

İMEAK
Deniz Ticaret
Odası'nın
resmi yayınıdır.

DenizTicaretİ

DERGİ KURULUŞ: 1984

OCAK / 2022

Akdeniz'de yeni dönem:

AKDENİZ EGA OLUYOR

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

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

www.berklojistik.com



CITADESIGN

Marine Interior Design

- 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





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

M. ZİYA KALKAVAN

BARIŞ YASBALA

2010 Yılı Fotoğraf Yarışması'nda DTO'nun eserini satın aldığı
fotoğrafçılar arasında yer alıyor.



Yıl 38

OCAK 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
MUSTAFA MUHTAROĞLU
PROF. DR. MUSTAFA İNSEL

İDARE MERKEZİ

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

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

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

www.denizticaretodasi.org.tr

YAYINA HAZIRLIK

**LİKYA REKLAMCILIK: Koşuyolu Mah. Katip Salih Sok. No: 60 D: 1
Validebağ / Kadıköy İSTANBUL - TÜRKİYE**

T: +90 216 339 13 40 F: +90 216 339 43 50

info@likyareklamcilik.com.tr

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

**Reklam Koordinatörü: ZEYNEP USTAHÜSEYİNOĞLU
zeynep@likyareklamcilik.com.tr Tel: +90 216 339 13 40/41**

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

Muhabir: SERPİL GEDİK - 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

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



UZAKTAN KUMANDALI SUALTI ROBOTU (ROV)

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

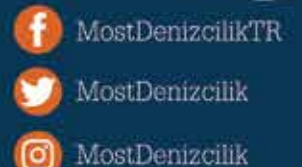


ACIL ÇAĞRI:

+90 530 940 8787
+90 531 773 3733

MOST Denizcilik Merkez Ofis:

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



ÜRKMEZ SAC & DEMİR

Ticaret Limited Sirketi

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

ABS[®] ClassNK

BUREAU
VERITAS

DNV

Lloyd's
Register



GEMİ İNŞA PROJE
UYGULAMALARINIZDA
PROFESYONEL
ÇÖZÜMLER

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

İÇİNDEKİLER



16

MECLİS

AHMET ARSLAN DTO
MECLİS TOPLANTISI'NA
KATILDI

42

DOSYA

AKDENİZ'DE YENİ
DÖNEM BAŞLIYOR

12

TAMER KIRAN

KISA VADELİ
DALGANMALAR
BİZİ YOLUMUZDAN
ÇEVİREMEYECEK

50

AKADEMİK BAKIŞ

DR. OKTAY ÇETİN

58

GÜNCEL

İDO VE TURYOL
SEFERLERİNE KUR
DARBESİ

60

BUNKER

MUSTAFA MUHTAROĞLU

62

SEKTÖRDEN

ADEM KOCADAĞ

64

SÖYLEŞİ

FİGEN AYAN

68

LOJİSTİK

AYŞEM ULUSOY

88

KÜLTÜR/SANAT

AYŞEN CAN

ODADAN HABERLER	30
ŞUBELERİMİZDEN	34
İHRACAT RAKAMLARI	54
SEKTÖRDEN HABERLER	70
IMO	86
PİYASALAR	90
DTO AB BÜLTENİ	92
GEMİ TUTULMALARI	96
S&P	98
YÜK İSTATİSTİKLERİ	104
ISTFIX ANALİZ	106
HURDA RAPORU	108



We are here to change
the game ...

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

Together We Offer;




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



Scan the
QR code for
more information

eskomarine.com.tr

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

   [eskomarine](#)



FREEFALL LIFEBOATS



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

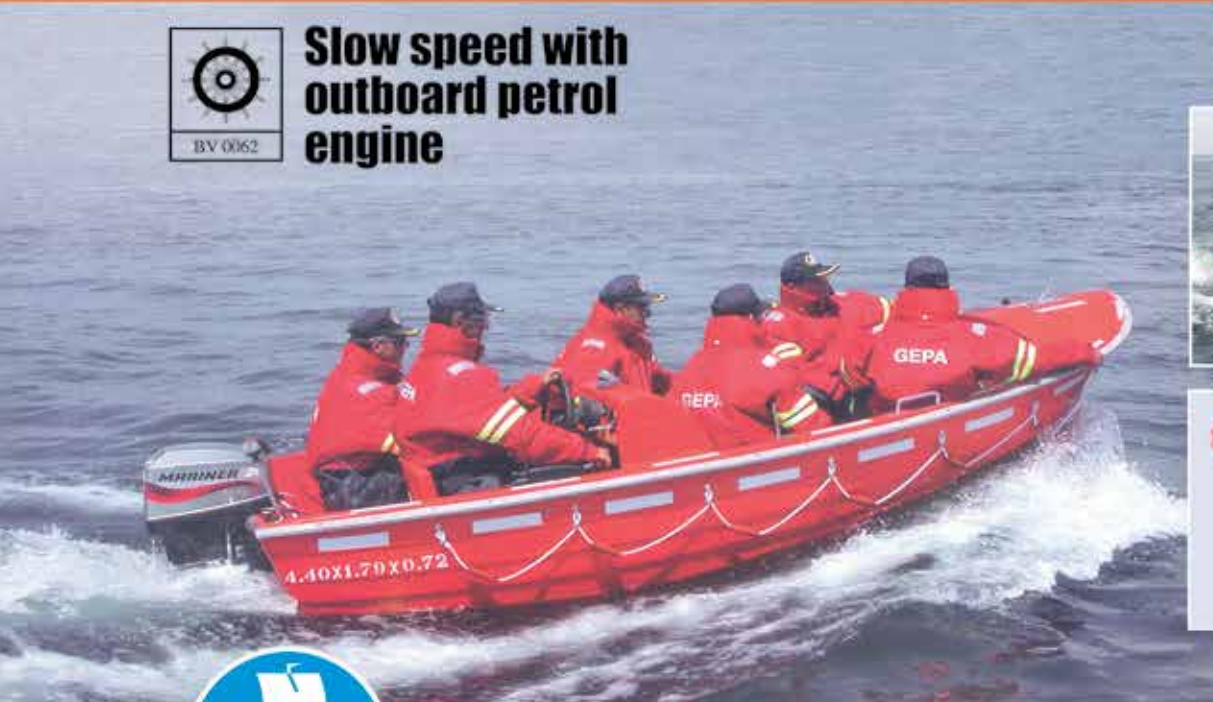


RESCUE BOATS

**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

EXPERT FOR TOWAGE AGENCY

www.ataagent.com

BULL OF TOWING

www.ataoffshoreservices.com

TOTAL 943 FIXTURES &
OPERATIONS UNTILL 2022



ATA OFFSHORE
SERVICES



Kısa vadeli dalgalanmalar bizi yolumuzdan çeviremeyecek

Yeni bir yılın ilk günlerini geride bıraktık. 2022 yılını da Pandeminin hala kalkmayan gölgesi altında karşılıyoruz. Öyle görünüyor ki, bir süre daha Covid-19'la yaşamaya devam edeceğiz. Her şeye rağmen yeni bir yıla başlamış olmakla geçmişin sıkıntılarını geride bırakmanın, yeni bir zaman diliminin güzelliklere vesile olması umuduyla geleceğe doğru yelken açmanın heyecanını taşıyoruz.

Son iki yıla baktığımızda hayatımızı alt üst eden pandemi küresel ekonomiye büyük zararlar verdi ve bu olumsuzluktan ülkemiz de payını aldı. Özellikle geçen yılın son aylarında çok sıra dışı gelişmelerin yaşandığı bir dönemden geçtik. Döviz kurundaki aşırı dalgalanma kısa bir süre için belirsizliğe yol açtı.

Aralık ayı başında ekonomi yönetiminde de bir değişiklik yaşadık ve Hazine ve Maliye Bakanlığı'na Sayın Nureddin Nebati atandı. Ekonomide belirsizliklerin yaşandığı bir dönemde Sayın Nureddin Nebati ile 11 Aralık'ta, Cumhurbaşkanlığı Dolmabahçe Çalışma Ofisi'nde iş dünyası, reel sektör temsilcileri ve STK başkanlarının katıldığı bir toplantıda bir araya geldik.

Yaklaşık 7 saat süren, ekonomiye dair her şeyin konuşulduğu, yapıcı ve çok faydalı bir toplantı yaptık. Öncelikle yeni Bakanımız Sayın Nureddin Nebati, çok pozitif ve istekli bir görüntü çizdi. Uzun yıllar iş dünyasının içinde olan ve üç yılı aşkın bir süredir aynı bakanlıkta bakan yardımcılığı yapmış bir kişi olarak sorunlara ve çözümlerine vakıf olduğunu çok net bir şekilde gösterdi. İş dünyası temsilcilerinin sorularına herkesi ikna eden şeffaf ve net yanıtlar verdi.

Sayın Bakanımızın ifade ettiği gibi küresel konjonktür yeni dönemde Türkiye için önemli fırsatlar sunuyor. Maliyet avantajımız, yeşil üretim yapma becerimiz, nitelikli insan kaynağımız, her



TAMER KIRAN

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı

geçen gün gelişmeye devam eden güçlü dijital alt yapımız ülkemizi parlayan bir yıldız olarak ön plana çıkarıyor. Ayrıca Türkiye'nin uzun yıllara dayalı demokratik geleneği, serbest piyasa ekonomisi tecrübesi, dinamik yapısı ve güçlü iş dünyası ile ihracat yapabilme kapasitesi rekabette bizi diğer ülkelerden pozitif ayırıyor.

Uygulamaya konulan Türkiye'ye özgü yeni modellerle, önümüzdeki dönemde ihracata öncelik verilerek, istihdam ve katma değerli üretimin artırılması, sürdürülebilir yüksek büyüme ile cari açık sorununun çözülmesi planlanıyor.

Nitekim bu toplantıdan bir hafta sonra Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan tarafından açıklanan, Kur Korumalı TL Vadeli Mevduat Uygulaması ve döviz kurundaki dalgalanma

sebebiyle fiyat vermekte zorlanan ihracatçı firmalarımıza doğrudan Merkez Bankası aracılığıyla ileri vadeli kur rakamı verilmesi gibi destekleri içeren tedbir paketi, piyasalardaki etkisini kısa sürede pozitif olarak gösterdi ve finansal piyasalarımızdaki dalgalanma bertaraf edildi.

Denizcilik sektörünün temsilcileri olarak ülkemize olan inancımızı ve umudumuzu asla yitirmedik, her ne olursa olsun ülkemize güvenmekten asla vazgeçmedik, vazgeçmeyeceğiz. Önümüzdeki süreçte de; her zamanki kararlılığımızla çalışmaya, üretmeye, ülkemizin refahına katkı sağlamaya devam edeceğiz.

Ekonomik zorluklar mutlaka aşılır, geçmişte çok daha büyük zorlukların üstesinden başarıyla gelmeyi bildik. Kısa vadeli dalgalanmaların bizi yolumuzdan asla çeviremeyeceğinden herkes emin olmalıdır.

Oda yönetimi olarak geçtiğimiz yıl hız kesmeden faaliyetlerimizi sürdürdük. Şahsen, Deniz Ticaret Odası ve TOBB toplantıları, Piri Reis Üniversitesi Mütevelli Heyet Toplantıları, ziyaretler, kabuller, online toplantı ve konferanslar olmak üzere geçtiğimiz yıl 450'yi aşkın faaliyete katıldığımızı görüyorum.

Tüm amacımız bir yandan üyelerimizin dertlerine derman ararken, diğer yandan iş, aş üretecek imkanlar sağlamaya çalışarak, sektörümüzün ülkemizin refahını verdiği katkıyı yükseltmek olacaktır. Bu anlayışla önümüzdeki yıl da tempo düşürmeden çalışmaya devam edeceğimizi belirtmek isterim.

2022 yılının yeni düzenlemelerle ekonomimizin rahatlayacağı, işlerimizin artacağı, ülkemizin daha aydınlık ve müreffeh günlere ulaşacağı bir yıl olmasını temenni ediyorum.

Kalın sağlıcakla...



İlk hidrolik hibrit sistemli römorkör



İlk LNG yakıtlı römorkör



İlk uzaktan kumandalı römorkör

Dünyada İlklere imza atmaya devam ediyoruz...





SOLID SOLUTIONS FOR HEAVY SEA CONDITIONS

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

AĞIR DENİZ ŞARTLARINA SAĞLAM ÇÖZÜMLER

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



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





MCE KARGO

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

www.MCEKARGO.com

AHMET ARSLAN DTO MECLİS TOPLANTISI'NA KATILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Aralık Ayı Olağan Meclis Toplantısı, 9 Aralık Perşembe günü gerekli tüm tedbirler alınarak hem meclis salonunda fiziki olarak, hem de video konferans sistemi üzerinden gerçekleştirildi. Toplantıya katılan Eski Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Ahmet Arslan, meclis üyelerine hitap etti.



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

Toplantı, İMEAK DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır'ın açılış konuşması ile başladı. Konuşmasına eski Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı Ahmet Arslan ile ilgili bilgileri paylaşarak devam eden Çakır şunları ifade etti: "Ahmet Arslan, Kars Kağızman doğumludur. Gemi İnşa ve Makine Mühendisi; İstanbul Teknik Üniversitesi Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi, Milli Güvenlik Akademisi 56. Dönem mezunudur.

Denizcilik Müsteşarlığı Daire Başkanlığı görevlerinde bulunmuştur. Limanlar ve Hava Meydanları (DLH) İnşaatı Genel Müdürlüğü görevlerini yürüttü. Devlet Hava Meydanları İşletmesi, TT-NET ve Türk Loydu Vakfı Yönetim Kurulu, TÜRKSAT Denetim Kurulu, TOBB Denizcilik Meclisi üyeliğinde bulundu. "Türk Dünyası Mühendislik Ödülü", "Fahri Profesörlük" unvanı ve "2010 Yılı

Negatife Pozitif Çevirenler Yılın Bürokrati" ödülleri sahibidir. 12 Haziran 2011 ve 1 Kasım 2015 genel seçimlerinde AK Parti Kars Milletvekili olarak görev almış, 24. dönemde plan bütçe komisyonu üyeliği yapmış, 26. dönemde Bayındırlık İmar, Ulaştırma ve Turizm komisyonunda başkan vekilliği görevini sürdürmüş, 24 ve 26. Dönemde TBMM Türkiye-Çek Cumhuriyeti Parlamentolar Arası Dostluk Grubu Başkanlığı yapmış ayrıca 65. Hükümette Binali Yıldırım'ın kabinesinde Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı görevlerinde bulunmuştur. Şu anda AK Parti MYK üyesidir."

9. dönem meclisi olarak denizciliğe hizmet etmiş bakanları, bürokratları ve genel müdürleri hatırlamayı ve hizmetleri için kendilerini takdir ve tebrik etmeyi ihmal etmemeye çalıştıklarını ifade eden Çakır, Ahmet Arslan'a

ziyareti için teşekkür etti. Kasım ayı faaliyetlerine ilişkin hazırlanan video sunumunun ardından söz alan İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran yaptığı konuşmada pandemi ve küresel piyasalardaki belirsizlik nedeniyle zorlu bir yılın sonuna geldiğini ifade ederek, "Yaklaşık iki yıldır toplum sağlığı başta olmak üzere ekonomilere verdiği hasarla hayatımızı altüst eden Covid-19, dünya ekonomisinin gidişatını belirleyen ana etken olmaya devam ediyor. Son dönemde dünyada yükselme eğiliminde olan vaka sayıları, Güney Afrika'da ortaya çıkan Omicron vakaları da daha büyük bir endişe kaynağı olmaya başladı. Yeni virüs nedeniyle ülkelerin yeniden kısıtlamalara gitmeye başlamaları ekonomik faaliyetleri olumsuz etkiliyor" dedi.

Küresel ekonomide son dönemde izlenen yavaşlamanın talepten ziyade arz yönlü tedarik sorunlarından kaynaklandığını vurgulayan Başkan Kıran, "Gerek üreticilerin, gerekse tüketicilerin ihtiyatı olarak talep ettiği miktarları arttırdığını; buna karşın arzın çoğu sektörde yetersiz kaldığını gözluyoruz. Bu durum madalyonun diğer yüzünde enflasyonun nedeni olarak karşımıza çıkıyor. Gerek emtia, gerekse tedarik sorunlarından kaynaklanan maliyet baskısı, enflasyonu tüm dünyada ciddi biçimde arttırmış durumda. ABD devletlerinde enflasyon 30 yılın zirvesine ulaşarak yüzde 6'yı geçti. Avrupa Birliği ülkelerinde enflasyon daha ılımlı olmakla birlikte yükselme eğiliminde olduğunu hep birlikte görüyoruz. Bu ülkelerde ekim ayında yüzde 4.1 olan enflasyon bir ay sonra kasım ayında 4.9 olarak değişti. Gelişmiş

ve gelişmekte olan birçok ÷lkede merkez bankaları para sıkılaştırma eğilimine girdi. FED başkanı Paul, 30 Kasım'daki konuşmasında parasal sıkılaştırmayı Haziran 2022'den birkaç ay önceye çektiğini ifade etti. Gelecek yıl küresel likidite koşullarının bu yıla göre daha sıkı olacağını daha şimdiden öngörebiliriz" şeklinde konuştu.

Denizcilik piyasalarını değerlendiren DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, "Baltık Kuruyük Endeksi 7 Ekim 2021'de 5 bin 650 ile 2009 yılından bu yana en yüksek seviyesini gördükten sonra düşüş eğilimine geçmiş, kasım ayı başında 3 bin seviyesi altına düşmüştür. Endeks aralık ayı başında yeni varyant endişesiyle ÷lkelerin, yeni virüsün görüldüğü ÷lkelere sınırlarını kapamasının da etkisiyle tekrar 3 bin seviyesinin üzerine çıktı. Baltık Kuruyük Endeksi 3 Aralık günü kasım ayının son iş gününe kıyasla yüzde 14.6 artış gösterdi" dedi. Konteyner piyasasını yorumlayan ve dökme yük piyasasında toparlanma olmasına rağmen ekim ayı sonunda tekrar düşüşe geçtiğini hatırlatan Başkan Tamer Kıran şöyle konuştu: "Kasım ayının son haftasına kadar geçen bir aylık süreçte yüzde 21,5 azalış göstererek haziran ayı seviyelerine geri dönmüştür. Aralık ayının ilk haftasında ise tekrar yüzde 12'lik bir artışla yükselişe geçti. Konteynerde piyasa görünümündeki karmaşıklıklara rağmen kısa vadeli beklentiler olumlu görünmekte ve 2020 yılında TEU bazında yüzde 1.2 oranında azalan konteyner ticaretinin, 2021'de yüzde 6.6 oranında artması beklenmektedir. Diğer yandan konteyner gemisi arzında TEU bazında 2020 yılındaki yüzde 2.9'luk bir büyümenin ardından 2021 ve 2022 yıllarında sırasıyla yüzde 4.3 ve 3.8 büyüme konteyner piyasasında beklenmektedir."

"İHRACATTA VE EKONOMİDE TARİHİ BÜYÜMELERİ YAŞADIK"

Türkiye ekonomisine dair değerlendirmelerde bulunan ve "Ülkemiz ekonomisine döndüğümüzde çeşitli açılardan önemli zirveler yaşandı. Bir yanda enflasyonda ve döviz fiyatlarında yüksek sıçramaları gördük; diğer



Tamer Kıran

yanda ise ihracatta ve ekonomide tarihi büyümeleri yaşadık" diyen Başkan Kıran, "Kasım ayında ihracat bir önceki yılın aynı ayına göre yüzde 33.44 oranında artarak yaklaşık 21,5 milyar dolar olarak gerçekleşti. İhracatımız Ocak-Kasım 2021'de geçen yılın aynı döneme kıyasla yüzde 33.8 artarak 203 milyar 141 milyon dolara çıktı. Bu rakamlardan da anlaşılacağı üzere yılı çift haneli bir büyümeyle kapatma olasılığımız artmış görünüyor. Ağırlıklı olarak imalat sanayi ve ihracata dayalı bir büyüme ile yılı tamamlıyoruz. Ekonomimiz, taşımadan lojistiğe tüm bileşenleri ile sanayi üretimi ve ihracatını destekleyerek, başta Avrupa olmak üzere dünya pazarlarına yüksek standartta ürün arzı gerçekleştirmekte ve rekabet gücünü göstermektedir. İhracatta artan pazar payının önümüzdeki dönemde de devam etme olasılığı yüksek görünmektedir.

Bununla birlikte döviz kurlarındaki dalgalanmanın ekonomimizde enflasyonist baskıların ciddi biçimde arttığını izliyoruz. Rekabet gücümüzün korunması açısından öngörülebilirlik ve maliyet baskısını kontrol altında tutmak son derece önemli olmaya devam ediyor. Bu çerçevede döviz kurları, faiz oranları ve enflasyon arasındaki dengelerin ve istikrarın sağlanması yakaladığımız bu hızlı büyümenin sürdürülebilirliği açısından büyük önem arz etmektedir" diye konuştu.

Aralık ayı başında ekonomi yönetiminde de bir değişiklik yaşandığını, Hazine ve Maliye Bakanlığı'na Nureddin Nebati'nin atandığını belirten Başkan Kıran "Görevini devreden Sayın Lütfi Elvan'a sektörümüz adına teşekkürlerimi sunuyorum. Bugüne dek denizcilik sektörünün sorunları ile yakından ilgilenen ve çözümünü noktasında desteklerine yakından şahit olduğumuz yeni bakanımız Nureddin Nebati'ye de yeni görevinde başarılar diliyorum, ülkemiz için hayırlı olmasını temenni ediyorum. Bu vesileyle sayın bakanımızın ilk mesajını çok kıymetli buluyor; bizlere yatırım, üretim ve ihracat artışını tetiklemek ve bu sayede cari açık ve dış borç gibi kronik sorunlarımızın tamamen bertaraf edilmesi, istihdamın artırılması yönünde her türlü desteğe hazır olduğumuzu belirtmek istiyorum" dedi.

GEMİ ADAMLARI YÖNETMELİK TASLAĞI

Geçtiğimiz ay Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmelięi'nde Değişiklik Yapılmasına İlişkin Hazırlanan Yönetmelik Taslağı ile ilgili olarak meclis üyelerine bilgi veren Başkan Kıran şunları söyledi: "Odamızın yanı sıra aralarında Milli Eğitim, Çalışma ve Sosyal Güvenlik, Sağlık, Milli Savunma Bakanlıkları ve YÖK'ün ilgili birimleri, Mersin Deniz Ticaret Odası, Türk Armatörler Birliği ile Türkiye Denizciler Sendikası'nın da yer aldığı çok sayıda kuruma iletilerek 30 gün içerisinde oluşturulacak görüşlerin bildirilmesi talep edildi.

