil toplum kuruluşu başkanları yöneticileri kısaca herkes vardı. Çok

konferans çıktı, herkes çok memnun kaldı." Mustafa Muhtaroğlu; Şadan Kaptanoğlu ve Cihan Ergenç'in ana konuyu çok güzel ortaya koyduklarını belirterek şöyle devam etti: "2030 yılına yönelik hedefler var, kurallar uygulamalar var. Bir armatör olarak dediler ki; biz ne yakıt kullanacağımızı bilmiyoruz.

O nedenle gemi yapmak da mümkün değil. İşte herkes bu yeni kurallar, karbonsuzlaşma sürecine dair gelişmeleri anlamak bilmek istiyor.

Alternatif yakıtlar nelerdir, bunların teknik ticari boyutları, üstünlükleri eksiklikleri nedir, bunlar en önemli başlıklar oldu. Tabii ki sevgili Yaşar Canca'nın dile getirdiği gibi önümüzdeki 8-10 yıl içinde Türk ticaret filosunun % 40'ının yeni uygulamalara ayak uyduramama riski var. Onu tüm paydaşlar olarak hızla dikkate almalıyız. Konferans tüm bu başlıkları gündeme getirmekte çok etkili ve faydalı oldu."

Son olarak organizasyonda dostluk, samimiyet ve birliktelik ile dayanışmanın öne çıktığına vurgu yapan Mustafa Muhtaroğlu; "Biz bunu bazı düşmanlıklara rağmen başardık. Örneğin 2019 yılında yine İstanbul'da yapılan ve Çırağan Sarayı'nda olması nedeniyle çok daha görkemli olan IBIA Convention'da sergiledik. İstanbul'un önde gelen ikmalcileri "İstanbulbunker2020" logosu altında birleşip, gala yemeğini sundular" dedi.

Bir yabancıdan o zaman kendisine "benim ülkemde ikmalciler birbiriyle adeta düşman, siz nasıl oluyor da böyle bir birliktelik gösterebiliyorsunuz" dediğini belirten Muhtaroğlu sözlerini şöyle noktaladı: "Evet ticari mecrada yoğun rekabet içindeyiz, hatta belki biz de birbirimizi göremiyoruz bile ama konu ülkemiz, sektörümüz olunca tüm bunların üstüne çıkarak, ülkemiz ve İstanbul için çok samimi, kaliteli bir birliktelik sergiliyoruz. Bence en önemli mesaj ve kazanım bu..."

Günün sonunda güneş balçıkla sıvanmıyor. Doğru tecelli ediyor, çirkinlikler kendi batakliklarında boğuluyor, bunu yakın zamanda piyasada yaşananlarla çok net gördük. Bu konferansla da doğruları bir kez daha sektörün damarlarına zikrettik. Emeği geçen herkese en başta İMEAK Deniz Ticaret Odamıza, tüm sponsorlarımıza destekçilerimize ve destekleyen medyamıza çok teşekkür ederiz".





**SEFINE**  
SHIPYARD



**Sürdürülebilir  
Bir Gelecek**

**Elektirikli ve  
Hibrit Gemiler**

[www.sefine.com.tr](http://www.sefine.com.tr)

P: +90 226 815 36 36

Hersek Mah. İpekyolu Cad. No:7 P.P.77700 Altınöe / Yalova / Türkiye

[shiprepair@sefine.com.tr](mailto:shiprepair@sefine.com.tr) / [shipconversion@sefine.com.tr](mailto:shipconversion@sefine.com.tr) / [newbuilding@sefine.com.tr](mailto:newbuilding@sefine.com.tr)



# “BOSPHORUS SHIPBROKERS DINNER 2022” DÜNYA DENİZCİLERİNİ BULUŞTURDU

Gemi Brokerleri Derneği tarafından bu yıl 5'inci kez düzenlenen “Uluslararası Bosphorus Ship Brokers Dinner 2022” Lütfi Kırdar Kongre Merkezi'nde gerçekleştirildi. Geceye yaklaşık 2400 kişi katıldı.



Pandemi nedeniyle ertelenen Bosphorus Ship Brokers Dinner 2022 geniş bir katılımı 24 Haziran Cuma akşamı gerçekleştirildi. Geceye; Türkiye Cumhuriyeti ICAO Daimi Temsilcisi Büyükelçi Suat Hayri Aka, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel

Müdürü Ünal Baylan, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Durmuş Ünvar, KKTC Türk Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürü Cemalettin Şevli, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, İMEAK DTO Başkan Yardımcıları Şadan



**Semih Dinçel**

Kaptanoğlu, Recep Düzgüt, DTO Yönetim Kurulu Üyeleri başta olmak üzere, STK başkan ve temsilcileri ile denizcilik sektörünün önde gelen isimleri, sponsor firmaları yetkilileri ile birçok ülkeden yabancı konuklar katılım sağladı.

## **DİNÇEL: “AİT OLDUĞUMUZ BU KÜRESEL TOPLULUKLA GURUR DUYMALİYİZ”**

Ev sahipliğini Gemi Brokerleri Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Semih Dinçel ve yönetim kurulu üyelerinin yaptığı gecenin açılış konuşmasını Dernek Başkanı Semih Dinçel yaptı. Dinçel konuşmasına; “Sevgili arkadaşlar, sizleri İstanbul'da ağırlamaktan mutluluk duyuyorum. Bugün burada bizimle olduğunuz için teşekkür ederiz. Allah'a şükür küresel felaketten sonra nihayet bu güzel atmosferde toplanabildik” diyerek başladı. Semih Dinçel; “Bilindiği üzere 2020 yılı Haziran ayında gerçekleşmesi beklenen 5'inci Boğaziçi Gemi Brokerleri Yemeği, pandeminin ani patlaması









bulduk. Son olarak, bu etkinliği gerçekleştirmemize cömertçe yardımcı olan sponsorlarımıza en derin teşekkürlerimi sunmak istiyorum. Onlar olmasa başaramazdık. Daha fazlasını söyleyerek bu güzel günde vaktinizi

geçirmeyi ihmal etmeyin. Artık hepimiz hayatın ve zamanın ne kadar değerli olduğunu daha iyi anlıyoruz. Diyelim ki, yaşarken yaşayalım. Burada kaldığınız süre boyunca değerli ve keyifli vakit geçirmenizi dilerim. Tekrar teşekkürler..."



mahvetmek istemiyorum. Tekrar burada sizlerle birlikte olmaktan ve bu güzel etkinliği sizlerle paylaşmaktan mutluluk duyuyorum" şeklinde konuştu. Semih Dinçel konuşmasını şöyle noktaladı: "Son söz! Lütfen ve lütfen hayatınızın tadını çıkarmayı, özellikle de ailenizle ve sevdiğinizlerle daha fazla vakit

#### **KIRAN: "DÜNYADA HER ŞEY DEĞİŞİME UĞRUYYOR"**

Semih Dinçel'in ardından kürsüye gelen İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ise; denizcilik sektörünün pandemi döneminin ardından değişime girdiğini ifade ederek: "Semih Dinçel gerçekten



çok güzel bir konuşma yaptı. Kendisi ile aynı umut ve temenniler ile hepimize güzel bir gelecek diliyorum. Bütün misafirlere bugün bizlere katıldıkları için memnuniyetlerimle teşekkürlerimi iletiyorum. Çünkü pandemi sürecinin ardından sizlerle birlikte olmanın heyecanını yaşıyoruz. Bu güzel organizasyonun sponsoru olmaktan dolayı son derece gururluyuz.

Pandemi sürecinin büyük yıkımları, bizlere denizcilik sektörünün ne denli önemsenmesi gereken bir konu olduğunu tekrardan gösterdi. Dünyada her şey değişime uğruyor. Denizcilik sektörü de bu değişime girdi. Umuyoruz ki, güzel ve sağlıklı günlerle birlikte vizyonumuzu daha ileriye taşıyız. İMEAK Deniz Ticaret Odası olarak, denizciliğimizi ileriye taşıyacak her konuda mücadele edeceğiz. 2400 kişinin bir araya geldiği bu gecede herkese iyi eğlenceler diliyorum" şeklinde konuştu. Konuşmasının ardından İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'a günün anısına Türkiye Cumhuriyeti ICAO Daimi Temsilcisi Büyükelçi Suat Hayri Aka ve Gemi Brokerleri Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Semih Dinçel tarafından plaket takdim edildi.

Gecenin altın sponsorlarına da plaketleri Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan tarafından verildi. Gümüş sponsorların yetkilileri de plaketlerini DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ın elinden aldı. Son olarak bronz sponsorlara da plaketleri DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır ve DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Şadan Kaptanoğlu tarafından verildi. Gece güzel müzikler ve yemekler eşliğinde devam etti.





**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



# KARADENİZ GAZI İÇİN İLK BORULAR DENİZE İNDİRİLDİ

Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın katılımı ile Zonguldak'ın Filyos Beldesi'nde denizden karaya çıkartılacak doğalgaz için "Karadeniz gazı denize ilk boru indirme ve kaynak töreni" yapıldı.



Törene Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan ile birlikte; Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Fatih Dönmez, Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mustafa Varank, İçişleri Bakanı Süleyman Soylu, Milli Eğitim Bakanı Mahmut Özer, Tarım ve Orman Bakanı Vahit Kirişçi, Zonguldak Valisi Mustafa Tutulmaz, Bartın Valisi Nurtaç Aslan, Karabük Valisi Fuat Gürel, milletvekilleri, çok sayıda bürokrat ve sivil toplum kuruluşu başkanları ve vatandaşlar katıldı.



Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığının Hollanda'dan getirdiği Castoro 10 Boru Döşeme Platform Gemisi'nin 176 km. boru döşeme işleminin ilk kaynağını Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan yaptı. Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan beraberindeki bakanlar ile birlikte 176 km. açığa ilk boru indirme ve kaynak törenini gerçekleştirdi. 540 milyar metreküp doğalgazı denizden karaya çıkartma töreni Türkiye'de ve Zonguldak'ta büyük sevinç yarattı. Törende konuşan; Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Fatih Dönmez; Filyos'ta dünyanın en büyük mühendislik işlerinin yapıldığını belirterek,

çalışmalar hakkında bilgi verdi. Dönmez; "Türkiye'nin enerji bağımsızlığına giden yolun en önemli adreslerinden birisi burası olacak. Enerji bağımsızlığı vizyonumuzun bağımsız enerji güçlü Türkiye idareimizin gerçeğe dönüştüğü bir yer olacak" şeklinde konuştu.

## "HEDEFLERİMİZİ GERÇEKLEŞTİREBİLMEK İÇİN ÇOK ÇALIŞTIK"

Türkiye tarihinin en büyük gaz keşfini sırtlayacak 170 kilometrelik deniz hattındaki ilk borular, mavi sularla buluştu. Filyos'taki Karadeniz Gazı Denize İlk Boru İndirme ve Kaynak Töreni'nde konuşan Cumhurbaşkanı Erdoğan, önemli mesajlar verdi.

Recep Tayyip Erdoğan şunları söyledi: "Bugün ülkemizin şu ana kadar en büyük doğalgaz keşfi olan Karadeniz gazında kritik bir safhaya ulaşmanın heyecanını yaşıyoruz. İki yıl önce müjdemizi açıkladığımızda yerli gazımızın 2023'te milletimizin hizmetine sunacağımızı ifade etmiştik. Gemilerimiz Fatih'in açtığı sondaj kuyularının alt ve üst sondaj çalışmalarını gerçekleştirdiler. Geçen yıl temelini attığımız doğalgaz işleme tesisimizin inşası süratle devam ediyor. Geçtiğimiz hafta sığ deniz kısmına boru serimi ve montajını yapacak gemi Türkiye'ye ulaştı. Bugün ilk boruları denize indiriyor, ardından da ilk kaynağımızı yapıyoruz.

Derin deniz tarafında da inşallah ilk kaynağı önümüzdeki ay vuracağız. Derin denizde inşa edeceğimiz boru hattıyla eş zamanla doğalgazı milli iletişim şebekesine bağlayacak olan karadaki boru hattının yapımına da başlıyoruz."

Buradaki çalışmaların kasım ayının ilk haftalarında tamamlanacağı bilgisini veren Erdoğan, "2023'te günlük 10 milyon metreküp gaz sisteme girecek.



Sakarya Gaz Sahası pik üretime 2026'da ulaşacak. Sahada açılacak 40 kuyuyla birlikte günlük gaz kapasitemizi 40 milyon metreküpe çıkarmayı hedefliyoruz. Türkiye'nin son 20 yılda elde ettiği her kazanımın gerisinde, tıpkı buradaki gibi çok büyük emek ve sabır vardır. Bütün alanlarda hedeflerimizi gerçekleştirebilmek için çok çalıştık" dedi. Erdoğan şöyle devam etti: "Rusya-Ukrayna arasındaki çatışmalar nedeniyle tüm dünyada petrol fiyatları fahiş fiyatlara ulaştı. Dünyanın en



büyük petrol üreticilerinden olan ABD'de fiyatlar kimi eyaletlerde 3 katı oranına yükseldi.

Gelişmiş ülkelerde enflasyon oranı son 40 yılın en yüksek seviyesine çıkmıştır. Biz de ülke olarak fiyatların küresel ölçekte bu denli arttığı dönemde vatandaşlarımızı korumak için destek mekanizmalarını devreye aldık. Küresel riskleri minimize etmek için yoğun çaba sağlıyoruz. Sondaj gemilerimizi son dönemde attığımız bir adımla 4'e çıkardık. Böylece kendi sondaj filosuna sahip sayılı ülkelerden biri haline geldik".



# 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](http://jotun.com.tr)



İnşaat Boyaları



Deniz Boyaları



Endüstri Boyaları



Toz Boyalar

# TÜRK DONANMASI “MİLLİ GÖZLERLE” GÖRÜYOR

Mavi vatanın güvenliğinde görev alan deniz platformları, milli olarak geliştirilen elektro-optik sistemlerle görüş sağlıyor.



ASELSAN termal sistemler, lazer mesafe ölçer, lazer işaretleyici, lazer uyarı sistemleri, gündüz görüş kameraları ve görüntü yoğunlaştırıcı gece görüş cihazlarının tasarım ve üretimleri ile ilgili yürütülen çalışmalarla üstün kabiliyetlere sahip elektro-optik sistemler oluşturuyor. Bu sayede görüşün zayıf veya sınırlı olduğu gece, sis, pus gibi doğal hava koşulları ile toz, duman, yangın ve kamuflaj gibi muharebe sahası koşullarında, kullanıcıların karşı unsurlara üstünlük sağlaması mümkün oluyor. Lazer sistemlerle de kullanıcıya mesafe bulma, güdüm, karşı tedbir, aktif görüntüleme ve algılama gibi konularda üst düzey imkanlar sağlanıyor.

ASELSAN'ın geliştirdiği elektro-optik sistemlerin kara, hava ve deniz platformlarında geniş uygulama alanları bulunuyor. Deniz elektro-optik sistemleri ihtiyacı, yakın zamana kadar kara ve hava platformları için geliştirilen çözümlerin deniz araçlarına uyarlanması şeklinde karşılandı.

Ancak bu durum, sistemlerin denizdeki başarı seviyesinin sınırlı kalmasına yol açtı. Öte yandan, bu alanda dünyada sınırlı

sayıda üretici olması dolayısıyla ihtiyaç duyulan sistemlerin temininde yüksek maliyetler ve uzun teslimat süreleriyle karşı karşıya kalındı. ASELSAN tüm bu olumsuzlukların önüne geçebilmek amacıyla 2014 yılından bu yana elektro-optik sistemler alanında “Denizgözü Ürün Ailesi” oluşturmak için çalışmalara başladı. Geliştirilecek milli sistemlerle Türk ve müttefik donanmaların elektro-optik sistem ihtiyacının karşılanması amaçlandı.

Kısa sürede yerli ve milli kabiliyetlerle geliştirilen Ahtapot, Kırlangıç, Orfoz, Martı gibi yüksek performanslı elektro-optik ürünler, botlardan Türkiye'nin en büyük askeri gemisi TCG Anadolu'ya kadar farklı tiplerdeki deniz araçlarında görev yapmaya başladı. ASELSAN Denizgözü Ürün Ailesi'nde yer alan elektro-optik sistemler, halen 6 büyük gemi, yaklaşık 50 bot ve liman savunma amaçlı olarak kullanılan insansız deniz araçlarında kullanılıyor.

Bir anlamda “kör” olan dev gemiler milli sistemlerle görüyor. Söz konusu sistemler, yürütülen entegrasyon çalışmalarıyla adeta gemideki diğer sistemle konuşuyor, atış kontrol sistemiyle ortak bir atış senaryosu oluşturulması, görsel bilginin diğer gemi ve öz savunma sistemlerine aktarılması gibi temel fonksiyonları yerine getiriyor.

Geminin seyri, düşman unsurlardan korunmasında temel görevi radarlar üstlenirken, anti-radyasyon ve anti-gemi füzelerinin muharebe sahasında bulunduğu durumlarda radar aktivitesinin minimuma indirilmesi gerekiyor. Bu durumda da deniz platformları için geliştirilen Piri Kızılötesi Arama Takip Sistemi ve Ahtapot gibi çözümlerin önemi ortaya çıkıyor. Bu sistemlerle geminin öz savunması azami seviyeye getiriliyor ve dışarıya yayın yapmayan tamamen pasif sistemlerle gemi kendini koruyabiliyor. Koruma bilgisinin yakın hava savunma



sistemi gibi sistemlere aktarılmasıyla da tehlikenin bertaraf edilmesi sağlanıyor.

ASELSAN, yürüttüğü çalışmalarla Sahil Güvenlik ve Deniz Kuvvetleri Komutanlıkları nezdinde elektro-optik alandaki tüm ihtiyaçları karşılayabiliyor. Son olarak denizaltı periskoplarında kullanılan termal kameraları millileştiren ASELSAN, böylece denizaltılar için de çözüm setleri oluşturmaya başladı.

Şirket, 2014'te başlayan çalışmalar sonunda denizaltı, su üstü ve kıyı gözetlemeyi kapsayacak şekilde Denizgözü Ürün Ailesi'ni geliştirip, tüm ihtiyaca cevap verebilir duruma geldi.

2022 yılı itibarıyla bu alanda yürütülen Ar-Ge ve teknoloji geliştirme çalışmalarından azami seviyede fayda sağlanır noktaya ulaşıldı. ASELSAN, bu alanda oluşan birikimden hareketle yeni ihtiyaçlara cevap verecek çözümlere odaklanmaya başladı. Silahlı ve silahsız insansız deniz araçlarındaki hızlı gelişmeyle birlikte bu araçlarda görev yapabilecek elektro-optik sistemlere ihtiyaç duyuluyor.

Keşif-gözetleme ve düşman unsurlara angaje olabilecek insansız deniz araçları için Türkiye'de dört konsorsiyum çalışmaları yürütüyor. Silahsız insansız deniz araçları için Denizgözü-Kırlangıç elektro-optik keşif ve gözetleme sistemini kullanıma sunan ASELSAN, öz kaynaklı Ar-Ge projesiyle de yurt dışında kullanılan, insansız hava araçlarındaki CATS'in deniz tipini ülkeye kazandırmaya çalışıyor.



# KRUVAZİYER TURİZMİNİN İLK 5 AYLIK VERİLERİ AÇIKLANDI

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü'nün açıkladığı verilere göre; 2022 yılının ilk beş ayında Türkiye limanlarına 176 adet kruvaziyer gemisi yanaştı.



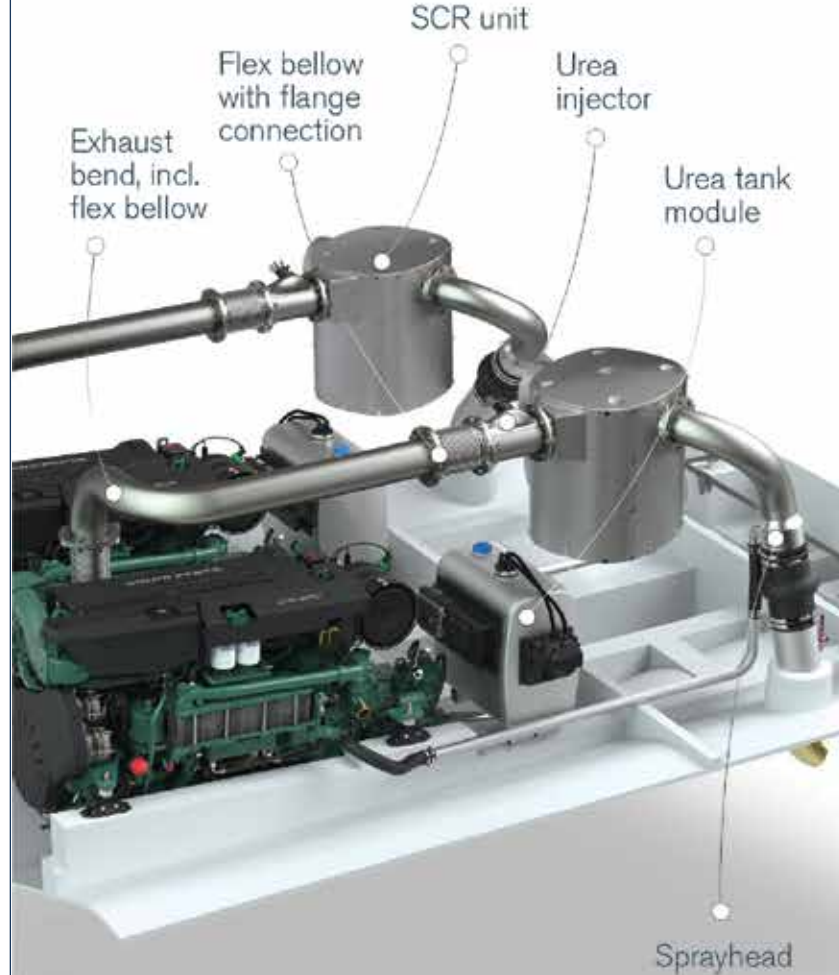
2022 yılının ilk beş ayında Türkiye genelinde yer alan 12 limana 176 adet kruvaziyer gemisi yanaştığı bildirildi. Kuşadası, 95 adet kruvaziyer gemisiyle en çok geminin yanaştığı liman olurken, Kuşadası'nı 32 adet gemiyle Galataport izledi. Bodrum Limanı ise, 12 adet gemiyle üçüncü sırada yer aldı.

2022 yılının ilk beş ayında kruvaziyer yolcu sayısı toplam 114 bin 682 olarak belirlendi. Bu rakamın 4 bin 500'ü gelen yolcu, 6 bin 505'i giden yolcu, 103 bin 677'si ise transit yolcu oldu.

Yolcu trafiği açısından en yoğun limanlar ise Kuşadası (73 bin 761 yolcu), Galataport (24 bin 354 yolcu) ve Bodrum Limanı (4 bin 738) oldu. Geçtiğimiz yılın ilk beş ayında pandemi nedeniyle Türkiye limanlarına kruvaziyer gemisi yanaşmamıştı. 2021 yılının Haziran ayında kruvaziyer gemileri Türkiye limanlarına yanaşmaya başlamış, Haziran 2021 döneminde Türkiye limanlarına dört adet kruvaziyer gemisi yanaşmıştı.

Kruvaziyer trafiğinin aylara göre, dağılımına bakıldığında en çok geminin (122 adet gemi) yanaştığı ay, Mayıs oldu. 2022 yılının Mayıs ayında Türkiye limanlarına toplam 122 kruvaziyer gemisi yanaştı. 2022 yılının Mayıs ayında Türkiye limanlarına 79 bin 694 yolcu gelirken, 5 bin 202 yolcu çıkış yaptı. 70 bin 975 yolcu da transit geçiş yaptı. Mayıs 2022 döneminde toplam yolcu trafiği ise 79 bin 694 oldu.

# 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](http://www.volvopenta.com)

Volvo Group Otomotiv Tic. Ltd. Şti.  
Fatih Sultan Mehmet Mah., Balkan Cad No:47, Casper Plaza, 34771  
Ümraniye-İstanbul Tel: 0 216 655 75 00

# DENİZ VE ÖTESİ SERGİSİ RAHMI M. KOÇ MÜZESİ'NDE AÇILDI

Türkiye'nin ilk ve tek sanayi müzesi Rahmi M. Koç Müzesi, İtalyan ressam Lorenzo Mariotti'nin "Deniz ve Ötesi" sergisine ev sahipliği yapıyor. Mimariden manzaraya, natüremorttan portreye kadar geniş yelpazede üretim yapan sanatçı, 33 yağlı boya eserden oluşan sergi ile deniz tutkunlarını farklı deneyimlere ortak ediyor.



Denizcilik konusundaki uzmanlığını İtalyan Deniz Kuvvetleri'ne ait efsanevi eğitim gemisi Amerigo Vespucci'de bölüm başkanı olarak görev yaptığı yıllarda edinen Lorenzo Mariotti'nin eserlerinde tarihi fırkateynler, gemilerin yanı sıra bir tayfanın ellerine doladığı halattan açığı savaşı gemisine, bir kayıktan meraklı gözlerle bakan çocuklara kadar denize dair her şey yer buluyor. Mariotti'nin incelikle işlediği tablolara, İtalya'nın tarihi bölgelerindeki heykel ve yapılara denizi simgeleyen objelerin kattığı güzellik de günlük hayattan enstantaneler ile yansıyor. Tofaş'ın ana sponsorluğundaki sergi, Organik Holding ve Sacmi tarafından da destekleniyor. Sergi 7 Haziran'da Rahmi M. Koç Müzesi'nde gerçekleştirilen davetle açıldı.

Serginin açılış konuşmasını yapan Rahmi M. Koç Müzesi Genel Müdürü Mine Sofuoğlu, Rahmi M. Koç Müzeleri olarak

çok geniş bir denizcilik koleksiyonuna sahip olduklarına dikkat çekerek, şunları söyledi: "Müzemizin ana bölümlerinden Hasköy Tersanesi'nde sergilenen gerçek boyutta tekne ve yatlar, sandallar, gemi donatım objeleri, gemi makinelerinden oluşan değerli bir koleksiyon yer alıyor. Dünyayı dolaşmış iki yelkenliye, Fenerbahçe Vapuru'ndan Uluç Ali Reis Denizaltısı'na, Gonca ve Ysolt gibi birbirinden kıymetli buharlı teknelere, Sayın Lorenzo Mariotti'nin de tabloya yansıttığı ve HMS Hood'un Amiral Teknesi 'Maid of Honour'a kadar uzanan çok mühim bir mirasa ev sahipliği yapıyoruz. Mustafa V. Koç Binamızda sergilenen seçkin gemi modelleri ise, denizcilik koleksiyonumuzun bir diğer önemli parçasını oluşturuyor. Bir deniz tutkunu olan kurucumuz Sayın Rahmi M. Koç'un kişisel koleksiyonunun yanı sıra çok değerli bağışçılarımızın katkıları ile denizcilik tarihine ışık tutuyor, denizcilik

kültürünün gelecek nesillere aktarılması için çabalyoruz. Üç yanı denizlerle çevrili ülkemizde denizciliğin gelişmesi için, bir müze olarak, üzerimize düşen vazifeyi layıkıyla yerine getirmeye çalışıyoruz. Bu çerçevede Sayın Lorenzo Mariotti'nin denizin ötesine taşan, günlük yaşamdan enstantaneleri de ustalıklı yansıttığı eserlerin, ziyaretçilerimiz tarafından büyük ilgiyle karşılanacağına inanıyorum."

Davette konuşan Lorenzo Mariotti de eserlerini Türkiye'de ilk kez sanatseverler ile buluşturan Rahmi M. Koç Müzesi'ne teşekkür etti. Mariotti, sergide yer alan eserlerinin kendisinin tutkularını yansıtan üç ana konuda toplandığını ve bunların "denizcilik, mimari ve botanik" olduğunu belirtti. Mariotti, "İstanbul benim için olağanüstü ve eşsiz bir şehir. 1998 yılında İtalyan Donanması'na ait Amerigo Vespucci gemisinde görev yaparken geldiğim İstanbul'da ikinci kez bulunduğum için çok şanslıyım. HMS Hood'un Amiral Teknesi 'Maid of Honour' sayesinde de Sayın Rahmi M. Koç ve bu eşsiz müzeyle tanıştım.

Müzedeki sergilenen Maid of Honour'un bir tablosunu yapmış ve Sayın Koç'a armağan etmişim. Sayın Koç'un burada bir sergi açmam konusundaki daveti beni çok heyecanlandırmıştı. Pandemi nedeniyle iki yıl ertelemek zorunda kaldık, ama nihayet bir aradayız. Denizcilik konusunda bu denli zengin bir koleksiyonu barındıran Rahmi M. Koç Müzesi'nde denize ve resme tutkun bir olarak eserlerimin sergilenmesinden büyük mutluluk duyuyorum" dedi.

"Deniz ve Ötesi" sergisi, 11 Eylül 2022'ye kadar ziyaret edilebilecek.



# MİLLİ DENİZ TOPU GEMİYE ÇIKIYOR, 3 ÜLKE SÖZLEŞME BEKLİYOR

MKE tarafından geliştirilen ve yakın zamanda deniz testlerine başlanacak Milli Deniz Topu için üç ülkeyle sözleşme imzalama aşamasına gelindi.



Makine ve Kimya Endüstrisi (MKE) A.Ş., EFES-2022 Birleşik Müşterek Fiili Atışlı Arazi Tatbikatı kapsamında oluşturulan sergi alanında, hafif ve ağır silah sistemlerine yönelik

ürün ve çalışmalarının örneklerini sergiledi. MKE A.Ş. Genel Müdürü Yasin Akdere, şirket olarak teknoloji ve tecrübenin buluşma noktasında yer aldıklarını, tatbikatta 484 ana üründen 62'sini sergilediklerini söyledi. Tatbikat kapsamında 37 dost ve müttefik ülkenin temsilcilerini, bakanlarını, askeri ataşeleri ağırlıyor olmaktan mutluluk ve gurur duyduklarını dile getiren Akdere, "Bu anlamda kendimizi, yaptığımız geniş geliştirme çalışmalarını ifade edebileceğimiz ve gösterebileceğimiz, en önemlisi kullanıcılarımızla tecrübe aktarımını, ihtiyaçlarını daha iyi belirlenmesini sağlayabileceğimiz bu ortamda bulunmak bizim için çok gurur verici" dedi. Akdere, son zamanlarda yaptıkları atakla "yapılmayı yapma" hedefiyle çıktıkları yolda birçok yeni ürünü de envantere kazandırabilmek için çalışmalarını hızla devam ettirdiklerini belirtti.

Şirketin yürüttüğü Milli Deniz Topu Projesi'ne ilişkin bilgi veren Akdere, şöyle konuştu: "Yürüttüğümüz projelerin en önemlilerinden biri, merakla beklenen ve kara test çalışmalarını neticelendirdiğimiz Milli Deniz Topu'nun liman, seyir ve kontrol atışlarını gerçekleştireceğiz. Deniz Topu Projesi ile çok büyük bir başarıya imza atmış, büyük bir açığı kapatmış olacağız. Envanterdeki en önemli ihtiyaçlardan bir tanesini tamamıyla yerli ve milli olarak değerli çalışma arkadaşlarımız ve çözüm ortaklarımızla beraber hayata geçiriyor olmanın büyük gururu içerisindeyiz. Silah sistemini bitirdik, ama en önemli ihtiyaçlardan bir tanesi de 76 milimetre mühimmatı. Bunun da testlerinin başarıyla geçtiğini sizlerle paylaşıyor olmaktan gurur duyuyoruz. 76 milimetre mühimmatı da yerli ve milli olarak önümüzdeki süreçte değerli kuvvetimizin hizmetine sunuyor olacağız. Milli Deniz Topu'nun en kısa zamanda gemi üzerinde görüleceğini ve kara atışlarının tamamlandığını kaydeden Akdere, 60 saniye içerisinde 80 tane atış yapıldığını hiçbir sıkıntının yaşanmadığını söyledi. Önceliklerinin Türk Silahlı Kuvvetlerinin ihtiyacını karşılamak olduğunu vurgulayan Akdere, eş zamanlı olarak dost ve müttefik ülkelerden üç tanesiyle de Deniz Topu Projesi ile ilgili anlaşma aşamasına geldiklerini açıkladı.



## Tuna Ship Supply



**Orijinal Yedek Parçaları  
Stoklarımızda !**

- ◆ Balast Suyu Arıtma Sistemi (BWTS)
- ◆ Seperatör Yedek Parçaları
- ◆ Eşanjör Yedek Parçaları



**Tuna Gemi İkmal San. Tic. Ltd. Şti.**

Evliya Çelebi Mah. Genç Osman Cad. No:44 A/1 Tuzla/İstanbul/TURKEY  
Tel: +90 216 446 74 03 E-mail: alfalaval@tunashipping.com

www.tunashipping.com

# DP WORLD YARIMCA, MARMARA'NIN MERCANLARINA HAYAT VERİYOR

DP World Yarımca'nın Sarı Mercanların Korunması Projesi sayesinde, Akdeniz ile Marmara Denizi arasında hayati öneme sahip sualtı mercan köprüsünün 2024 yılına kadar tamamıyla canlanması bekleniyor.



Bölgede bulunan sarı mercanların, sualtı ekosisteminde hayati bir rol oynamasına karşın insan etkileşimi ve deniz sıcaklığındaki değişikliklerin neden olduğu zararlardan ötürü mercan popülasyonu yıllar içinde azaldı.

Bunun yanı sıra geçen yıl meydana gelen yoğun müsilaj ise mercanların üzerini kapatarak nefes almalarını ve beslenmelerini engellediği için mercan ölümlerine yol açtı. Türkiye'deki en büyük ileri teknoloji konteyner terminallerinden biri olan DP World Yarımca, geçtiğimiz yıl İstanbul Üniversitesi ve Deniz Yaşamını Koruma Derneği (DYKD) ile iş birliğiyle mercanların yakın izlenmesi, müsilajın temizlenmesi ve yeniden ekim ile bu hasarı tersine çevirmeye ve mercanları yeniden canlandırmaya başladı. Mercanların korunmasına ve üremesine ek olarak, yıl boyunca sıcaklığı izlemek için Ayvalık'ta 30 metre derinliğe sekiz adet su altı ısıölçer kuruldu. Gerçekleştirilecek bu ölçüm, küresel ısınmanın bölgede yarattığı etkilere ilişkin önemli verilere ulaşmaya da yardımcı olacak.

DP World Yarımca CEO'su Kris Adams, konuyla ilgili olarak limanlarda ve denizlerde çalışan insanlar olarak sudaki yaşamın değerinin farkında olduklarını, bu nedenle kendilerini denizlerin yeniden nefes almasına olanak tanıyacak adımlar atmaya adanacaklarını kaydetti.

Kırılmış ve parçalanmış mercanları ekosisteme geri kazandırmaya, popülasyonları düşen mercanları ise korumaya çalıştıklarını ifade eden Adams, Mercan kolonilerini Ayvalık'tan Tavşan Adası'na taşımak için özel bir nakil yöntemi kullandıklarını belirtti. Adams, Mercanların, Tavşan Adası'na başarılı bir şekilde ekileceğini ve DP World Yarımca olarak önümüzdeki aylarda süreci yakından izleyerek projeyi desteklemeye devam edeceklerini söyledi.

DP World Yarımca, bu projeyi Tavşan Adası 2021 yılında özel koruma alanı olarak belirlendiğinde, 'Dünyamız Geleceğimiz' inisiyatifinin bir parçası olarak başlatmıştı. DP World Yarımca, mercanları korumaya yönelik önlemlere



**Volkan Narcı**

ek olarak, gelecek nesilleri mercanların ekosistem için önemi konusunda eğitmeyi de üstleniyor. Bu eğitim programı kapsamında, çocuklara sualtı yaşamını öğretmek ve mercanların değerini ve onları korumak için atılması gereken adımları anlamalarına yardımcı olmak amacıyla Yunus Doli adında bir karakter yarattı.

Denizlerin yağmur ormanları olan mercanlar, habitat gelişimi ve oluşumu için anahtar bir tür diyen Deniz Yaşamını Koruma Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Volkan Narcı da, "Mercanlar, deniz yaşamının ısı farklılığının ve gelecek deniz yaşamının oluşturucularıdır. Denizlerin en önemli gıda kaynaklarımızdan biri olduğunu ve aldığımız her üç nefesten ikisini sağladığını bilmeliyiz.

Bu tanımlar, yürüttüğümüz projenin önemini, hassasiyetini ve gerekliliğini ortaya koyuyor. Mahvolmuş bir ekoloji ve deniz yaşamı, hiç kimse için kaynak teşkil etmez" şeklinde konuştu.



# MAVİ VATAN SAVUNMASINDA KULLANILACAK SANCAR SİDA DENİZE İNDİRİLDİ

Deniz Kuvvetleri Komutanlığının "Mavi Vatan" savunmasında kullanması için geliştirilen SANCAR Silahlı İnsansız Deniz Aracı (SİDA) törenle suya indirildi.



Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayii Başkanlığı'ndan (SSB) yapılan yazılı açıklamaya göre, Türk savunma sanayisi, güvenlik güçlerinin "Mavi Vatan" savunmasında etkinliğinin artırılması

amacıyla yeni ürünler geliştirmeyi sürdürüyor. Yonca-Onuk Tersanesi ve Havelsan iş birliğinde Deniz Kuvvetleri Komutanlığı için geliştirilen Sancar SİDA, Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayii Başkanı İsmail Demir'in katıldığı törenle suya indirildi. İstanbul-Tuzla'daki Yonca-Onuk Tersanesi'nde gerçekleştirilen törende Demir'e, Sancar SİDA'nın özellikleri ve kabiliyetleri hakkında bilgi verildi.

İsmail Demir burada yaptığı konuşmada, silahlı insansız hava araçlarında edinilen tecrübe ve başarıyı deniz araçlarında da göstererek, bu alanda da dünyanın önde gelen ülkelerinden biri olmayı hedeflediklerini belirterek, "SİDA'lar konusunda çok sayıda çalışmamız var. SANCAR SİDA da bunlardan birisi. SİDA'ların entegre bir operasyon ortamında çalışmalarını bizim için geleceğin hareket ortamına hazırlık açısından çok önemli. Bu adımı atmamızda emeği geçen herkese teşekkür ediyorum" ifadelerini kullandı.

Keşif ve gözetleme, su üstü harbi, mayına karşı tedbir görevlerinin insansız olarak icra edilebilmesi amacıyla geliştirilen Sancar SİDA, insan hayatı için riskli görevlerde insansız kullanım konsepti ile bu riski en aza indirecek, üzerindeki faydalı yüklerle birçok görevin daha maliyet etkin bir şekilde yürütülmesine imkan sağlayacak. Açıklamada, Sancar SİDA'nın özellikleri ise şöyle sıralandı: "SİDA, 12,7 metre boyunda, deplasmanı 9 ton, azami 40 knot sürata ve asgari 400 NM seyir siyasına sahip, 4 deniz durumunda dahi seyir icra edebilecek, 40 saat seyir yapabilecek, 12,7 mm STAMP-2 Stabilize Silah Sistemi ve 2x2 UMTAS / L-UMTAS entegrasyonu bulunuyor. MİLMAS T teleskopik Direk yanı sıra (Seyir radarı, kamera, çarpışma önleyici sistemler), modüler yapıda olacak."



- 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



# İSTE'NİN İLK UZAKYOL VARDİYE ZABİTLERİ, MEZUN OLDU

İskenderun Teknik Üniversitesi (İSTE) Barbaros Hayrettin Gemi İnşaatı ve Denizcilik Fakültesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü'nün ilk uzakyol vardiya zabitleri, düzenlenen törenle mezun oldular.



İskenderun Teknik Üniversitesi (İSTE) Barbaros Hayrettin Gemi İnşaatı ve Denizcilik Fakültesi Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü ilk mezunlarını düzenlenen mezuniyet töreniyle uğurladı. Törene İSTE Rektörü Prof. Dr. Tolga Depci, İskenderun Belediye Başkanı M. Fuat Tosyalı, Hayırsever İş İnsanı Nuri Üysen, İskenderun İlçe Emniyet Müdürü Nevzat Güneş, TÜRKLİM Yönetim Kurulu Başkanı Aydın Erdemir ve TÜRKLİM üyeleri, DTO İskenderun Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Kemal Kutlu ve Oda üyeleri, İTSO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Müfit Tennioğlu, GEMİMO Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Yaşar Canca, denizcilik sektörünün önde gelen isimleri, İSTE akademik ve idari personeli ve mezun öğrencilerin aileleri katıldı.