Söz konusu taslağın tüm üyelere ve müzahir kuruluşlara gönderildikten sonra aldıkları yanıtların yönetim kurulunda değerlendirildiğini belirten Başkan Kıran, yönetim kurulumuz bahse konu yönetmeliğe ilişkin talepleri ülkemiz menfaatleri ve sektörümüzün gelişimi, tarafı olduğumuz uluslararası sözleşmelerde yapılan değişikliklerin iş mevzuatımıza aktarılması eşitlik, tecrübe ve liyakat ilkelerine uygunluk, kazanılmış haklar ve gemi işleten firmalarımızın ihtiyaçlarını esas alarak inceledik. Sonuçta 12 maddeye ilişkin değişiklik tekliflerimizi gerekçeleriyle birlikte resmi bir yazıyla Denizcilik Genel Müdürlüğü'ne gönderildi". Tamer Kıran ayrıca, İMEAK DTO üyelerinin ve müzahir kuruluşlardan gelen talepler doğrultusunda mevcut yönetmeliğe ilave edilmesi talep edilen sekiz maddeye ilişkin görüş ve değerlendirmelere de yer verildiğini kaydetti.

DENİZ TİCARET ODASI OLARAK EĞİTİM BİRİNCİ ÖNCELİĞİMİZ

İMEAK Deniz Ticaret Odası olarak birinci önceliklerinin eğitim olduğunu vurgulayan ve bu çerçevede mesleki eğitimin geliştirilmesine yönelik projelere katkı sağlamaya devam ettiklerini belirten Başkan Kıran, "Son olarak Milli Eğitim Bakanlığı ile hazırlık çalışmalarını sürdürdüğümüz Mesleki ve Teknik Eğitimi Geliştirme İş Protokolü'nde son aşamaya geldik. Çalışmanın nihayete ermesiyle Milli Eğitim Bakanlığı ile Odamız arasında çerçeve protokol, bu çerçeve protokole bağlı olarak da işletmelerle ilgili okullar arasında alt protokoller düzenlenebilecektir. Milli Eğitim Bakanlığı ile yapacağımız protokolde Odamız iş birliğinde sektörde meydana gelen gelişmeler ile eğitim sisteminin eş güdümünün sağlanması, halen sektörde çalışan deniz çalışanlarının öğretim programlarının oluşturulması ve belgelendirilmesi suretiyle ihtiyaç duyduğu nitelikli iş gücü ihtiyacının karşılanması ve istihdama katkı sağlanması amaçlanmaktadır" diye konuştu. Geçen ay toplu deniz yolu taşımacılığı ile uğraşan bazı DTO üyelerinin desteklenmesi amacıyla bazı

girişimlerde bulduklarını ifade eden Başkan Kıran, şöyle devam etti: "Bu kapsamda ücretsiz seyahat desteği kapsamında yapılacak gelir desteğine ilişkin usul ve esaslar hakkında yönetmelik gereği deniz yolu toplu taşımacılığı ile iştiğal eden üyelerimize ait faal çalışan gemi başına verilen desteğin ilgili mevzuatta yapılacak düzenleme ile günümüz şartlarına uygun olarak artırılması talebimizi Çalışma, Aile ve Sosyal Hizmetler Bakanlığımıza ilettik. Yine yolcu taşımacılığında KDV oranı 31 Temmuz 2020 tarihinde yüzde 18'den yüzde 8'e indirilmiş ve bu indirim 30 Eylül 2021 tarihine kadar uzatılmıştı. Geçici düzenleme ile yolcu taşımacılığı sektörüne tanınan yüzde 8 KDV indiriminin kalıcı hale gelmesi hususunda Hazine ve Maliye Bakanlığı'na talepte bulduk."

HERKESİN BİRBİRİNİ ÇOK ÖZLEDİĞİNE TANIK OLDUK

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın da destek verdiği denizcilik sektörünün en önemli fuarı olan Exposhipping Expomaritt İstanbul, Uluslararası Denizcilik Fuar ve Konferansı'nın 30 Kasım-3 Aralık 2021 tarihleri arasında Viaport Marina Tuzla'da yapıldığını hatırlatan DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, "Pandemi şartlarına rağmen fuara ilginin bu yıl oldukça fazla olduğunu görmekten büyük mutluluk duyduk. Pandemi sürecinde herkesin birbirini çok özlediğine tanık olduk.

Bu organizasyon denizcilik sektörünün bu anlamda tekrar buluşmasına vesile oldu. Önümüzdeki dönemde İstanbul'u denizcilik sektörünün önemli merkezlerinden biri haline getireceğine ve büyüme hedeflerimize ulaşmamıza katkı sağlayacağına inandığımız bu fuarı; tekrar yapacağımızı belirtmek istiyorum" dedi. 11 Aralık'ta, Türk-Osmanlı gemi inşa mühendisliğinin temeli olan Tersane-i Amire'nin 566'ncı, ülkemizin ilk mühendislik meslek odası olan Gemi Mühendisleri Odası'nın da 67'nci kuruluş yıldönümünün kutlanacağını söyleyen Başkan Kıran, Gemi Mühendisleri Odası ile Tersane-i Amire'nin kuruluş yıldönümlerini en içten duygularla kutladı.

Geçen yıl kasım sonu ve aralık ayı başında babası Turgut Kıran da dahil olmak üzere denizcilik sektörünün çok kıymetli büyüklerinin vefatının büyük üzüntüsünü yaşadıklarını hatırlatan Başkan Kıran, "Bu yıl da maalesef aynı dönemde Uzmar Denizcilik Grubu'nun kurucusu ve onursal başkanı, camiamızın beybaba olarak tanıdığı Kaptan Altay Altuğ ile denizcilik basınımızın usta ismi, Odamız kurumsal yayını Deniz Ticareti Dergisi'nin Genel Yayın Yönetmeni Hakkı Şen'in vefat haberlerini aldık. Yakın zamanda kaybettiklerimizle birlikte tüm ölmüşlerimize Allah'tan rahmet dilerim" diye konuştu.

Yaşanan tüm olumsuzluklara rağmen geleceğe umutla bakmak için çok neden olduğunu düşündüğünü belirten Tamer Kıran, konuşmasına şöyle son verdi: "Türkiye'nin tarihine baktığımızda her güçlüğün altından başarıyla kalktığımızı görüyoruz. Türkiye bugün çok güçlü bir ülkedir. Neredeyse dünyanın tamamına, pek çok üründe ihracat yapabilme kapasite ve becerisine sahip bir ülke olarak ümitsizliğe kapılmadan, elbirliğiyle çalışarak, üretim, istihdam ve ihracatta hız kesmeden ekonomimizi büyütmek en öncelikli işimiz olmalıdır. Pandemi konusunda da değişmeyen tek şey korunma konusunda eski yöntemler aynen geçerliliğini koruyor. Aşılama, maske, mesafe ve temizlik kurallarına sıkı sıkıya ve sabırla uyarak, salgının en kısa zamanda ülkemizde sonlanmasını bekleyeceğiz. Bu duygu ve düşüncelerle 2022 yılının ülkemize, milletimize, tüm üyelere sağlık, mutluluk, huzur ve istikrar getirmesini diliyor; hepinizi saygı ve saygıyla selamlıyorum."

AHMET ARSLAN MECLİS ÜYELERİNE HİTAP ETTİ

Tamer Kıran'ın konuşmasının ardından İMEAK Deniz Ticaret Odası Aralık Ayı Meclis Toplantısı'na katılan Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Eski Bakanı, TBMM Merkez Karar ve Yürütme Kurulu Üyesi Ahmet Arslan, bir konuşma yaptı. Denizciliğin, ülke tarihinin başlangıcı, yaşam şekli, insana hizmet anlayışı, ileri teknoloji üretilen Ar-Ge merkezi, ihracat



Ahmet Arslan

kapısı, küresel rekabet gücü, milli iradesi ve fırsat sektörü olduğunu kaydeden Arslan, “Denizcilik, ülkemizin tarihinin başlangıcıdır. İnsana hizmet anlayışımız ve ileri teknolojilerin üretildiği Ar-Ge merkezimizdir. Son dönemde kıymeti çok daha iyi anlaşılan ihracat kapımızdır. Milli üretimle Türkiye’nin fırsat sektörüdür. Bu yıl da bize gösterdi ki, denizcilik sektörü ülkemiz adına lider sektörlerin başında gelecek ve insanımızın refahını yükselten sektör, coğrafya itibarıyla küresel olarak ticaretin üssü olacak” dedi.

Denizci millet, denizci ülke vizyonuyla denizciliğin ileriye gitmesi için ortak hedefler doğrultusunda birlikte adımlar atmanın çok önemli olduğunu düşündüğünü ifade eden Arslan, “Bu anlamda ülkemizin pruvasının neta olduğunu özellikle vurgulamak istiyorum. Denizcilerimizin talepleri ya da küresel gelişmelere bağlı olarak denizciliğin yeni sorun ve ihtiyaçları ortaya çıkıyor. Bunların çözümü konusunda birçok kamu kuruluşu taraf; ancak gerek Deniz Ticaret Odamız, gerekse Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımız buldukları alanlarda koordinasyon makamı gibi birlikte çalışmakta ve çözüm üretmekte. İnşallah bundan sonrada çözüm için sizlere çok iş düşüyor. Özellikle sektörün ihtiyaçlarının tespiti fiilen içinde yaşayanlar olarak

birlikte çözüm önerileriyle bakanlığa gittiğiniz sürece emin olun bakanlık bu konuda, bugüne kadar olduğu gibi bundan sonra da yine ihtiyaçların çözümü anlamında adımlar atacaktır” dedi.

Türk bayraklı gemilerin geçmişte liman devleti uygulamalarında Kara Liste’de olmasının sektör sahiplerini ve bürokratları çok üzdüğünü belirten Arslan, “Bugün Beyaz Liste’de prestijli bir konumda olmamız bizi memnun ediyor. Sektör temsilcileri olarak bu işin bürokrasisi anlamında emek verenleri kutluyor, tebrik ediyorum. Gemiadamları eğitim ve sertifikalarında kolaylaştırıcı düzenlemeler yapılması önemli. Bu konuda ciddi mesafeler alındı. Sektörün gemi sicilinden kaynaklı sorunlarının çözümü amacıyla ciddi düzenlemeler yapıldı. Yine Kredi Garanti Fonu ile finans desteğinin sağlanması önemliydi” şeklinde konuştu. Denizcilik sektöründe gerçekleşen birkaç önemli gelişmeye ve sektörün potansiyeline bakıldığı zaman daha üst seviyelerde olunması gerektiğine vurgu yapan Arslan, şunları kaydetti: “Uluslararası liman sayısının 152’den 184’e, limanlarda elleçlenen yük miktarının 190 milyon tondan, 500 milyon tona çıkması çok önemli. Tersane sayısının 37’den 84’e çıkması önemli... Ayrıca balıkçı barınağı sayısı

293’den 391’e çıktı. ÖTV’siz yakıt veya ÖTV’si sıfırlanmış yakıt özellikle bu sektörden vazgeçmek adına adımlar atan balıkçıların tekrar bu sektörde kalması, daha büyük kapasiteli gemilerle iş yapması ve yurtdışına açılması adına da önemli bir uygulamaydı. Yat bağlama kapasitemiz 8 bin 500’den 18 bin 500’e çıktı. Limanlarda elleçlenen konteyner miktarının 2 buçuk milyon TEU’dan 12 milyon TEU’ya çıkması önemli ve değerli.”

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’nın tüm çalışmalarını stratejik bir plan ve gelecek hedefleri çerçevesinde yaptığı vurgulayan Arslan, “Bakanlığımızın, özellikle Doğu-Batı, Balkanlar ile Kafkaslar ve Balkanlar ile Orta Doğu arasında köprü olan ülkemizin bu konumunu pekiştirmek ve orta koridoru güçlendirmek gibi bir hedefi var. Yol kuşak ilk ortaya çıktığında biz de bunun tamamlayıcısı olan ulaştırma modlarındaki bütün koridorları tamamlamak adına yola çıktık” dedi.

ORTA KORIDOR ÜLKEMİZ İÇİN ÇOK ÖNEMLİ

Türkiye’nin farklı bölgelerinde yapılan tünellere değinen Arslan, “Bütün bunları o zaman planlarken sadece bir tünel olarak değil, bir ana koridorun tamamlayıcısı olarak düşündüğümüzden planlamıştık. Karayollarında ülkemizin Doğu-Batı aksında beş ana koridor, Kuzey-Güney aksında 18 ana koridor planlamıştık. Bunların tamamının limanlara bağlanabilmesini çok önemsemiştik. Limanların, özellikle demiryollarına bağlanmasını çok önemsedikimizi; bu anlamda orta koridoru hedeflediğimizi, bunun için de Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu Projesi ile Orta Asya’ya kadar uzanabilmeyi hedeflemiştik. Çin’den, Kazakistan’dan, Rusya’dan Türki Cumhuriyetlerden gelen yük hareketlerinin demiryoluyla limanlara eriştirilmesi, oradan da denizyoluyla uzak pazarlara götürülmesiydi. Bu amaçla demiryolu ağının da geliştirilmesi, özellikle elektrikli sinyalli hale getirilerek, veriminin 3-4 kat artırılmasının altında da bu yatıyor. Özetle orta koridor ülkemiz için çok önemli. Bu kıtalar arası harita üzerindeki köprü konumunu gerçek projelerle pekiştirmek, bunları



güçlendirilmiş limanlarla ve denizle entegre etmek, taşıma modlarını da birbirine entegre etmek anlamında da çok önemseydiğimiz bir şey” diye konuştu.

Çin ve ABD arasındaki çekişmenin Türkiye'nin bir üretim üssü haline gelmesi konusunda avantaj sağladığına vurgu yapan Arslan, “Hammade, mamul madde sevkiyatının çok daha üst seviyelere çıkabilmesi anlamına geliyor ki, bu anlamda da ülkemiz limanlarının büyütülmesi ve denizciliklerinin geliştirilmesi konusunda iyi bir potansiyeli ve iyi bir geleceği var. Ancak biz bununla birlikte büyüyebilir, gelişebilir ve ona hazırlıklı hale gelebiliriz. Karadeniz'deki ülkelerin tamamı, limanlarını büyütüyor, geliştiriyor. Önümüzdeki 25, 50 ve 75 yıla hazırlık yapıyorlar. Dünya ticaretinin ağırlık merkezi artık batıdan doğuya kayıyor. Bu anlamda da coğrafyamız merkez haline geliyor. Onun için de Karadeniz'deki tüm ülkeler limanlarını büyütüyor, büyüyen limanlara bağlı olarak da deniz taşımacılığı kapasitesi artacak. Bu nedenle Boğazdan geçen gemi sayısı, yük miktarı artık 2-3 misli artacak. Buna hazırlıklı olmalıyız. Bu aynı zamanda Kanal İstanbul'un da sadece Boğazı tehlikelerden kurtarmak anlamında değil, Karadeniz'deki yük hareketine hazırlıklı olmak adına da önemini ortaya koyuyor” dedi. Karadeniz'deki araştırmalar ve

buna bağlı olarak bulunan doğalgaz miktarının artması temennisinde bulunan Arslan, bunun yeni bir taşıma potansiyeli olduğunu; özellikle LNG gemileri anlamında yeni bir yük hareketi olabileceğine dikkat çekti.

Deniz turizm yatırımlarının büyüklüğünün ve özellikle yat inşaat sektörünün dünya üçüncüsü olmasının gurur verici bir şey olduğunu ifade eden Ahmet Arslan, Bodrum ve İzmir'deki tekne imal yeri projelerinin büyük oranda bitmiş olmalarının ve yakın zamanda yat üretimine geçilmesinin istihdama ciddi katkı sağlayacağını belirtti. Denizcilik sektörünün ülkenin lider sektörü olacağından ve denizcilerin özellikle küresel ticaret ve birçok farklı alanda denizciliği büyüterek bugüne taşıdığını kaydeden Arslan, denizcilerin özellikle savunma ve gemi sanayinde marka değerler yaratmış olmasından çok memnun olduklarına işaret ederek, “Ürünlerin özellikle küresel müşterilerle buluşturulması konusunda denizcilik sektörümüz iyi örnek oldu. Cumhurbaşkanımız çok güvenle artık uçak gemisi yapacağız diyor. Bunu demesinin altında yatan sebep, bu sektöre olan güvenidir. Bu anlamda tüm sektörü tebrik ediyorum” diye ekledi. Dünya deniz taşımacılığında 2.12 milyar DWT'luk bir kapasitede Türk sahipli filonun 29 milyon

DWT'da olduğuna dikkat çeken Arslan, “Elbette ki 20 sene öncesine kıyasla iyi bir rakam. Ama dünyadaki potansiyelle ve coğrafyanın önümüzdeki dönemde sunacaklarıyla kıyasladığımız zaman çok gerideyiz. Bu konuda almamız gereken çok mesafe var. Özellikle bu tonajı yukarı taşımak ve gayri safi yurt içi hasıla içerisindeki sektörün payını 2,5'lardan 4'lere hatta daha da yukarılara taşımak konusunda hedefler koymalı ve bu hedeflerin gereğini yapmalıyız. Bu da bizlere, sizlere düşüyor” ifadelerini kullandı. Deniz taşımacılığında kaynaklı sera gazı emisyonu konusuna değinen Arslan, IMO ve Avrupa Birliği başta olmak üzere bir takım destekler konusunda düzenlemeler yaptıklarını kaydetti. Arslan, konu ile ilgili olarak, “Düzenlemelerin arkasından giden değil; düzenlemelerin bizzat içinde bulunan ve buna hazır ülke durumunda olmalıyız” dedi.

Arslan devamında şöyle konuştu: “Avrupa Birliği'nin IPA III Dönemi'ne ait hibe ve destek paketlerinin içeriğindeki denizcilik bölümü ile ilgili projelerin tamamı karbonlaştırma ile ilgili çalışmalara ayrılmış. Hem IPA destek programı, hem de Avrupa Birliği'nin benzer destek programlarından sektörün üst seviyede faydalanabilmesi için sektörün tarafları yenilikçi projeler üretmeli. Ayrıca Avrupa Birliği temsilcileri ile ilgili bakanlıklarımız koordinasyon sağlayıp o hibelerden de en üst seviyelerde yararlanmak durumundalar. Bu konuda hepimize çok iş düşüyor”. 6 Ekim tarihinde Meclis'ten geçerek yasalaşan Paris İklim Anlaşması ile iklim değişikliğinin devlet politikası haline geldiğini ifade eden Arslan, “Cumhurbaşkanımızın da yer aldığı dünya liderleri G20 zirvesinde küresel ısınmadaki artışın bir buçuk dereceye indirilmesi yönünde bir hedef kondu. İlave olarak Uluslararası Denizcilik Örgütü de emisyonları kademeli olarak azaltma hedeflerini ülkelerle paylaştı. Onun için tersanelerimizde son yıllarda başarıyla uygulanan scrubber düzenlemesi, denizcilik yakıtlarındaki kükürt oranı 0.005 değerine indirme ve gemilerde amonyak, hidrojen ve bio yakıtların kullanımı konusunda değerli katılımcıların



süreçleri dikkatlice takip ettiklerini biliyorum. O yüzden inşallah filomuz buna hazır hale gelir” dedi.

DTO'NUN DENİZCİLİK EĞİTİMİ KONUSUNDA VERDİĞİ DESTEK TAKDİRE ŞAYAN

Yaz başından itibaren özellikle Marmara bölgesinde görülen müsila soruna dikkat çeken Arslan, denizcilik sektörünün farkındalık yaratma konusunda öncülük etmesi gerektiğini vurguladı. Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın denizcilik eğitimine verdiği önemin altını çizen Arslan, şunları ifade etti: “Cumhurbaşkanımızın başından beri denizcilik eğitime ve denizcilik sektörüne verdiği desteğin şahidiyim. Yine son Başbakanımız Binali Yıldırım'ın gerek bakanlığı, gerekse başbakanlığı döneminde herkese verdiği desteğin şahidiyim. Bu anlamda Deniz Ticaret Odamızın özellikle denizcilik eğitimi konusunda verdiği destekler ve aldığı mesafe takdire şayan, sizi tebrik ediyoruz.”

Türkiye'nin son iki değerlendirildiğinde hem yat, hem ihracat bakımından sektörde verimli ve güzel bir dönem geçirdiğini kaydeden Arslan, sözlerini şöyle tamamladı: “Ülkelerin sıkıştığı bir dönemde denizcilik sektörünün lokomotif olarak özellikle bu kadar ihracat yapabiliyor olması ve tekrar ciddi bir şekilde istihdam yaratıyor olması çok

önemli. Buna ilişkin memnuniyetimi ifade etmek isterim. İnşallah denizcilik sektörü hem ülkemizin yüz akı, hem ihracatımızın lokomotif, hem de uluslararası bir sektör olması hasebiyle diğer sektörler için örnek olma anlamında lokomotifliğini devam ettirir. Buna olan inancımla başarılar diliyorum. Bizleri davet ettiğiniz ve güler yüzünüz için teşekkür ederim.”

Ahmet Arslan'ın konuşmasının ardından, İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır ve yönetim kurulu üyeleri tarafından günün anısına hatıra objesi takdim edildi. Toplantıda; Deniz Ticaret Odası Meclisi'nin 11.11.2021 tarih ve 44 sayılı toplantı zabitleri, 2021 Ekim ayı mizanı ve fasıllar arası talepleri onaylandı.

Ardından vefat eden kişilerin isimleri okundu ve kendilerine Allah'tan rahmet, yakınlarına başsağlığı dilendi. Meclis Katip Üyesi Serhat Barış Türkmen'in okuduğu isimler şöyle: “Oda Yönetim Kurulu Üyesi Pasifik Lojistik Grubu ve Denizcilik A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı Burak Akartaş'ın dedesi Dursun Hacıoğlu, Oda üyesi DESAN Deniz İnşaat Sanayi Anonim Şirketi ortaklarından ve yönetim kurulu üyesi Taşkın Çilli'nin kardeşi Yalçın Kaya Çilli, DTO resmi yayın organı Deniz Ticareti Dergisi'nin Genel Yayın Yönetmeni Hakkı Şen, Oda Meclis Üyesi Mühendis Noyan Altuğ'un ve Oda

üyeleri UZMAR Uzmanlar Denizcilik ve UZMAR Gemi İnşa Sanayi ortaklarından Kağan Altuğ'un babası UZMAR Denizcilik Grubu'nun kurucusu ve Onursal Başkanı Kaptan Altay Altuğ, Oda Meclis Üyesi İstanbul 34 Vapur Hizmetleri ve Deniz İşletmeleri Limitet Şirketi sahibi ve Yönetim Kurulu Başkanı Mehmet Suat Dinçelek'in babası Mahir Dinçelek, DTO İzmir Şubesi eski meclis üyelerinden kaptan Yusuf Akyüz'ün annesi Rukiye Akyüz, Oda üyesi Antuvan Makzume Uluslararası Taşımacılık ve Tic.Ltd. Şti. sahibi Erol Makzume'nin annesi Elena Makzume.”

Vefat isimlerinin okunması sonrasında Rize İnşaat Yatırım Sanayi ve Ticaret A.Ş.'nin sermaye artırımı kararı oy çokluğuyla kabul edildi.

2020-2023 STRATEJİK PLANI REVİZE EDİLDİ

Bütçe ile ilgili değerlendirme yapan Tamer Kıran, geçen yıl hayata geçirdikleri Deniz Ticaret Odası 2020-2023 yıllarını kapsayan üçüncüsü stratejik planını bu yıl revize ettiklerini ifade ederek şöyle konuştu: “Odamız stratejik planında yapılan bu revizyon ile dünya ekonomisinde son zamanlarda yaşanan değişime uygun yeni hedefler ile yolumuza devam ediyoruz. Odamız stratejik planı çerçevesinde yoğun ve titiz bir çaba ile hazırlanmış olan 2022 yılı bütçe kitapçığımızı siz değerli meclis üyelerimize zamanında göndermiş ve değerlendirmenize sunmuştuğ.