Mezuniyet programı Barbaros Hayrettin Gemi İnşaatı ve Denizcilik Fakültesi bandosunun sahne almasını ardından, saygı duruşu ve İstiklal Marşı'nın okunması ile başlayan törende konuşan İnce Denizcilik Teknik Müdürü ve GEMİMO

Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Yaşar Canca ve İMEAK Deniz Ticaret Odası İskenderun Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Kemal Kutlu, mezun olan öğrencileri tebrik ettiler. Törende İSTE Denizcilik Kalite Koordinatörü Öğretim Görevlisi Barış Hazar, ilk uzakyol vardiya zabitlerini mezun etmenin mutluluğunu yaşadıklarını belirtti.

Mezuniyet töreninde konuşan İSTE Rektör Yardımcısı ve Barbaros Hayrettin Gemi İnşaatı ve Denizcilik Fakültesi Dekan Vekili Prof. Dr. Meltem Eken, "Denizcilik mesleğine hevesle adım atan ilk öğrencilerimizi uzak yol vardiya zabiti olarak uğurladığımız bugünü sizlerle paylaşmanın haklı gururunu yaşamaktayız.

İSTE, donanımlı ve dinamik akademik kadrosu, teknolojik ve denizcilik öğrenimi destekleyen altyapısıyla, üniversitemizin öğrenci odaklı ve sektör işbirliğini temel alan eğitim öğretim hedeflerine uygun olarak mesleğinde yetkin denizciler yetiştirmektedir" diye konuştu.



Ardından İSTE Rektörü Prof. Dr. Tolga Depci söz alarak "Sevgili aileler, evlatlarınızı bugüne kadar desteklediniz, yanlarında oldunuz. Bugün üniversitemizin gönül elçilerini, İSTE'nin ülkemizde ve dünyadaki temsilcilerini uğurluyoruz. Böyle öğrenciler yetiştirmenin haklı onuru ve gururunu yaşamak hepimizin hakkıdır. Denizcilik sektörünün önemi aşıkardır. Bizler bu önemini bilinciyile Barbaros Hayrettin Gemi İnşaatı ve Denizcilik Fakültesi'nin en nitelikli ve donanımlı hale gelmesi için çalışıyoruz. Adını taşıdığımız Barbaros Hayrettin'in yolu yolunuz olacaktır. Tarihte denizciliğe yön veren bu önemli ismin bilinciyile hareket edeceğinize inanıyorum Barbaros'un torunları, İSTE'yi yüceltin, daima ileri taşıyın. Hepiniz Allah'a emanet olun" dedi.

Törende bayrak ve flama devir teslim töreninin ardından mezun öğrencilere plaket ve diploma takdimi yapıldı. Ayrıca, mezuniyet töreninde emeği geçen sektör paydaşlarına plaket takdim edildi. İSTE'nin ilk uzak yol vardiya zabitleri denizcilik yemini ettiler ve şapka attılar. Törenin ardından protokol üyeleri, öğretim elemanları, öğrenciler ve aileleri mezuniyet kokteyline katıldılar.





# MAVİ İKLİM ELÇİLERİ'NİN İLK DURAĞI ANTALYA OLDU

TÜRKLİM, TURMEPA ve WISTA Türkiye'nin dünyada giderek artan iklim değişikliği olaylarına dikkat çekmek ve çevresel sorunlara yönelik sürdürülebilir çözümler geliştirmek amacıyla hayata geçirdiği Mavi İklim Elçileri Projesi'nin ilk durağı Antalya oldu.



Kadın denizcilerin iklim değişikliğiyle mücadelede sektöre öncülük etmesini hedefleyen projenin ilk limanı olarak destek veren QTerminals Antalya ile Antalya Limanı'nda liman çalışanlarına Sıfır Atık Mavi eğitimi verildi. Eğitimi alan Mavi İklim Elçileri, bir yıl boyunca liman personeline iklim değişikliği farkındalık eğitimi verme sorumluluğu aldılar. Mavi İklim Elçileri, buldukları limanda farkındalık çalışmaları yürüterek Sıfır Atık ve iklim değişikliği ile mücadele konularında kurumsal çözümler geliştirilmesine liderlik edecekler.

Türkiye Liman İşletmecileri Derneği (TÜRKLİM), DenizTemiz Derneği/ TURMEPA ve WISTA Türkiye'nin (Uluslararası Deniz Ticareti ile İştigal Eden Kadınlar Derneği) iklim değişikliği ile mücadele konusunda çözüm geliştirmek amacıyla başlattığı Mavi İklim Elçileri

Projesi Antalya'dan start verdi. QTerminals Antalya'nın (QTA) desteği ile Antalya Limanı'nda ilki başlatılan proje kapsamında liman çalışanlarına TURMEPA tarafından Sıfır Atık Mavi eğitimi verildi.

Eğitim alan Mavi İklim Elçileri, 1 yıl içerisinde buldukları limanın bütün çalışanlarına iklim değişikliği farkındalık eğitimi verme sorumluluğu aldı ve limanda öncü rol üstlenerek farkındalık ve bilinçlendirme çalışmaları yürütüp Sıfır Atık, iklim değişikliği ile mücadele konularında kurumsal çözümler geliştirilmesine liderlik edecekler.

TURMEPA tarafından Mavi İklim Elçileri'ne verilen eğitim, Sıfır Atık, Sıfır Atık Mavi, karbon ayak izi, plastik tüketiminin azaltılması, enerji ve su tasarrufu gibi konularda iyileştirici adımlar atılması için itici güç oldu. Buradan edinilen bilgi ve

deneyimlerle iklim kriziyle mücadelede ve uyum konusunda oluşturulacak yerel politikalara denizcilik sektörünün katılımı artırılacak. Projenin bir sonraki adımı ise bölgede yapılacak kıyı temizleme etkinliği olacak. Etkinlikle denizlerimizde yaşanan kirliliğe dikkat çekmek ve toplumsal farkındalığın artırılması amaçlanıyor.

Mavi İklim Elçileri Projesi'nin ilk yılında sonraki durakları Mersin International Port (MIP) desteğiyle Mersin ve Socar Terminal desteği ile İzmir limanları olacak. Mavi İklim Elçileri Projesi'nin Antalya durağı için destek veren QTerminals Antalya Genel Müdürü Özgür Sert, liman olarak iklim değişikliği, sürdürülebilirlik, çevre temizliği gibi konulara büyük önem verdiklerini belirterek şunları söyledi:

“TURMEPA'nın TÜRKLİM ve WISTA Türkiye ile birlikte dünyada yaşanan iklim değişikliği olaylarına dikkat çekmek ve denizcilik sektöründe kadın çalışanların önemini vurgulamak amacıyla hayata geçirdiği Mavi İklim Elçileri Projesi'nde QTerminals Antalya olarak yer almaktan dolayı çok gururluyuz. Projenin ilk adımına ise ev sahipliği yapmaktan ayrıca mutluluk duyuyoruz.”

Projenin, Türkiye'deki denizci kadınların deneyimlerini ve gücünü dünyaya göstermek ve gelecek nesillere tertemiz denizler bırakmak için çok önemli olduğuna inandıklarını söyleyen Sert, “1 milyon 250 bin denizcinin yalnızca yüzde 2'sini kadınların temsil ettiği bir dünyada, bu rakamları yükseltmek ve kadınların bu sektörde daha fazla var olmaları için biz de QTerminals Antalya olarak elimizden geleni yapacağız” diyerek sözlerine son verdi.





# TERSAN TERSANESİ'NDEN YENİ ANLAŞMA

Tersan Tersanesi, Hollanda merkezli Acta Marine ile Metanol ve MDO/HVO yakıtları ile çalışan iki adet DP2 Açık Deniz Servis ve Destek Gemisi için sözleşme imzaladı. Sözleşme kapsamında yakın tarihte deklare edilebilecek iki adet opsiyonlu gemi daha bulunuyor.



Ulstein Design & Solutions AS tarafından Acta Marine işbirliğiyle tasarlanan iki geminin açık deniz rüzgar çiftliklerine hizmet vermesi planlanıyor. TWIN-X gemi baş-kıç tasarımı, entegre geçiş sistemi, 3D vinç ve otel konforunda konaklama alanları ile gemilerin, piyasa beklenti ve ihtiyaçlarının üstüne çıkması hedefleniyor.

89 metre uzunluğunda ve 19 metre genişliğindeki gemiler 85 kabinde 135 kişiye kadar mürettebat ve personel ağırlayabilecek. Tersan Tersanesi'nde üretilen gemiler servis mühendisleri ve teknisyenlerin güvenli bir şekilde gemiden rüzgar enerji kulelerine transferini sağlayan gelişmiş iskele sistemi ile donatılacak.

SMST'den tedarik edilen iskele sistemi, yükseklik ayarlı kulelere entegre hareket dengeleme sistemi ve personel/kargo asansörü ile donatılacak. Yine SMST tarafından sağlanan güverteye 6 ton kaldırma kapasiteli 3D hareket kabiliyetli vinç yine SMST tarafından temin edilecek. Gemiler güverte tasarımları 500 metrekare kapalı ve 500 metrekare açık kargo alanları bulunacak şekilde verimli tasarlandı. İki geminin, dalga seviyesinin 3,00 metreye ulaştığı zorlu hava koşullarında dahi; kısa, verimli ve güvenli bir şekilde personel ve kargo transferi sağlaması hedefleniyor.

Tersan Tersanesi İş Geliştirme ve Pazarlama Direktörü Şakir Erdoğan; "Yenilenebilir enerji pazarının kilit oyuncularını olacak bu önemli gemileri inşa edecek tersane olarak Acta Marine tarafından seçilmiş olmaktan gurur duyuyoruz. Sektördeki en iyi firmalardan biri olan ve profesyonel yaklaşımlarıyla tanınan Acta Marine ile çalışmaya başlamak için oldukça heyecanlıyız. Sürdürülebilir bir geleceğe hizmet edecek yenilikçi gemiler inşa etmekteki ortak hedefimize birlikte ulaşacağımızdan eminiz. Tersan Tersanesi olarak üretim ve tüketim stratejilerimizin yenilenebilir

enerji kullanımı açısından eşdeğer olmasına çok önem veriyoruz. Tüm gemilerin inşa sürecinde hem I-REC sertifikalı rüzgar santrallerinden, hem de tersane atölyelerinin çatılarına monte edilen 8000 adetten fazla kendi güneş enerji panellerimizden sağlanan %100 yenilenebilir enerji kullanıyoruz. Diğer bir deyiş ile Tersan Tersanesi'nde inşa edilen yeşil gemiler yine % 100 temiz enerji kullanılarak inşa ediliyor" dedi. Gemiler, personel ve kargo transferi sırasında yüksek hareket kabiliyeti ve çalışabilirlik sağlayacak. Optimize edilmiş yüksek lojistik kapasiteleri ve mürettebat için planlanan yüksek konfor, gemilere büyük değer katarken alternatif yakıtlı metanollü tahrik sistemi, CO<sub>2</sub> salınımlarında önemli azalma sağlayacak. İlk iki geminin 2024'ün 2'nci ve 3'üncü çeyreklerinde teslim edilmesi planlanıyor. Acta Marine Genel Müdürü Rob Boer ise "Açık deniz rüzgar pazarında bir ilk olan bu gemiler, alternatif yakıtlı metanol ve MDO/HVO ile çalışabilecek ve akü güç sistemi kombinasyonuyla birlikte yakın gelecekte karbon ayak izinin azalmasına büyük katkı sağlayacak. Ayrıca kalitesi ve profesyonelliği ile tanınan Tersan Tersanesi ile anlaşma imzaladığımız için çok heyecanlıyız" diye konuştu.

## TERSAN'DAN SON TEKNOLOJİ KARGO GEMİSİ

Tersan Tersanesi NB1095 inşa No'lu Soğutuculu Kargo Gemisi Oddrun With'i Norveç'li Egil Ulvan Rederi Firması'na teslim etti.

Toplam uzunluğu 86 m ve genişliği 20 m olan gemi; genel kargo, frigorifik ürünler ve konteyner kargolarının esnek ve kombine nakliyesi için inşa edildi. Gemide Norveç kıyılarındaki somon çiftliklerine balık yemi temini sağlayabilecek verimli bir boşaltma sistemi bulunuyor.

Birçok farklı tipte kargo taşımacılığına uygun olarak inşa edilen gemi ayrıca bir yan kapak ve konveyör yükleyici ile

donatıldı. Gemi farklı modlarda, sadece LNG ile veya batarya ile hibrit modda çalışabiliyor. Gemi bünyesinde bulunan aküler şaft jeneratörleri ve dizel jeneratörler ile şarj edilebiliyor.

Oddrun With, boşaltma sırasında vinç hareketlerinden üretilen ters enerjinin depolanmasını ve bu dönüştürülen enerjinin gemideki akülere yönlendirilmesini sağlayan rejenerasyon

teknolojisi ile donatıldı. Gemi limanda kaldığı sürede pillerini şarj edebiliyor. Ayrıca; gemi, soğuk yük ambarlarını ister kendi soğutma sistemi ile ister alternatif olarak doğalgazın sıvıdan gaza dönüşmesi sırasında elde edilen soğuk geri kazanım sistemi ile -27 C'ye kadar soğutabilmektedir. Oddrun With dondurulmuş ürünlerin taşınması için bu tür yenilikçi teknolojilere sahip dünyadaki ilk gemi olma özelliği taşıyor.





**GISBIR**

**TURKISH SHIPBUILDERS' ASSOCIATION**

# Greener ships for better future

Turkish shipbuilding industry:  
Word-leading hub for innovation, state  
of art newbuildings and challenging  
retrofits

 /gisbir

TÜRKİYE GEMİ İNŞA SANAYİCİLERİ BİRLİĞİ (GISBİR)  
Postane Mah. Çınarlı Sok. No:34 34940 Tuzla/İstanbul T: (0216) 446 06 80 (pbx) F: (0216) 446 06 84  
[www.gisbir.org](http://www.gisbir.org)

# DENİZCİLİKTE HURDA TEŞVİKİNİN KAPSAMI VE DESTEK MİKTARI ARTIRILDI

Hurdaya ayrılan Türk bayraklı gemilerin yerine yenisinin inşasını teşvikine yönelik olarak destekten yararlanabilmenin alt sınırı düşürüldü, teşvikten yararlanacak yıllık gemi sayısı ve destek miktarı da artırıldı.



Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından hazırlanan Hurdaya Ayrılan Türk Bayraklı Gemilerin Yerlerine Yeni Gemi İnşa Edilmesinin Teşvikine Dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik, Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girdi. Yönetmelik, Türkiye'nin 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 düzenliyor.

Yapılan düzenlemeye göre, kabotaj hattında yolcu ve araç taşıyan gemi işletmecilerinin de destekten yararlanabilmesi amacıyla hurdaya verilecek gemi tonajının alt sınırı 50 GT

(Gros Tona) düşürüldü. Öte yandan teşvikten yararlanacak gemi sayısı yıllık 5 iken 10'a çıkarıldı.

Hurdaya ayrılan Türk bayraklı gemilerin yerlerine yeni gemi inşa edilmesi için sağlanan teşvik miktarı artırılırken, çevre dostu enerji kullanımına yönelik yatırım yapanların maliyetlerinin yüzde 25'i devlet tarafından karşılanacak. Bununla birlikte hurdaya ayrılan geminin ardından yeni inşa edilecek konvansiyonel gemiler için verilecek destek miktarı ton başına hurda bedelinin 1 katından 1,5 katına çıkarılarak yüzde 50 artışa gidildi. Teşvik ve desteklerle Türkiye'nin ortalama gemi yaşının azaltılarak gençleştirilmesi amaçlanırken aynı zamanda, Türk tersanelerindeki gemi inşa sanayisine hem inovasyon, hem de yatırım anlamında katkı sağlanması, bu alandaki istihdamın artırılması öngörülüyor.

## ÇEVRE DOSTU GEMİLERE DÖNÜŞÜMDE YÜZDE 25 HİBE VERİLECEK

Mevcut gemilerin ana makinelerini fosil yakıttan alternatif çevre dostu bir enerji kaynağına dönüştürecek gemi sahiplerine, dönüşüm maliyetinin yüzde 25'i oranında hibe sağlanacak. Bu destekten özellikle Marmara Denizi'nde yolcu taşımacılığı yapan gemi sahiplerinin yararlanması öngörülüyor. Türkiye'nin de taraf olduğu Paris İklim Anlaşması ve Avrupa Birliği'nin "Emisyon Ticaret Sistemi" ile denizcilik sektörünün en önemli gündemi haline gelen ve "Fosil Yakıt Kullanılmayan Denizcilik Endüstrisi" sloganıyla hayata geçirilecek desteklerin ilki sektörün kullanımına sunulmuş oldu. Türk bayrağı altında işletilecek gemilere verilecek bu desteklerle birlikte denizcilik sektörüne yıllık 100 milyon lira destek verilmesi amaçlanıyor. Söz konusu destekler için başvurular alınmaya başladı.



5<sup>th</sup>  
ANNIVERSARY  
AQUA  
CHARTERING

# TÜRKİYE LİMANCILIK SEKTÖR RAPORU'NUN 2022 YILI SAYISI YAYINLANDI

Türkiye'de limancılık alanında hazırlanan tek rapor olarak denizcilik sektörünün tüm paydaşları tarafından ilgi ile takip edilen ve referans kabul edilen TÜRKLİM'in "Türkiye Limancılık Sektörü Raporu'nun 2022 yılı "Vizyon 2050" sayısı yayınlandı.



Rapor yayınlandığı yıllar boyunca limancılık sektörü hakkında önemli bir farkındalık oluşturarak, Türk limanlarının küresel ticarete üstlendiği jestratejik roller çok daha net bir şekilde algılanır hale geldi. TÜRKLİM'in 2007 yılında yayınladığı "Vizyon 2023" raporu 15 yıl öncesinden sektörün geleceğini görerek üstlendiği misyonu başarı ile tamamladı. Bu rapordaki öngörülerin tutarlılığı "Vizyon 2050" raporu için en önemli gerekçe oldu. Rapor kapsamında TÜRKLİM; limanlarının 2050 yılı vizyonunu "Dünya ticaretinde, etkin, verimli, esnek, çevreci, iş güvenliği ve sağlığına duyarlı, etik çalışma kurallarına uyan, uluslararası rekabet gücüne sahip, bölgesinde oyun kurucu limanlar" olarak belirledi.

"Vizyon 2050" çalışması kapsamında gerçekleştirilen talep tahminleri ile limanlarımızın 2050 yılındaki yük hacimleri tahmin edilerek; 2050 yılında Türkiye'deki konteyner talebinin 41 milyon TEU'yu, toplam yük tonajının ise 1,3 milyar tonu geçeceği öngörüldü. Bu sonuçlar önümüzdeki yıllarda birçok yük türünde sadece ekipman yatırımı ile kapasite artışının sağlanamayacağını gösteriyor.

Rapora göre limanların gelecekte yaşayabilecekleri darboğazların, gelişme ve büyümelerinin önündeki engellerin bugünden kaldırılması, limanların hızlı, etkin ve verimli çalışmalarının sağlanması ve üzerlerindeki ekonomik yüklerin mümkün olduğunca ortadan kaldırılması



Türkiye'nin ekonomisine, büyümesine ve gelir artışına fayda sağlayacak. Bu nedenle limanların sorunlarının bugünden çözülmesi kamunun öncelikli hedefi ve stratejisi olması gerekiyor.

TÜRKLİM Yönetim Kurulu Başkanı Aydın Erdemir yayınlanan rapor için yaptığı açıklamada, Türk limanlarının dış ticareti destekleyen yapıtaşları olarak görevlerinin her geçen gün arttığına dikkat çekerek, "Limanlarımızın artan dış ticaretimizi ve hinterlandtaki üretimi karşılayacak yeterliliğe sahip olması, altyapı ve üstyapı gelişiminin tüm kesimler tarafından destek görmesi gerekiyor. Rapor sahip olduğu içerik ile limanlar için bir strateji belgesidir. 2050 yılı vizyon raporu heyecanımıza ortak olan ve raporun hazırlanmasında gerekli olan temel verileri sağlayan T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü'ne ve üye limanlarımıza teşekkürlerimi sunarım" diye konuştu.





Customer Satisfaction Delivered

# Sınırları aşıyor, standartları yukarı taşıyoruz!

[www.kinay.com](http://www.kinay.com)



kinaygroup

kinaylogistics

KINAY

kinaylojistik

Kinay Group

# TÜRK LOYDU PARİS MOU'DA YÜKSEK PERFORMANSINI DEVAM ETTİRİYOR

Türk Loydu, Paris MoU tarafından açıklanan Klas Kuruluşları Performans Tablosu'nda "Yüksek Performans" başarısını sürdürdü. Türk Loydu, son 16 yıldır kesintisiz yer aldığı ve gediklisi olduğu yüksek performanslı klas kuruluşları kategorisinde 10'uncu sıradaki yerini korudu.

Türk Loydu Paris MoU Tablosundaki Yüksek Performans Statüsünü Devam Ettirdi

## PARİS MOU PERFORMANS TABLOSU 2019-2021

Organization Recognized	RO Abrev	Inspections	Detentions	Low / medium limit	Medium / High limit	Excess Factor	Performance level
American Bureau of Shipping	ABS	5,633	2	130	95	-1.94	High
DNV AS	DNV	21,689	14	468	399	-1.92	
Lloyd's Register	LR	10,679	12	238	189	-1.86	
Nippon Kaiji Kyokai	NKK	7,726	13	175	134	-1.79	
Bureau Veritas	BV	10,263	23	229	181	-1.73	
RINA Services S.p.A.	RINA	4,794	11	112	79	-1.69	
China Classification Society	CCS	850	1	24	10	-1.60	
Russian Maritime Register of Shipping	RMRS	2,096	5	53	31	-1.59	
Korean Register	KRS	1,402	3	37	19	-1.56	
<b>Türk Loydu</b>	<b>TL</b>	<b>313</b>	<b>0</b>	<b>11</b>	<b>2</b>	<b>-0.86</b>	
Phoenix Register of Shipping	PHRS	588	4	18	6	-0.39	
Polski Rejestr Statkow (Polish Register of Shipping)	PRS	501	5	16	4	0.06	
Croatian Register of Shipping	CRO	134	0	6	0	0.08	
Panama Maritime Documentation Services	PMDS	130	0	6	0	0.08	
Qualitas Register of Shipping S.A.	ORS	86	0	4	0	0.17	
International Register of Shipping	IS	182	2	7	0	0.27	
Indian Register of Shipping	IRS	177	2	7	0	0.28	
International Naval Surveys Bureau	INSB	492	8	15	4	0.34	
Intermaritime Certification Services, ICS Class	ICS	150	2	6	0	0.35	
Macosnar Corporation	MC	89	1	4	0	0.35	
Shipping Register of Ukraine	SRU	238	4	9	1	0.41	Medium



Liman Devleti Kontrolü Bölgesel İşbirliklerinden en eskisi ve en önemlisi olan Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MoU), her yıl yayınladığı ve uluslararası denizcilik sektörü ve klas kuruluşları için en önemli performans göstergelerinden olan "Tanınmış Kuruluşları" ve "Bayrak Devletleri" performans tablolarını güncelledi. Paris MoU tarafından hazırlanan ve 1 Temmuz 2022'den itibaren geçerli olacak olan tablolara göre, Türk Loydu son 16 yıldır olduğu gibi bir kez daha tüm klasların yer almak için çabaladığı "Yüksek Performans / High Performans" kuruluşlar kısmında 10'uncu sırada yerini aldığı açıklandı.

Birçok tanınmış klas kuruluşunu geride bırakan Türk Loydu, bu performansı ile Türk Bayrağı'nın Paris MoU Beyaz Bayrak listesindeki yerinin üst sıralara yükselmesine önemli katkı sağlamış oldu. Paris MoU tarafından güncellenen Bayrak Devletleri performans tablosunda ise Türk bayrağı rekor derecede performans göstererek beyaz liste kategorisinde 16'ncı sıradan 8'inci sıraya yükseldi. Filosunda en çok Türk bayraklı gemiyi klaslayan kuruluş olan Türk Loydu, Türk Bayrağı'nın Paris MoU Beyaz Bayrak listesindeki yerinin üst sıralara yükselmesine önemli katkı sağlamış oldu. Türk Loydu'nun Paris MoU başarısı hakkında bir açıklama yapan Türk Loydu Vakfı Yönetim Kurulu

Başkanı Cem Melikoğlu, "Açıklanan sonuçlar ile PSC faaliyetleri kapsamında, Türk Loydu'nun önemli hedeflerinden olan Paris MoU Yüksek Performans Seviyesinin Korunması hedefi bir kez daha başarılmıştır. Bu başarının kurum içinde uzun süredir sürdürülen özverili ve disiplinli çalışmaların doğal bir sonucu olduğunun altını çizmek isteriz. Uluslararası platformlarda milli bir kuruluş olarak başarılı sonuçlar almanın ve yaptığımız çalışmalar ile Türk Bayrağı'nın Beyaz Listede yer almasına ve daha da yükselmesine katkı sağlayabiliyor olmanın mutluluk ve gururunu yaşıyoruz. Türk Loydu'na destek veren başta UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü olmak üzere tüm kuruluşlar ile Türk armatör ve işletmecilerine şükranlarımızı sunuyoruz" dedi.

### LİMAN DEVLETİ DENETİMLERİ NEDİR?

Liman Devleti Denetimleri (PSC), geminin ve ekipmanının durumunun uluslararası düzenlemelere uygun olduğunu ve geminin bu kurallara uygun olarak işletildiğini denetlemek için yapılan, ulusal limanlardaki yabancı gemilerin denetlenmesi uygulaması. Liman devleti denetimleri; emniyet, güvenlik ve çevre açısından standart altı deniz taşımacılığı ile mücadelede önemli bir role sahip.

Liman devleti denetimlerinde hedef, standart altı çalışan gemileri belirleyerek, deniz taşımacılığının uluslararası kurallara uygun olarak devam etmesini sağlamak. Türk Loydu'nun Paris MoU tarafından "Yüksek Performans" olarak duyurulması ve liman devleti kontrolleri konusunda sahip olduğu tecrübe ve uzmanlık sonucunda, Türk Loydu filosunda bulunan gemiler, Paris MoU üyesi ülkelerin limanlarında daha az denetleniyor.



# EFESANPORT

"DÜNYAYA AÇILAN KAPI"  
www.efesanport.com



**Yıllık 300 bin Araç, 3 milyon ton Dökme, Genel Yük ve Proje Yük Kapasitesi.**

**D-100 karayoluna direk ve E-80 otoyoluna en yakın bağlantı.**

**62.000 m<sup>2</sup> çok katlı kapalı, 55.000 m<sup>2</sup> açık araç parkı.**

**Dökme, genel yük ve proje yükleri için açık ve kapalı depolama ve operasyon sahaları.**

**Dünya Standartlarında Hizmet : ISO 9001, ISO 14001, ISO 45001, ISO 27001, IMDG CODE, ISPS CODE.**

**Uzman kadromuz ve müşteri odaklı hizmet anlayışımızla 7/24 size en iyi hizmeti vermek için çalışırız.**



**FERRIS**  
DÖKÜM

**EFESANPORT**

**EFESAN**  
MACHINING

**EFESAN**  
DEMİR ÇELİK

**FERRIS**  
CASTINGS



# AVS VE NORDIC HAMBURG GÜÇLERİNİ BİRLEŞTİRDİ

AVS Küresel Gemi Tedariki ve Yönetimi A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı Abdülvahit Şimşek ile Nordic Hamburg Yönetici Ortağı Dr. Rowil Ponta, ticari birliktelik ve yeni ortaklık yapısını 15 Haziran Çarşamba günü Ekol Denizcilik Eğitim Merkezi'nde attıkları imza ile denizcilik sektörüne duyurdular.



37 yılı aşkın süredir denizcilik sektörünün farklı alanlarına yaptığı yatırımlar ve geldiği noktada gemi tedariki ve yönetimini küresel vizyona taşıma hedefinde olan AVS Global Supply, Alman denizcilik endüstrisinde 2006 yılından bu yana faaliyet gösteren Nordic Hamburg

denizcilik okulu işletmeciliği de yapıyor. Global ticaretini 100 ülke ve 1500'den fazla limanda sürdüren AVS'nin, merkez ofis yapılanması İstanbul'da bulunuyor. Stratejik güç ortaklığı yaptığı ve sektörde daha vizyonel bir sinerji yaratmayı hedeflediği Nordic Hamburg ise, Alman



firmasıyla güçlerini birleştirdi. Denizcilik sektöründe global gemi tedariki, teknik tedarik ve yönetimi, on/offshore ve ticari gemilerde catering hizmeti, yazılım geliştirme ve uydu haberleşme alanlarında yaklaşık 400 kişilik kadrosu ile hizmet sunan AVS Global Supply, aynı zamanda sektöre yetişmiş personel sağlayan

denizcilik sektöründe 2006 yılından bu yana gemi ve mürettebat yönetimi, ticari kiralama, proje geliştirme, ticari yönetim, yeni inşa ve kurumsal servisler sunarak, kara ve deniz projelerinde yaklaşık 100 gemi yönetmekte ve 5000 çalışan istihdam etmektedir. Nordic Hamburg'un Almanya dışında Singapur,



Filipinler, Odessa ve Ukrayna'da ofisleri ve faaliyetleri bulunuyor.

Ekol Denizcilik Eğitim Merkezi tarafından anlaşma ile ilgili yapılan açıklama şöyle: "Alman ve Türk denizcilik sektöründe faaliyet gösteren iki kuruluşun tesis ettiği bu ortaklık yapısı içindeki öncelikli hedef; sektörde daha köklü yatırımlar yapmak ve dünya pazarındaki payı arttırmaktır. AVS, küresel bir marka olma hedefi doğrultusunda büyük bir adım daha atmıştır. Yapılanmadaki amaçlardan bir diğeri de, özellikle genç nüfus açısından şanslı ülkemiz denizcilerine dünya sularında farklı iş imkanları oluşturmak ve pazarda daha çok yer almalarını sağlamaktır.

Özellikle AVS yatırımlarından birisi olan Ekol Denizcilik Eğitim Merkezi bünyesinde eğitim alan ve mevcut üniversitemizde okuyan denizcilik öğrencilerini, yarınlara deniz insanlarını dünya denizcilik sektörüne yetişmiş personel olarak istihdam etmek üzerinde projeler geliştirilmektedir. Alman Nordic Hamburg'un gemi yönetimi aktivitesi oluşturmak adına AVS dinamizmi ve Alman disiplini birleştirme hedefi vardır. Yapılacak proje ortaklıkları ile sektöre yeni iş alanları oluşturulacağı gibi, özellikle AVS bünyesindeki yazılım firması üzerinden sektörün dijitalleşmeye yönelik ihtiyaçlarını karşılamaya ilişkin hedefleri de bulunmaktadır."





## MarineLINE®

“ MarineLine Coating kimyasal korozyon sorunlarınızı çözen benzersiz bir polimer kaplamadır. Asitlere-solventlere ve kostiklere dayanıklıdır. ”

### Ürünün önemli avantajları:

- Üstün bağ gücü ve yapışması
- Maksimum kargo esnekliği, ürün dönüşümü
- Tamir edilebilirlik
- Çok düşük VOC - 108 gram/litre
- Abosorve etmez
- Stim ile temizlenebilir
- Hidroblastıng'e karşı dayanıklıdır
- Ürün saflığını korur
- Güneş ışığına dayanıklıdır, solma yapmaz
- Yiyecek sınıfı kargolarla taşınabilirlik, FDA kurallarına uygundur
- Ürün saflığını bozmayan geçirmezlik
- 204°C kuru havaya karşı dayanıklıdır

### Daha yüksek kimyasal dirençli:

- Paslanmaz çelikten
- Fenolik yada novolac epoksi boyadan
- Vinylester boyadan
- Zink boyadan

## ChemLINE®

“ ChemLine® coating agresif kimyasalların depolanmasında / taşınmasında ve kimyasal korozyona karşı termik santrallerde / kimyasal tesislerde / petrol rafinelerinde / beton yüzeylerde kullanılabilir. ”



**ADVANCED**  
POLYMER COATINGS

www.adv-polymer.com

### MARINE LINE COATING SAN. İC VE DIS TIC. A.Ş.

#### Merkez Ofis

Evliya Çelebi Mah. Genç Osman Cad. No: 58  
Kat: 4 Ak İş Merkezi Tuzla - İSTANBUL

#### Uygulama Alanı & Depo

Sultan Orhan Mah. Hasköy Sanayi Sitesi  
Taşkırdan Mevki 13 B Blok No:13-14 Gebze - KOCAELİ

#### Telefon

+90 216 493 37 28  
+90 216 493 91 87  
+90 216 493 38 36 - fax

#### E-Mail

info@marinelineturkiye.com



MarineLineChemLine



marinelinecoating

www.marinelineturkiye.com

# “TÜRKİYE’NİN İLK 1000 İHRACATÇISI 2021” SONUÇLARI AÇIKLANDI

Türkiye İhracatçılar Meclisi'nin (TİM) 29. Olağan Genel Kurulu ve İhracatın Şampiyonları Ödül Töreni Haliç Kongre Merkezi'ndeki genel kurulda Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın katılımıyla gerçekleştirildi.



TİM tarafından gerçekleştirilen araştırma, ihracatın en büyük kuruluşlarının yıllık performanslarının gözlemlenmesine ve birçok detaylı analiz yapılmasına olanak sağlayarak ihracatçı firmalara yol gösterirken, ihracatın gelişimi için yapılan çalışmaların sonuçlarını da gözler önüne seriyor. Araştırmaya göre, 2021'deki toplam ihracat bir önceki yıla göre yüzde 32,8 artış kaydederek 225 milyar 220 milyon dolar oldu. İlk 1.000'de yer alan şirketlerin 2021'deki toplam ihracatı bir önceki yıla göre yüzde 33,2 artarak 123,3 milyar dolara ulaştı.

Bu şirketlerin toplam ihracattan aldıkları pay yüzde 54,7, 1 milyar dolar ve üzeri ihracat yapan firma sayısı da 15 oldu. Araştırmaya göre, 2021'de ilk 1.000'de 827 firma yer alırken, bu yıl 173 firma ilk kez 1.000'in arasına girmeyi başardı. Yerli firmalar ilk 1.000'in yüzde 80'ini oluşturdu. Bu firmalar, ilk 1.000'in toplam ihracatının yüzde 63'ünü gerçekleştirdi.

İlk 1.000'in yüzde 66,5'i üretici-ihracatçı

firmalardan oluştu. İlk 1.000 firmanın yüzde 57,7'si Marmara Bölgesi'nden olurken, listede 52 ilden firmalar yer aldı.

## 2021 yılında en yüksek ihracat yapan ilk 10 firma şöyle sıralandı:

"Hizmet İhracatı Özel Ödülü: Türk Hava Yolları AO  
Türkiye İhracat Şampiyonu: Ford Otomotiv San. AŞ  
Türkiye İhracat 2'ncisi: Toyota Otomotiv San. AŞ  
Türkiye İhracat 3'üncüsü: Türkiye Petrol Rafinerileri AŞ  
Türkiye İhracat 4'üncüsü: Kibar Dış Ticaret AŞ  
Türkiye İhracat 5'incisi: Vestel Ticaret AŞ  
Türkiye İhracat 6'ncısı: Arçelik AŞ  
Türkiye İhracat 7'ncisi: Oyak-Renault Otomobil Fabrikaları AŞ  
Türkiye İhracat 8'incisi: Socar Türkiye Petrol Tic. AŞ  
Türkiye İhracat 9'uncusu: HABAŞ Sınai ve Tıbbi Gazlar İstihsal Endüstrisi AŞ  
Türkiye İhracat 10'uncusu: TGS Dış Tic. AŞ"

2021 yılında Socar Türkiye en yüksek ihracat yapan ilk 10 firma içinde 8'inci sırada yer alırken, sektör şampiyonları içinde de Tersan Tersanesi ödül almaya hak kazandı.

## GÜLLE: “İHRACAT AİLESİ TÜRKİYE’NİN MEDÂR-I İFTİHARI OLDU”

Kitap haline de getirilen “Türkiye'nin İlk 1000 İhracatçısı 2021”in önsözünde “İhracat ailesi Türkiye'nin medâr-ı iftihar oldu” başlıklı yazısı ile TİM Başkanı İsmail Gülle yer aldı. İsmail Gülle önsözde şunlara dikkat çekti: “Son derece sevindirici bir gelişme olarak, önceki seneye kıyasla bu yıl 1 milyar dolar üzeri ihracat yapan firma sayımızın 11'den 15'e yükseldiğini ve 100 milyon dolardan fazla ihracat gerçekleştiren firma sayımızın ise 167'den 227'ye ulaştığını görüyoruz. 500 milyon dolar ilâ 1 milyar dolar arasında ihracat gerçekleştiren firmalarımızın sayısı ise bu yıl 13'ten 21'e yükseldi. İlk 1000 ihracatçı firma arasında yer alıp da 250 milyon dolar ilâ 500 milyon dolar arasında ihracat gerçekleştiren firma sayısı ise 27'den 45'e yükseldi. Güçlü şirketler, mutlu insanlar üretir; mutlu insanlar ülkelerini güçlü yarınlara taşır. Dolayısıyla firmalarımızın ihraç rakamlarındaki bu artışın ülkemiz adına son derece önemli olduğu açıktır. İhracat ailemizi daha da güçlendirmek, güçlü Türkiye'nin inşasına daha fazla katkı sağlayacaktır. Bu vizyonla Türkiye İhracatçılar Meclisi 2022 yılında ve sonrasında; her yönüyle ihracata hizmet edecek, ihracatçılarımızın her meselesiyle ilgilenecek, ihracat ailemize yeni neferler katmaya ve yeni pazarlarla buluşturmaya devam edecektir. Çünkü bizler Türkiye'nin ancak üretim ve ihracatla büyüyüp kalkınacağına inanıyoruz. Bu inancımızla 2022 yılında 250 milyar dolar ihracata, akabinde 300





## ALIAĞA GEMİ SÖKÜM ALANINDA AVRUPA'DA LİDER KONUMDA

Denizcilik sektörü için çok önemli bir konumda olan ve ekolojik dengenin korunmasında önemli rol oynayan gemi geri dönüşüm sektörü International Maritime Organization (IMO) tarafından da "Yeşil Endüstri" olarak tanımlanmaktadır. Son yıllarda Avrupa'da marka haline gelen Aliağa'da çevreci yaklaşım ön planda tutulmaktadır. Son dönemde gemi geri dönüşüm sektöründe yaşanan gelişmeleri, pandemi sürecinde yaşananları, 2022 yılı hedeflerini Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği (GEMİSANDER) Yönetim Kurulu Başkanı Kamil Önal ve İMEAK DTO Aliağa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek değerlendirdi.



**KAMİL ÖNAL**  
GEMİSANDER YÖNETİM KURULU BAŞKANI

### KAMİL ÖNAL: TÜRKİYE'DE GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM SEKTÖRÜ

Dünyada çevre koruma bilinci artarken, geri dönüşüm endüstrileri de önem kazanmaktadır. Deniz endüstrisinde, hizmet süresini dolduran gemiler geri dönüşüm tesislerinde işlenerek sektörün ihtiyacı olan malzeme tedarikine katkı sağlarlar. Gemi geri dönüşüm endüstrisi, ekonomilere olumlu katma değer sağlarken, sağlık ve güvenlik açısından ciddi riskler içerir. Bu endüstride, potansiyel riskleri önlemek veya en azından azaltabilmek için risk analizi yapmak ve operasyonlardaki emniyet gereksinimlerini karşılamak gerekir.

Gemi geri dönüşümü, ekonomik ömrünün tamamlamış gemilerin seferlerden çekilmesi ve ekonomiye tekrar kazandırılmak üzere geri dönüşüm işlemine alınmasıdır. Teknik anlamda eski gemilerin kıyıda, iskelede, kuru havuzda veya gemi kızığında parçalara ayrılması işlemlerinin bütünü olarak tanımlanabilir. Bu işlemler, tüm donanımların sökülmesi,

kesme ve gemi altyapı sistemlerinin geri dönüşümünün yapılması dahil birçok aktivitenin toplamıdır.