Her zaman ifade ettiğim gibi üyelerimize en iyi şekilde hizmet vermenin ve odamızın faaliyetlerini etkili ve verimli bir şekilde yürütmenin gayreti içindeyiz. Bütçe hazırlarken de üç önemli ilkimiz var: Şeffaflık, üyelerimizin ihtiyaçları doğrultusunda imkanlar sunmak ve son olarak da bu hizmetleri yaparken tasarruf ilkelerini gözetmek.”

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın 2021 yılı kuruluş bütçesinin 167 milyon 500 bin TL olduğunu hatırlatan Başkan Kıran, kesin hesabı mart ayı meclis toplantısında meclis üyeleriyle paylaşacaklarını ifade etti. Gelir tahminlerinin çok üzerine



çıkıklarını; giderlerde ise gözle görülür bir tasarruf olduğunu kaydeden Başkan Kıran, bu gelişmenin sebebinin Covid-19 salgınının etkilerini göz ardı etmemek ve tasarruflu harcamalar yapmak olduğunu belirtti. İMEAK DTO şube hizmet binası ihtiyaçlarına yönelik yatırımlar yapmaya devam edeceklerini dile getiren Başkan Kıran, “Hatırlayacağınız üzere 2019 yılında Bodrum şube binamızı, 2020 yılında Aliağa şube binamızı satın almıştık. 2020 yılı Ağustos ayında İzmir şube binamızın da kaba inşaatı neredeyse bitti. Bu yıl ise yine sizlerin onayıyla Kocaeli ve Fethiye şube binalarımızı satın aldık. Şu anda Fethiye hizmet binamızın tadilat ve tefrişat çalışmaları devam ediyor. İnşallah 2022 yılında İzmir ve Fethiye hizmet şube binalarımızın açılışlarını hep birlikte yapacağız. Tüm yatırımlarımızın camiamıza tekrar hayırlı olmasını diliyorum” diye konuştu.

2022 yılı bütçesini 2021 yılı bütçesine göre yüzde 52.24'lük bir artışla 255 milyon TL olarak meclis üyelerinin onayına sunan Başkan Kıran, buradaki en önemli etkenin dolar kurundaki artıştan kaynaklı olduğunu kaydetti. Başkan Kıran, sözlerine şöyle devam etti: “Aidatlarda geçtiğimiz yıllarda 2020 ve 2021 yıllarında iki sene artış yapmamıştık. Şimdi ise yıllık enflasyon oranları ve kanuni sınırları dikkate alarak, çeşitli oranlarda artışlar gerçekleştirdik. Oda kayıt ücreti ve yıllık aidat tutarları ile yeni kurulan sermaye şirketi kayıt ücretinin asgari ücretin yüzde 10'undan az olamayacağı hükmü

nedeniyle ve asgari ücretin brüt 4 bin 500 lira olacağı varsayımıyla 5A ve 6A derecelerindeki aidatları yüzde 20, yeni kurulan sermaye şirketi kayıt ücretini de yüzde 25 oranında artırmak zorunda kaldık. Diğer derecelerdeki aidatlarda ise, ortalama yüzde 15 oranında artış yaptık. Gemilerden alınacak hizmet ücret tarifesinde yıllık enflasyon oranları da dikkate alınarak, ortalama yüzde 22.48 oranında bir artış yapıldı. Diğer ücret ve belge bedellerinde, çeşitli kalemlerde enflasyon oranları gözetilerek ortalama yüzde 17.48 oranında bir artış gerçekleştirildi.”

İMEAK DTO olarak denizcilik eğitimine destek vermeyi en önemli görevlerinden biri saydıklarını vurgulayan Başkan Kıran, “Bu prensipten hareketle 2022 yılı bütçemizi bağış ve yardımlar faslında bulunan Yükseköğretim Kurumları ve Türk Deniz eğitim Vakfı'na yardımlar maddesi tahsisatımızı 124 milyon 530 bin lira olarak belirledik. Bu rakam, toplam bütçemizin yüzde 48.84'üne tekabül ediyor ve meclisimizin yüzde 60'ına kadar ödenebilir kararıyla ters düşmüyor ve sadece Reis Üniversitesi ve TÜDEV için değil; diğer üniversitelere yapacağımız yardımları da kapsıyor. Bu şekilde hazırlamış olduğumuz 2022 yılı bütçesini sizlerin onayına sunuyoruz. Bütçemizin ülke ekonomimize Türk denizciliğine ve tüm üyelerimize hayırlı olmasını diliyorum” diye konuştu. Başkan Tamer Kıran'ın yaptığı bütçe değerlendirme sonrasında İMEAK

DTO'nun 2022 Yılı Genel Bütçesi, Meclis üyelerinin oylarıyla kabul edildi. Ardından ölüm ve ticareti terk nedeniyle aidat ve gecikme zamlarının afları görüşüldü ve bu madde de oy birliğiyle kabul edildi. Meclis toplantısı; şube başkanları, meslek komite başkanları ve meclis üyelerinin bölgesel görüş, soru ve önerileri ile devam etti. İlk söz alan İMEAK Deniz Ticaret Odası İskenderun Şubesi Meclis Başkanı Adnan Yener, İskenderun Körfezi'nde yaşanan sıkıntılardan ve çözüm önerilerinden bahsetti.

İSKENDERUN KÖRFEZİ'NDE YAŞANAN SORUNLAR AKTARILDI

Tedarikçi firmaların İskenderun Bölgesi'nde bazı aksiliklerle karşılaştığını ve işleri kolaylaştırmak adına bazı düzenlemelerin yapılması gerektiğini ifade eden Yener Şunları söyledi: “Bölgemiz, İskenderun Dört Yol Mevkiine gelen büyük hacimli enerji tanker gemilerinin çoğuna sektörümüzle alakalı tedarikçi firmalar hizmet vermeye çalışmaktadır. Şamandıraların bulunduğu bölge, İsdemir Gümrük Müdürlüğü'ne bağlı olduğu için o bölgede yapılan ikmal için hali hazırda İsdemir Limanı ya da Delta Rubis Terminali'nden çıkış yapılmaktadır. Delta Rubis Terminali'nden çıkış yapacak şekilde olan ikmalde 250 dolar, İsdemir Limanı'ndan bot ile çıkış yapıldığında ise İsdemir Limanı'na 100 dolar artı KDV liman giriş ücretleri ödenmektedir. Masrafları azaltmak için İsdemir'den çıkış yapılarak Dört Yol açığına gemilere gidilmektedir. Gelen şamandıra gemilerin ikmallerini sırasıyla belirteceğim şekilde yapılabilmektedir: İlk olarak gemi açığa gelecek, kontrollerini yapacak, ardından demirde kalacak ya da yanaşmadan malzemeyi alacak kadar zaman olacak. İkinci olarak gelen gemi eğer 2 ya da 3 şamandıra Petgaz, Aygaz, Likidgaz yapacak ise şamandıra geçişlerinde demirde ya da driftte olacak. Son olarak ise, gemi şamandıradaki operasyon bitimine müteakip şamandıradan ayrılacak ve demire gelecek. Dört Yol'da bulunan terminallere gelen gemiler gün ışığında yaklaşmaktadır. Eğer ki gemi gece gelirse, ikmal demirde yapılabilmektedir. Bu durumda iktimalin ancak kalkışta



Sina Şen

yapılabilmesi kalmaktadır. Ancak gemi kiracı firması, armatör arasındaki anlaşmazlıklardan dolayı gemi kiralama şirketinin geminin kalkışta demire gelip zaman kaybetmesini istememektedir”.

Şamandıralarda da ikmale hiçbir şekilde izin verilmediğini dile getiren Yener, “Tedarikçi firmalar birçok kez ilgili terminallerden operasyon bitimine müteakip kargo kolu söküldükten sonra yapma niyetleri olduğunu söylediler de, terminallerin işletme kurallarından dolayı bunun mümkün olmadığı söylenmektedir. İskenderun Körfezi'nde özellikle şamandıra tesislerine gelen bu tip gemilerin ikmalinin birçoğu bu sebeplerden dolayı yapılamamaktadır. Tedarikçi firmalara gelen teklifler bu sıkıntılardan dolayı ya Boğaz uğrağına kaldırılmakta ya da geminin Türkiye uğrağı yoksa teklif iptal edilmektedir” dedi.

Ülkemize döviz girişinin olduğu ve birçok insana iş imkanı sunan sektörün bu zorluklar karşısında zarar gördüğünün altını çizen Yener, “Bu olumsuzluktan ötürü; örnek olarak geçen hafta yaklaşık dört ton kumanya talebi yapan bir geminin armatöründen liman girişindeyken alınan mesajlar, geminin

time charterda olması ve terminalde işi bittikten sonra da istasyonunda herhangi bir gecikmeye mahal vermeden gitmesi gerektiğinden, vermiş oldukları talebi iptal etmişlerdir. Bu örneklerden yalnızca bir tanesi olup, bu tip zorluklarla devamlı karşılaşmaktadır. Arzu edilen tedarikçi firmalara terminallerinin yardımcı olabilecekleri konularda yardımcı olmaları ya da Boğazlardaki transit geçişle olan ikmallerdeki gibi transite bağlandığında ikmallerin yapılabilmesi yönünde bir altyapı oluşturulmasıdır ki, gemi kalktıktan sonra zaman kaybetmeden ikmal yapılabilir.”

VTS, gümrük ve liman bilgilendirerek gerekli evraklarda beyanda bulunup, portföy almadan yapılabilecek modelleri bu kolaylık sağlandığını da portföy sağlandıktan sonra gemi sonraki liman rotasyonda iken kısa sürede gerçekleştirilebilir. Bu sayede armatör ve gemi kiracı şirketin ticari kaybı önlenmiş olacak ve ikmaller sıkıntıya girmeyecektir. Transit bozulmadan yapılabilecek olan ikmaller, bölgemize gelen ve ikmal yapmak isteyen gemiler için de kolaylık sağlayacaktır. Geçtiğimiz ay Mersin'e gelecek bir geminin uğrağı iptal olmuş ve açıkta kalmıştır. Geminin teknik talepleri dışında 100 ton su talebi bulunmaktaydı;

fakat geminin transitinin bozulması gerektiği ve varış yapması gerektiği ilgili mercilerden tedarikçi firmaya bildirilmiştir. Gemi yaklaşık üç ay kadar Kıbrıs açıklarında yük emri beklemiş ve Türkiye'den yük bağlanmayınca sipariş edilen malzemelerini almadan Malta açıklarına gitmiştir. Tahminen Malta açıklarında ikmaller gerçekleşmektedir. Bunun gibi örnekler çok fazladır. Sonuç itibarıyla halihazırda Boğazlardan geçiş yapmakta olan transit gemilere transferin bozulmadan her türlü ikmal belirlenen demir ağlarla yapılmaktadır. Aynı uygulamanın İskenderun Körfezi'nde yapılması, ülkemize gelecek döviz kazançlarına ilaveten iş hacmini arttıracak ve dolayısı ile sektörümüzle alakalı firmaların kazançlarını artırırken, ilgili gemi armatörlerine de istediği yönde hizmet verebilmiş olacaktır” dedi.

İSKENDERUN KÖRFEZİ'NDE TOPLAM 119 MİLYON TON YÜK ELLEÇLENDİ

İskenderun Körfezi'ndeki yük elleçlemesiyle ilgili rakamsal bilgiler veren Yener, şöyle konuştu: “Kasım ayı verilerine göre, İskenderun Körfezi'nde toplam 119 milyon ton yük elleçlendi. Bu yük Türkiye'de elleçlenen toplam yükün yüzde 25'idir. Böyle giderse körfezimizde 2021 yılında toplam 130 milyon tonun üzerinde yük işlem görmüş olacaktır. Kasım ayı verilerine göre İskenderun Körfezi'nde toplam 618 bin TEU konteyner elleçlenmiştir. Bu yük Türkiye'de elleçlenen toplam yükün yüzde 5.4'dür. Kasım ayında Körfez'de 5 bin 324 gemi hizmet aldı. Bu gemiler Türkiye limanlarına uğrak yapan gemilerin yüzde 11.3'ünü oluşturmaktadır.”

BİLET FİYATLARINDAKİ KDV ORANINI YÜZDE 18'DEN YÜZDE 8'E DÜŞÜRÜLDÜ

Görevine yeni atanan Nurettin Nebati'ye yeni görevinde başarı dileklerinde bulunarak konuşmasına başlayan İMEAK DTO Yönetim Kurulu Üyesi Sina Şen, aynı zamanda Tarım ve Orman Bakanı Bekir Pakdemirli ile İstanbul Valisi Ali Yerlikaya'ya teşekkür etti. 31 No'lu Grup Liman İçi ve Liman Dışı Hatlı Tarifeli Sefer Yapan Yolcu Gemisi Taşımacılığı Meslek Komitesi olarak toplu taşımacılığının



Mustafa Muhtaroglu

içerisinde yer aldıklarını kaydeden Şen, konu ile ilgili yaşanan sıkıntıları dile getirdi.

Pandemi süreci ile birlikte yaşanan ekonomik daralmalar olduğuna dikkat çeken Şen, şöyle konuştu: “2004 yılının ocak ayından itibaren başlayan, denizciliğe destek ÖTV’siz yakıtla alakalı olarak 17 yıldır sektörümüze kesintisiz bu destek verilmişti. Hükümetimiz pandemi sürecinde 84 milyon vatandaşımızı ilgilendirmek vasfıyla ÖTV’siz vergilerden kendisinden fedakarlık ederek, vatandaşa bunu aynen yansıttı. Kendisinden ettiği fedakarlık denizcilik camiasında ve taşımacılıkta olumsuz etkilere sebep oldu. 17 yıldan beri yapılan bu desteği azımsamak da bence biraz hata olmaktadır. İnşallah önümüzdeki günlerde denizciliğe farklı desteklerini görmüş olacağız.”

İMEAK DTO’nun girişimleri ile Hazine ve Maliye Bakanlığı’nca ulaşımda bilet fiyatlarındaki KDV oranını yüzde 18’den yüzde 8’e düşürüldüğünü hatırlatan Şen, “Temmuz ayının sonundan itibaren bu tekrar 18 olarak hayatımıza devam ediyor” diyerek yeni gelişmeleri beklemediklerini kaydetti.

Meclis Üyesi Mustafa Muhtaroglu, denizcilik sektörünün son altı ayda çok iyi toparladığını; fazla sayıda ikmalle yoğun bir dönem geçirdiklerini kaydederek, çok iş yapmanın da beklemlere sebep olduğunu söyledi. Biraz daha ileri adımlar atılması gerektiği vurgusu yapan Muhtaroglu, ikmal noktası olma işinin topyekun gözden geçirilmesi gerektiğini dile getirdi.

YANGIN ARTARAK DEVAM EDİYOR

Mustafa Muhtaroglu’nun ardından söz alan Meclis Üyesi ve 14 No’lu Komite Başkanı Yunus Can ise 2004 yılında gemilere verilen ÖTV’siz akaryakıt desteğinin 2010 yılından bu yana

dışarıdaki akaryakıt satışlarının fiyatlarının belli bir rakamda tutulması için ÖTV’den yapılan kısıtlamanın denizcilere kayıp, karada çalışanlara ise kazanç şeklinde devam ettiğini söyledi.

Bugünkü gelinen noktada ÖTV’siz akaryakıt satışının sıfıra indirildiğini kaydeden Can, “Biz 2004 yılıyla kendimizi mukayese ettiğimiz zaman, 2004 yılında bir yolcu bedeliyle yani 90 kuruşla o dönemde 2.2 litre akaryakıt satın alırken, bugün geldiğimiz yerde ise bir yolcu bileti ile sadece 0.4 litre akaryakıt alabiliyoruz. Bu süreç içerisinde devamlı alım gücümüz erimekte. Bizim 2004 yılındaki alım gücümüzle bugünkü alım gücümüzü akaryakıt ve enflasyon üzerinden değerlendirdiğimizde, aynı alım gücüne erişebilmemiz için bugün aynı hatta 1 bilet fiyatının 22 lira olması lazım. Ancak bugün geldiğimiz yerde yine hem İstanbul Büyükşehir Belediye’sinde, hem de merkezi idarenin kontrolüyle bilet fiyatlarımız sıkıştırılmış. Bugün akaryakıt fiyatlarının artış göstermiş olduğu oranda hiçbir şekilde artış sağlanamamış ve bu geldiğimiz noktada da bilet fiyatlarımız 4.1 TL’ye gelmiştir” diye konuştu.

ÖTV’nin ötesinde yüzde 100 farklı bir uygulama ile akaryakıtı temin etmek gibi bir gereklilikle karşı karşıya kaldıklarının altını çizen Can, “Maalesef yangınımız artarak devam ediyor. Bunun bitirilmesi için yapılan girişimleri hem Büyükşehir Belediyesi nezdinde, hem de merkezi idarenin nezdinde aksatılmadan devam ettirilmesini takip etmemizin zorunluluk haline geldiğini belirtmek istiyorum” dedi.



GRACO HYDRA-CLEAN İLE HIZLI, GÜVENLİ ve ETKİLİ TEMİZLİK!

Emniyetli ve etkin gemi temizliği için ATEX sertifikalı basınçlı yıkama makineleri,
Özgen Ship Supply güvencesiyle Graco Hydra-Clean ürün ailesinde!

Temizlik, denizlerde çalışan herkesin "olmazsa olmaz" rutinlerinden biri.
Gemi temizliği çözümlerinizi için, kıvılcım riski taşıyan elektrik,
mazot veya gaz ile çalışan yıkama makinelerinden kaçınınız.
ATEX sertifikalı Graco Hydra-Clean ürün ailesi ile risksiz temizlik sizin elinizde!



Kıvılcım çıkarmadan çalışan
Graco Hydra-Clean ürün ailesi,
patlayıcı atmosfer ve tehlikeli şartlarda
zorunlu olan ATEX sertifikasına sahiptir.

200°F (93°C) sıcaklığa kadar sıcak su,
deterjan ve kimyasal çözeltilerle
etkin temizlik sağlar.

Çok yönlü sistem, tuzlu su,
kimyasal temizleyici ve sıcak suyu
bir arada kullanabilir.

Çift hortum çıkışı ile aynı anda
iki operatör tarafından kullanılabilir.

Açık kafalı varillere uyumludur.

160, 210 ve 275 bar basınçla çalışan
arabalı, duvara ve varile monte edilen
modelleri mevcuttur.

Aşınma, kimyasal etki ve sert koşullara
dayanıklı 300 serisi paslanmaz çelik pompa ile
uzun ömürlü hizmet sağlar.

Graco Türkiye marin distribütörü
Özgen Ship Supply güvencesiyle

ÖZGEN
Shipsupply

GRACO

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

info@ozgenshipsupply.com



FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

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

MUĞLA İL TARIM VE ORMAN MÜDÜRÜ DTO'YU ZİYARET ETTİ

Muğla İl Tarım ve Orman Müdürü Barış Saylak, İMEAK Deniz Ticaret Odası'nı, 6 Aralık 2021 Pazartesi günü ziyaret ederek, DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ile bir araya geldi. Fındıklı'daki Genel Merkez'de gerçekleşen ziyarete, Muğla İl Tarım ve Orman Müdür Yardımcısı Erizan Yılmaz ile Odamız Bodrum Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Orhan Dinç de katıldı. Ziyaretin sonunda Tamer Kıran, Barış Saylak'a günün anısına plaket takdim etti.

İSTANBUL AÇIKDENİZ YAT YARIŞ KULÜBÜ BAŞKANI'NDAN ODA'YA ZİYARET

İstanbul Açıkdeniz Yat Yarış Kulübü Başkanı Ekrem Yemlihaoğlu, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ı ziyaret etti. 6 Aralık 2021 Pazartesi günü gerçekleştirilen ziyarete Ekrem Yemlihaoğlu, DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'a 2'nci Cumhurbaşkanlığı Uluslararası Yat Yarışları'na Oda olarak verdiği desteklerden ötürü plaket takdim etti.

TAMER KIRAN ÖĞRENCİLERE TAVSİYELERDE BULUNDU

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 7 Aralık 2021 Salı günü Yaşar Üniversitesi tarafından düzenlenen, "Denizcilik Fırsatlar – Gençlere Tavsiyeler" konulu webinara katıldı. Başkan Tamer Kıran, denizcilik sektöründe özellikle pandemi sonrasında yaşanan

gelişmeleri, bu gelişmelerin mezun denizci öğrencilere yaratabileceği kariyer fırsatlarını aktardı ve gençlere tavsiyelerde bulundu.

CUMHURBAŞKANI ERDOĞAN TAMER KIRAN'I KABUL ETTİ

Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ı, 9 Aralık 2021 Perşembe günü, Cumhurbaşkanlığı Külliyesi'nde kabul etti.

İŞ DÜNYASI NUREDDİN NEBATİ İLE BİR ARAYA GELDİ

Hazine ve Maliye Bakanı Nureddin Nebati, Cumhurbaşkanlığı Dolmabahçe Çalışma Ofisi'nde, 11 Aralık 2021 Cumartesi günü iş dünyası, reel sektör temsilcileri ve STK başkanları ile buluştu. Basına kapalı düzenlenen ve yaklaşık yedi saat süren toplantıya, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanımız Tamer Kıran da katıldı.

TOBB TÜRKİYE DENİZCİLİK MECLİSİ TOPLANTISI GERÇEKLEŞTİRİLDİ

TOBB Türkiye Denizcilik Meclisi Toplantısı, 22 Aralık 2021 Çarşamba günü İstanbul'daki TOBB Plaza'da bulunan İbrahim Çağlar Toplantı Salonu'nda yapıldı. İMEAK DTO Yönetim Kurulu.

Başkanı ve TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kıran ile TOBB Türkiye Denizcilik Meclisi Başkanı ve İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt'in katılımları

ile gerçekleştirilen toplantıda, denizcilik sektörüne yönelik sorunlar ve çözüm önerileri ele alındı.

TIR KOMİTESİ TOPLANDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kıran'ın başkanlığını yaptığı Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği TIR Komitesi, 24 Aralık 2021 Cuma günü çevrimiçi ortamda bir araya gelerek yılın son toplantısını icra etti.

TOBB MÜŞTEREK KONSEY TOPLANTISI YAPILDI

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Müşterek Konsey Toplantısı, 28 Aralık 2021 Salı günü Ankara'da TOBB İkiz Kuleler'de yapıldı. Ticaret Bakanı Dr. Mehmet Muş'un katılımı ile düzenlenen toplantıya, Deniz Ticaret Odaları Konseyi adına TOBB Başkan Yardımcısı ve İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Konsey ve İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt ile İMEAK DTO Meclis Üyesi Yunus Can katıldı.

DEHUKAM YÖNETİM VE DANIŞMA KURULU TOPLANTISI YAPILDI

Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi (DEHUKAM) Yönetim ve Danışma Kurulu Toplantısı, 29 Aralık 2021 Çarşamba günü Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığının Ankara'daki Hizmet Binası'nda düzenlendi. Toplantılara DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran da katıldı.