İşletme verimini arttırmak ve denizcilik risklerini asgari boyuta indirmek adına teknolojik bir süreç olan gemi geri dönüşüm endüstrisi, gemilerin hurdaya ayrıldıktan sonra, yerlerine daha güvenli ve çevreye duyarlı, yeni tonajlı gemilerin getirilmesi işlemidir. Gemi geri dönüşümü, gemi inşa işleminin tam tersidir. Hurda geminin geri dönüşümü esnasında metal malzemeler değerlendirilir ya da haddehanelere gönderilerek, hurda değerli mala çevrilir.

Diğer taraftan gemi geri dönüşümü, çevreyi koruyan endüstri kollarından biridir. Ekolojik dengenin korunmasında önemli bir rolü olan gemi geri dönüşümü, Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization - IMO) tarafından da "yeşil endüstri" diye anılmaktadır. Hurdadan çelik üretimi doğal kaynakları tüketimini azaltırken aynı zamanda çevreyi korur. Hurdadan çelik geri kazanıldığında; %74 enerji tasarrufu sağlanmakta, %90 oranında hammadde kaynakları korunmakta, su tüketiminde %40, atık su kirlenmesinde %76, hava kirlenmesinde %86 ve maden atıklarında %96 azalma tespit edilmiştir.

Bugün gemi geri dönüşüm işleminin yaklaşık % 97'si Bangladeş, Çin, Hindistan, Pakistan ve Türkiye'nin oluşturduğu beş ülkede gerçekleştirilmektedir. Türkiye'nin geri dönüşüm kapasitesi (0.6 MGT), geri



dönüşüm yapan diğer 4 ülkenin kapasitelerine (7.7 MGT, 7.6 MGT, 6.8 MGT ve 2.1 MGT) oranla daha düşüktür. Fakat Türkiye'nin bu anlamdaki kapasitesi, dünyanın geri kalan ülkelerinin kapasiteleri toplamından (0.4 MGT) daha fazladır. Ciddi miktarda gemi geri dönüşümü yapılan Güney Asya ülkelerinde çevre, sağlık ve güvenlik açısından gerekli asgari düzeydeki şartlar dahi karşılanmamaktadır. Çevre ve güvenlik standartlarına uyumlu gemi geri dönüşüm kapasitesi ise dünya genelinde toplam kapasitesinin % 30'una denk gelmektedir ve bu tesislerin önemli bir bölümü Çin'de yer almaktadır. Avrupa ülkelerindeki tesisler ise yüksek maliyetler nedeniyle mevcut kapasitelerini kullanmamaktadırlar.

Ülkemizde gemi sökümü, Cumhuriyet öncesi tarihlerde yapılmaya başlayan bir faaliyettir. Ülkemizdeki ilk gemi sökümü faaliyeti Bozmacı İlhami Selçuk Söker tarafından Haliç'te başlatılmıştır. 1925 yılında Bandırma Vapuru ve Ertuğrul Yatı dahil birçok gemi bu bölgede sökülülmüştür. Aynı senelerde Hasköy'de Avram Kohen tarafından yabancı gemilerin sökümü yapılmıştır. Günümüzde



gemi geri dönüşüm sanayinin merkezi konumundaki Aliğa'da Gemi Söküm Organize Sanayi Bölgesi kurulması konusunda ilk yasal adım 07.10.1974 tarihli ve 7/8951 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile atılmıştır. Aliğa Gemi Söküm Bölgesi'ndeki gemi söküm çalışmaları hakkında ilki 1977, ikincisi 1986 yıllarında olmak üzere iki kez Aliğa Gemi Söküm Bölgesi Yönetmeliği" yayımlanmıştır. 1970 yılı ortalarında Aliğa'da bugünkü Limaş İşkesesi ve sahilinde iki adet geminin sökümü yapılmıştır.

1976 yılında, Ege Denizi, Çandarlı Körfezi, Aliğa Taşlı Burnu ile Ilica Burnu arasındaki sahil şeridi ve 600 dönümlük arazi Bakanlar Kurulu Kararı ile Gemi Söküm Bölgesi olarak ilan edilmiştir. Bu kapsamda, 1977 yılında Aliğa Gemi Söküm Bölgesi'nde ilk sökülün gemiler, Manisa, Çoruh Gemileri, Batman, Turgut Reis tankerleri ve Ankara Yolcu Gemisi olmuştur. Türk bayraklı gemilerin yanı sıra çelik izabe fabrikalarının hurda ithal lisanslarına istinaden ithal edilen yabancı bayraklı gemilerin de sökümüne başlanmıştır.

### HONG KONG SÖZLEŞMESİNİ İLK İMZALAYAN ÜLKEYİZ

İlerleyen yıllarda, Asbest, PCB ve PCT'ler ile tehlikeli kimyasalların kontrolü, önlemler ve bertarafına ilişkin gemi sökümünü yakından ilgilendiren düzenlemeler yapılmıştır. Ayrıca 6331 sayılı İş Sağlığı ve



Güvenliği Kanunu'na bağlı olarak çıkan mevzuat gemi söküm faaliyetlerinde de geçerli düzenlemelerdir. 2000'li yılların başlarından itibaren IMO, ILO, UNEP, AB gibi uluslararası kuruluş ve örgütlerin, gemi sökümünde etkinliğini artırması nedeniyle Türkiye'de bu kuruluş ve örgütlere uygun hareket etmeye başlamıştır. Bu bağlamda, ülkemiz, dünya gemi geri dönüşüm sektörüyle yakından

ilişkili olan Basel Sözleşmesine 1994 yılında taraf ülke olurken Hong Kong Sözleşmesi'ni de ilk imzalayan ülkelerden biri olmuştur. Ancak ilgili kanunun TBMM'den geçip Resmî Gazete'de yayımlanması 2017 yılını bulmuştur.

Türkiye Akdeniz çanağında gemi geri dönüşüm faaliyetlerinin sektör olarak yapıldığı tek ülkedir. Bu nedenle, büyük önem arz etmektedir. Türkiye AB bayraklı gemilerin %85'inin geri dönüşümü yapıldığı önemli bir merkezdir. Türkiye gemi geri dönüşüm faaliyetlerinin çevre ve iş sağlığına uygun yapma kararlığı ile Gemi geri dönüşüm Hong Kong sözleşmesini 2009 yılında diplomatik bir konferansta imzalayan tek ülkedir.

Ayrıca ülkemiz şerh koyarak TBMM'de sözleşmeyi kabul eden ülkelerin başında gelmektedir. Bu durum gemi geri dönüşüm faaliyetlerinin çevre ve iş sağlığına uyumlu yapma kararlılığını göstermektedir. Gemi geri dönüşümü yapılan diğer Asya ülkelerine rol model olan ülkemiz, özellikle askeri gemiler ve AB bayraklı gemilerin geri dönüşümü için önemli bir gemi geri dönüşüm merkezidir. Bu durum ülkemizin odak noktasının yalnızca Avrupa değil, güvenli ve çevreye duyarlı bir gemi geri dönüşümü için küresel bir rejim olduğunu göstermektedir.

### ALİĞA GEMİ SÖKÜM BÖLGESİ

İzmir ili Aliğa ilçesi Nemrut Körfezi kıyı şeridinde TOKİ'ye ait yaklaşık 380.000 m<sup>2</sup> arazi 28 parselde bölünmek suretiyle 22 gemi söküm firmasına kiralanmıştır. Bu arazinin dışında kalan, ancak aynı körfezde yer alan Makina Kimya Endüstrisi Kurumu'na ait bir gemi söküm işyeri bulunmaktadır. Yıllık 900.000 ton hurda gemi işleme kapasitesine sahip olan gemi söküm bölgesinde, yurt içinden veya yurt dışından temin edilen hurda gemiler söküm tesislerinde parçalanarak özellikle demir çelik sektörü için hammadde girdisi sağlanmaktadır. Ayrıca sektörümüz tam kapasite ile yaklaşık 1800 kişiye istihdam olanağı sunmaktadır. Yan sanayi ile birlikte bu rakam yaklaşık 8000'i bulmaktadır

### PANDEMİNİN SEKTÖRE ETKİSİ

Mart 2020'de ülkemizde ilk COVID-19 vakalarının görülmesi ile başlayan



pandemi sürecinde tesislerde gerekli önlemler alınarak faaliyetlere devam edilmiştir. Yılın ilk üç ayında 31 adet gemi tesislere getirilerek söküme alınmıştır. Bu süreçte bölgedeki demir çelik fabrikalarının hurda hammadde ihtiyaçları karşılanmıştır. Korona virüsle mücadele sürecinde üretim ve istihdamı koruma kararlılığı gösterilmiştir.

Bu süreçte gemilerin sadece römorkör yedeğinde (personelsiz) olarak getirilmesi kaynaklı olarak bağlantılarda bekleme sonucu, yılın ilk 3 ayında 2019 yılı ilk üç ayına göre 140.000 tonluk düşüş tespit edilmiştir. Yılın ilk üç ayındaki düşüş, Haziran –Temmuz-Ağustos aylarında telafi edilmiş Ağustos ayı itibarıyla, tesislerimize 562.000 ton çelik ağırlığında 82 gemi gelmiştir. Pandemi sürecinden en çok etkilenen cruise sektörü olmuştur.

AB ülkelerinin cruise işletmecileri sefer yapamayan gemilerinin personel ve diğer giderlerini karşılama zorluklarına düşerek alacak davaları ile karşı karşıya kalmışlardır. İşletmeciler gelişen bu durum karşısında gemilerinin rotalarını AB listesinde bulunan tesislerimize çevirmişlerdir.

Ülkemizde ilk COVID-19 vakalarının görüldüğü Mart ayında gemilerin sadece römorkör yedeğinde tesislere getirilmesi uygulaması etkileri görülmüş ancak Haziran ayında tesislere gemi tonajlarında önemli bir artış tespit edilmiştir.

2021 yılında ise tesislerimize toplam 819.000 ton ağırlığında 112 gemi gelmiş olup istikrar korunmuştur. 2022 Mayıs itibarıyla ise ülkemize 322.733 ton ağırlığında toplam 52 gemi gelmiş olup sökümü devam etmektedir.



**ADEM ŞİMŞEK**  
**İMEAK DTO ALIĞA ŞUBESİ YÖNETİM**  
**KURULU BAŞKANI**

## **ADEM ŞİMŞEK: DENİZCİLİK SEKTÖRÜ İÇİN GERİ DÖNÜŞÜM EN ÇEVRECI YAKLAŞIMDIR**

Dünyadaki yaşam koşullarının giderek zorlaştığı ve kaynaklarımızı kötü kullanmaktan dolayı değişen iklim şartları düşünüldüğünde çevre bilinci ile birlikte kaynakların lüzumsuz kullanımına engelleyecek zeminin oluşması, her iki konunun da yükselen ve popüler bir değer haline gelmesi gelecek yaşam kalitesinin artması için bizleri umutlandırıyor. Kaynakların en verimli şekilde kullanılıp, ömrünü tamamladıktan sonra geri dönüştürerek tekrar kullanılabilir duruma getirilmesi tüm gelişmiş ülkelerin hedef politikası durumuna gelmiştir. Yakın, orta ve hatta uzun vadede tüm planlamalar bu konu üzerinde yapılmaktadır. Alternatif enerji kaynaklarının gündemde olması, Rusya-Ukrayna savaşında oluşan gıda ve hammadde krizlerinin hepsi geri dönüşümün ne kadar önemli ve stratejik bir konumda olduğunu kanıtlar durumdadır. Geri dönüşüm terim olarak, kullanım dışı kalan geri dönüştürülebilir atık malzemelerin çeşitli geri dönüşüm yöntemleri ile hammadde olarak tekrar imalat süreçlerine kazandırılması anlamına gelmektedir. Bu bağlamda üretimde veya tüketimde maddelerin yeniden kullanılabilir hale getirilmesi artan tüketimin doğal dünya dengesini bozmasını engeller. Dünya ticareti için can damarı durumunda olan ve malların bir yerden diğer yere taşınma işlemi için neredeyse alternatifsiz konumdaki denizcilik sektörü için geri dönüşüm en çevreci yaklaşım olarak görülmektedir. Dolaşımda olan ticari gemilerin çeşitli değişimlere bağlı olmak kaydıyla verimli

olarak adlandıracağımız ömürleri 25-30 yıl aralığındadır. Saçtan yapılan, ekonomik verimliliğini tamamlamış, çevre ve bizler için sıkıntılara yol açacak gemilerin hammaddesinin ve donanımın geri kazanılması bizler için çok önemlidir.

## **GÜVENLİK STANDARTLARININ EN YÜKSEK OLDUĞU YER: ALIĞA**

Gemi geri dönüşüm sayesinde %98'i çelik olan gemilerin yaklaşık % 95'i yeniden kullanılabilir. Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) "Yeşil Endüstri" olarak adlandırdığı bu sektörün faaliyetlerini çok uzun yıllardır Aliğa'mızda yapılması hem bölgemize, hem de ülkemize büyük katma değer yaratmaktadır. Gemi geri dönüşüm alanında 22 gemi söküm firmamız kurallara uyarak yoğun bir şekilde söküm işlemlerine devam etmektedirler. Zorlu ve ağır bir sanayi kolu olan söküm sektörü doğal olarak bazı riskler içermektedir.

Firmalarımız ülkeye ekonomik anlamda değer katarken, IMO ve ILO gibi örgütlerinin belirlediği kurallar, Basel ve Hong Kong sözleşmeleri, Avrupa Birliği Gemi Geri Dönüşüm Yönetmeliği gibi uluslararası sözleşmeler ve mevzuatlar çerçevesinde söküm işlerine yaparak standartlarını en yüksek seviyeye taşımışlardır. Dünyada gemi söküm işlemlerinin yapıldığı temel dört ülke arasında güvenlik standartlarının en yüksek olduğu söküm yeri Aliğa – Türkiye olarak ortaya çıkmaktadır. Pazar payı olarak bizim önümüzde olan Hindistan, Bangladeş ve Pakistan'ın arkasında gelen Aliğa, gemi geri dönüşümün yüksek standartları ve dünyada geri dönüşüme gidecek gemi adedinin artmasıyla birlikte ileriki yıllarda payımızı arttıracaktır. Söküm kurallarının tüm dünyada tek bir standartla bağlanması ve yapılması durumunda yıllık 900.000 ton sökme kapasitesi olan işletmelerimiz ön plana çıkacaktır.

Daha önceki konuşmalarım da toplantılarımda önemle vurguladığım bir istatistiği tekrar hatırlatmak ve paylaşmak isterim. Son 10 yılın verilerine bakıldığında; 2012 – 2013 – 2014 yıllarında sökülme 200'lü adetlerin üstünde olan gemilerin karşılığında gemi başına ortalama tonajı



3000 gibi görünürken, 2019 – 2020 – 2021 yıllarından sökülme gemi sayısı neredeyse yarı yarıya düşerek 100'lü adetlere gelmesine karşın gemi başına ortalama ton ikiye katlanarak 7000 tonları bulmuştur. Küçük gemileri sökmeden daha büyük daha kazançlı gemilere geçiş yapılmış olarak gözükmektedir. Dünyadaki ekonomik konjonktürün değişimleri direk gemi sökümde yansımalarını göstermiştir. Pandemi sürecinin yoğun yaşandığı, tüm dünyada yasakların hakim olduğu dönemde düşen petrol fiyatlarının etkisiyle petrol platformlarının boşa çıkmasına ve turizm sektörünün neredeyse sıfır noktasına gelmesinin etkisiyle çalışmayan kurvaziyer gemilerinin boşa çıkmasına sebep olmuştur. Bunun yansıması olarak son iki yılda büyük oranda petrol platformlarının ve ekonomik ömrünü tamamlamış kurvaziyer gemilerinin sökümüne gelmesi olarak gördük. Gemi geri dönüşümün ön ve arka olarak adlandırabileceğim bölgelerinde yaklaşık 10.000 kişiye istihdam sağladığı görülmektedir. Covid-19 birçok sektörü negatif etkilemiş olsa da gemi geri dönüşümcü firmalarımız bu dönemi gerçek anlamda fırsata çevirerek, ülkemize ciddi girdi sağlamışlardır. AB bayraklı gemilerin sadece AB Geri Dönüşüm Listesi'nde olan tesislerde sökülme zorunluluğu getiren AB Geri Dönüşüm Yönetmeliği tesislerimize büyük avantaj sağlamıştır. AB Geri Dönüşüm Listesi'nde 8 firma ile yer alan ülkemiz, 9 tesisimizin daha süreçleri devam etmektedir. Onların da çok kısa zaman içerisinde listeye gireceğine inanıyorum. İvme kazanarak devam eden sektörümüzün ileriki yıllarda kalitesini daha arttırarak hurda demir ithalat kaleminin azaltılmasına, istihdam adetlerinin yükseltilmesine daha büyük katkı vererek devam edeceğine gönülden inanmaktayım.





***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](http://www.bureauveritas.com.tr)



***Move Forward with Confidence***

**BUREAU  
VERITAS**

# Gemi motorlarında kullanılan akaryakıtlara çok farklı alternatifler önerilmektedir



\* DOÇ. DR. ALPER KILIÇ

Denizcilik sektörü, dünya çapında yaptığı taşımacılık faaliyetleriyle her yıl dünya ekonomisine paralel olarak büyümüş ve en önemli ulaştırma aracı haline gelmiştir. Günümüzde dünya çapında yük taşıyan gemiler diğer taşıma türü araçlarına göre daha yüksek verimliliğe sahip; düşük, orta ve yüksek devir olarak sınıflandırılan dizel motorlarıyla donatılmışlardır. Dünya deniz ticaret filosunun büyük çoğunluğunu adet bazında dört zamanlı motorlar oluştururken, toplam motor gücünün büyük bir kısmını ise iki zamanlı motorlar sağlamaktadır.

Diğer taşımacılık türlerine oranla, büyük hacimli yükleri ton başına oldukça düşük maliyetle taşınması nedeniyle deniz taşımacılığındaki fosil yakıt tüketimi küresel karbondioksit (CO<sub>2</sub>) emisyonunun sadece %3'ünü oluşturmaktadır. Bu rakam düşük görülmese, deniz taşımacılığında kullanılan bunker yakıtın kalitesi diğer taşıma türlerine göre oldukça düşüktür ve bu nedenle CO<sub>2</sub>

emisyonuna kıyasla daha yüksek Kükürt Oksit (SO<sub>x</sub>), Azot Oksit (NO<sub>x</sub>) ve partikül madde (PM) emisyonları meydana getirmektedir. Oluşturduğu asitlenme nedeniyle SO<sub>x</sub> emisyonları insan kaynaklı en zararlı emisyon türlerinden biri olarak kabul edilmektedir.

Gemi kaynaklı SO<sub>x</sub> ve NO<sub>x</sub> emisyonlarını azaltmak amacıyla IMO tarafından Baltık Denizi ve Amerika kıyıları gibi bazı deniz alanlarında emisyon kontrol alanları ilan edilmiştir. Bu tür emisyonların azaltılması açısından sera gazları (GHG) emisyonlarının azaltılması için IMO tarafından Enerji Verimliliği Tasarım İndeksi (EEDI) ve Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı (SEEMP) gibi çalışmalar başlatılmış, bunun yanında daha temiz yakıtlara yönelik eğilim artmıştır. Günümüzde istenen emisyon hedeflerine kısa sürede ulaşılabilmesi için alternatif yakıtların kullanımı da önerilmektedir.

Deniz bunker yakıtları içeriklerine viskozitelerine göre standart gereği kendi içinde MGO, MDO, IFO ve HFO gibi sınıflandırmalara sahiptir. Bu yakıt türlerinin tüketilen toplam deniz yakıt miktarına oranlarına bakıldığında, yaklaşık dörtte üçünü HFO, dörtte birini ise MGO oluşturmaktadır. Bunlara alternatif olarak görülen LNG yakıtının ise, toplamdaki payı sadece %2 civarındadır. HFO türü ağır yakıtların içeriğindeki kükürt miktarı dikkate alındığında, denizcilik kaynaklı küresel CO<sub>2</sub> miktarına oranla, deniz taşımacılığı çok daha büyük oranlarda SO<sub>x</sub> emisyonuna sebep olmaktadır.