ONE STOP SERVICE FOR ALL SYSTEMS



- LEVEL GAUGING SYSTEM
- GAS DETECTION
- DEEPWELL CARGO PUMPS

- ODME
- NITROGEN PLANT
- NAVIGATIONAL PANEL DESIGN AND PRODUCTION



**"WE MOVE 24/7
YOUR TRUST"**

ORKI presently cover 850 ports for last mile step delivery too.

- Monaco • London • Limassol • Singapore • Istanbul

Hub for Consolidation:

- Copenhagen • Hamburg • Amsterdam
- London • Oslo • Gothenburg
- Helsinki • Milan • Genoa • Paris
- Athens • Seoul and Pusan
- Shanghai • Tokyo and Osaka • Singapore

OUR STANDARD SERVICES

- Integrated Marine Logistics
 - Freight Forwarding
 - Warehousing
- Inventory Management and Consolidation per vessel
- Dry-Dock and New Building Projects
 - Project Cargo
 - On board Deliveries
 - Bonded Storage and Customs Clearance
 - Packaging
 - Agency
- Ship Supply and Service

"ORKI is the one and only authorized office of **AMS** in Turkey."

Marine Otomasyon Sistemleri Ltd. Sti.
• info@mos.com.tr • sales@mos.com.tr
T: +90 216 447 12 90

ORKI Teknoloji ve Gemi Acenteligi San. Tic.
• info@orki.com.tr
T: +90 216 447 12 90

Evliya Çelebi Mah. Rauf Orbay Cad. Ak Is Merkezi No:41/B Tuzla - 34944 - Istanbul

ONURSAN

TEST POOL

Fast and Efficient



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

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



ONURSAN

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



SUSTAINABLE SHIPPING



Powered by ABS My Digital Fleet™

SCHEDULE A DEMO AT WWW.EAGLE.ORG/MYDIGITALFLEET



Connect your data.
Reduce your risks.
Drive sustainable results.

BAKAN NUREDDİN NEBATİ İŞ DÜNYASI İLE BULUŞTU

Hazine ve Maliye Bakanı Nureddin Nebati, 11 Aralık Cumartesi günü iş dünyasının temsilcileriyle İstanbul'da bir araya geldi.



Hazine ve Maliye Bakanı Nureddin Nebati, Cumhurbaşkanlığı Dolmabahçe Çalışma Ofisi'nde iş dünyası, reel sektör temsilcileri ve STK başkanları ile buluştu.

Toplantıya, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran da katıldı. Yaklaşık 7 saat süren ve basına kapalı düzenlenen toplantıda Nureddin Nebati, yeni dönemdeki ekonomi politikaları hakkında bir sunum gerçekleştirdi.

Bu kapsamda, Türkiye'nin lojistik altyapısı, ihracat ve üretim kapasitesi hakkında bilgiler veren Nebati, küresel ekonomide yaşanan yapısal değişime de değindi. Yeni dönemdeki ekonomi politikalarının



iş dünyasına aktarılması amacıyla sektör temsilcileriyle yapılan toplantıların gelecek dönemde de devam etmesi bekleniyor.

RESSAM AYŞEN CAN'A DENİZCİ ZİYARETÇİLER

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt, Ressam Ayşen Can'ın resim sergisini ziyaret etti.



Ressam Ayşen Can'ın denizi merkeze alarak onlarca tablosunu bir araya getirdiği dördüncü kişisel sergisi 'Sır-lı Seyir', aralık ayında sanatseverlerle

buluştu. Sergiyi İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt de ziyaret

etti. İMEAK DTO Yönetim Kurulu Üyesi Kaptan Mustafa Can'ın da eşlik ettiği ziyarette hem Tamer Kıran, hem de Recep Düzgüt Ressam Ayşen Can'ın birer eserini koleksiyonlarına kattılar.

Ressam Can, ikiliye sanat gündeminden düşmeyen "Geldikleri Gibi Giderler" adlı tablonun hikayesini de anlattı.

Ressam Ayşen Can'ın Zafer Dönüşü adlı eserinin hali hazırda koleksiyonunda bulunduğunu belirten Tamer Kıran, "Sanatın kendi içinde önemli dinamikleri bulunuyor ve disiplinli çalışmayı gerektiriyor.

Bu açıdan sanatçımızı tebrik ediyorum" dedi. Sanatçının aralarında Beybaba adlı eseri de olmak üzere üç eserini elinde bulunduran Recep Düzgüt ise, sanatçının eserlerinde denizden esinlenmesinin denizcilik farkındalığı yaratması açısından önemli olduğunu vurguladı.

TOBB TÜRKİYE DENİZCİLİK MECLİSİ TOPLANDI

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Türkiye Denizcilik Meclisi Toplantısı, 22 Aralık 2021 Çarşamba günü, TOBB İstanbul Temsilciliği'nde yapıldı.



Toplantı, Meclisten Sorumlu TOBB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ile TOBB Denizcilik Sektör Meclisi Başkanı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt başkanlığında gerçekleştirildi.

Mersin Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Cihat Lokmanoğlu da toplantıya video konferans sistemi üzerinden iştirak etti. Hem fiziki, hem de çevrimiçi ortamda düzenlenen toplantıda denizcilik sektöründeki sorunlar ve çözüm önerileri tartışıldı. Toplantı sonrası değerlendirmede bulunan Recep Düzgüt, önemli maddeleri

konuştuklarını ifade ederek, "Özellikle hem Mersin Deniz Ticaret Odası, hem de İMEAK Deniz Ticaret Odası ve onun üyeleriyle gelen katılımcılar sorunlarını dile getirdi. Bazıları bizim çözebileceğimiz, bazıları ise bakanlığın çözebileceği sorunlar. Hepsinin notlarını aldık, gereğini yapacağız" diye konuştu.

DEHUKAM YÖNETİM VE DANIŞMA KURULU TOPLANTISI YAPILDI

Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi (DEHUKAM) Yönetim ve Danışma Kurulu Toplantısı, 29 Aralık 2021 Çarşamba günü Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı'nın Ankara'daki Hizmet Binası'nda düzenlendi.



Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi (DEHUKAM) Yönetim



ve Danışma Kurulu toplantılarına İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu

Başkanı ve TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kıran da katıldı. Toplantı; Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakan Yardımcısı Prof. Dr. Mehmet Emin Birpınar, Dışişleri Bakan Yardımcısı Yavuz Selim Kıran, Adalet Bakan Yardımcısı Zekeriya Birkan ile MEB Bakan Yardımcısı Prof. Dr. Ahmet Emre Bilgili'nin katılımlarıyla gerçekleştirildi.

DEHUKAM'ın önce yönetim kurulu üyeleri ardından da danışma kurulu üyeleri bir araya geldi.



PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ

Gelecek Burada!



Denizcilik Fakültesi

Mühendislik Fakültesi

Hukuk Fakültesi

Denizcilik Meslek Yüksek Okulu

İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi

Lisansüstü Eğitim Enstitüsü



360°
sanal tur

**İSTANBUL
TUZLA**



TURKEY
T.C. Dışişleri Bakanlığı



Simsekler

GENERAL SHIP CHANDLERS &
SHIP REPAIR INC.
Since 1976

**7/24
SERVICE
ALL
TURKISH
PORTS &
STRAITS**



im pa **ILS**



TradeNet
#52240



EN ISO
45001:2018
22000:2018
14001:2015
9001:2015



Head Office :

Kazım Dirik Mah. Atatürk Cd. Merkez İşhanı No.70 K.4 D.8 35800 Aliğa / İZMİR - TURKEY

T. +90 232 616 16 92 F. +90 232 616 36 27 - info@simseklerltd.com.tr - www.simseklerltd.com.tr

LİMANLARIMIZDAKİ HAREKETLİLİK ÖNÜMÜZDEKİ SÜREÇTE DE DEVAM EDECEK

İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliğa Şubesi aralık ayı olağan meclis toplantısı, Meclis Başkanı İsmail Önal'ın başkanlığında; Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek ve şube meclis üyelerinin katılımıyla gerçekleştirildi.



Toplantıya üyelerin yanı sıra Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Öğretim Görevlisi Mehmet Doymuş ve ASTER Özel Sağlık Hizmetleri ve Efeler Ambulans yetkilisi Ömer Gök konuşmacı olarak katılım gösterdi.

UZMAR Grubunun Kurucusu ve Onursal Başkanı Kaptan Altay Altuğ'u kaybetmenin derin üzüntüsünü yaşadıklarını dile

getirerek konuşmasına başlayan Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek, Aliğa ve Türkiye genelinde limanlarda kaydedilen 2021 yılının 11 aylık döneminde konteyner ve yük istatistiklerine değindi. Limanlardaki hareketliliğin pandemiye rağmen devam ettiğini kaydeden Şimşek, "Limanlarımızdaki hareketlilik pandemiye rağmen her ay artarak devam ediyor. İstatistiklere baktığımızda ise; 2021 yılının 11'inci ayında Aliğa limanlarında elleçlenen konteyner miktarı, bir önceki yılın aynı dönemine oranla artış göstererek 1 Milyon 263 bin TEU olarak gerçekleşti. Bu dönemde Aliğa limanlarında elleçlenen yük miktarı 98,7 milyon groston, net ton olarak ise 60 milyon ton olarak gerçekleşti. Türkiye toplamı ise 477 milyon net ton olarak gerçekleşirken,

Aliğa yüzde %13,8 pay ile 2'nci sırada yer aldı. Aliğa limanlarına gelen gemi adedi sayısına baktığımızda bu yılın on bir aylık dönemi ile geçen yılın aynı dönemine oranla yüzde 8 artış göstererek 5 bin 274 olarak gerçekleşti. Türkiye genelinde elleçlenen konteyner miktarını TEU bazlı olarak değerlendirdiğimizde ise, 2021'in ilk 11 ayının, geçen yılın aynı dönemine göre artış göstererek 11,3 milyon TEU olarak gerçekleşmiştir. Elleçlenen konteyner miktarında yüzde 11 pay ile Aliğa, Türkiye sıralamasında 5'inci sırada yer almıştır. Yıl boyunca sektörümüzde devam eden bu hareketlilik gelecek aylara yansımaya devam edecektir" şeklinde konuştu.

(DTO Aliğa Şubesi)

İSKENDERUN'DA ARSUZLU BALIKÇILARIN SORUNLARI ELE ALINDI

Hatay Arsu Kaymakamı Hacı Hasan Gökpinar, İMEAK Deniz Ticaret Odası İskenderun Şubesi'ne nezaket ziyareti gerçekleştirdi. Ziyarete Arsuזlu balıkçıların sorunları masaya yatırıldı.



İMEAK DTO İskenderun Şubesi'ni ziyaret eden Arsu Kaymakamı Hacı Hasan Gökpinar, yetkililer ile Arsuזlu balıkçıların sorunları masaya yatırılırken



ziyarete ayrıca, yapılması planlanan mercan resifleri, dalış noktaları ve Arsuז deniz turizmini canlandıracak projeler konuşuldu. Arsu Kaymakamı Gökpinar'ı,

İMEAK DTO İskenderun Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Kemal Kutlu, Meclis Başkanı Adnan Yener, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Suphi Şaşati, Yönetim Kurulu Üyesi Atilla Demirkent ve Şube Müdürü Ahmet Taştekin karşıladı.

İlk sırada Arsuזlu balıkçıların sorunlarının konuşulduğu ziyarette, İMEAK DTO İskenderun Şubesi sponsorluğunda yapılması planlanan mercan resifleri, dalış noktaları ve Arsuז deniz turizmini canlandıracak projeler de ele alındı.

(DTO İskenderun Şubesi)

EN İYİLERİN TERCİHİ JOTUN BOYA



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

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

Jotun Yapıları Korur



**Jotun
Yapıları
Korur**

jotun.com.tr



İnşaat Boyaları



Deniz Boyaları



Endüstri Boyaları



Toz Boyalar

ÇEVREYE DUYARLI TEKNE SAHİPLERİ ÖDÜLENDİRİLDİ

Ambalaj atıkları kağıt, karton, pet, plastik, metal, elektronik atık, atık pil, bitkisel atık yağ, tekstil atıkları ve sıvı tekne atıklarının toplandığı “Mavi Dalga Projesi Tekneler Yarışıyor” adlı yarışma kapsamında tekne sahipleri ödüllendirildi.



Mavi Dalga Proje ortakları olarak Fethiye Belediyesi, DenizTemiz Derneği Turmepa, İMEAK Deniz Ticaret Odası Fethiye Şubesi, D-Marin Göcek ve Travel Foundation Seyahat Vakfı tarafından

adlı yarışma düzenlendi. Düzenlenen yarışmada, sıfır atık kapsamında oluşan atıklar teknelerden teslim alındı. Her atık alımı sırasında kaynağında ayrıştırılmış olan atıklar cinslerine göre tartıldı.



Ödül törenine Fethiye Belediye Başkanı Alim Karaca, İMEAK Deniz Ticaret Odası Fethiye Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Şaban Arıkan, D-Marin Türkiye Direktörü Onur Ugan, Fethiye Belediyesi Çevre Koruma ve Kontrol Müdürü Selver Hatice Kabak, Deniz Temiz Derneği TURMEPA Muğla Saha Koordinatörü Ersin Özer, İMEAK Deniz Ticaret Odası Fethiye Şubesi Yönetim Kurulu Sayman Üyesi Ali Kaçar, İMEAK Deniz Ticaret Odası Fethiye Meclis Üyesi Tarık Yılmaz ve tekne sahipleri katıldı.



turizm sektöründe faaliyet gösteren kişilere denize ve çevreye yönelik tehditleri anlatmayı ve bu konularda farkındalığı arttırmayı hedefleyen “Tekneler Yarışıyor”

Tartımları yapılan atıklara ait miktarlar makbuz düzenlenerek kayıt altına alındı. Oluşturulan kayıtlar sonrasında ödül almaya hak kazanan tekneler belirlendi.

FARKINDALIK YARATALIM

Plaket töreninde konuşan ve yarışmadaki amacın tekne sahiplerini teşvik etmek olduğunu kaydeden İMEAK Deniz Ticaret Odası Fethiye Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Şaban Arıkan, “Küçük de olsa bütün teknelerimizin bu tür yarışmalara dahil olmasını istiyoruz ki, farkındalık yaratalım.

Bu sene duyarlı arkadaşlarımız, tekne sahiplerimiz bu yarışmamıza katıldılar. Ama istediğimiz sayıda bir katılım olmadı. Dileriz seneye çok daha fazla arkadaşımız katılır. Buraya katılmaları demek iyi niyetlerini göstermek demektir” dedi. Konuşmaların ardından Mavi Dalga projesinde dereceye girenlere ödülleri verildi.

(DTO Fethiye Şubesi)

GLOBAL DENİZCİLİK HİZMETLERİMİZ



IMO BALAST SUYU YÖNETİM SÖZLEŞMESİ 2004

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

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



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



US VGP 2013

Bu sektöre yönelik hizmetlerimiz şunlardır:

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



DENİZCİLİK ÇALIŞMA SÖZLEŞMESİ 2006

Bu sektöre yönelik hizmetlerimiz şunlardır:

- İçme suyu numunesi alma ve sanitasyon nakliyesi için DSÖ yönergelerine göre test etme
- Gemilerin bayrağını taşıdığı ülke yönetmeliğine göre içme suyu numunesi alma ve test etme



GLOBAL DENİZCİLİK HİZMETLERİMİZ

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

Dünyanın lider gözetim, denetim, test ve belgelendirme kuruluşu olarak SGS, 93.000'den fazla çalışanı, dünya çapında 2.600'den fazla ofisi ve dünyanın en büyük limanlarını da kapsayan **300'den fazla limanda** faaliyet gösteriyor.

İZMİR LİMANI YENİ BİR BAŞLANGIÇ YAPMAYA HAZIRLANIYOR

Lüks tatil gemilerinin Doğu Akdeniz ve Ege rotasındaki uğrak limanlarından olan fakat 2016 yılından sonra sefer alamayan İzmir, 2022'de 49 seferle yeni bir başlangıç yapmaya hazırlanıyor.



Gelecek yılın ilk çeyreğinden itibaren gemilerin tekrar İzmir'e yanaşacak olmasının sevindirici bir haber olduğunu açıklayan İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Öztürk, 49 geminin rezervasyon yaptırdığını söyledi. Kruvaziyer yolcusunun kent ekonomisine katkı verdiğini dile

getiren Öztürk, "Gemiyle seyahat eden turist, karada harcama olanakları daha fazla olduğu için alışverişe yöneliyor. Bir kruvaziyer yolcusunun ortalama 100-125 dolar arasında günlük harcamasının olduğu kabul ediliyor. Bu turizm dalı, ülkenin tanıtımı açısından da önemli... Çünkü kruvaziyerle gelip tanıdığına, ileriki yıllarda uçakla veya kara yoluyla Türkiye'ye gelme şansı ortaya çıkıyor" diye konuştu.

Doğu Akdeniz'de Türkiye'nin, özellikle de İzmir'in önemli bir destinasyon olduğunu vurgulayan Öztürk, sözlerini şöyle sürdürdü: "İzmirsiz ya da Türkiye limanlarının olmadığı bir rota iş yapmıyor. Burada Galataport İstanbul'un önemli bir avantajı söz konusu oldu. Çünkü kruvaziyerin kesilmesinin en büyük

nedenlerinden birisi de Galataport'un inşa halinde olmasıydı. Orası ekimde ilk yolcu gemisini kabul etti. Dünyanın en iyi terminallerinden biri olarak hizmet vermeye başladı. 2022'de 250'ye yakın rezervasyon aldı Galataport. Bu limana giden veya gelen gemiler için İzmir uğrak liman oldu". Kruvaziyer turizminin yeniden canlandırılması için yürütülen çalışmalar sonucu İzmir Limanı'na 2022 yılı için 49 kruvaziyer rezervasyon yaptırdı.

Böylelikle 6 yıllık aranın ardından gemilerle gelecek turistlerin, kent merkezinin yanı sıra Efes, Meryemana ve Bergama gibi tarihi ören yerlerinde turizm hareketliliği oluşturması bekleniyor.

(DTO İzmir Şubesi)

FİLYOS VADİSİ PROJESİ İÇİN KONFERANS DÜZENLENDİ

Zonguldak Bülent Ecevit Üniversitesi Alaplı Meslek Yüksekokulu, Bankacılık ve Sigortacılık programı tarafından, sosyal sorumluluk projesi kapsamında "Filyos Vadisi Projesi" konulu konferans düzenlendi. Konferansa, İMEAK DTO Karadeniz Ereğli Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı İrfan Erdem konuşmacı olarak katıldı.

İrfan Erdem, Filyos Vadisi Projesi'nin ülkeye ve bölgeye yapacağı katkıları ayrıntılı olarak öğrenciler ile paylaştı. Konuşmasında projenin stratejik önemine değinen İrfan Erdem, Filyos Vadisi Projesi'nin getirilerinin neler olacağını anlattı.

DTO Karadeniz Ereğli Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı İrfan Erdem konuşmasında şunları söyledi: "Karadeniz'e kıyısı olan ülkelerle meydana gelen ticarete olumlu katkıları başta olmak üzere, ülkemiz bu proje sayesinde elde edeceği kazançla projenin büyüklüğü ile doğru orantılı olarak bölgede istihdama yapacağı artı yönlü etkiler olacaktır. Bölge insanı ile beraber



Filyos Vadisi Projesi'nde görev alacak binlerce çalışandan biri olacağız. Filyos Vadisi Projesi'nin çok daha etkili olması amacıyla kara lojistik maliyetlerinin düşürülmesi ve bunun gerçekleştirilebilmesi için bölgedeki demiryolu ağı altyapısının daha da geliştirilmesi gerekir.

Karayolu ile taşınan yüklerin, demiryolu ile taşınana oranla çok daha maliyetli olması nedeni ile demiryolu altyapısının geliştirilmesini kaçınılmazdır. Kara taşımacılığının demiryolu ile yapılması sonucunda lojistik maliyetlerinin düşmesi neticesinde de işletmelere ciddi bir rekabet avantajı sağlayacaktır. Organize sanayi bölgesinin de havza içerisinde olması sonucu, ürettiğini gemiye yükleme mesafesinin bir iki kilometre gibi kısa mesafelere düşmesi neticesinde de yük taşıma maliyetlerinde büyük avantajlar sağlayacaktır".

(DTO Karadeniz Ereğli Şubesi)

BEŐIKTAŐ TERSANESİ: DÜNYA DENİZCİLİĞİNİN ANA TAMİR LİMANI

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

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

www.besiktasshipyard.com

 **BesiktasShipyard**

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

DTO BODRUM ŞUBESİ'NDEN 2021 YILI DEĞERLENDİRMESİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Orhan Dinç, 2021 yılı değerlendirmesi yaptı. Birçok projeye imza attıklarını söyleyen Dinç, pandemiye karşı çok ciddi bir mücadele verdiklerini kaydetti.



2020 yılına oranla 2021 yılının daha verimli ve rahat geçtiğini ifade eden Orhan Dinç 2021 yılı değerlendirmesinde şunları söyledi: "Covid-19 hayatımızın normal haline geldi. Biz bu konuda üyelerimizi her daim bilgilendirdik. Pandeminin başlaması ile izole olan deniz turizmi tatilini her daim anlattık, aktardık. Bölgemizi ziyaret eden birçok misafirimizin tercihini mavi yolculuk ve deniz turizminden yana kullanması bizleri oldukça memnun etti.

Yaşadığımız bu süreçte kaçak charter ile mücadele etmeye devam ederek, kurmuş olduğumuz ihbar hattını aktif kullandık. Kamu ve özel sektörle işbirliği yaparak, Türk denizciliğinin serbest ve iyi rekabet ortamında gelişmesi misyonumuz doğrultusunda her daim destekledik. Yerel ve ulusal basında farkındalık oluşturarak, sektörümüze bağlı her konuda güncel ve doğru bilginin yayınlanmasını sağladık. Odamızda bulunan 130 kişilik seminer

salonumuzda kurum ve kuruluşlarımızın eğitim ve seminerlerine ev sahipliği yaparak; onlar için ortak kullanım alanı yarattık. Yine ücretsiz hukuk birimimiz birçok üyemize destek sağladı. Yenilenen web sayfamızda ve sosyal medya hesaplarımızdan faaliyetlerimizi güncel olarak paylaştık. Yönetim kurulunda bulunduğumuz ve üyesi olduğumuz Bodrum Tanıtma Vakfı ile birçok ortak çalışmaya imza attık. Sektörümüzün KDV sorunu ile ilgilenmeye devam ederek, tüm yat işletmecilerimizin ortak problemi haline gelen bu durumu merkezimizin desteği ile ilgili bakanlıklara aktarmaya devam ettik. Çevreyi içine alan tüm sosyal sorumluluk projelerinin her daim içinde bulunduk. Bodrum Kaymakamlığı, Bodrum Belediyesi, Milas Kaymakamlığı, Milas Belediyesi, Bodrum Ticaret Odası ve diğer Odalar ile her daim iş birliği içerisinde hareket ederek, gerek Milas gerek Bodrum bölgelerimiz için birçok proje

ürettik. Milas bölgemizde özellikle oradaki çocuklarımız için Güllük Yelken Kulübü kurulmasını Milas Belediye Başkanımız Sayın Muhammet Tokat ile istişare ederek, bu kulübü bölgemize kazandırmaya karar verdik. Biz İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi olarak İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanımız Sayın Tamer Kıran'ın öncülüğü ve destekleri ile yolumuza devam ediyoruz. 2021 yılını geride bırakırken, 2022 yılı için projelerimiz, faaliyetlerimiz planlı olarak devam etmekte. En büyük temennimiz bu salgının bir an önce son bulması.

Daha birçok projeye imza atacağımız bu süreçte sağlıklı, huzurla ve başarı ile yepyeni bir yılın bizlere gelmesini diliyoruz. 2022 yılı tüm güzellikleri bize getirsin. Tüm denizcilik camiasının yeni yılı kutlu olsun. Pruvanız neta, rüzgarınız bol olsun..."

(DTO Bodrum Şubesi)

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.



AKDENİZ'DE YENİ DÖNEM BAŞLIYOR: AKDENİZ ECA OLUYOR

Akdeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunması Barselona Sözleşmesi'nin 22'nci Taraflar Konferansı'nda ilgili taraflar Akdeniz'deki kirliliği önlemek, azaltmak, bunlarla mücadele etmek ve mümkün olan en geniş ölçüde ortadan kaldırmak için birçok tedbirin yanı sıra deniz taşımacılığına yönelik uygun önlemleri alma taahhütlerini de dile getirdiler. Akdeniz için bir ECA oluşturulmasına yönelik öneriler hükümetler, yerel yönetimler, liman yetkilileri, uluslararası kuruluşlar ve sivil toplum kuruluşlarının gündemlerinde yer alıyor. Akdeniz'in SECA ilan edilmesi ise, denizcilik sektörümüzü ekonomik açıdan etkilemesi beklenen bir gelişme olacak. Buradan yola çıkarak, başta Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan olmak üzere bu konuda yaşanabilecek gelişmeleri sektörümüzün önemli bileşenleri ile değerlendirdik ve bir dosya olarak hazırladık.



ÜNAL BAYLAN: AKDENİZ'İN KÜKÜRT EMİSYON KONTROL ALANI İLAN EDİLMESİ

Ülkemiz Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) çatısı altındaki denizlerin kirlenmesinin önlenmesine ilişkin başta MARPOL Sözleşmesi olmak üzere bir çok sözleşmenin imzacısı olup, aynı zamanda bölgemizdeki ülkelerle de bu amaçlar için Akdeniz'de Barselona Sözleşmesi, Karadeniz'de ise Bükreş Sözleşmesi'ne imza atmıştır. Son yıllarda etkisini daha çok hissetmeye başladığımız iklim değişikliği dünya gündemindeki en önemli sorunların başında gelmekte olup, ülkelerin sektörel alanlarda her türlü tedbiri hızlıca hiç zaman kaybetmeden alması elzemdir.

İklim değişikliği ile mücadelede deniz yolu taşımacılığında da alınması gereken tedbirler tüm dünyada olduğu ülkemizde de alınmakta olup, bu konuda tamamlanan ve devam eden faaliyetler bulunmaktadır. Bunlardan en önemlisi ise, deniz yolu taşımacılığında kullanılan

yakıt kaynaklı emisyonların azaltılması ve alternatif yakıtların kullanımı için yapılan çalışmalardır. Bu kapsamda Denizlerin Gemilerden Kirlenmesinin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi kapsamında düşük kükürtlü yakıtların kullanımı hali hazırda ülkemizde de uygulanmaktadır.

MARPOL Sözleşmesi'nin kural değişikliği ile gemi kaynaklı hava kirliliğinin azaltılmasına yönelik olarak IMO tarafından, **01.01.2020** tarihinden itibaren, gemilerde kullanılan yakıtlardaki kükürt içeriği **%0,5** ile sınırlandırılmış olup, yeni düzenleme tüm dünyada uygulanmaya başlamıştır. Ancak çevresel açıdan hassas alanlar için o bölgede yer alan ülkeler daha sıkı kuralların uygulanmasına aralarında mutabakat sağlayarak karar verebilir ve bu durumu IMO'da karar almak üzere ortak olarak sunabilmektedirler. Bu durumda **Kükürt Emisyon Kontrol Alanları (SECA)** oluşturulmakta ve yakıttaki



ÜNAL BAYLAN
UAB DENİZCİLİK GENEL MÜDÜRÜ

kükürt içeriği maksimum sınırı %0,1 olarak uygulanmaktadır. Bu kapsamda, deniz yolu taşımacılığında uluslararası standartlardan daha düşük kükürt içeriği bulunan yakıtların kullanılması için ülkemizin de içinde bulunduğu Akdeniz'e kıyısı bulunan ülkeler ortak bir karar olarak Akdeniz'in "Kükürt Emisyon Kontrol Alanı" olması için çalışmalara başlamışlardır. Söz konusu çalışma Akdeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunması Sözleşmesi (Barselona Sözleşmesi) kapsamında yürütülmektedir.

Bölgemizde Akdeniz ve Ege'nin **Kükürt Emisyon Kontrol Alanı (SECA)** ilan edilmesine yönelik 6 fazdan oluşan çalışma tamamlanmış, Denizcilik Genel Müdürlüğümüz tarafından da Akdeniz ve Ege'nin SECA ilan edilmesine yönelik denizcilik sektörümüzün ve paydaşların görüşleri alınmış olup, Akdeniz'in SECA ilan edilmesi sektör ve paydaşlarımız tarafından olumlu değerlendirilmiştir. Bunun yanında IMO'ya sunulan

araştırma raporlarında, sülfür kaynaklı hava kirliliklerinin, insanların kanser, solunum ve kalp damar hastalıklarına yakalanmasına, erken ölümlere ve insanların yaşam konforlarının düşmesine sebep olduğu belirtilmektedir. Ülkelerin kirlilik kaynaklı oluşan sağlık giderleri ile düşük sülfürlü yakıt kullanımı ile oluşan maliyet artışları karşılaştırıldığında, düşük sülfürlü yakıt kullanımı lehine, yavaş ama istikrarlı faydalar sağlayacağı ortaya koyulmaktadır.

TÜRK BOĞAZLARI VE MARMARA DENİZİ İÇİN DE ÇALIŞACAĞIZ

Akdeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunması Sözleşmesi'ne (Barcelona Sözleşmesi) taraf olan 21 ülke ve AB üyesi ülkeler tarafından ülkemizin ev sahipliğinde, 400'e yakın katılımcıyla 07-10 Aralık 2021 tarihleri arasında Antalya'da 22'ncisi düzenlenen Taraflar Konferansı (COP22) görüşmelerinde, **Akdeniz'in Marpol Ek-VI kapsamında SECA ilan edilmesi teklifinin 2022 ortalarında IMO'ya sunulmasına karar verilmiştir.** 22'nci Taraflar Konferansı (COP22) toplantı sonuç raporu henüz yayınlanmamakla beraber MARPOL'ün Hava Kirliliğinin Önlenmesi, Ek-6'ya halihazırda taraf olmayan Mısır'ın SECA ilanı için çekinceleri oluşmuş ve bu doğrultuda Süveyş Kanalı çıkışında yer alan gemi bekleme sahasının kapsam dışına alınmasını talep etmiştir. Bu doğrultuda COP22 toplantı kurulu, toplantı sonuç raporuna eklenmek üzere bekleme sahasının tam koordinatlarını Mısır'dan talep ederek, rapor ekine konulması kararını almıştır. Toplantı sonuç raporunun kısa süre içinde yayınlanması beklenmekte olup, SECA alanı ilan edilme tarihi 01.01.2025 olarak kararlaştırılmıştır. Bununla birlikte, Barcelona Sözleşmesi'nin kapsamı sadece Akdeniz olup, Türk Boğazları ve Marmara Denizi'ni kapsamamaktadır. Akdeniz'in SECA ilanı süreci ile birlikte Türk Boğazları ve Marmara Denizi'nin de SECA ilanı için paydaşlarımız ile eş zamanlı çalışmalara başlayacağız. Akdeniz'in IMO tarafından SECA ilan edilmesinden sonra Akdeniz'de seyir yapan gemilerde kullanılan yakıtlarda kükürt içeriği **maksimum %0,5 yerine % 0,1** olarak uygulanacaktır. Hâlihazırda Avrupa ve Ülkemiz limanlarında ve

demir sahalarında bulunan gemiler için %0,1 kükürt içerikli yakıt kullanımı kısıtlaması **01.01.2010** tarihinden beri uygulanmaktadır. Mevcut durumda, ülkemiz limanlarında yakıtların kükürt içeriği denetimleri gelen gemilerin yakıt analiz raporlarının ve gemi kayıtlarının incelenmesi ile yapılmaktadır. Ancak yapılan denetimlerde şüphe olması durumunda yakıt numuneleri alınmakta ve akredite laboratuvarlara gönderilmektedir. Bu şekilde yapılan denetimlerde zaman kaybını engellemek ve etkin bir denetim gerçekleştirmek üzere Avrupa Birliği ile yaptığımız işbirliği çerçevesinde 2021 yılı Kasım ayında gemi üzerinde doğrudan yakıt analizi yapabilecek 10 adet portatif ölçüm cihazı temin edilmiş ve Liman Başkanlıklarımızın kullanımına tahsis edilmiştir. Numune alımına ve denetime ilişkin tedarik süreci ve mevzuat çalışmaları hızlı bir şekilde devam etmektedir. Kısa zaman içerisinde süreç tamamlanacak olup, 2022 yılı ilk çeyreği sonunda denetimlerin yeni cihazlarımızla birlikte daha etkili yürütülmesi planlanmaktadır. Limanlarımıza gelen gemilerden şüphe edilenlerin yakıt içindeki kükürt oranı anlık olarak gemide ölçülüp karar verilebilecek olup denetim sistemimizi güçlendiren bu durum hem limanlarımıza gelen gemiler için caydırıcı bir unsur olacak, hem de denetim sonucunda yüksek kükürlü yakıt bulunması durumunda söz konusu yakıtın liman içinde kullanımının yasaklanarak kirliliğin engellenmesi sağlanacaktır. Daha iyi bir çevre, daha iyi bir doğa, daha temiz denizler için adımlarımızı kararlılıkla atmaya ve mavi vatanımızı korumak için gerekli çalışmaları yapmaya ve farkındalık yaratmaya devam edeceğiz.

OKUYUCUYA NOT:

Karar metninin Akdeniz'in SECA ilanına ilişkin maddesi aşağıdaki gibidir:

9-b) Akdeniz'i bir bütün olarak Kükürt Oksitler için Emisyon Kontrol Alanı (Med SOx ECA) olarak belirlemek için 2022 ortasına kadar değerlendirilmek üzere Uluslararası Denizcilik Örgütü'ne sunmak ve IMO tarafından, Akdeniz ekosisteminin ve insanların sağlığını geliştirmeye yönelik olarak, en hızlı sürede karar alınmasını sağlamak.



HÜSEYİN ÇINAR
TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ GENEL SEKRETERİ

HÜSEYİN ÇINAR: EYLEM PLANLARIMIZI ŞİMDİDEN ORTAYA KOYMAMIZ GEREKECEK

Akdeniz, antik çağlardan beri kıyı topluluklarının ve devletlerin ekonomisi için yeri doldurulamaz bir işlev oynamıştır ve mevcut ve gelecek nesillerin refahı için hayati öneme sahiptir. Akdeniz'deki denizel çevreyi anlamak ve zihinsel şekillendirebilmek için önce Akdeniz'i ve çevresinde neler var, neler oluyor bunu anlamak gerektiğini düşünüyorum. Atlas Okyanusu'na bağlı olan Akdeniz'in en önemli özelliği dünyanın en büyük iç denizi olmasıdır. İngilizce adı Mediterranean Sea yani "Karaların Arasındaki Deniz"dir. Yüzölçümü 2.971.000 kilometrekaredir. Batıdan doğuya uzunluğu 3755 km, kuzeyden güneye genişliği 741 kilometredir. Düzgün bir derinliğe sahip olup, ortalama derinliği 1400 metredir. En derin yeri Mora Yarımadası'nın Matapan Burnu civarındaki bölgedir ve derinliği 4400 metredir. En dar yeri Sicilya ile Tunus arasındadır. Buradan itibaren Doğu ve Batı Akdeniz diye iki bölüme ayrılır.

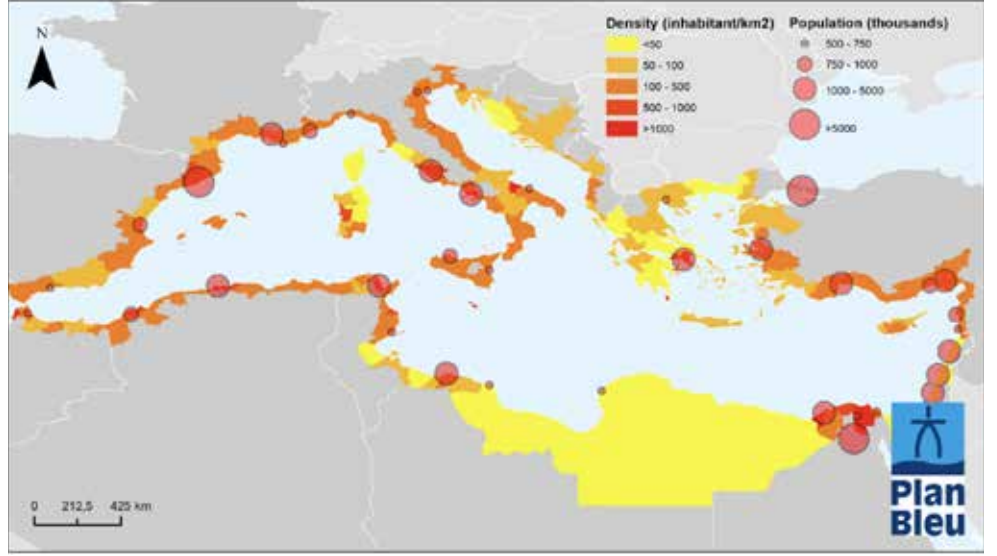
Tuzlu olan Akdeniz suları Cebelitarık Boğazı'nda alt akıntı ile Atlas Okyanusu'na, Atlas Okyanusu'nun az tuzlu suları üst akıntı ile Akdeniz'e akar. Bu akıntılar sırasında Akdeniz'e saniyede 1.750.000 metreküp su girerken, 1.680.000 metreküp su çıkmaktadır. Karadeniz'in suları ise Boğazlar üzerinden Akdeniz'e akar; çünkü Karadeniz'in suları daha bol ve az tuzludur. Akdeniz'den saniyede 6.100

metreküp su Karadeniz'e akarken, 12.600 metreküp su geri dönmektedir. Akdeniz'de seviye değişimi az, ancak sürekli olan med-cezir hareketleri yaşanmaktadır. Dip yapısı havzayı bir tortu tuzağı haline getirdiğinden Akdeniz suyunun dolaşımı çok karmaşıktır. Dikey karışım için yaklaşık 250 yıl gerekmektedir. Akdeniz'in toplam deniz suyu hacmi 3.700.000 km³'dür. Nehirlerin (500 km³), yağışların (900 km³) ve Çanakkale Boğazı'ndan gelen akıntının (400 km³) Akdeniz'e katkısı Cebelitarık yoluyla Atlantik'ten gelen akıntı karşısında önemli değildir¹. Bu şekliyle de Akdeniz ancak 90 yılda kendini yenileyebilmektedir.

Akdeniz'e birçok nehir dökülür. Bu nehirlerin en büyüğü Mısır'daki Nil Nehri'dir. Diğer önemli nehirler ise, İtalya'daki Po ve Tiber, Fransa'da Rhone (Ren), Yunanistan'da Vardar, Türkiye'de ise Büyük ve Küçük Menderes, Gediz, Göksu, Seyhan ve Ceyhan nehirleridir. Bu nehirlerin hemen hepsinin ağızlarında deltalar teşekkül etmiştir.² Akdeniz Havzasına kıyısı bulunan 20 ülke yer almaktadır. Bunlar; İspanya, Fransa, Monaco, İtalya, Slovenya, Hırvatistan, Bosna-Hersek, Arnavutluk, Karadağ, Yunanistan, Türkiye, Suriye, Lübnan, İsrail, Filistin, Mısır, Libya, Tunus, Cezayir, Fas, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi ve Malta'dır³.



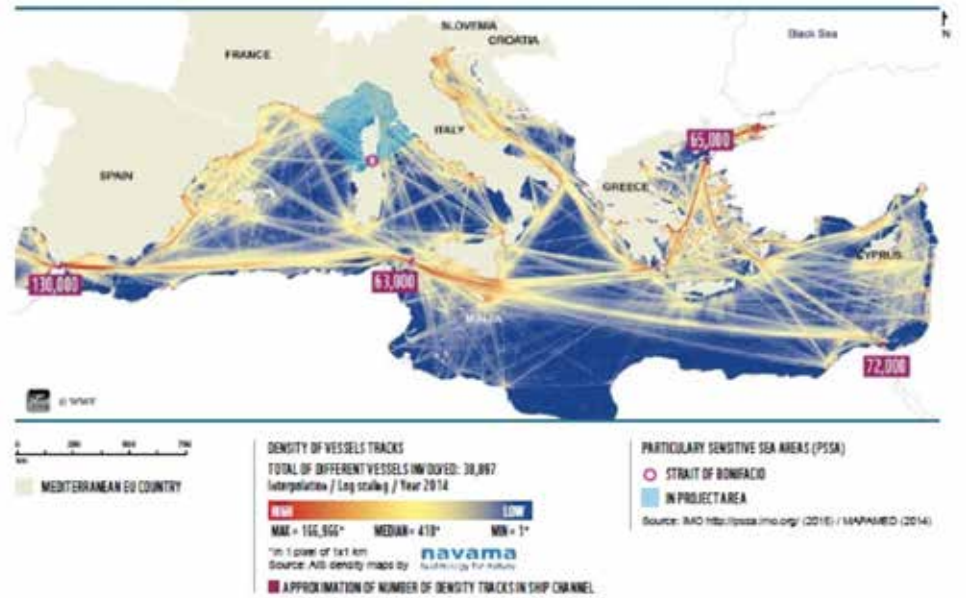
Kümülatif olarak, Akdeniz'i çevreleyen ülkelerin uzunluğu yaklaşık 29.000 mil olan bir sahil şeridine sahiptir. Türkiye'nin 4,500 mil uzunluğundaki sahil şeridinin tamamı (bölgedeki ikinci en uzun bölge) Akdeniz'de bulunur. Yunanistan'ın kıyı şeridi 8.498 mil uzunluğundadır. Ağır girintili kıyı şeridi, bölgedeki en uzun sahil şerididir. Kıyı şeridi aynı zamanda



sayısız Yunanistan adasını da kapsıyor. Akdeniz'de bulunan en büyük on adadan beşi Yunanistan'dadır. Girit adası, Yunanistan'ın Akdeniz adalarının en büyüğüdür⁴. Akdeniz'e kıyısı olan ülkelerin toplam nüfusu 1970 yılında 281 Milyon, 2000 yılında 419 milyon, 2010 yılında 472 milyon iken 2030 yılında 572 milyon olacağı tahmin edilmektedir. Bu ülkelerin sadece Akdeniz kıyılarında yaşayan

1000Kişi/km² iken, Libya kıyılarında bu sayı 20 kişi/ km² olmaktadır⁵.

Akdeniz diğer taraftan da deniz ticaretinin en yoğun olarak gerçekleştiği bir denizdir. Dünya deniz ticaretinin %20'si, konteyner taşımacılığının %10'u bu denizde yapılmakta ve 200 milyon yolcu Akdeniz'de yer değiştirmektedir. Deniz ticareti anlamında da, en çok



toplam nüfusu 1980 yılında 100 milyon, 2005 yılında 150 milyon iken 2030 yılında bu sayının 200 milyon kişiye ulaşacağı tahmin edilmektedir. Akdeniz sahillerinde nüfus yoğunluğu Mısır Nil Deltası'nda

ham petrol taşımacılığı yapılmaktadır. "İnsan faaliyetlerinin, doğal afetlerin, iklim değişikliğinin olumsuz etkileri nedeniyle özellikle Akdeniz Bölgesi'nin deniz ve kıyı çevresinin mevcut durumu olmak

¹ https://www.imo.org.tr/resimler/dosya_ekler/92d3109efc9e64a_ek.pdf - ² <https://denizbilim.tr.gg/Akdeniz.htm> - ³ <http://akdenizarastirmalari.akdeniz.edu.tr/anabilim-dallari-2/akdeniz-havzasi-cografyasi-arastirmalari> - ⁴ <https://tr.history-hub.com> - ⁵ <https://www.medqsr.org/population-and-development>

üzere, Akdeniz'de ortaya çıkan birbiriyle ilişkili küresel iklim, biyolojik çeşitlilik ve kirlilik krizleri ve bunların sonuçlarından derin endişe duyarak, ciddi ekonomik ve sosyal sonuçları olan kara ve deniz kaynaklı kirlilik, biyolojik çeşitlilik kaybı, ekosistem bozulmasından büyük endişe duyulmaktadır." Bu endişeler Türkiye'nin ev sahipliğinde 7-10 Aralık 2021 tarihleri arasında Antalya'da gerçekleştirilen "Akdeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunması Barselona Sözleşmesi'nin 22'nci Taraflar Konferansı'nda (COP 22) dile getirildi ve çözüm önerileri ilgili kurumlara sunuldu.

COP 22'de akit tarafların, Akdeniz'deki kirliliği önlemek, azaltmak, bunlarla mücadele etmek ve mümkün olan en geniş ölçüde ortadan kaldırmak için birçok tedbirin yanı sıra deniz taşımacılığına yönelik uygun önlemleri alma taahhütleri de dile getirilmiştir. Bunlar;

a) Havayı kirleten emisyonların azaltılmasına yönelik benimsenen tedbirlerin ve aynı zamanda Akdeniz boyunca limanların ve kıyı kentlerinin karbondan arındırılması, enerji verimliliğine ve sürdürülebilirliğine geçişe yardımcı olan tedbirlerin hızla uygulanmasının teşvik edilmesi,

b) Akdeniz'in bir bütün olarak Kükürt Oksitler için Emisyon Kontrol Alanı (Med SOx ECA) olarak belirlenmesi için 2022 ortasına kadar değerlendirilmek üzere Uluslararası Denizcilik Örgütü'ne sunulması,

c) Akit Taraflar 2022-23 döneminde, denizcilik emisyonlarını en aza indirmek ve önemli sağlık ve çevresel faydalar elde etmek için Akdeniz'de bir NOx ECA'nın fizibilitesinin yapılması için daha fazla teşvik edilmesi,

d) Sürdürülebilir ve kirlilikten arındırılmış bir deniz taşımacılığı sektörü aracılığıyla temiz ve sağlıklı Akdeniz deniz ve kıyı çevresi hedefine katkıda bulunan Gemilerden Kaynaklanan Deniz Kirliliğine Karşı Önleme, Hazırlık ve Müdahale için Akdeniz Stratejisi'nin (2022-2031) etkin bir şekilde uygulanması, bu konuda sıkı bir yaptırım sistemi ve güçlendirilmiş çok sektörlü işbirliği imkanı yaratılması,

e) Plastik kirliliğini ele almak, deniz çöpünü önlemek ve azaltmak için yasal olarak bağlayıcı bir küresel anlaşma geliştirme yetkisine sahip bir Uluslararası Müzakere Komitesi'nin kurulması için diğer ilgili bölgesel ve küresel girişimlerle sinerji içinde bir eylemin geliştirilmesi,

f) COP22 tarafından kabul edilen Akdeniz'de Deniz Çöpü Yönetimi Bölgesel Planı'nın etkin bir şekilde uygulanması yoluyla mikro plastikler ve bunların zararlı etkileri dahil olmak üzere ve bu amaçla Akdeniz bölgesinde kurulan Deniz Çöpü İşbirliği Platformu'nun çalışmalarının tanınması ve teşvik edilmesi.