Dünyanın belli bölgelerinde ilan edilen emisyon kontrol alanlarında yüksek kükürt içerikli HFO yakıtların MGO veya LNG ile değiştirilmesi istenmektedir. NO<sub>x</sub> emisyonları ise daha çok makine

parametrelerinden etkilenmekte olup, gemilerin g/kWh olarak yıllar bazında Tier-I, Tier-II, Tier-III sınırlamalarına uygun motorlarla donatılması gerekmektedir.

Günümüzde SO<sub>x</sub> ve NO<sub>x</sub> emisyonlarını azaltmak üzere daha sıkı uygulamalar gündemde iken, gemi kaynaklı CO<sub>2</sub> emisyonlarını azaltmaya yönelik tedbirler daha yetersiz görünmektedir. Şu anda deniz taşımacılığı kaynaklı karbon emisyonunu azaltmak üzere düşük karbonlu alternatif yakıtlarla ilgili çalışmalar yapılıyor olmasına karşın, bunların çok azı denizcilik sektöründe uygulama alanı bulmaktadır.

Yapılan çalışmalarda, bildiğimiz anlamda gemi motorlarında kullanılan akaryakıtlara çok farklı alternatifler önerilmektedir. Bunlar arasında önemli bazıları LNG, hidrojen, biyodizel, metanol, amonyak, piroliz yakıtlar, etanol, vb. sayılabilir. Bu yakıtların belli başlı bazıları denizcilik sektörü için alternatif yakıt olmaya aday olarak görülmektedir. Denizcilik sektöründe alternatif yakıtlar açısından gemilerde sadece LNG yakıtının kullanımı geniş çapta tartışılırken, diğer alternatifler nispeten oldukça düşük kalmaktadır.

## BİYODİZEL YAKITLAR EN ÖNEMLİ ALTERNATİF YAKITLARDAN BİRİDİR

SO<sub>x</sub> ve NO<sub>x</sub> emisyonu bulunmayan ve daha az sera gazı emisyonuna sebep olan LNG yakıtı, konvansiyonel deniz akaryakıtlarına en iyi alternatif olarak görülmektedir. Gemi dizel motorlarında LNG' nin kullanılabilmesi için gazın sıvılaştırılmış halde -162C°'de saklanması gerekir. Diğer taraftan, LNG hala fosil kaynaklardan elde edilmektedir. Metanın küresel ısınma potansiyeli CO<sub>2</sub>' ye göre çok daha fazla olduğundan, yakıtın makinelerde tam yanmadan atmosfere





egzoz edilmesi veya olası kaçaklar kritik öneme arz etmektedir.

HFO ve MGO akaryakıtlarına benzer özelliklere sahip biyodizel yakıtlar en önemli alternatif yakıtlardan biri olarak öne çıkmaktadır. Bununla birlikte, biyodizel yakıtların üretimi gıda üretimine karşı bir rekabet oluşturmaktadır. Diğer bir alternatif yakıt türü olan metanol temel emisyon miktarlarında önemli düşüşler sağlasa da üretim maliyeti açısından uygun görülmemektedir.

Denizcilik sektöründe ağır ve orta devirli motorlar için piroliz yağının HFO'ya alternatif olabileceği düşünülmüştür. Dizel motorlarında kullanılabilecek olan

bu yakıtın olumsuz yönleri ise HFO ile karşılaştırıldığında daha asidik yapıya sahip olması ve düşük alt ısı değerine sahip olmasıdır.

Özellikle yaşam döngü analizi dikkate alınarak yakın zamanda yapılan çalışmalar, konvansiyonel deniz bunker akaryakıtlarının emisyon standartlarına uygun hale getirilmesi için gerekli çalışmalar dikkate alındığında, alternatif yakıtların ve mevcut emisyon azaltma yöntemlerinin çevrenin korunması açısından anlamlı derecede bir fark oluşturmadığını ortaya koymaktadır. Diğer taraftan hali hazırda kullanılan bunker akaryakıtlarının mevcut koşullarda rekabet edebilir düzeyde oluşu

da, denizcilik sektörünün tercihlerini bu yönde etkilemektedir. Alternatif yakıtlar ayrı ayrı incelendiğinden her birinin dünya deniz ticaret filusunda kullanımının yaygınlaşmasının önünde bir takım olumsuz yönlerinin bulunduğu görülmektedir. Bu da, ticaret filusunun doğal bir süreç olarak mevcut akaryakıtları kullanmaya devam etmekte oluşunu açıklamaktadır. Önümüzdeki dönemlerde alternatif yakıtların mevcut yakıtlarla rekabet edebilir düzeye erişebilmesi için gerekli çalışmaların sürdürülmesi gerektiği düşünülmektedir.

**\* BANDIRMA ONYEDİ EYLÜL ÜN. DENİZCİLİK FAK. DENİZ İŞLETMELERİ YÖNETİMİ BÖLÜMÜ**

## HAZİRAN 2022 YAKIT FİYATLARI

1. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	760.000	1.163.000	1.410.000
Piraeus	704.000	1.160.000	1.265.000
Malta	790.000	990.000	1.435.000
Novorossisk	587.000	1.012.000	1.203.000
Ceuta	774.000	992.000	1.461.000
Gibraltar	778.000	992.000	1.465.000
Rotterdam	650.000	925.000	1.281.000
Fujairah	710.000	1.040.000	1.475.000
Singapore	630.000	1.100.000	1.260.000
Brent 116.15			

2. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	830.000	1.190.000	1.470.000
Piraeus	723.000	1.270.000	1.395.000
Malta	770.000	1.045.000	1.520.000
Novorossisk	657.000	1.039.000	1.263.000
Ceuta	764.000	1.055.000	1.516.000
Gibraltar	768.000	1.055.000	1.520.000
Rotterdam	636.000	970.000	1.325.000
Fujairah	670.000	1.095.000	1.500.000
Singapore	592.000	1.125.000	1.310.000
Brent 123.22			

3. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	825.000	1.200.000	1.500.000
Piraeus	701.000	1.301.000	1.400.000
Malta	750.000	1.010.000	1.520.000
Novorossisk	652.000	1.049.000	1.293.000
Ceuta	726.000	1.013.000	1.534.000
Gibraltar	730.000	1.013.000	1.538.000
Rotterdam	650.000	950.000	1.360.000
Fujairah	675.000	1.095.000	1.530.000
Singapore	620.000	1.082.000	1.370.000
Brent 121.36			

4. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	734.000	1.100.000	1.450.000
Piraeus	626.000	1.287.000	1.392.000
Malta	716.000	922.500	1.394.000
Novorossisk	644.000	796.000	1.240.000
Ceuta	695.000	936.500	1.516.000
Gibraltar	695.000	936.500	1.516.000
Rotterdam	551.000	854.000	1.312.000
Fujairah	633.000	1.094.000	1.485.000
Singapore	580.000	1.078.000	1.379.000
Brent 111.42			

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

# Lojistik sektörü ve küresel krizler



\* AYŞEM ULUSOY

Küresel salgın krizinin dünya ekonomisinde yarattığı daralmanın enflasyonist etkileri devam ederken, Mart 2022 tarihinde başlayan Rusya-Ukrayna savaşı küresel enerji krizini tetikleyerek lojistik maliyetleri en üst seviyeye çıkardı. Ülkemizin hizmet ihracatında büyük paya sahip olan lojistik sektörü; yüksek yakıt fiyatları, navlun fiyatlarındaki muazzam artış, değişen lojistik rotalar nedeniyle ekipman temin edememe ve yüksek kur gibi önemli sorunlarla karşı karşıya kaldı.

Pandemi nedeniyle ticaret rotalarında yaşanan kapanma sürecinde armatörler ilk olarak Uzakdoğu-Avrupa hattında başlattıkları son yılların en yüksek navlun artışlarını daha sonra Amerika, Afrika, Avrupa ve Akdeniz havzası koridorlarında devam ettirdiler. Özellikle 20 DC / 40 HC ekipman tedariki çok büyük bir sorun haline dönüştü ve navlunlar ihracatta rekabet gücünü zorlayacak kadar yüksek hale geldi.

Bu yılın başında 13-14 bin dolar 40'lık konteyner seviyelerinde olan Uzakdoğu-Avrupa navlunları son günlerde 10 bin doların altına düşmüş durumda. Ancak bu trend devam ederse yaz döneminde 9 bin doların altına görmeyi umut ediyoruz.

Pandemi sonrası navlun fiyatlarındaki bu düşüşün birkaç sebebi olduğunu görüyoruz. Bu sebeplerin başında öncelikle emtia ve hammadde fiyatlarının yüksek seyretmesi, bu girdi fiyatlarının yüksekliğinden dolayı piyasalardaki mamulün ciddi oranda pahalanması ve bunun sonucu olarak talebi kırıci boyuta gelmesi sayılabilir. Ek olarak dikkat çeken bir başka dinamik ise, yüksek seyreden navlunlardan dolayı bazı bölgesel armatörlerin alternatif servisler sunarak rekabet yaratmaya başlamasıdır.

Denizyolunda yaşanan navlun fiyatlarındaki artış probleminin benzerini savaş sonrasında karayolu, havayolu ve denizyolu taşımacılığında da yaşamaya başladık maalesef. Rusya'ya denizyolundan yapılan sevkiyatların sınırlı sayıda gemiyle yapılması ve bölgede uçuş rotalarının değişmesi ya da uzaması, Rus ticari uçak filosunun AB pazarına hizmet verememesi gibi sebepler havayolu navlunlarındaki artışa neden oldu.

## BUĞDAY KRİZİ ÇÖZÜM ARANAN BİR PROBLEM HALİNE GELDİ

Pandeminin yarattığı küresel ekonomik krizlerin enflasyonist etkileri ve tedarik zincirindeki kırılmanın etkileri hala devam ederken, Rusya-Ukrayna savaşı nedeniyle gıda arzının da azalması insani boyutta ciddi sorunlar yaratıyor. Özellikle gıda maddelerinin tedariki ve ihracatında dünyada büyük sorunlar yaşanıyor ve buğday krizi tüm dünyanın son günlerde çözüm aradığı bir problem haline geldi. Bilindiği üzere Rusya, dünyanın en büyük tahıl ihracatçısı konumunda, Ukrayna ise dünya tahıl ihracatında beşinci sırada yer alıyor. Özellikle Kuzey

Afrika, Sahra altı Afrika ülkeleri, Orta Doğu ülkeleri ve Pakistan, Sri Lanka gibi Asya ülkelerinin savaş halindeki iki ülkeden en çok tahıl ithal eden ülkeler olduğu düşünülürse, tarım ürünlerinde yaşanan arz ve tedarik krizi yoksul ülkeleri ciddi gıda ve açlık krizleriyle karşı karşıya bırakıyor. Önümüzdeki süreçte de enerji fiyatlarındaki artış ve arzdaki azalış gıda fiyatlarına yansımaya devam edecek gibi maalesef. Bu savaşın bir an önce bitmesi tek temennimiz.

Savaş bölgesinde yaşanan can kayıplarının yanı sıra dünyada yaşanan gıda arzı krizinden etkilenen milyonlarca insanın olduğu bir gerçek. Gıda krizi ve enerji krizinin yol açtığı etkiler domino etkisiyle hayatın her alanını etkilemeye devam edecek. Sektör olarak krizlerle mücadele ederken savaşın yarattığı bu gibi insani sorunları da üzümlere takip ediyoruz.

UTİKAD olarak sektörümüzün sesi olmak ve lojistik süreçlerde yaşanan sorunların çözümü adına kamu idaresi ile gerçekleştirdiğimiz görüşmelerden ve temaslardan olumlu sonuçlar aldık. Bunlardan en önemlisi, 25 Mayıs 2022 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren 'Gümrük Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik' ile taşıma işleri organizatörleri açısından büyük önem taşıyan değişiklikler yapıldı.

UTİKAD'ın uzun bir süredir üzerinde çalışma yaptığı dört maddedeki değişiklik Ticaret Bakanlığı ile 8 Nisan 2022 tarihinde gerçekleştirdiğimiz görüşmede sunduğumuz önerilerin bir sonucu olduğunu belirtmek isterim.

UTİKAD olarak sektörümüzün mücadele ettiği problemleri gündemde tutmaya ve tüm paydaşlarımızın yaşanan küresel krizlerden daha az etkilenmesi adına çalışmalarımıza devam edeceğimizi bir kez daha sizlerle paylaşmak isterim.

\* UTİKAD YÖNETİM KURULU BAŞKANI





# YESİLYURT LİMAN



 SAMSUN

 +90 362 266 43 55

 [www.yesilyurtliman.com](http://www.yesilyurtliman.com)

 [info@yesilyurtliman.com](mailto:info@yesilyurtliman.com)

# AVRUPA PARLAMENTOSU ÜYELERİNDEN ETS İÇİN REFORM TALEBİ

Avrupa Parlamentosu Üyeleri (Members of the European Parliament-MEPs), sektörlerin emisyonlarını daha da azaltmaya ve düşük karbonlu teknolojilere yatırım yapmaya teşvik etmek için Emisyon Ticareti Sistemi'nde (Emissions Trading System-ETS) reform yapılması ve kapsamının genişletilmesi gerektiğini ifade ediyor.



Bu kapsamda; 2024 yılından itibaren ticari binalar ve karayolu taşımacılığı için yeni bir ETS'nin (ETS II) uygulanacağı, sınırda Karbon Düzenleme Mekanizması (Carbon Border Adjustment Mechanism-CBAM) kapsamındaki sektörlerdeki ücretsiz tahsisatların 2027 yılından itibaren aşamalı olarak azaltılacağı ve 2032 yılında kaldırılacağı, 2030 yılı sera gazı azaltım hedefinin %61'den %63'e artırıldığı, elde edilecek gelirlerin Avrupa Birliği (AB) ve üye ülkelerdeki iklim eylemleri için kullanılacağı belirtiliyor.

Avrupa Parlamentosu'nun AB Emisyon Ticareti Sistemi'nin revizyonuna ilişkin tutumu, 439 lehte, 157 aleyhte ve 32 çekimser oyla 22 Haziran 2022 tarihinde kabul edildi. Söz konusu oylama, 7 Haziran 2022 tarihinde Genel Kurulda yapılan değerlendirmelerin ardından yapıldı. Parlamento Üyeleri, sera gazı (Green House Gases-GHG) emisyonlarının fiyatlandırılmasının, ekonomik aktörlere emisyonlarını azaltma ve düşük karbon teknolojilerine yatırım yapma konusunda bir teşvik sağladığından, ETS'nin Avrupa iklim politikasının merkezinde olduğuna ve emisyonlarda önemli düşüşleri tetiklediğine inanıyor. Avrupa Parlamentosu, Avrupa Komisyonu'nun ETS sektörlerindeki emisyonları azaltma konusundaki genel hedefini, 2005 yılına

kıyasla 2030 yılına kadar %61'den %63'e çıkarmak istiyor. Bunun, 2025 yılının sonuna kadar ödeneklerin yıllık azaltımının %4,4'e, 2026 yılından itibaren %4,5'e ve 2029 yılından itibaren %4,6'ya yükseltilmesiyle AB çapında kullanılan tahsisat miktarındaki tek seferlik ilave kesintiler yoluyla elde edilmesi planlanıyor. Parlamento, iyi performans gösterenler ile yeniliği teşvik eden ve sektörlerdeki en verimli kuruluşları ilave ücretsiz tahsisatlarla ödüllendirmek için bir ödül-ceza sistemi getirmek istiyor.

Enerji denetimlerinde yapılan tavsiyeleri uygulamayan, enerji sistemlerini belgelendirmeyen veya kuruluşları için bir dekarbonizasyon planı oluşturmayanlar, ücretsiz tahsisatlarının bir kısmını hatta tamamını kaybetmesi planlanıyor. Parlamento tarafından birkaç kez talep edildiği gibi, ETS'nin artık deniz taşımacılığını da kapsayacak şekilde genişletileceği belirtiliyor.

Avrupa Parlamentosu Üyeleri, 2024 itibarıyla Avrupa içi seferlerden kaynaklanan emisyonların %100'ünü ve 2024 itibarıyla 2026 yılının sonuna kadar AB'ye gelen ve AB'den yapılan AB dışı seferlerden kaynaklanan emisyonların %50'sini kapsama alınmasını istiyor. 2027 yılından itibaren, tüm seferlerden kaynaklanan emisyon kapsamının, belirli koşullara bağlı olarak %50'ye düşürülebileceği, AB üyesi olmayan ülkeler için olası istisnalar ile %100 kapsama alınması gerektiği ifade ediyor. MEPs ayrıca metan, azot oksitler gibi CO2 dışındaki sera gazı emisyonlarının da dahil edilmesini istiyor. Tahsisatlardan elde edilen gelirlerin %75'i, enerji

açısından verimli ve çevreci bir AB denizcilik sektörüne geçişi desteklemek için bir Okyanus Fonuna (Ocean Fund) aktarılacağı belirtiliyor. Ayrıca Parlamento 2026 yılından itibaren evsel atıkların yakılmasını ETS'ye dahil etmek istiyor.

CBAM kapsamındaki ETS sektörlerindeki ücretsiz tahsisatların, 2027 yılından itibaren aşamalı olarak kaldırılması ve Parlamentonun CBAM'ın tam olarak uygulanmasını istediğinde 2032 yılında yani Komisyon tarafından öngörülenden üç yıl önce tamamen devre dışı bırakılması talep ediliyor. Ücretsiz tahsisatların 2027'de %93'e, 2028'de %84'e, 2029'da %69'a, 2030'da %50'ye, 2031'de %25'e ve 2032'de %0'a düşürülmesi gerektiği belirtiliyor.

Ticari karayolu taşımacılığı ve binalara yönelik yakıt düzenlemesi için ayrı yeni bir emisyon ticaret sistemi, Komisyon tarafından önerilen tarihten bir yıl önce, 1 Ocak 2024 tarihinde oluşturulması planlanıyor. Vatandaşların ilave enerji maliyetleriyle karşılaşmalarını önlemek için, konut binaları ve özel ulaşımın 2029 yılından önce yeni ETS'ye dahil edilmemesi ve Komisyon tarafından kapsamlı bir değerlendirmeye tabi tutulmaması ve ardından Konsey ve Parlamento tarafından üzerinde anlaşmaya varılacak yeni bir yasama önerisine tabi tutulması öneriliyor. Ayrıca Parlamento Üyeleri, ETS II'deki tahsisatların ortalama fiyatının 2030 yılından önce bu tavanı aşması halinde, Piyasa İstikrar Rezervi'nden (Market Stability Reserve) 10 milyon tutarında tahsisatın piyasaya verilmesi için 50 Euro'luk bir fiyat tavanı eklemeyi öneriyor.



ETS II kapsamında 150 milyon tahsisatın açık artırmasından elde edilen gelirlerin, düşük gelirli ailelerin zorluklarını ele almak için Sosyal İklim Fonu'na sunulacağı belirtiliyor. ETS ile enerji ve kaynak tasarrufuna ve kirliliğin azaltılmasına katkıda bulunan teknolojilere destek yoluyla yeşil geçişe yardımcı olmak için kullanılacak gelir oluşturulacağı biliniyor. Parlamento, ETS piyasasında açık artırma satışları gelirinden ayrılan bir payın, genel bir gelir olarak AB bütçesini finanse

etmek için kaynak şeklinde kullanılmasını istiyor. AB ve üye ülkelerin, tüm ETS (I ve II) gelirlerini iklim eylemine veya yeşil dönüşüm sürecinden etkilenen çalışanların becerilerinin geliştirilmesine ve yenilenmesine harcamaları uygun görülüyor. Parlamento, ekonomik gücü daha düşük olan üye ülkelerde enerji verimliliğini artırmak ve enerji sistemlerini modernize etmek için Komisyonun Modernizasyon Fonu önerisini destekliyor. Ayrıca söz konusu fonun, finansman için

uygun olmayan, düşük büyüme hızına sahip sınır bölgelerindeki sınır ötesi projeleri finanse edebileceği belirtiliyor. Parlamento, 2050 yılına kadar nötr iklim hedefine ulaşmak için yasal çerçevede bağlayıcı hedefler ve tüm fosil yakıtları aşamalı olarak kullanımdan kaldıracak önlemleri benimseyen üye devletlerin hak sahibi olması gerektiği konusunda ısrarcı davranıyor.