KABOTAJ HATTINDA KULLANDIĞIMIZ GEMİLER İÇİN NASIL BİR ETKİ YARATACAK?

Bu konu her açıdan önem arz etmekte olan bir konudur. Akdeniz'de denizel çevreye ve hava kirliliğine karşı üstlenilmesi gereken sorumluluklar gün geçtikçe daha fazlalaşmaktadır. Türk Armatörler Birliği olarak daha yaşanabilir bir dünya, daha sürdürülebilir bir çevre, daha yeşil bir gelecek ve daha temiz bir Akdeniz için gerekli çalışmaları yapmak ve sektörel bir yaklaşım sergilemek konusunda bizler de hassasiyetimizi paylaşmak isteriz.

Akdeniz'in Kükürt Emisyon Alanı (SECA) ilan edilmesi durumunda kullanılması zorunlu olacak yakıtlardaki kükürt oranı %0,1 olacaktır. Bilindiği üzere 1 Ocak 2020 tarihinden itibaren gemilerde kullanılan yakıtlardaki kükürt içeriği % 0,5 ile SECA ilan edilmiş alanlarda ise %0,1 ile sınırlandırılmıştır. Bizlerin öncelikle "Kabotaj hattında kullandığımız gemiler açısından nasıl bir etki yaratacaktır?" bunu analiz etmemiz gerekecektir. Bu etki analizinin yapılıp, buna göre çözümler üretilmesi gerekecektir. Bu çözümler belirli hazırlık periyotlarına ihtiyaç duyacaktır. O nedenle bu tip bir çalışmayı sektör olarak en kısa sürede yerine getirmek zorundayız.

Yine sektörümüzde her şeyden önce bir farkındalık yaratmak ve iklim değişimi konusunda bilinçlendirme kanalları açma ihtiyacı oluşmuştur. Bu ihtiyacın da karşılanması çok önemlidir. Tabii



PINAR KALKAVAN SESEL
KOSDER YÖNETİM KURULU BAŞKANI

oluşturulacak eylem planları üzerinde ilerlerken, teknik açıdan da yapılması gereken bazı konulara da değinilmesi elzemdir. Bu eylemler için de çok kısa bir reaksiyon süremiz olduğu değerlendirilmektedir. Son yapılan COP 22'deki akit taraflar Akdeniz'in SECA ilanı çalışmalarının yapılmasına yönelik kararlarını IMO'ya iletmışlerdir. Bu çerçevede de eylem planlarımızı şimdiden ortaya koymamız gerekecektir.

PINAR KALKAVAN SESEL: SÖZLEŞME DAHA 'YEŞİL' BİR DENİZ TAŞIMACILIĞI MODELİNE FAYDA SAĞLAYACAK

Güvenilir ve ekonomik olmasının yanı sıra en çevre dostu taşımacılık türü olarak kabul edilen deniz taşımacılığı, gün geçtikçe büyüyen filosu nedeniyle çevrenin korunması konusunda hassasiyetini artırmaktadır. Deniz yolu taşımacılığının ana unsuru olan gemilerin dünya sularında efektif bir şekilde seyrüsefer yapmalarının yanında çevreye ve ekolojik dengeye zarar vermeden faaliyetlerini sürdürmeleri de büyük bir önem arz etmektedir. Sadece günümüzün değil, geleceğin de en temel sorunlarından birisi olan çevre kirliliği, diğer taşımacılık alternatiflerine nazaran daha az karbon ayak izine sahip deniz taşımacılığının gündeminde ilk sıralarda yer almaktadır. Bu bilincin ve farkındalığın sonucu olarak; ülkeler ve denizcilik sektörünün uluslararası çatı kuruluşları, gemilerden kaynaklı ortaya çıkabilecek kirliliğin önüne geçme adına ciddi adımlar atmışlardır. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'nün sülfür oranını düşürmeye

yönelik aldığı kararlar, Birleşmiş Milletler (BM) ve Avrupa Birliği (AB)'nin bu kararları destekleyici nitelikte kabul ettiği sözleşmeler, daha 'yeşil' bir deniz taşımacılığı modelinin ortaya çıkmasına fayda sağlayacaktır.

7-10 Aralık tarihleri arasında ülkemizde gerçekleştirilen; Türkiye'nin de taraf olduğu ve "Barselona Sözleşmesi" olarak isimlendirilen Akdeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunması Sözleşmesi'nin (COP) 22'nci Taraflar Konferansı'nda bu çerçevede önemli bir bildiriye imza atıldı. Akdeniz'i deniz taşımacılığında Emisyon Kontrol Alanı (ECA) haline getirecek bu bildiri; eşsiz kıyı şeridi, zengin tarihi ve bulunduğu konum itibarıyla tüm canlılar için önemli bir değer olan bu suların korunmasına büyük bir katkı sunacaktır. Aynı zamanda bu karar, denizel çevre hassasiyetinin ve sorumluluğun göstergesi olarak atılmış somut adımlardan birisidir. Gemilerden kaynaklı kirliliğinin önüne geçmeyi hedefleyen bu kararlar birlikte konferansta; 2022-2027 Orta Vadeli Strateji'nin belirlenmesi, deniz çöpleri ve kentsel atık suları gibi denizi kirleten diğer etkenlerin de önüne geçilmesinin hedeflenmesine yönelik kabul edilen maddeler de Akdeniz'in yüksek çevre koruma standartlarına ulaşmasında büyük bir önem arz edecektir.

CELAL ERSAN: İSTANBUL LİMANI BUNKER FİYATLARINDA ÇOK DAHA REKABETÇİ BİR HALE GELECEK

BM Çevre Programları (UNEP), Akdeniz'deki ortak çevresel sorunları ele almak için bölgesel bir çerçeve sağlayarak, Akdeniz Eylem Planı'nı 1975'te oluşturdu. Akdeniz'in Deniz Çevresinin ve Kıyı Bölgesinin Korunmasına İlişkin Sözleşme olan Barselona Sözleşmesi ve protokolleri daha sonra 1976'da kabul edilmişti. AB ve 8 AB Akdeniz üye devleti dahil olmak üzere 22 ülke sözleşmenin tarafı durumunda. Aslında bu konu 2005 yılından beri masada olup, uzun yıllar tartışılan bir konuydu. Kararın arkasında ise hepimizin bildiği üzere gezegenimizin ve Akdeniz'in de etkilendiği kirlilik, iklim değişikliği ve biyolojik çeşitlilik kaybı gibi sorunlar başrolde. AB, Akdeniz çevresindeki ülkelerle birlikte, Akdeniz'in



CELAL ERSAN
PETROL OFİSİ A.Ş. KIDEMLİ DENİZ
SATIŞLARI MÜDÜRÜ

deniz ortamını koruma çabalarını hızlandırma taahhüdünde bulundu. Haftasında Türkiye'nin Antalya Kenti'nde, BM'nin Deniz Çevresinin ve Akdeniz'in Kıyı

COP 22'de varılan anlaşma, akaryakıttaki Kükürt içeriğini %0,10 m/m olarak sınırlandırmaktadır. Bu, 1 Ocak 2020'de IMO'nun belirlenen Emisyon Kontrol Alanları dışında faaliyet gösteren gemilerde kullanılan akaryakıttaki Kükürt sınırını %3,5 m'den %0,50 m/m'ye düşürmesiyle yürürlüğe giren mevcut küresel yasal sınırın beşte birini temsil ediyor. IMO'nun 1 Ocak 2020'de yürürlüğe soktuğu değişimin bir benzeri ve daha keskin Akdeniz için geçerli olacak.

UNEP/MAP tarafından yürütülen çalışmalara göre; Med SOx ECA, SOx emisyonlarında yüzde 78,7'lik bir düşüşe dönüşecek. Ayrıca, partikül madde emisyonları (PM 2.5' de yüzde 23,7 oranında azaltılacaktır. Açıkçası bu değişime Akdeniz'in IMO 2020 sonrası ikinci büyük değişimi denebilir.



Bölgesinin Korunmasına İlişkin Barselona Sözleşmesi'nin akit tarafları "Taraflar Konferansı"nın (COP) 22'nci toplantısını gerçekleştirdi. Sözleşmeye taraflar sağlıklı, temiz, sürdürülebilir ve iklime dayanıklı bir Akdeniz elde etmek için 2022-2027

Akdeniz, dünyanın en işlek nakliye yollarından biri olmaya devam ediyor. Bu değişim insan sağlığına olduğu kadar su ve hava kalitesine de fayda sağlamayı amaçlamaktadır. Med SOx ECA, doğa için de önemli faydalar sağlayacaktır.



için yeni bir stratejiyi onaylayan bir bildiri imzaladılar. Tüm akit taraflar ayrıca tüm bölgede bir kükürt emisyonu kontrol alanı belirlenmesini desteklemeyi kabul ettiler. Bu da, Akdeniz'den geçen gemilerin yalnızca düşük kükürt içeren yakıtları kullanabileceği anlamına geliyor.

SOx atmosfere salındığında asit yağmuruna neden olabilmekte ve okyanus asitlenmesini şiddetlendirebilmektedir. Akdeniz havzasının kenarı boyunca hava kalitesindeki iyileştirmelere ek olarak, yoğun nüfuslu Akdeniz kıyı bölgelerinde çiftçilik, hayvancılık ve

diğer sosyo-ekonomik faaliyetlere fayda sağlayacaktır. SOx emisyonlarını azaltmak, aynı zamanda, Kuzey Afrika'nın geniş bölgelerinde ve Cebelitarık Boğazı'nda hem karada, hem de denizde görünürlükte iyileştirmeler sağlayacağından, sürücüler ve denizciler için iyi bir haber olacaktır.

DENİZCİLİK SEKTÖRÜMÜZE VE ARMATÖRLERİMİZE BU DEĞİŞİMİN ETKİLERİ NE OLACAK?

Açıkçası son iki yıldır bu kadar hızlı ve köklü değişen dünyamızda 2025 için öngörülerde bulunmak için erken olabilir. Doğamız ve Akdeniz için çok pozitif olan bu konu, tüm Akdeniz havzasında sadece motorin tüketilecek olması navlun fiyatlarına ve her türlü emtianın ve ürünün son fiyatlarına kadar artış yönünde yansıtacağı aşikar.

Benim şahsi görüşüm VLSFO ile aslında Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) yanlış bir ara uygulamaya geçmişti. Rafineriler, ikmalciler arafta kalan bu ürüne (VLSFO) hazır değildiler ve birçok ürün arzında, fiyatında problemler yarattığı gibi stability ve compatibility gibi teknik sorunlara ve sektörde yüz milyonlarca dolar claimlere neden oldu. Olması gereken IMO'nun çok daha cesur davranarak globalde 0,1% sülfürlü motorine geçilmesi idi. Akdeniz belki daha önden ve proaktif gidecek bu konuda. Akdeniz havzasında tüketilen VLSFO ürünün yerini alacak MGO ürünü karşılayacak rafineriler yeteri kadar mevcut. Ürün arzında sıkıntı olacağını düşünmüyoruz, ancak geleneksel olarak %80 siyah, % 20 beyaz ürün yakan gemilerin tamamının Akdeniz'de beyaz ürüne geçecek olması Akdeniz'de karada ve diğer tüm sektörlerde kullanılan MGO fiyatlarında kaçınılmaz bir artışa neden olabilir.

Bu dönüşüm bunker şirketlerinin sermaye ve finansman ihtiyacını arttırmasını gerektirecek, ama bunun dışında barge, terminal ve tanklarını çok daha etkin ve verimli kullanabilecekler tek ürüne geçmiş olmaktan dolayı. VLSFO'nun kullanılmayacak olmasıyla Akdeniz'de claim sayılarında ve oranlarında da ciddi düşüş oranları yaşanacaktır ki, bu da endüstri açısından olumlu bir konu.

Akdeniz'de faaliyet gösteren ve scrubber takan gemilerin durumu ise çok daha avantajlı hale gelecek. Tahminen çok uygun fiyatlara mal edilecek olan HSFO yakıp, motorin yakılan bir piyasada rekabet konusunda scrubberli gemilerin armatörlerine yarattığı değer MGO'ya göre dört kat oranında daha avantajlı olabilir.

Ülkemizde maalesef VLSFO üreten bir rafineri yok. Tüm ikmalciler bu ürünü (VLSFO) yurt dışından ithal etmekte. Bu durum diğer limanlara karşı rekabette bazen biz fiziksel ikmalcileri zorlarken, bu geçiş ile birlikte İstanbul Limanı bunker fiyat ve hizmetlerinde çok daha rekabetçi bir liman haline gelecektir. MGO'da uluslararası limanlar ile rekabet gücümüz çok daha fazla. Petrol Ofisi A.Ş. gibi dev ve sektörde en büyük depolama kapasitesi, en geniş terminal ağı ve en büyük barge filosu ile ülkemizde bunker ihracatımızı artırıp, daha çok döviz girdisi sağlayacağımıza inanıyorum. Belirttiğim üzere, IMO 2020 gibi çok daha büyük bir değişimi sorunsuz atlatan ve başarılı denizcilik sektörü bu değişime çok daha kolay uyum sağlayacaktır. Ancak son iki yılda tüm dünyadaki değişimleri, hızını, sayısını ve etkilerini düşündüğümde 2025 için çok keskin tahminler yapmak için erken olduğunu da unutmamak gerek.

ZEKİ TARAKÇI: SEKTÖRDE TEDARİK DEĞİL MALİYET AÇISINDAN BİR ARTIŞ GÖRÜLECEK

Küresel çapta enflasyonun kalıcı olabileceğinin konuşulduğu, tedarik zincirinin ciddi anlamda kilitlendiği bir dönemden geçmekteyiz. Gerek mevcut işlerin yönetimi ve gerekse yeni projelerin hayata geçirilmesindeki motivasyon düşüklüğü her şeyden daha fazla önceliği olan dünyamızın emisyonlardan korunması hassasiyetinin ikinci plana itilmesine sebebiyet verebilmekte. Tüm geçici ve konjonktürel aksamaları bir tarafa bırakarak, çevre sorumluluğumuzun bilincini arttırmalı ve her bir birey olarak emisyon azaltıcı tedbirleri almaya başlamalıyız.

Akdeniz ECA, yani bölgede emisyonların azaltılması kapsamında kükürt, NOx gibi sera gazı etkisi yapan emisyonların azaltılması anlamına gelmektedir. Ama



ZEKİ TARAKÇI
SOCAR DENİZCİLİK SATIŞ DİREKTÖRÜ

artık bu kavram çok daha genişletilerek, CO₂ farkındalığı ön plana çıkarılmıştır. 2000 yılında karada kullandığımız araçlarda tüketilen motorinin kükürt içeriği 7.000 ppm seviyelerindeydi ve bu rakam şu an 10 ppm seviyesine düşürülmüştür. Deniz taşımacılığı yapan ticari gemilerde ise 2020 yılı itibarıyla global limit VLSFO ile 5000 ppm'e düşürülmüştür. Mevcut tanımlı ECA/SECA bölgelerinde ise bu limit 1000 ppm seviyelerindedir. Global limit rakamdan da anlaşılacağı üzere halen daha çok yüksek olup, çok kısa zamanda 1000 ppm seviyesine düşürüleceği öngörülmektedir. Net ve gerçek olan ise, yakın gelecekte, Fuel Oil ürünün yakıt olarak kullanım alanlarının dünyada giderek azaldığıdır. Fuel Oil, yandığında çok yüksek oranda CO₂ emisyonu oluşturmakta ve 2030/2050 yılı CO₂ emisyonları hedeflerinin ulaşılmasını zorlaştırmaktadır.

KÜRESEL NAVLUN FİYATLARINDA ARTIŞ DEVAM EDECEK

Birinci aşamada, sektör motorin tüketimine yönlenecek ve gerek kükürt emisyonu, gerekse CO₂ emisyonları kıyasla düşürülecektir. Ama yeterli olmayacağı kesindir. En yakın uygulama olarak "Motorin tüketiminin artması bir tedarik problemi getirecek midir?" sorusunun cevabı ise hayır. Çünkü bugün tüketilen VLSFO ürünü için kullanılan ara ürünlerde çok ciddi motorin Hidro Carbon yapısına yakın ürünler kullanılmaktadır. Bu ürünlerin VLSFO ürün üretiminde kullanılması ile ortaya çıkan ekonomi, motorine dönüştürülmesindeki

	KW/kg	CO ₂ gr/kWh	Sox gr/kWh	PM gr/kWh
HSFO Scrubber fitted	11	565	0,5	0,4
VLSFO	11,6	540	3,2	0,7
Marine Gas Oil	11,9	520	0,3	0,15
LNG	13	410	0,003	0,03
Methanol	5,5	520	0	0
Biodizel	10,5	570	0,35	0,17
Amonyak	5,2	0	0	0
Sıvı Hidrojen	34	0	0	0

ekonomiden daha avantajlı olabilmektedir. Dolayısıyla sektörde, tedarik değil, maliyet açısından bir artış görülecektir ve bu da kaçınılmazdır. Önümüzdeki yakın gelecekte, bu ürünler arasındaki fiyat farklarının ciddi anlamda açılacağını göreceğiz. Bu da egzostgas temizleme sistemlerini daha da ön plana getirecektir. Hatta bu cihazlar sadece kükürtle değil,

olarak LNG, Methanol, Amonyak, Biodizel (FAME, HVO) ve Hidrojen olarak karşımıza çıkmaktadır. Tüm bu ürünlerde kükürt emisyonları ve ppm değerleri sıfır seviyesine yakın olmakla beraber, ana hedef CO₂ emisyonlarının azaltılmasında (Hidrojen ve Amonyak hariç) etkili bir rol almamaktadırlar. Aşağıdaki tablo ile durumu daha netleştirmek istedim

- Carbon ürünü yakıp, dikeysel hareketi döner harekete çevirmekte kullanmış olduğumuz içten yanmalı araçlar ve mevcut teknolojileri CO₂ emisyon hedeflerinin yakalanmasında bize yardımcı olmamaktadırlar. Zira bu makineler yanan üründen çıkan enerjinin neredeyse %55'ini kendileri ve dahil oldukları sistemler tüketmekte ve pervaneye sadece %45'i kalmaktadır. Elektrik motorlarındaki gibi verim %95 ve üstü seviyelere çıktığında ise CO₂ emisyonu kendiliğinden %50 düşecektir ve ilk hedef 2030 yakalanacaktır.

Hidrojen, solar, nükleer enerji (tartışmaya açık) kullanımı bu süreçte alternatifler olarak karşımıza çıktığını değerlendiriyorum. Geri kalan tüm



carbon - capture özelliği ile yüksek teknoloji ekipmanlara doğru değişim gösterecekler. Bu da kaçınılmazdır. Dünya ticaretinin %90'dan fazla oranında deniz yolu ile başladığını söylersek, küresel navlun fiyatlarında artışın devam edeceğini söylemek yanlış olmayacaktır. Biraz da alternatif yakıtlara değinecek olursak; en çok konuşulan ürünler

(hesaplar ortalama yakın değerler ile yapılmıştır).

Tablodan da anlaşılacağı üzere, LNG dahi tüketilmiş olsa Marine Gas Oil kıyaslamasında karbon emisyonları sadece %21 düşebilmektedir. Bu tablo Methanol karşılaştırmasında ise bir fark oluşturmamaktadır. Sonuç olarak bir Hidro

Hidro-Carbonlar bugün kullanılan dizel makineleri teknolojisi ile kullanılmaya devam ettikçe, istenilen hedeflerin yakalanması mümkün olmayacaktır.

Sadece, slow steaming, daha az CO₂ emisyonuna sahip ürün kullanımı ve gemi üstü solar ve rüzgar destekleri ile ilk hedef 2030 yakalanabilecektir.



www.avsglobalsupply.com

**at 1500
ports
in 126
countries**

*at your service,
globally.*



**GLOBAL
SHIP SUPPLY
& CATERING**

Akdeniz’de deniz emisyon kontrol alanı (ECA) ilan edilmesi konusuna bir bakış



* DR. OKTAY ÇETİN

Dünya ticaretinin özellikle son 15 yılda giderek artan oranda büyümesi neticesinde çevreyi en az kirlüten taşımacılık türü olmasına rağmen gemilerden salınan zararlı gazlar nedeniyle deniz taşımacılığında kaynaklanan hava kirliliği gündemden düşmemektedir. Denizel çevrenin korunmasına yönelik olarak Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)’nün yayımladığı en bilinen sözleşme “1978 Protokolü ile değiştirilen 1973 Gemilerden Oluşan Kirlenmenin Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi (MARPOL 73/78)” olmuştur. MARPOL Sözleşmesi’ne, 1997 yılında Ek VI Protokolü kabul edilmiş ve bu protokol 19 Mayıs 2005 tarihinde dünya genelinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye 26.02.2013 tarihinde kabul edilen 6438 sayılı kanun ile bu protokole taraf olmuştur. “Gemilerden Kaynaklanan Hava Kirliliğinin Önlenmesine İlişkin Kurallar isimli” EK-6 protokolünde gemilerden salınan emisyonların azaltılması ve etkili bir kontrol sistemi getirilmesi amaçlanmıştır.

Bu çerçevedeki Regülasyon 14’e göre Ek VI’ya taraf devletler, sahip oldukları deniz alanlarında çevre ve insan sağlığını korumak amacıyla gemi kaynaklı (egzoz gazlarından çıkan başlıca azot-oksit (NOX) ve kükürt-oksit (SOx) gibi emisyonlardan kaynaklanan) hava kirliliğini azaltmaya yönelik özel alanlar ilan etme konusunda yetkilendirilmişlerdir. Ekim 2008’den beri 53 ülke EK IV’ya taraf olmuş durumdadır ve bu da toplam tonajın % 81,88’ine eşittir. ANNEX IV içerisinde emisyon ve yakıt kalitesi gereksinimleri iki kategori altında değerlendirilmektedir. Bunlar küresel gereklilikler ve emisyon kontrol alanlarıdır (IMO, 2018). Bu alanlar genel olarak emisyon türüne göre Kükürt Emisyon Kontrol Alanı (SECA) veya NOX ve PM dahil olmak üzere Emisyon Kontrol Alanı (ECA) olarak isimlendirilmektedirler (Pekşen vd., 2014).

Akdeniz için bir Deniz Emisyon Kontrol Alanı (Med ECA) oluşturma fikri, hükümet ve sivil toplum kuruluşları tarafından yapılan destekleyici duyuruların bir sonucu olarak artan bir ilgi görmektedir. Bir Med ECA tasarlamak ve uygulamak birçok soruyu beraberinde getirmektedir. Bu sorular şöyle sıralanabilir:

- Gemilerin emisyonlarının türleri, hacimleri ve etkileri nelerdir?
- Bir Med ECA’da ne tür emisyonlar sınırlanabilir ve bunlara hangi nicel sınırlamalar getirilebilir?
- Ne tür teknolojiler veya operasyonel önlemler emisyonları azaltabilir ve bunların karşılaştırmalı faydaları ve maliyetleri nelerdir?
- Uyumluluk doğrulaması ve uygulanması için uzaktan algılama teknolojileri ve diğer yeni dijital teknolojiler kullanılabilir mi? (Brewer, 2020).

2014 yılında tamamlanan 3’üncü IMO Sera Gazı Çalışması’na (IMO, 2015)

göre gemiler küresel karbondioksit (CO₂) ve diğer sera gazlarının %3’lük bir kısmından, yaklaşık olarak yıllık 1 milyar ton CO₂’ye karşılık gelecek şekilde sorumludur. Çalışmanın yapıldığı yıldan 2050 yılına kadar gemilerden kaynaklı emisyonların %50 ile %250 arasında artması öngörülmektedir (IMO, 2015). Aynı periyotlarda CE Delft (2017), %20 ile %120 arasında bir emisyon artışı ile birlikte dünyanın 2°C daha ısınmasını öngörmektedir. İki senaryoda da gemi kaynaklı emisyonlar artmakta ve bu artış sosyal ve ekonomik koşullara bağlı gelişmektedir. Diğer sektörler sera gazı emisyonlarını düşürmek üzerine çalışmalar yaparken, denizcilik sektörü küresel ısınma ve hava kirliliği konusunda payını artırmaktadır. Tedbirler alınmadığı takdirde gemi kaynaklı emisyonların, 2050 yılında küresel emisyonların %17’sine yakın bir kısmını oluşturması öngörülmektedir (Cames, Graichen, Siemons, & Cook, 2015).

Denizlerden kaynaklanan zararlı emisyonlar (denizcilik emisyonları ‘maritime emissions’), akciğer kanseri ve kalp hastalığı, çocukluk çağı astımı vakaları, erken bunama vakalarına (Alzheimer hastalığı dahil) nedeniyle erken ölümlere ve dolayısıyla denize kıyısı olan ülkelerdeki sağlık masraflarının da artmasına neden olabilmektedir. Bu tür emisyonlar, tarımsal ürünlere zarar vererek ekonomik maliyetler de getirmekte ve küresel ısınmaya önemli ölçüde neden olmaktadır. Gemilerden kaynaklanan emisyon araştırmalarında öncelikle her bir gaz salınımı için ilgili emisyon faktörü bulunmaktadır. Küresel olarak, uluslararası ticarete kullanılan 70.000’den fazla gemiden kaynaklanan emisyonlar, Anenberg ve diğerlerinin (2019) tahminlerine göre, yılda yaklaşık 60.000 ölüme ve yaklaşık 160 milyar ABD doları sağlık harcamasına neden olmaktadır (ayrıca bkz. Rutherford ve

Miller 2019). Akdeniz'de uluslararası ticarete her yıl 30.000'den fazla gemi faaliyet göstermektedir (EERA ve FMI 2018) ve Akdeniz kıyı bölgelerinde 200 milyondan fazla insan yaşamaktadır. Akdeniz bölgesindeki emisyonlara ve bunların etkilerine ilişkin çok sayıda nicel tahminin yanı sıra, bir Med ECA'nın oluşturulmasıyla elde edilebilecek emisyonlardaki potansiyel azalmaya ilişkin tahminler bulunmaktadır. Örneğin, Ineris (Rouil ve diğerleri 2019), 2015-2016 referans yıllarına kıyasla bir Med ECA'nın SO_x emisyonlarını %95, PM_{2.5}'i %80 ve siyah karbonu %51 azaltacağını tahmin etmiştir. Cofala et al. (2018), bir Med ECA varlığının erken ölümleri 2030'da yılda 4.100 ve 2050'de yılda 10.000'den fazla azaltabileceğini tahmin etmektedir (Brewer, 2020).

DÜNYADA ECA İLAN EDİLEN ÖZEL ALANLAR DÖRT BÖLGEDE TOPLANIR

Konuyu teknolojik gelişmeler ve uygulanması gereken politikaların incelenmesi açısından ele almak faydalı olacaktır. 2016 yılında, IMO'nun Deniz Çevre Koruma Komitesi (Marine Environment Protection Committee (MEPC) 70), toplam gemi kaynaklı emisyonların %85'ini oluşturan 5.000 groston ve üzeri gemiler için 1 Ocak 2019 tarihinden itibaren yakıt tüketimi verilerini geminin bayrak devleti ile paylaşma zorunluluğunu getirmiştir ve bayrak devletleri bu veriyi daha sonra IMO'ya sunmaktadır.

Öte yandan özellikle denizlerden kaynaklanan siyah karbon emisyonlarını (black carbon emissions) azaltmaya yönelik teknolojik önlemleri değerlendirmek için ICCT tarafından çalışmalar yapılmaktadır (ICCT 2017, 2018 ve 2019). Dizel partikül filtreleri (Diesel particulate filters (DPFs)) özellikle siyah karbon emisyonları için umut verici olmakla birlikte büyük gemiler için ölçeğin büyütülmesini gerektirmektedir.

Tahrik sistemlerinde dizel yakıt yerine sıvılaştırılmış doğalgaz (LNG) kullanımı ve SO_x'i azaltmak için "scrubber"ların kurulması 2020'den itibaren geçerli olan yeni yakıt kükürt içeriği düzenlemelerine

Tablo 1. Gemilerde kullanılacak yakıtlardaki SO_x miktarı

Tarih	Küresel	Tarih	ECA
1 Ocak 2012	%3,50 m/m S veya 14 g SO _x /kWh	01 Temmuz 2010	%3,50 m/m S veya 14 g SO _x /kWh
1 Ocak 2020* (01 Ocak 2025 tarihine ertelenebilir)	%0,50 m/m S veya 2 g SO _x /kWh	01 Ocak 2015	%0,10 m/m S veya 0,4 g SO _x /kWh

cevaben emisyonları azaltmak için halihazırda uygulanmakta olan tedbirler arasındadır (Abadie ve diğerleri, 2017; Brewer, 2020). Ağır akaryakıttaki (heavy fuel oil) toksik maddeler partikül madde

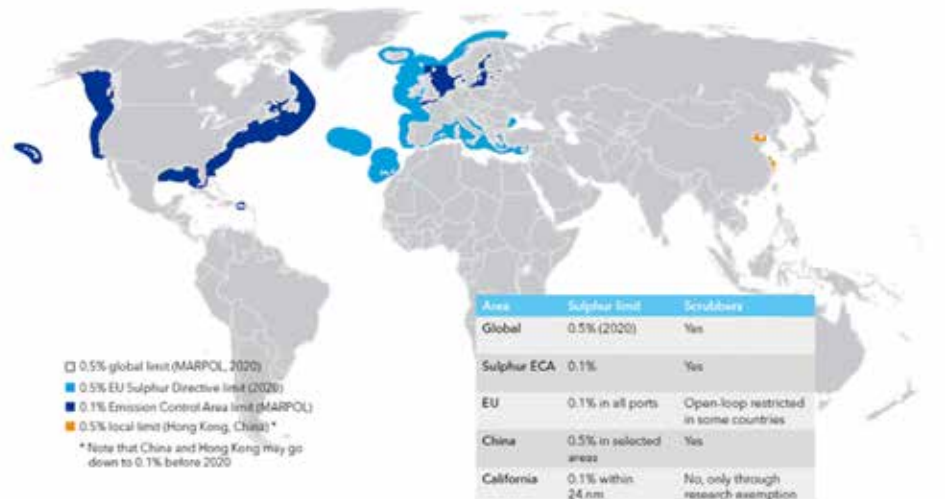
bağlıdır. Bu da gemilerin kullanım ömrüne ve düzenlemelerin mevcut gemilerin yanı sıra yeni inşa edilecek gemilere uygulanıp uygulanmayacağı hususlarıyla ilişkilidir (Yaramenka et al. 2017; Brewer, 2020).

Tablo 2. Mevcut ECA Bölgeleri

Alanlar	Kirleticiler	Kabul edilme tarihi	Yürürlüğe girme tarihi
Baltık Denizi	SO _x	1997	2005
Kuzey Denizi	SO _x	2005	2006
Kuzey Amerika ECA (Birleşik Devletler ve Kanada kıyılarının büyük bir kısmını kapsar)	NO _x , SO _x ve PM	2010	2012
Birleşik Devletler Karayipler ECA (Porto Riko ve Birleşik Devletler Virgin Adaları'nı da kapsar)	NO _x , SO _x ve PM	2011	2014

emisyonlarını artırabilir. Kısacası, farklı geliştirme ve kurulum aşamalarında çeşitli teknolojiler vardır. Herhangi bir teknolojinin SO_x'i azaltmaya yönelik tahmini faydaları uygulama süresine

Gemilerde kullanılacak yakıtlardaki SO_x miktarı veya gemilerden çıkacak toplam SO_x limitini gösteren değerler Tablo 1'de verilmiştir (Kaynak: IMO, 2012; Pekşen vd., 2014).



Şekil 1. ECA Haritası 2020 (Google Haritalar, 2022)

Ek-VI Protokolü'nde yer alan Regülasyon 13- NOx (Azot Oksit)'e göre dizel makinelerin NOx değeri önceden belirlenerek yayımlanmış olan sınırları aştığı takdirde bu makineler çalıştırılmayacaktır. Dünyada ECA ilan edilen özel alanlar Şekil 1'de görüldüğü gibi dört bölgede toplanmıştır: 1. Baltık Denizi Bölgesi - (SOx); 2. Kuzey Denizi Bölgesi - (SOx); 3. Kuzey Amerika Bölgesi - (SOx, NOx ve PM); 4. Karayip Denizi Bölgesi - (SOx, NOx ve PM) (Pekşen vd., 2014).

MARPOL Ek VI Protokolü'ne taraf olan Türkiye emisyon kontrol alanı ilan etme hakkına sahip olmuştur. Ayrıca AB uyum süreci kapsamında 2005/33/EC sayılı AB Direktifine paralel olarak 2009/15667 sayılı karar ile "Bazı Akaryakıt Türlerindeki Kükürt Oranının Azaltılmasına İlişkin Yönetmelik" yayımlanmıştır. Bu yönetmeliğe göre:

- Türkiye Cumhuriyeti ve Marpol Ek-VI'da tanımlanacak tüm SOx kontrol alanlarında %1,5'un üzerinde kükürt içeren deniz yakıtları kullanılamaz.

- İç su araçları ve rıhtımdaki gemiler tarafından kükürt miktarı kütütlece %0,1'i aşan denizcilik yakıtları 01.01.2012 tarihinden itibaren kullanılamaz (Türk Loydu, 2011; Pekşen vd., 2014).

Akdeniz için bir ECA oluşturulmasına yönelik öneriler hükümetler, yerel yönetimler, liman yetkilileri, uluslararası kuruluşlar ve sivil toplum kuruluşlarının gündemlerinde yer almaktadır. Teknolojiler ve politikalarla ilgili ele alınması gereken çeşitli konular ve seçenekler vardır. IMO, Akdeniz için Bölgesel Deniz Kirliliği Acil Müdahale Merkezi, BM Çevresinde İklim ve Temiz Hava Koalisyonu Programı, Dünya Bankası, BM Ticaret ve Kalkınma Konferansı gibi uluslararası kuruluşlar, bu konuları ele almak ve bir Med ECA'nın geliştirilmesini kolaylaştırmak için uygundur (Brewer, 2020).

2022 yılı Nisan ayında Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün Deniz Çevresi Koruma Komitesi'nin 78'inci oturumunda Akdeniz'in SECA ilan edilmesi teklifinin sunulması ve en geç 01 Mart 2024

tarihine kadar bu teklifin yürürlüğe girmesine yönelik bir çalışma söz konusudur. Bu kapsamda, Akdeniz için Bölgesel Acil Müdahale (REMPEC) Merkezi tarafından gemilerin düşük sülfürlü yakıt kullanımına yönelik çalışmalar yapılarak, bu hazırlanan teknik dokümanlar ülke görüşlerine açılmıştır (DTO, 2020).

Sonuç olarak Akdeniz'de gemilerden kaynaklanan zararlı gazların etkilerinin azaltılması açısından çalışma yapılması adeta bir zorunluluk haline gelmiştir. Ancak bu çalışmalar yapılırken ekonomik açıdan etkilerinin dikkate alınması bir zorunluluktur. Soluduğumuz havayı kirleten gazların neden olduğu, ölüme yol açan hastalıkların doğurduğu sağlık giderleri ve çevresel zararların önemli maliyetler çıkardığı daha önceki çalışmalarda ortaya konulmuştur. Akdeniz'in SECA ilan edilmesi denizcilik sektörümüzü ekonomik açıdan etkilemesi beklenen bir gelişme olacaktır. Türkiye'nin finansal açıdan içinde bulunduğu dönemdeki zor şartlar nedeniyle denizcilik sektörümüzün bundan etkilenmiş olması; gemilerde kullanılan yakıtın özelliği ve yakıt tedarikinde yaşanabilecek sorunların armatörlerimizi zor durumda bırakma ihtimali söz konusudur. Bu durumun denizcilik şirketlerimizin yatırım kararlarını derinden etkileyeceği değerlendirilmektedir.

Kaynakça:

Anenberg, S., et al. (2011). Impacts of global, regional, and sectoral black carbon emission reductions on surface air quality and human mortality deaths. Atmos Chem Phys 11:7253–7267

Brewer, T. (2020). A Maritime Emission Control Area for the Mediterranean Sea? Technological Solutions and Policy Options for a "Med ECA" Euro-Mediterranean Journal for Environmental Integration (2020) 5:15. Erişim (27.12.2021) adresi: <https://doi.org/10.1007/s41207-020-00155-1>

Cames, M., Graichen, J., Siemons, A., & Cook, V. (2015). Emission reduction targets for international aviation and shipping. Policy Department A: Economic and Scientific Policy, European Parliament, B-1047 Brussels.

CE Delft (2017). Update of Maritime Greenhouse Gas Emission Projections. Erişim (01.01.2022) Adresi: <https://www.cedelft.eu/en/publications/2056/update-of-maritime-greenhouse-gas-emission-projections>

DTO (2020). Akdeniz'in Kükürt Emisyon Kontrol Alanı (SECA) ilan edilmesi. Sayı: 38591462 - 010.07.03 - 2020 - 1287 30/04/2020, Sirküler No :548.

ECA Haritası 2020 (2022). Erişim (01.01.2022) adresi: <https://www.google.com.tr/>

IMO (2014). Reduction of GHG emissions from ships-Third IMO GHG study 2014. Erişim (01.01.2022) Adresi: <http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/PollutionPrevention/AirPollution/Documents/Third%20Greenhouse%20Gas%20Study/GHG3%20Executive%20Summary%20and%20Report.pdf>

IMO (2016). Initial IMO GHG Strategy. Erişim (01.01.2022) Adresi: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Reducing-greenhouse-gas-emissions-from-ships.aspx>

IMO (2018). 73/78 MARPOL convention consolidated edition 2018. Erişim (01.01.2022) Adresi: http://www.imo.org/en/Publications/Documents/Supplements%20and%20CDs/English/QQE520E_022019.pdf

Rutherford, D. & Miller, J. (2019). Silent but deadly: the case of shipping emissions. <https://theicct.org/blog/staf/silent-deadly-case-shipping-emissions> Alıntı (01 Ocak 2022)

Pekşen N.H., Pekşen D.Y., Ölçer A., (2014). Cold Ironing Yöntemi; Marport Limanı Uygulaması. Journal of ETA Maritime Science Vol. 2, No. 1, (2014), 11-30.

Türk Loydu (2011). Bazı Akaryakıt Türlerindeki Kükürt Oranının Azaltılmasına İlişkin Yönetmelik. News letter-07-2011.

Lloyd's Register (2011). ECA Map, Erişim (08.2011) adresi: <http://www.lr.org/sectors/marine/documents/227034-eca-map-august-2011.aspx>



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
www.yanmar.com

TÜRKİYE'NİN İHRACATI 2021'DE 225 MİLYAR 368 MİLYON DOLARA YÜKSELDİ

Türkiye'nin 2021 yılına ilişkin dış ticaret rakamları, Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, Ticaret Bakanı Mehmet Muş, Hazine ve Maliye Bakanı Nureddin Nebati ve TİM Başkanı Gülle'nin katıldığı programda açıklandı.



2021 yılı ihracatı geçen yıla kıyasla yüzde 32,9 artışla 225 milyar 368 milyon dolara yükseldi. Dış ticaret açığı 2021'de yıllık yüzde 7,8 azalarak 45,9 milyar dolara geriledi. İhracatın ithalatı karşılama oranı da yüzde 83,1'e yükseldi. İthalat 2021'de 271,3 milyar dolar oldu. Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, ihracatın büyümeye ciddi katkısı olduğunu belirtti ve 2022 ihracat hedeflerini 250 milyar dolar olarak revize ettiklerini açıkladı.

2021 yılı dış ticaret rakamlarını açıklayan Cumhurbaşkanı Erdoğan, küresel ekonominin yüzde 3,4 küçüldüğü bir dönemde Türkiye'nin yüzde 1,8 büyümeye kaydettiğini, yılın üçüncü çeyreğinde Türkiye'nin sergilediği büyüme oranında itici gücün mal ve hizmet ihracatı olduğunu kaydetti. Bu dönemde net mal ve hizmet ihracatının büyümeye katkısının 6,8 puan olarak gerçekleştiğini, böylelikle yüksek oranlı büyümenin yüzde 92'sinin net mal

ve hizmet ihracatından kaynaklandığını belirten Erdoğan, ihracat artışının büyümedeki yansımalarının özellikle sanayi üretimi, kapasite kullanım oranı, istihdam gibi göstergelerde daha net görüldüğünü vurguladı.

ERDOĞAN: "HER KRİZ BERABERİNDE BİRÇOK FIRSATI GETİRİR"

"2021 yılının ilk çeyreğinde yüzde 7,4 ile ikinci çeyreğinde yüzde 22, üçüncü çeyreğinde yüzde 7,4 oranında büyüyerek başarımızı perçinledik" diyen Erdoğan, bu performansla Türkiye'nin salgın döneminde ekonomisini en hızlı toparlayan G20 ülkesi olmasının beklendiğini anlattı. Sanayi Üretim Endeksi'nin ekim ayında yıllık bazda yüzde 8,5 artışla 143,6 seviyesine yükselerek rekor bir değere ulaştığını dile getiren Erdoğan, "İmalat sanayi kapasite kullanım oranı ise, salgın öncesi düzeyi aşarak aralık ayı itibarıyla yüzde 78,7 seviyesine çıkmıştır. Bu ivme



istihdama da olumlu aksetmiş, Türkiye ekonomisi 2021 ekim ayı itibarıyla salgın öncesi döneme göre 2 milyon ilave istihdam oluşturmuştur. OECD üyesi ülkelerin istihdam bakımından, ancak 2023 yılının üçüncü çeyreğinde toparlanması öngörüldükçe, Türk ekonomisi, dinamik yapısı ile salgın öncesi seviyelere hızla ulaşmayı başarmıştır" değerlendirmesini yaptı.

Her krizin beraberinde birçok fırsatı da getirdiğini belirten Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, tarih boyunca küresel kriz dönemlerini iyi değerlendiren ülkelerin ekonomik bakımdan çok büyük sıçrama yapma imkanına da kavuştuğunu belirtti. Bundan 19 yıl önce 36 milyar dolardan devrildikleri ihracatı, 2021 yılında 6 kattan fazla arttırarak 225 milyar 368 milyon dolara çıkarmayı başarmış olmaktan mutluluk duyduklarını dile getiren Erdoğan, "2002'de sadece 87,6 milyar dolar olan dış ticaret hacmimizi 2021 yılında 496,7 milyar dolara ulaştırdık. Dış ticaret açığımız ise önceki yıla göre yüzde 7,8 azalışla 45,9 milyar dolara gerilerken, ihracatın ithalatı karşılama oranı ise 5,8 puan artışla yüzde 83,1'e yükseldi. Bu oranın 2000 yılında sadece yüzde 51 olduğu dikkate alındığında, Türkiye ekonomisinin bizim dönemimizde kaydettiği ilerleme çok daha iyi anlaşılacaktır. Ama muhalefet bu



işten anlamaz. Onların derdi başka. Bizim derdimiz aşk. Az önce de kardeşlerim söyledi. İhracat, ihracat, ihracat” ifadelerini kullandı.

MUŞ: “REKORLARLA DOLU BİR YILI GERİDE BIRAKTIK”

2021 yılında ihracatta elde ettikleri başarının Türkiye adına milat olduğunu kaydeden Ticaret Bakanı Mehmet Muş ise, Cumhurbaşkanı Erdoğan'ın ihracatın artırılması konusunda gösterdiği kararlılık ve kendilerine sunduğu vizyonun, Türkiye'yi ihracat devriminin eşiğine getirdiğini ayrıca ihracattaki bu devrim ve dönüşümün rakamlara ve göstergelere de yansıdığını anlattı.

Türkiye'nin 1990'lı yıllarda bir ayda yaptığı 1,5 milyar dolarlık ihracatı; 2021'de bir günde yapabilen bir ülke konumuna geldiğinin altını çizen Muş, “İhracattaki bu büyük sıçrama ve atılım hamlesi Türkiye'nin ekonomik anlamda kaderini değiştirmiştir. İşte bu atılım hamlesiyle 2021'de ihracatta şimdiye kadar hiç ulaşmadığımız aylık değerlere ulaştık. Rekorlarla dolu bir yılı geride bıraktık” ifadelerini kullandı.

Ticaret Bakanı Muş, ihracatla büyüyen Türkiye hedefi doğrultusunda var güçleriyle çalışacaklarını belirterek, sözlerini şöyle sürdürdü: “Dünyanın her yerinde bayrağımızı dalgalandıran ihracatçılarımıza hak ettikleri desteği vermek ve onlara zor zamanlarda yol göstermek amacıyla stratejiler oluşturacağız. İhracatçılarımıza sağladığımız finansal desteklerin sayısını ve niteliklerini artırmaya devam edeceğiz.

Türk ihracatçısına yeni pazarlar keşfetme imkânı sunarak ihracat kapasitemizi daha üst noktalara taşıyacağız. Benzer

şekilde hizmet sektöründeki atılımımıza da devam etmekteyiz. Turquality programı çalışmalarını tamamlamış bulunuyoruz. 2022'de de bakanlık olarak ihracatçılarımızın her aşamada yanında olmaya devam edeceğiz.”