(Kaynak: Avrupa Parlamentosu Resmi İnternet Sayfası)

## AVRUPALI ARMATÖRLER VE YAKIT TEDARİKÇİLERİ FUELEU MARITIME'DA DEĞİŞİKLİK ÖNERİYOR

Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği (ECSA), Avrupa Atık Bazlı ve Gelişmiş Biyoyakıtlar Derneği, eYakıt Birliği Gelişmiş Biyoyakıt Koalisyonu ve GoodFuels tarafından, Avrupa Komisyon'un "FuelEU Maritime" teklifini armatörlerin ve yakıt tedarikçilerinin birlikte yeni sistemde kilit bir rol oynamasını sağlamak için Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'ne değişiklik çağrısında bulundu.

Regülasyonun amaçlarına ulaşmasına yönelik olarak söz konusu dernekler, Avrupa limanlarındaki yakıt tedarikçilerinin gemilere yeterli miktarlarda uyumlu yakıtların ikmal edilmesini sağlamak için Üye Devletlere sıkı gereksinimlerin getirilmesi talebinde bulundu.

Ayrıca ECSA, EWABA, eFuel Alliance, Advanced Biofuels Coalition ve GoodFuels tarafından FuelEU Maritime teklifindeki daha iddialı hedefleri destekliyor. Avrupa Komisyonu'nun önerdiği FuelEU Maritime yönetmeliği, denizcilik sektöründe temiz ve çevreci yakıtların alımını teşvik etmede önem arz ediyor. Bununla birlikte, Komisyonun önerisi mevcut haliyle hedeflerin gerisinde kalıyor ve Avrupa Birliği'nin denizcilikle ilgili iddialı iklim hedeflerini karşılayamama durumu söz konusu. Bahse konu organizasyonlar, denizcilik sektörünün enerji dönüşümünü kolaylaştırmak için AB Emisyon Ticaret Sistemi (Emissions Trading Systems-ETS) ve FuelEU Maritime kapsamında elde edilen gelirlerin tahsis edilmesini ve karbon sözleşmeleri yoluyla, konvansiyonel yakıtlar ile sürdürülebilir ve

ölçeklenebilir alternatif yakıtlar arasındaki fiyat farkının kapatılmasının sağlanmasını destekliyor. ECSA Genel Sekreteri Sotiris Raptis, mevcut FuelEU önerisinin yakıt tedarikçilerinin sorumluluklarını ve Avrupa'da daha temiz ve güvenli yakıtların nasıl bulunacağını ele almadığını ifade etti.

FuelEU Maritime'in düşük ve sıfır karbonlu yakıtların mümkün olan en kısa sürede ticari olarak kullanılabilir hale gelmesini sağlamak için hem armatörlere hem de yakıt tedarikçilerine hitap etmesi gerektiğini vurgulayan Raptis, iklim hedeflerimize ulaşmak için denizcilik sektörü ile akaryakıt tedarikçileri arasındaki işbirliği çok önemlidir. Yakıt tedarikçisi ortaklarımızın bu diyaloga katılımını büyük bir memnuniyetle karşılıyoruz" dedi.

eFuel Alliance Yönetim Kurulu Başkanı Dr. Monika Griefahn ise fosil yakıtlara dayalı olmayan teknolojilere yatırım yapmak için daha güçlü teşvikler yaratmaya yönelik önerilen hedeflerin yükseltilmesi gerektiğine dikkat çekti. UPM Gelişmiş Biyoyakıt Koalisyonu



Başkanı ve Halkla İlişkiler Direktörü Marko Janhunen şunları söyledi; "AB kurumları, taşımacılıktan kaynaklanan emisyonları azaltmayı hedefleyen politikalarda yeterli kararlılığı sağlamalıdır. Bugünün politika kararları, firmaların yatırım kararlarıyla nasıl ilerleyebileceğini belirlediğinden, harekete geçme zamanı geldi. Daha yüksek hedef seviyesi ile sektör, biyofinerilere yatırım yapma ve denizcilik sektörü için sürdürülebilir yakıtlar geliştirme konusunda kesinliğe sahip olacaktır. Denizcilik sektöründe gelişmiş biyoyakıtlara artan ilgiyi memnuniyetle karşılıyoruz."

(Kaynak: ECSA)

1 Ocak – 27 Haziran 2022 itibarıyla Türk Bayraklı gemilerin Memorandumlar kapsamında güncel denetim ve tutulma istatistikleri aşağıdaki tablolarda sunulmaktadır.

## MEMORANDUMLAR KAPSAMINDA TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI İSTATİSTİKLERİ

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

### YILLARA GÖRE TUTULMA TABLOSU (2017-2022 HAZİRAN)\*

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2017	2018	2019	2020	2021	2022 (HAZİRAN)
PARIS MOU	14	7	4	3	1	5 Tutulma (103 Denetleme)
TOKYO MOU	3	0	2	0	0	0 Tutulma (7 Denetleme)
BS MOU	11	2	0	1	0	0 Tutulma (95 Denetleme)
MED MOU	0	5	0	0	0	0 Tutulma (50 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





# 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





## “MÜSİLAJ-AĞIT MI UMUT MU?” KİTABI RAFLARDA

Prof. Dr. Mustafa Sarı'nın kaleme aldığı “Müsilaj-Ağıt Mı Umut Mu?” adlı kitabı Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları etiketiyle raflarda yerini aldı.



“Müsilaj-Ağıt Mı Umut Mu?” kitabında, ancak Marmara Denizi'ni kapladığında varlığından haberdar olunan müsilajın denizle kurulan yanlış ilişkisinin bir sonucu

olduğu anlatılıyor. Kitapta yıllardır 25 milyon insanın evsel atıklarının, Türkiye'nin yarısına hizmet sunan endüstrinin atıklarının, denizcilik faaliyetleri sonucu

ortaya çıkan atıkların ve yoğun tarımsal üretimden kaynaklanan atıkların yeterince arıtılmadan Marmara Denizi'ne dökülmesi ve bu nedenle denizin can damarı olan akarsuların birer atık kanalı haline gelmesi ele alınıyor.

Prof. Dr. Mustafa Sarı, kitabında yanlış avcılık teknikleri, iklim değişiminin yıkıcı etkilerinin denizleri de ısıtmasının sonuçları ile müsilajı tüm yönleriyle aktarıırken, bireysel olarak yapılabilecekleri hatırlatıyor. Prof. Sarı, denizle olan ilişkinin doğru bir temele oturtulmaması durumundaysa, tekrarı kesin yeni müsilaj sorunlarıyla yüzleşileceğini acı bir dille açıklıyor. Marmara Denizi ile ilgili bilimsel gerçeklerin çözüm önerileriyle sunulduğu kitap, deniz için umudun halen var olduğunu hatırlatıyor.

### PROF. DR. MUSTAFA SARI

Uzun yıllar Van Gölü inci kefalinin korunmasıyla ilgili çalışmalar yaptı. Geliştirdiği sorun temelli sosyal katılımçılık modeli doğa korumaya yeni bir perspektif getirdi. Su kaynaklarının yönetimi, sürdürülebilir balıkçılık ve sosyal girişimcilik alanlarında çalışmalar yapıyor. Son yıllarda Marmara Denizi balıkçılığının sürdürülebilirliğine odaklandı. 2016 yılından beri bilimsel çalışmalar ve medya aracılığıyla müsilaj konusunda kamuoyunda farkındalık oluşturmaya çalışıyor. Halen Bandırma Onyediy Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi'nde akademik çalışmalarını sürdürüyor. Marmara Denizi Eylem Planı kapsamında Marmara Belediyeler Birliği bünyesinde kurulan Bilim ve Teknik Kurulu'nun üyesi.

## OSMANLI BAHRİYESİNDE LOJİSTİK

Piri Reis Üniversitesi Denizcilik Tarihi Uygulama ve Araştırma Merkezi Müdür Vekili ve Lojistik Programı (DMYO) Öğretim Üyesi Dr. Funda Songur'un “Osmanlı Bahriyesi'nde Lojistik” adını verdiği kitabı Timaş Akademi'den çıktı.



Dr. Funda Songur'un kitabında 1867 ila 1914 yılları arasında odaklanarak, Osmanlı Bahriyesi'nin lojistik imkân ve kabiliyetlerini ortaya

çıkarmak ve Osmanlı Devleti'nin hüküm sürdüğü coğrafi sınırlar kapsamında donanma üslerinin modernleşme yeterliliğini incelemek üzere “Modern donanmalar çağının başlangıcında Osmanlı Devleti'nde bahriye lojistiği nasıl

yönetiliyordu?” sorusuna cevap aranıyor. Kitap Osmanlı Bahriyesi'nin lojistik anlayışını ortaya çıkarmakta ve aynı zamanda Osmanlı sularında seyir halinde bulunan yabancı devletlerin donanma gemileri tarafından gerçekleştirilen lojistik faaliyetlerini de incelemektedir.

Songur bu çalışmasında, Osmanlı Bahriyesi'nin lojistik anlayışını dört temel adım ışığında açıklamış ve altı ana faaliyet alanında örneklendirmiştir. Böylece Osmanlı Bahriyesi'nde ikmal sisteminin yapısal analizini ortaya koymuştur. Yazar ayrıca ileri sürdüğü bahriye lojistiği yönetimi kavramının her bir alt sürecini Osmanlı Bahriyesi'nde inceleyerek; planlama, organizasyon ve denetim kifayeti süreçlerini genel

tarihsel neticelere dayanarak açıklamıştır. Bunu yaparken de Osmanlı Devleti'nin jeostratejik konumu ve bu nedenle Osmanlı sularındaki yabancı unsurların varlığını dikkate alarak deniz gücünün tarihin akışı üzerindeki etkisini bir kez daha kanıtlamıştır.

“İmkânlar, Kabiliyetler ve Üslerin Durumu (1867-1914)” alt başlığı ile yayımlanan kitap, Osmanlı Bahriye Nezareti'nin kurulduğu 1867 yılından Birinci Dünya Savaşı'nın başladığı 1914 yılına kadar olan dönemde tüm devlet sınırları kapsamında Osmanlı Bahriyesi'nin lojistik unsurlarını ele almaktadır. Bu eser alanında ilk olması sebebiyle büyük bir boşluğu da doldurmaktadır.





**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



500-1500 HP



3000-6000 HP



1500-3000 HP



**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](http://www.yanmar.eu)  
[www.yanmar.com](http://www.yanmar.com)



## Gemi fiyatlarındaki artış devam edecek gibi görünüyor

%13 seviyesindeyken, Baltık Handysize Endeksi'nde kayıpların %19 seviyelerine kadar ulaştığını, Baltık Kuruyük Endeksi'nde ise %15 seviyelerinde olduğunu görmekteyiz.

Endekslerle birlikte navlunlarda da benzeri düşümlere tanıklık etmekle birlikte yine piyasaların aksine alım talebinin çok, karşılayacak arzın ise az olması sebebi ile özellikle gemi fiyatlarında artışın devam ettiğinden söz etmemiz mümkün.

Demir çelik ve hurda fiyatlarının da geçtiğimiz aya kıyasla gerek Sub Continent, gerek ise, Türkiye'de %5-10 arası değer kaybettiğini görüyoruz. Brent petrol ise son bir aydır 115-120

dolar bandına stabil seyrine devam etmektedir. Özellikle mart ayı itibari ile yükselen tanker piyasalarında ise kuvvetli seyri beyaz ve siyah mal endekslerinde gözlemleyebiliriz.

Bir ay öncesine kıyasladığımızda %10'luk artış dikkati çekmektedir. Konteyner piyasalarında da yükselen market devamlılığını korumaktadır.

Yaşanan düşüşlerin etkisinin henüz yansımadığı, alım-satım piyasalarına özellikle sonbahar ile birlikte yükselen bir markete girileceği beklentisi ile fiyatlarda düşüşün aksine yükseliş ile eşdeğerde alım satım piyasalarında da artışlar göze çarpmaya devam etmektedir.

### ULUÇ KEDME \*

Geçtiğimiz ayın aksine endekslerde yaz dönemi başı itibari ile düşüşler göze çarpmaktadır. Bir ay öncesine kıyasla Baltık Supramax Endeksi'nde kayıplar

## HAZİRAN 2022 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

Gemi İsmi	DWT	İnşa Yılı	İnşa Ülkesi	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	Fiyat US\$ M
CONSTANTIN OLDENDORFF	92.762	2012	CHINA	BULK	UAE	21,70
CLEMENS OLDENDORFF	92.759	2012	CHINA	BULK	UAE	21,70
MAJESTIC SKY	81.949	2014	JAPAN	BULK	GREEK	32,50
ORIENT BEAUTY	76.598	2005	JAPAN	BULK	INDONESIA	17,20
TINA IV	75.187	2009	CHINA	BULK	NA	16,70
JAL SHAKTI	69.925	1995	JAPAN	BULK	CHINESE	7,50
TRITON SWAN	61.457	2012	JAPAN	BULK	HK Based	NA
SAGARJEET	58.079	2009	CHINA	BULK	CHINESE	18,40
SUNNY HORIZON	56.686	2012	CHINA	BULK	NA	17,20
CARDINAL	55.408	2004	JAPAN	BULK	CHINESE	15,80
BAO WEALTH	53.591	2005	CHINA	BULK	NA	14,80
EMILIA	53.098	2002	JAPAN	BULK	NA	13,90
SEVEN LADY	51.241	2009	JAPAN	BULK	FAR EAST	13,90
VICJOUR ACE	50.209	2001	JAPAN	BULK	NA	13,30
CL ANTWERP	33.687	2010	CHINA	BULK	NA	16,50
SUPER VALENTINA	33.382	2013	JAPAN	BULK	NA	22,00
HL PRIDE	179.656	2016	CHINA	BULK	NA	45,30
BALTIMORE	177.243	2005	JAPAN	BULK	GREEK	22,00
NAVIGARE BOREAS	61.491	2016	CHINA	BULK	NA	29,70
BAO PROGRESS	56.729	2011	CHINA	BULK	GREEK	17,60
HAYAMA STAR	52.900	2006	JAPAN	BULK	CHINESE	17,40
ANNE METTE BULKER	38.118	2012	JAPAN	BULK	TURKIYE	23,00
CANOPUS	28.515	2006	JAPAN	BULK	NA	13,00
ROSEBANK	177.029	2010	CHINA	BULK	UK	27,50
NORD LUNA	82.000	2020	CHINA	BULK	GREEK	37,00
NORD LYRA	82.000	2020	CHINA	BULK	NA	37,00





ELIM JOYCE	77834	2004	TAIWAN	BULK	NA	15,00
ORIENT PRIMA	76.596	2005	JAPAN	BULK	NA	17,00
GLORY ONE	73.180	2002	JAPAN	BULK	CHINESE	10,30
AGIA SKEPI	73.018	1999	KOREA	BULK	NA	11,00
IVS PINEHURST	57.811	2015	CHINA	BULK	S. AFRICAN	18,00
VAN FORTUNE	56.847	2009	CHINA	BULK	CHINESE	16,50
INTERLINK DIGNITY	38.671	2015	CHINA	BULK	UK BASED	26,30
ANSAC COLUMBIA	37.993	2017	JAPAN	BULK	NA	NA
AFRICAN ROOK	37.686	2015	JAPAN	BULK	NA	27,00
ADRIATIC PEARL	37.294	2012	CHINA	BULK	EUROPEAN	19,80
GOLDEN MAPLE	32.527	2009	CHINA	BULK	NA	14,00
ASOMATOS	28.498	2003	CHINA	BULK	NA	11,50
MINERAL YARDEN	181.218	2016	JAPAN	BULK	NA	51,50
MINERAL HAIKU	180.242	2010	JAPAN	BULK	GREEK	34,00
CHAILEASE BLOSSOM	77.684	2004	TAIWAN	BULK	CHINESE	13,00
PALAIS	75.434	75434	CHINA	BULK	CHINESE	22,00
ROSCO OLIVE	74.951	2010	JAPAN	BULK	NA	25,00
BELPAREIL	63.242	2015	CHINA	BULK	NORWEGIAN	29,50
NORD BALTIC	62.625	2018	JAPAN	BULK	NA	36,80
SERENE JUNIPER	57.185	2011	CHINA	BULK	CHINESE	19,50
RU CHENG SHAN	56.439	2013	CHINA	BULK	NA	17,87
GREAT INTELLIGENCE	38.797	2017	CHINA	BULK	HONG KONG	21,50
JIN DA	35.212	2011	CHINA	BULK	NA	17,20
TEAM CHALLENGE	28.710	2004	JAPAN	BULK	NA	10,00
SENSEI	21.955	1994	JAPAN	BULK	SYRIAN	6,00
RICH RAINFOREST	82.300	2022	CHINA	BULK	NA	40,80
BTG OLYMPOS	81.086	2015	JAPAN	BULK	GREEK	35,60
BTG KAILASH	81.084	2015	JAPAN	BULK		35,60
KOHO I	301.045	2002	JAPAN	TANKER	CHINESE	29,00
STORVIKEN	152.013	2006	KOREA	TANKER	GEREEK	23,50
CARLTON	115.635	2004	KOREA	TANKER	CHINESE	22,00
FORTIES	113.782	2005		TANKER	NA	45,0 *
TARTAN	113.782	2005	KOREA	TANKER	NA	*
ANGELICA SCHULTE	106.433	2005	JAPAN	TANKER	NA	19,50
MARAN SAGITTA	105.071	2009	KOREA	TANKER	GREEK	27,60
CELSIUS RICHMOND	50.083	2010	JAPAN	TANKER	TURKIYE	19,20
DAISY M	49.999	2008	CHINA	TANKER	GREEK	15,10
HY CEDAR	49.600	2023	CHINA	TANKER	US Based	152,0 *
HY GINKGO	49.600	2022	CHINA	TANKER	*	*
HY OAK	49.600	2023	CHINA	TANKER	*	*
HY SPRUCE	49.600	2022	CHINA	TANKER	*	*
SEACROWN I	40.039	2003	KOREA	TANKER	PERU	8,50
HAFNIA VICTORIA	40.016	2007	JAPAN	TANKER	NA	12,50
TIGER SPRING	9.380	2009	CHINA	TANKER	TURKIYE	12,50
TIGER SUMMER	9.118	2009	CHINA	TANKER	TURKIYE	12,50
TIGER WINTER	9.055	2011	CHINA	TANKER	TURKIYE	12,50
PROSPER	9.285	2008	CHINA	TANKER	MIDDLE EAST	3,60
NORDIC MOON	160.200	2002	KOREA	TANKER	NA	16,00
CYGNUS	51.218	2007	KOREA	TANKER	GERMAN	15,00
SEXTANS	51.218	2007	KOREA	TANKER	GERMAN	15,00
HAFNIA GREEN	40.003	2007	JAPAN	TANKER	GREEK	11,90
CEHM EAGLE	25.421	2008	KOREA	TANKER	NA	9,00
CHEM VENUS	19.888	2004	JAPAN	TANKER	NA	9,90
DUQM	310.084	2008	JAPAN	TANKER	NA	39,00
MARVIN STAR	157.985	2009	JAPAN	TANKER	Greek	26,40

RIDGEBURY ASTARI	149.991	2002	JAPAN	TANKER	NA	15,50
GODAM	113.553	2006	KOREA	TANKER	NA	22,00
SILVER	107.507	2010	JAPAN	TANKER	NA	27,50
SEA BEECH	106.138	2003	JAPAN	TANKER	NA	16,00
MAERSK CAELUM	45.999	2016	KOREA	TANKER	KOREAN	230 * Enblock
MAERSK NAVIGATOR	45.999	2016	KOREA	TANKER	*	*
MAERSK SEAFARER	45.999	2016	KOREA	TANKER	*	*
MAERSK ALTUS	39.999	2017	KOREA	TANKER	*	*
MAERSK CIRRUS	39.999	2017	KOREA	TANKER	*	*
MAERSK CUMULUS	39.999	2016	KOREA	TANKER	*	*
MAERSK NIMBUS	39.999	2016	KOREA	TANKER	*	*
MAERSK STRATUS	39.999	2017	KOREA	TANKER	*	*
ANGEL NO.6	45.663	2005	JAPAN	TANKER	NA	9,40
HANS SCHOLL	40.250	2004	KOREA	TANKER	NA	8,10
ZIM CONSTANZA	4.250	2010	CHINA	CONTAINER	SWISS	75,00
ZIM TARRAGONA	4.250	2010	CHINA	CONTAINER	SWISS	75,00
IRENES RAINBOW	2.824	2006	KOREA	CONTAINER	FRENCH	45,00
MOUNT KELLETT	1.730	2017	CHINA	CONTAINER	NA	40,30
GUANGZHOU HUANGPU H2415	1.500	2023	CHINA	CONTAINER	ASIAN	31,50
GUANGZHOU HUANGPU H2416	1.500	2023	CHINA	CONTAINER	ASIAN	31,50
AGAMEMNON	8.266	2007	KOREA	CONTAINER	SWISS	65,50
ARCHIMIDIS	8.266	2006	KOREA	CONTAINER	SWISS	64,50
SEAMAX GREENWICH	8.238	2004	KOREA	CONTAINER	SWISS *	300,0 * Enblock
SEAMAX FAIRFIELD	8.208	2006	KOREA	CONTAINER	*	*
SEAMAX NEW HAVEN	8.084	2005	KOREA	CONTAINER	*	*
SEAMAX BRIDGEPORT	8.063	2003	KOREA	CONTAINER	*	*
SEAMAX DARIEN	8.063	2003	KOREA	CONTAINER	*	*
LYON II	6.627	2001	KOREA	CONTAINER	SWISS	NA
PARIS II	6.627	2001	KOREA	CONTAINER	KOREA	NA
OEL KEDARNATH	3.091	2003	POLLAND	CONTAINER	SWISS	45,00
A MIZUHO	1.022	2008	CHINA	CONTAINER	SWISS	21,00

\*Enbloc satışı ifade eder

ÜLKE	Dökme		
	Kuruyük (per T/LTD)	Tanker (per T/LTD)	Konteyner (per T/LTD)
BANGLADEŞ	US\$ 595-605	US\$ 605-615	US\$ 615-625
HİNDİSTAN	US\$ 585-595	US\$ 595-605	US\$ 605-615
PAKİSTAN	US\$ 565-575	US\$ 575-585	US\$ 585-595
TÜRKİYE	US\$ 235-245	US\$ 245-255	US\$ 255-265

## HAZİRAN 2022 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

Gemi İsmi	DWT	LWT	İnşa Yılı	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	USD per T/LWT
KYOTO	281.050	42.099	2000	TANKER	BANGLADESH	606
HIKARI	300.667	38.673	2003	TANKER	BANGLADESH	606
ADMARINE 100	47.071	8.774	1992	TANKER	PAKİSTAN	600
KIRIN	4.999	2.187	1993	TANKER	NA	400
NEW GRAND OCEAN	4.042	1.500	1992	TANKER	NA	400

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



# Teşekkürler



Sizlerin destekleriyle gerçekleşen muhteşem gece için tüm dostlarımıza teşekkür ediyoruz. 2024'te buluşmak üzere...



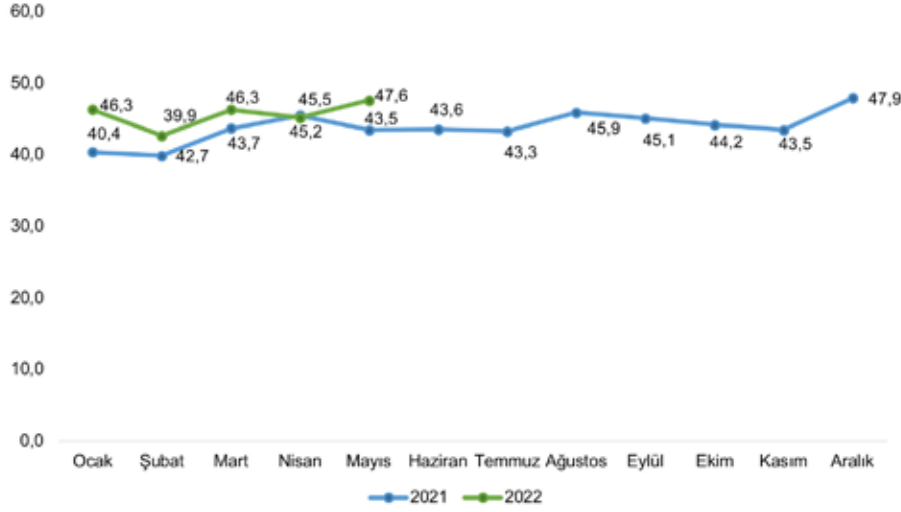
info@gbd.org.tr | www.gbd.org.tr



# 2021-2022 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2022 yılı mayıs ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %9,5 artış göstererek 47.592.889 ton olmuştur.

**Grafik1. Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Yük Elleçlemesi (Ton), Mayıs 2022**



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

**Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2022 yılı mayıs ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %5,3 arttı.**

- Limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı 2022 yılı mayıs ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %2,8 düşerek 13.260.160 ton,
- Limanlarımızda gerçekleştirilen ithalat amaçlı boşaltma miktarı 2022 yılı mayıs ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %11,4 artarak 20.170.989 ton,
- Dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı 2022 yılı mayıs ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %5,3 artarak 33.431.149 ton olmuştur.

**Tablo 1. Denizyolu ile Dış Ticaret, Mayıs 2022**

Aylar	Yıllar	İhracat		İthalat		Dış Ticaret	
		Miktar (Ton)	Değişim	Miktar (Ton)	Değişim	Miktar	Değişim
Mayıs	2021	13.641.840		18.102.076		31.743.916	
	2022	13.260.160	-2,8%	20.170.989	11,4%	33.431.149	5,3%
Ocak - Mayıs	2021	63.204.329		93.775.606		156.979.935	
	2022	63.843.334	1,0%	100.448.727	7,1%	164.292.061	4,7%

**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)*



Ana Vatanımız ve  
Mavi Vatanımızda  
Bağımsız Denizciliğimizin Teminatı

# 1 TEMMUZ

## Kabotaj ve Denizcilik Bayramı

*Kutlu  
Olsun!*

*Hizmetinizdeyiz...*



**INEBOLU SHIPYARD**  
KARAVELİOĞLU GROUP SINCE 1916



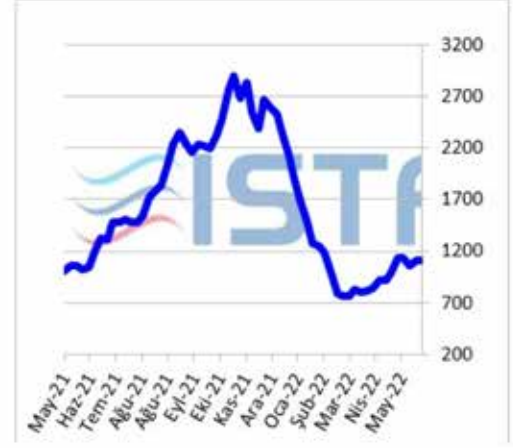
20.06.2022

## 25. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

**ISTFIX Bileşik Endeksi bölgede pek az şey değiştiği için sabit kaldı. Endeks 1.112 puandan 1.117 puana yükseldi.**



ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2021



ISTFIX – Son 1 yıl

### HABERLER

#### Avrupa ve Birleşik Devletler

- Birleşik Devletler Federal Rezerv Bankası (Fed) faizleri 75 baz puan daha arttırdı. Fed, geçen ay da 50 baz puanlık bir artış yapmıştı.
- Birleşik Devletler'de mayıs enflasyonu yıllık bazda yüzde 8,6'ya yükselerek 40 yılın zirvesine ulaştı. Tahminlerin üzerinde gerçekleşen enflasyon verileri Fed'in faiz artışlarında HALA agresif olacağı beklentisini de artırdı.
- Almanya Merkez Bankası Bundesbank, mevsimsellikten arındırılmış büyüme tahminini bu yıl için yüzde 4,2'den 1,9'a ve gelecek yıl için yüzde 3,2'den 2,4'e indirirken, 2024 için ise yüzde 1,8 büyüme öngördü
- Çin'in mayıs ayı ihracatı bir önceki yılın aynı dönemine göre yüzde 16,9 artarak, yüzde 8 olan Bloomberg anket beklentisinin üzerinde kaydedildi. Nisan ayında ise ihracat salgın önlemlerinin etkisiyle yüzde 3,9 olarak kaydedilmişti.

### Emtia Haberleri

- Petrol fiyatları bu hafta hem parasal sıkılaştırma hem de Birleşik Devletler'de stokları artışıyla düşüş kaydetti. Batı Teksas tipi ham petrol 109, Brent ise 113 dolar/varilden haftayı kapattı.
- Rus gazetesi Izvestia'nın haberine göre, Ukrayna'nın liman kenti Odesa'dan tahıl yüklü gemilerin çıkışı konusunda Rusya ve Türkiye ile geçici bir plan üzerinde anlaşmaya vardı. Tahıl yüklü gemilere Odesa'dan Karadeniz'deki tarafsız sulara kadar Türk gemileri, buradan İstanbul Boğazı'na kadar ise Rus savaş gemileri eşlik edecek. Türk Silahlı Kuvvetleri ise Odesa'nın kıyı bölgesindeki mayınların temizlenmesi ile sorumlu olacak.
- Ukrayna Devlet Gümrük İdaresi'ne göre, 2021/2022 hasat sezonunun başlangıcından bu yana Ukrayna, 18,6 milyon tonu buğday, 22,2 milyon tonu mısır ve 5,7 milyon tonu arpa olmak üzere 47 milyon ton tahıl ihraç etti. Sadece mayıs ayında Ukrayna 1,06 milyon ton tahıl ihraç etmeyi bir şekilde başardı.
- APK-İnform, Ukrayna'nın 2022/2023

- sezonunda yıllık yüzde 44 düşüşle 48,3 milyon ton tahıl hasat etmesini bekliyor. Ayrıca buğday üretiminin yüzde 47 azalarak 17,1 milyon tona, arpanın yüzde 47 azalarak 5 milyon tona, mısır üretiminin ise yüzde 40 azalarak 25,2 milyon tona gerilemesi bekleniyor.
- Birleşik Devletler Tarım Bakanlığı (USDA), 2021/2022 sezonu için Ukrayna'nın dünya buğday üretimindeki payını yüzde 4, arpada yüzde 7 ve mısırdaki ise yüzde 3 olarak tahmin ediyor. USDA ayrıca Ukrayna'nın 2022/2023 sezonunda en büyük 10 tahıl üreticisi arasında kalmasını beklerken, toplam üretimdeki payının yüzde 4'ten yüzde 2'ye düşeceğini tahmin etmekte.
- Nisan ayında Türkiye'nin ham çelik üretimi yıllık yüzde 1,6 artışla 3,4 milyon tona gelirken, ocak-nisan döneminde ülkenin ham çelik üretimi yıllık yüzde 3,2 düşerek 12,8 milyon ton oldu. Türkiye Çelik Üreticileri Birliği'ne (TCUD) göre, ocak-nisan döneminde Türkiye'nin işlenmiş çelik tüketimi yıllık yüzde 5,1 düşüşle 11,5 milyon tona, çelik ihracatı ise yıllık yüzde 0,5 düşüşle 5,7 milyon tona geriledi.



## NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
<b>Bu Hafta</b>	3.348	4.787	6.456	8.988
<b>Geçen Hafta</b>	3.333	4.766	6.427	8.948
<b>Geçen Ay</b>	3.396	4.856	6.549	9.117
<b>Geçen Yıl</b>	3.954	5.653	7.319	10.505



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2021

## TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonnage	Cargo	LOAD. - DISCH. PORT	L/D Rate (t/day)	Freight (\$/tonne)
1,100	SCRAP (45')	VASSILIKO-VOLOS	700/700	37.00
1,500	GRAINS	AMALIAPOLIS-LARNACA	1000/1000	37.00
3,000	STEEL	ISKENDERUN-CONSTANTA	1000/1000	54.00
3,700	STEEL PROFILES	NEMRUT-CONSTANTA	1500/1000	29.00
4,900	MINERALS	MILOS-BILBAO	1500/1200	74.00
5,000	MDF (4600 CBM)	TEKIRDAG-CASABLANCA	1500/1500	66.00
5,000	REBARS IN COILS	BILBAO-HAIFA (LO 10,25)	2000/500	124.00
5,500	MINERALS IN BULK	AVILES-SARDINIA	5000/3000	53.50
10,000	UREA	DAMIETTA-SETE	3000/4000	50.00
10,500	SILICA SAND	LISBON-RAVENNA	4000/4000	34.00

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 güvenilirdir. ISTFIX, alıcı tarafından bu raporun herhangi bir şekilde kullanımından doğabilecek olası bir sorumluluğu kabul etmemektedir.

## S&P VE HURDA

Bu hafta herhangi bir satış duyulmadı.

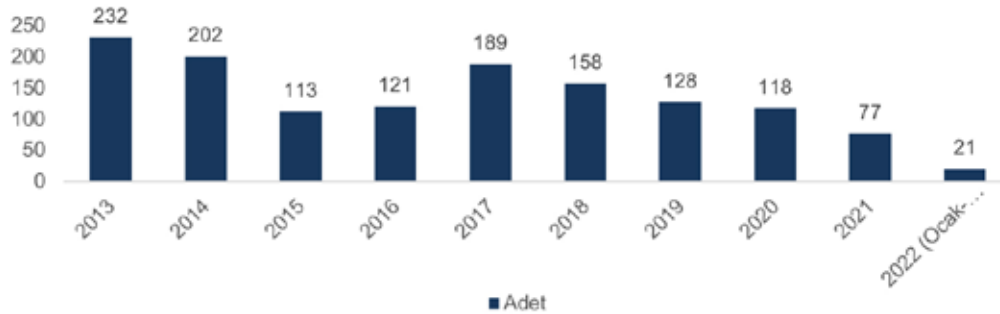
## TÜRKİYE'DE GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Bayrak Ülkelerine Göre Listelenmiştir) OCAK- MAYIS 2022

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	Niko	8228256	Petrol Tankeri	Komorlar	1.896	3.389	1984	28.03.2022
4	OBS 1	5186031	Açık Deniz Römorkörü	Komorlar	245	500	1960	1.04.2022
5	Zafer	6723915	Ro-Ro	Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti	2.243	1.377	1967	27.01.2022
6	Lizori	7235070	Yük / Konteyner Gemisi	Moldova	2.478	3.353	1972	1.04.2022
7	Oceanic Challenger	9194115	Bilimsel Araştırma / İnceleme	Norveç	7.127	5.197	2000	5.01.2022
8	SW Marquis	9190298	Bilimsel Araştırma / İnceleme	Norveç	13.339	7.500	2000	5.01.2022
9	SW Eagle	9176292	Bilimsel Araştırma / İnceleme	Panama	10.946	4.400	1999	6.05.2022
10	Carnival Ecstasy	8711344	Yolcu Gemisi	Panama	70.526	7.200	1991	15.02.2022
11	Fugro Adventurer	9261152	Hizmet Gemisi	Panama	1.700	1.172	2002	5.01.2022
12	SW Emerald	9043079	Bilimsel Araştırma / İnceleme	Panama	4.546	1.238	1992	14.04.2022
13	Karadeniz Powership Erol Bey	9012082	Kimyasal Tanker	Tanzanya	2.987	4.621	1991	12.05.2022
14	Libra	8612134	Yolcu Gemisi	Togo	42.285	4.390	1988	28.05.2022
15	Ercan Naiboglu	8330229	Kuru Yük Gemisi	Türkiye	2.657	5.060	1983	12.04.2022
16	Milangaz 3	7423885	Gaz Tankeri (LPG)	Türkiye	1.679	1.707	1976	10.04.2022
17	Yener Ciner	7727425	Feribot	Türkiye	4.959	1.076	1979	24.03.2022
18	Nikolay Savitskiy	8805559	Soğutmalı Yük Gemisi	Ukrayna	2.060	2.133	1988	1.02.2022
19	Panormitis	8509038	Kuru Yük Gemisi	Yunanistan	1.610	1.550	1964	1.04.2022
20	Aegeon Pelagos	6518140	Açık Deniz Römorkörü	Yunanistan	483		1965	1.04.2022
21	Theofilos	7362108	Ro-Ro/Yolcu	Yunanistan	13.572	3.472	1975	12.05.2022

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

\* Renklendirilen gemiler Mayıs 2022 tarihinde geri dönüşüme giren gemilerdir.

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



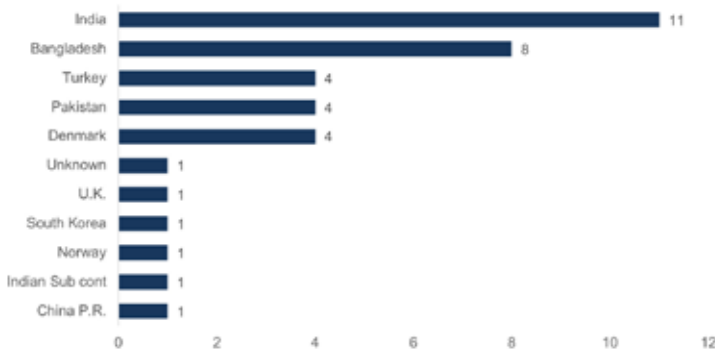
**Kaynak:** Clarksons Research Services Limited ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri



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

Gemi Tipi	ŞUBAT			MART			NİSAN		
	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT
Accom. Unit	-	-	-	-	-	-	1	24,0	3.813
AHTS	2	13,0	2.950	1	10,0	2.437	4	20,0	11.825
Asp. & Bit.	-	-	-	-	-	-	1	29,0	3.272
Bulk	4	24,5	486.351	2	23,5	320.521	3	25,3	195.149
Bunkering Tanker	-	-	-	-	-	-	1	58,0	451
Cement	-	-	-	1	35,0	18.039	-	-	-
Chem & Oil	3	23,7	51.133	12	25,6	263.163	5	26,8	63.583
Cruise	1	47,0	2.851	1	47,0	3.000	4	31,3	20.652
Drillship	-	-	-	1	63,0	9.806	-	-	-
FPSO	-	-	-	1	48,0	282.755	1	15,0	155.273
GCargo	2	22,0	3.207	5	54,2	14.048	1	44,0	1.195
LNG	-	-	-	-	-	-	1	43,0	75.205
LPG	1	30,0	1.362	2	37,0	5.413	-	-	-
MPP	-	-	-	1	44,0	6.208	-	-	-
Ore	1	21,0	174.285	-	-	-	-	-	-
Pass	-	-	-	1	59,0	80	-	-	-
Pass/Car F.	3	39,0	7.157	-	-	-	2	52,5	4.613
Products	4	26,5	269.227	5	26,6	213.349	4	26,8	115.375
PSV	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Reefer	2	35,5	18.884	2	36,0	11.324	1	39,0	3.901
Research	-	-	-	1	38,0	221	-	-	-
Rfr Fish C.	1	32,0	954	-	-	-	-	-	-
Ro-Ro	-	-	-	1	40,0	7.480	-	-	-
ROV/Sub Spt	1	12,0	3.700	-	-	-	-	-	-
Seis. Survey	-	-	-	1	30,0	1.238	1	23,0	4.400
Supply	-	-	-	-	-	-	2	30,0	3.752
Tanker	1	22,0	105.302	11	22,3	1.401.206	3	30,0	281.475
Tug	1	45,0	-	3	59,0	-	1	40,0	464
Utility	-	-	-	-	-	-	1	18,0	150
<b>Genel Toplam</b>	<b>27</b>	<b>27,5</b>	<b>1.127.363</b>	<b>52</b>	<b>33,5</b>	<b>2.560.288</b>	<b>37</b>	<b>30,0</b>	<b>944.548</b>

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



### GEMİ GERİ DÖNÜŞÜMÜNDE ADET BAZINDA ÜLKELER (MAYIS 2022)



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

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

\*İMEAK Deniz Ticaret Odası Deniz Ticareti ve Deniz Ulaştırması Genel Sekreter Yardımcılığı bünyesinde hazırlanmıştır.

HAZIRLAYANLAR: Metin AK (Sektörel Araştırmalar Uzmanı) Aycan KULAKSIZ HACİBEBEKOĞLU (Sektörel Araştırmalar Uzmanı) Meryem ÇELİK (Deniz Ticareti Sorumlusu)



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](http://www.poseidontr.net)

[info@poseidontr.net](mailto:info@poseidontr.net)





**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](mailto:info@messiservice.com)

**W:** [www.messiservice.com](http://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