GÜLLE: “AR-GE, İNOVASYON VE TASARIMA ÖNEM VERECEĞİZ”

TİM Başkanı İsmail Gülle de, programda yaptığı konuşmada, geçen yıl tüm hedefleri birer birer gerçekleştirdiklerini, 12 ayın 11'inde ihracat rekoru kırdıklarını, aylık 20 milyar dolar, yıllık 200 milyar dolar ihracatı aştıklarını söyleyerek, “2021'de miktar bazında ihracatta Cumhuriyet tarihi rekoru kırdık, 174,3 milyon ton ihracat gerçekleştirdik. Birim ihracat değerimizi yüzde 17 artırdık. 101 bin 386 firmamız mal ihracatı gerçekleştirdi. 32 bini aşkın firmamız ihracat ailesine katıldı” diye konuştu. İsmail Gülle, geçen yıl ihracata başlayan firmaların 3,7 milyar dolarlık dış satım yaptığını aktararak, şunları kaydetti: “229 ülke ve bölgeye ihracat yaptık, 184 ülkeye ihracatımızı artırdık, 123 ülkeye ihracatta rekor kırdık. 46 ülkeye 1 milyar dolardan fazla ihracat gerçekleştirdik. 78 ilimiz ihracatını artırdı. 48 ilimiz ihracat rekoru kırdı. 21 ilimizin ihracatı 1 milyar doları aştı. 27 sektörümüzün 26'sı ihracatını artırdı. 20 sektörümüz ihracat rekoru kırdı. 23 sektörümüzün ihracatı 1 milyar doları aştı. TL ile ihracatımız yüzde 48 artarak 70,8 milyar liraya yükseldi. Hizmet ihracatımız ocak-ekim döneminde yüzde 62 artarak 46 milyar doları aştı.”

TİM Başkanı Gülle, bu süreçte Cumhurbaşkanı Erdoğan'ın kendilerine sürekli destek verdiğini ifade ederek, salgın dönemindeki son 2 yılda hükümete ilettikleri 136 sorunun tamamının çözüldüğünü söyledi. Küresel tedarik zincirinde yaşanan aksaklıkları fırsata çevirdiklerini ve ihracat hanesine 25 milyar dolar artı değer kattıklarını belirten Gülle, büyümenin lokomotifleri olduklarını, 2021'in 9 ayında büyümenin yarısının ihracatla geldiğini kaydetti. Artık yeni bir ligde olduklarını, büyük ölçekteki işlere yetişebilmeleri için AR-GE, inovasyon ve tasarıma önem vererek yeni yatırımlara devam etmeleri gerektiğini aktaran Gülle,



ihracatın geldiği noktada ciddi bir ihtiyacı karşılayacak yeni fuar alanı konusunda da çalışmaların sürdüğünü ifade etti.

TOPLAM 26 SEKTÖR İHRACATINI ARTIRDI

2021 yılında 78 il ihracatını artırdı. 48 il ise yıllık ihracat rekoru kırdı. 2021 yılında en fazla ihracat yapan ilk 3 il; 88,9 milyar dolarla İstanbul, 17,3 milyar dolarla Kocaeli ve 15 milyar dolarla Bursa oldu.

2021 yılında sektörlerin performansını incelediğinde 26 sektör ihracatını artırdı. 29,3 milyar dolarlık ihracat gerçekleştiren otomotiv endüstrisi sektörü ilk sırada yer alırken, 25,3 milyar dolara ulaşan kimyevi maddeler ve mamulleri sektörü ikinci ve 22,4 milyar dolara ulaşan çelik sektörü üçüncü oldu. Sektörel anlamda en dikkat çekici artışlar ise geçen yılın aynı ayına göre ihracatını 9,7 milyar dolar artıran çelik, 7,1 milyar dolar artıran kimyevi maddeler ve mamulleri ve 4,1 milyar dolar artıran demir ve demir dışı metaller sektörlerinde yaşandı.

EN FAZLA İHRACAT ALMANYA'YA, EN YÜKSEK ARTIŞ ABD'YE

2021 yılında ihracatçılar, Türkiye bayrağını 229 ülke ve bölgede dalgalandırmayı başarırken, 184 ülkeye ihracatı artırma başarısı gösterdi. Aralarında Almanya, ABD, Birleşik Krallık, İtalya, İspanya'nın da bulunduğu 112 ülkede ise yıllık ihracat rekoruna imza atıldı. 2021 yılında ihracatçıların en çok ihracat gerçekleştirdiği ilk 3 ülke; 19,33 milyar dolarla Almanya, 14,73 milyar dolarla ABD, 13,71 milyar dolarla Birleşik Krallık oldu. İhracatın tutar bazında en çok artırıldığı ülkeler; 4,54 milyar dolarlık artışla ABD, 3,40 milyar dolarlık artışla İtalya, 3,35 milyar dolarlık artışla Almanya sıralamasıyla gerçekleşti.

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

**POMarine
olarak**

başarıdan başarıya koşuyor,
farkımızı ortaya koyuyoruz.

Denizlerin de lideri Petrol Ofisi.
Yolların çok ötesi.

PO Marine

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

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

bağımsız gözetmen eşliğinde yaparak

dünyada bir ilki
gerçekleştirdik.

4.200

gemiye yakıt ikmalı yaptık.

**%100 Müşteri
Memnuniyeti**

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

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

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

2020

— yılında —

1 milyon m³

denizcilik yakıtı satışı yaparak

%16

büydük. Hem transit
hem de iç pazarda lider olduk.

%27 | %56
TRANSİT | İÇ PAZAR

PAYIYLA LİDER



Petrol Ofisi

İDO VE TURİYOL SEFERLERİNE KUR DARBESİ

Olağanüstü gündemle toplanan İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) Ulaşım Koordinasyon Merkezi UKOME'de, servis ücretleri hariç, tüm toplu ulaşım ücretlerinde yüzde 36 zam kararı alındı. Bu karara rağmen maliyetleri karşılayamadıklarını ve mağdur olduklarını belirterek İDO ve TURİYOL bazı hatlardaki seferlerini durdurma kararı aldıklarını açıkladılar.



İstanbul'da deniz taşımacılığı hizmeti veren TURİYOL kurdaki artışın ardından 'maliyetlerin karşılanabileceği şartlar oluşana kadar bazı seferlerini durdurdu. Şirket, İstanbul kalkışlı Çınarcık- Esenköy ve Kadıköy (Metro İskele)- Karaköy/ Eminönü seferlerini durdurma kararı aldı. İDO da aynı sebeple Yenikapı-Mudanya seferlerini gerçekleştirmekte olan Osmangazi ve Orhangazi isimli hızlı feribotlarının 30 Aralık'ta seferlerden çekileceğini duyurdu.

Son olarak UKOME Toplantısı'nda da itirazlarını dile getiren TURİYOL Yönetim Kurulu Başkanı Yunus Can, kendisinin denizci olduğunu belirterek; "Yılbaşından bu yana kadar akaryakıtta gelen zam denizde yüzde 260'dır. Çok basit bir şey söyleyeceğim. Ben hiç zam istemiyorum. Hiç zam vermeyin, ama bu maliyetleri karşılayın. Var mısınız?" diye sorarak şunlara dikkat çekti: "Biz burada bu maliyetler altında eziliyoruz. Bunun altından kalkabilmenin yolunu arıyoruz. Yüzde 36 bizi kurtarmaz. 2004 yılındaki bizim alım gücümüze erişebilmemiz için biletimiz şu anda 4.03 iken 23 lira olması lazım. Böyle çarpıcı rakamlarla karşı karşıyayken kalkıp da bu artışları topluma nasıl ifade edeceğim diyerek bunun sorumluluğunu sanki bizmiş gibi bize yüklemenin ne anlamı var? Kim istiyor

zam? Zamlı ortama bizi taşıyan nedenleri ortadan kaldırmamız lazım".

İDO AÇIKLAMA YAPTI: YAKIT VE OPERASYONEL MALİYETLERDEKİ ARTIŞI KARŞILAYAMIYORUZ

İDO'dan yapılan yazılı açıklamada da, toplamda 34 terminalde yılda 11 milyon araç ve 35 milyon yolcuyla hizmet veren büyük bir aile olduklarının altını çizerek, 2020 yılındaki ortaklık yapısındaki değişiklik ile biri yabancı olmak üzere dört ortaklı yapıdan bir yabancı ve yerli ortağın ayrılması sonucu yüzde 100 yerli olarak iki

ortaklı şekilde faaliyetlerini sürdürmeye çalıştıklarını kaydettiler. Özelleştirme bedeli haricinde, her yıl İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve Milli Emlak'a 44 milyon kira, yaklaşık 45 milyonluk SGK primi ve 100 milyonu aşan diğer tüm vergilerimizle kamuya sağlanan yıllık katkının da azımsanmayacağını belirten İDO açıklamasında, gemilerin bakım ve kiralama süreleri ile ilgili İstanbul Büyükşehir Belediyesi ile herhangi bir uyumsuzluğun bulunmadığına da dikkat çekildi.

Kiralama sürelerinin bitmesine yaklaşık 20 yıl bulunmasına rağmen Yenikapı-Mudanya seferlerini gerçekleştirmekte olan Osmangazi ve Orhangazi isimli hızlı feribotlarının 30 Aralık 2021 tarihi itibarıyla seferlerden çekileceği bilgisini veren İDO açıklamasında, devamında şu ifadelere yer verildi: "Döviz kuru artışının getirdiği yakıt ve operasyonel maliyetlerdeki artış, bu iki hızlı feribotumuzla yaptığımız seferleri sürdürülemez noktaya getirmiştir. Özelleştirme sürecinden sonra Osmangazi Köprüsü'nün sözleşmede yer alan araç geçiş fiyatının düşürülmesi, Eskihisar-Topçular hattında hiçbir



bedel ödemedi taşıma lisansı olarak faaliyet göstermeye başlayan rakip firmanın haksız rekabet yaratarak gelirlerimizde yarattığı olumsuz etki ve Bursa Belediyesi'ne ait BUDO'nun devlet sübvansiyonu ile rakibimiz olması nedeniyle Yenikapı - Bursa hattında sefer yapmamız daha da zorlaşmıştır.

Tüm zorluklarımızın haricinde; 3 bin 500 kg. üzeri araçların Sirkeci-Harem hattımızdaki arabalı vapurlarımızla seyahatini yasaklayan 17.05.2017 tarihli UKOME kararına karşı hukuk mücadelemiz devam etmektedir. Elimizde olmayan tüm bu sebeplerden dolayı işletemez hale geldiğimiz iki hızlı feribotumuzun hizmetlerine 30 Aralık 2021 tarihi itibarıyla son verdiğimizizi üzülenek bildiririz. Ancak mağduriyeti en aza indirmek için Mudanya- Yenikapı hattımızda araçsız yolcularımıza hizmet verdiğimiz deniz otobüsü seferlerimizi arttırıyoruz.”

YUNUS CAN: ÇOK DİRENDİK AMA MALİYETLERİMİZİ KARŞILAYACAK İMKANIMIZ KALMADI

TURYOL Yönetim Kurulu Başkanı Yunus Can da seferleri durdurma kararı ile ilgili Deniz Ticareti Dergisi'ne açıklama yaptı. Yunus Can; “İşçisi, işvereni, sanayicisi, üreticisi, köylüsü kısacası toplumun her katmanı ile ve özellikle son bir yıl içinde yaşamakta olduğumuz hayatta kalabilme zorlukları içinde, ulaşım hizmetlerimizin de kesintiye uğratılmadan sürdürülebilir olması için çok özveride bulduk, çok direndik. Bu süreç içinde kısmen kazançlı olduğumuz çalışmalardan, zarar ettiğimiz hatları sübvansiyonla ederek hizmetlerimizi aksatmadan yürütmeye çalıştık. Ancak bu yılın ikinci yarısından başlayarak gelen olağanüstü döviz yükselişlerinin ya da TL'nin tüm yabancı paralar karşısında adeta erimesinin tetiklediği denizde kullandığımız akaryakıt fiyatlarındaki bir yıl içinde % 262 oranındaki artış, gemilerimizde kullandığımız her türlü teknik ve ihtiyaç malzemeleri ile yolcu ve gemi sigortalarının döviz endekslili oluşu, gemi bakım ve tersane giderlerinin de yine aynı etki altında ödenmesi, yeni belirlenen asgari ücretin işletmemize getirmiş olduğu %55 oranındaki ilave yük gibi birçok maliyet kalemlerimizi, gelirlerimizin toplamı ile karşılayamayacak durumun içine sokulduk” dedi.



YUNUS CAN
TURYOL YÖNETİM KURULU BAŞKANI

Bütün bunların sonucunda Kadıköy(Metro iskelesi) - Karaköy/ Eminönü ile Eminönü -Çınarcık/Esenköy seferlerini geçici olarak askıya almak zorunda bırakıldıklarını söyleyen TURYOL Yönetim Kurulu Başkanı Yunus Can şöyle devam etti: “Bırakıldık diyorum çünkü, yukarıda saydığım maliyetleri karşılamak adına kendi gelirlerimizi tespit ve uygulama yapacağımız bir yetkimiz maalesef yoktur. Kısaca gemi işletme maliyetleri bize ait, gelirlerimizi kamu idaresinin tespit ettiği gibi absürt bir uygulama ile karşı karşıyayız. Bu nedenle birçok platformda dile getirdiğimiz gibi, gelirlerimizi takdir eden irade aynı zamanda maliyetlerimizde de taraf olmak zorundadırlar. Şüphesiz toplu ulaşım bir haktır, kamu hizmetidir ve devletin temel görevlerindedir. Ancak hizmetin bedeli, işletmecilerden ya da bilet fiyatlarını hayatın gerçeklerinden yola çıkarak birebir halka yansıtarak değil, genel bütçeden karşılanmak üzere devlet tarafından üstlenmelidir.”

Yunus Can; “Bizler İstanbul'un deniz ulaşımında önemli bir misyon yüklenmiş olmamıza rağmen ve deniz ulaşımının payının artırılmasına dönük görev almada etkin olmamız hedeflenmiş olmasına rağmen bu ağır şartların devamı halinde, gemilerimizi bağlayarak kontak kapatacağımızı ve sonuçlarının da halkımız tarafından bize bu maliyetleri yükleyip hakkımızı vermeyen idarelerden sorulacağı çok açıktır” dedi. Buradaki kasıtlarının her hangi bir kurumu ya da idariyi protesto etmek olmadığını, maliyetleri karşılayacak imkanlarının kalmadığından bunu yapmak zorunda

kaldıklarını vurgulayan Yunus Can, “Bilet fiyatları artışı belirlenirken, bizler gibi toplam giderlerimiz içinde %70'e paya erişen yakıt maliyeti gerçeğinden yola çıkarak yolcu bilet ücretlerinin seferlerin mesafelerine göre de rasyonel bir tabana oturtulması gerektiği de ayrıca kaçınılmaz bir gerçek olarak önümüzde durmaktadır” şeklinde konuştu.

Can şöyle devam etti: “İçinde bulunduğumuz durum vahametinin daha net anlaşılması için 2004 yılında 1 yolcu ücreti ile 2,2 litre motorin alırken bugün 1 yolcu ücreti ile yalnızca 0,4 litre akaryakıt satın alabiliyoruz. Hiç kimse zamlı ve enflasyonist bir ortamda yaşarken bundan mutluluk duymayacağı gibi, zammın kendi adına yapılsa bile sempatik bir yanı olmadığını da bilir. Ancak bu ortamı yaratanların da tüm bu yaşananları durup uzaktan seyretmek gibi bir lüksü de olmamalıdır. Yılbaşından bu yana maliyetlerimize yüklenen ağır yükün altından kalkabiliyoruz ve hizmetlerimizin kesintiye uğramaması için yakıt desteği ile kısmi maliyetlerin karşılanması için mali desteğe ihtiyaç duyduğumuz, bilet fiyatlarına UKOME'de yapılan %36 zammı rağmen halen güncelliğini devam ettirmektedir. Aksi halde seferlerimize kesintili olarak ya da sefer iptallerine yoğunlukla devam edebileceğiz maalesef”.

TURYOL olarak İstanbul'un deniz ulaşımında önemli bir misyona sahip olduklarını ifade eden Yunus Can, ayrıca deniz ulaşım payının artırılmasına dönük görev yüklenmiş olmamıza rağmen bu ağır şartların devamı halinde, ileride artık personel azaltarak ve diğer hatlardan tedricen çekilmek zorunda kalacaklarını da vurguladı. Yunus Can yaptığı açıklamayı şöyle sonlandırdı: “Mevcut ekonomik buhran ortamını hazırlayanların çaresizlik içinde bırakıldığımız bu dönemde sorunların çözümü için duyarlı davranmalarını bekliyoruz. Aksi halde sefer yapılamayışın sonuçları bize ekonomik olarak yansımalarının yanında onlara da siyasi etkileri olacağı çok açıktır. Ancak altını çizerek vurgulamak isterim ki, buradaki kastımız herhangi bir kurumu ya da idariyi protesto etmek değil, maliyetlerimizi karşılayacak imkanımızın kalmadığını ilgili tüm birimlerle paylaşmak ve sesimizi duyurmaktan ibarettir”.

Akdeniz'in ECA olması...



* MUSTAFA MUHTAROĞLU

Bir yılı bitirme yazısının ardından, yeni yılın ilk yayınında sektörümüzü ve özellikle Türk denizciliğini çok ciddi oranda etkileyecek olan "Akdeniz'in ECA olma" süreci konusunda dergimizde bir dosya yapmaya karar verince, sevgili editörümüz buna ilişkin önsözümüzü odamız yakıt ikmal komitesi başkanı olarak benim yazmamı istedi.

Böylece ilk kez bir yılın bitişi ile yenisinin başlayışına ilişkin üst üste yazmak nasip oldu, öncelikle herkese çok iyi bir yıl diler, bahse konu uygulamanın sektörümüze ve Türk denizciliğine hayırlı olmasını temenni ederim.

2020 gibi gerçekten bunker sektörü için "milat" olan seneden sonra tekrar önemli bir değişim sürecine giriyoruz. 2020 tarihi bir değişimdi, sadece yakıttaki kükürt oranının %3.5'dan %0.5'e inmesi gibi ciddi bir düzeltme yanında, sektörün ilk kez deneyimlediği

yeni ürün nedeniyle her anlamda çok önemli bir süreç oldu, çok kapsamlı tecrübeler edindik, paylaştık, katkı yapan herkese çok teşekkürler. Aslına bakarsanız şimdi gerçek gündem, karbon salınımının ortadan kaldırılması ve buna ilişkin girişimler, planlar, stratejiler...

Buna yönelik olarak hem Deniz Ticaret Odamız, hem de diğer denizcilik örgütleri ciddi ve düzenli çalışmalar yapıyorlar. Bakanlığımız da konunun üzerinde, özellikle karbon salınımı sıfır olacak gemilerin hayata geçirilmesinde önemli destek ve teşviklerin söz konusu olacağı anlaşılıyor. Bu önemli konuda hali hazırda Prof. Dr. Mustafa İnsel hocamızın sunumunu; öncesinde de Armatör Birliği'nin seminerini izledik. Çok faydalı oldu, teşekkür ederiz.

Bununla birlikte Antalya'da yapılan zirve sonrası açıklanan "Akdeniz'in ECA ilan edilmesi" süreci, bölgemizde ayrıca önemli bir gündem oluşturmuştur.

AKDENİZ'DE MAKSİMUM % 0.1 KÜKÜRTLÜ YAKIT KULLANILACAK

2025'de başlaması öngörülen bu uygulama bölgemizde hem bunker sektörünü, hem armatörlerimizi ciddi ölçüde etkileyecektir. Bu konudaki çalışmalar uzun süredir vardı, Bakanlığımız ve Odamız sürece hakim ve dahildi, gerekenler yapılıyordu. Uygulama genel anlamı ile Türkiye'nin desteklediği bir proje oldu ve birkaç yıl sonra hayata geçecek.

Deniz Ticaret Odamızın yayını olan Deniz Ticareti Dergisi Yayın Kurulu olarak bu konuda bir dosya yapmaya ve Ocak 2022 sayımızda yayınlamaya karar verdik. Bu dosya çerçevesinde hem ikmalcilerin, hem armatörlerimizin görüşleri alındı, dergimizde okuyabilirsiniz. Evet, ciddi ve önemli bir kural değişimi; Akdeniz'de maksimum % 0.1 kükürlü yakıt kullanılacak.

Bu büyük ölçüde motorin demek, ancak uzun zamandır kuzey Avrupa ECA Bölgesi'nde kullanılan ULSFO (ULSFO - Ultra Low Sulphur Fuel Oil) denilen yani kükürt içeriği maksimum % 0.1 olan fueloilin de sunulması bekleniyor. Şu anda %0.1 kükürt fueloil (ULSFO - Ultra Low Sulphur Fuel Oil) fiyatı Rotterdam'da 640 dolar, aynı yerde gasoil fiyatı 655 dolar, sadece 15 dolar fark var. Akdeniz'de de fiyatlar bu şekilde oluşursa, çoğunluğun motorin tercih edeceği açıktır. Bu noktada tabii ki scrubber öne çıkıyor, HS fueloil %0.1 kadar elleçleyebilen gemiler avantaj elde edecek, bu gözle bakıldığında bu yazının yazıldığı gün (28.12.2021) Rotterdam'da tüm bu yakıtların fiyatları şöyle:

HSFO%3.5 USD 435

VLSFO%0.5 USD 560

VLSFO%0.1 USD 640

GASOIL DMA %0.1 USD 655

GASOIL DMA %0.1/0.86 USD 685

Bu rakamlarla değerlendirildiğinde yeni ECA uygulamalarıyla scrubber avantajının artacağı söylenebilir. Bununla birlikte en önemli etki; artan motorin talebiyle motorin fiyatlarının yükselmesi beklenebilir.

VLSFO motorine endeksli fiyatlandığı için VLSFO fiyatlarında da artış olacaktır, ancak her şeye rağmen Akdeniz'de ECA uygulaması tartışmasız çevresel etkenleri yanında başta koster filomuz ve Türk denizciliği için fayda sağlayacağını düşünüyorum. Bu düşüncemin temelinde genel çerçeve itibarıyla herkesin aynı yakıtı yakması gibi temel bir mantık yatmaktadır.

Bu değişim bunker sektörü için de önemli değişimler getirecektir. İlk

bakışta motorin talebinin artması ve ikmal ağının buna göre şekillenmesi düşünülürken, daha geniş anlamda bakıldığında gemilerin Akdeniz dışı bölgelerde (globalcap kuralına uygun) diğer (0.5 ve 3.5 kükürt fueloil) yakıtları yakabileceği gerçeği ile Akdeniz'de satılan yakıt tonajı düşebilir. İkmalcilerin

aynı performansla hem her tip fueloil, hem de artan miktarda motorin sunabilmeleri halinde ise satış rakamları yükselebilir, yaşayarak göreceğiz.

Bir kez daha sektörümüzde ve denizcilikte tarihi bir dönüşüme şahit oluyoruz. Bu hem bir heyecan, hem yeni

süreçleri doğru yönetme yükümlüğü getiriyor. Bu duygularla herkese başarılı, ama tabii en başı sağlık diyerek, çok iyi bir yıl diliyorum...

*** DTO 13 NO'LU GEMİ AKARYAKIT İKMAL VE SAĞLAMA FAALİYETLERİ KOMİTESİ BŞK. / IBIA YÖNETİM KURULU ÜYESİ**

ARALIK 2021 YAKIT FİYATLARI

1. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	491.500	591.000	692.500
Piraeus	421.500	578.000	648.500
Malta	457.500	572.500	668.500
Novorossisk	488.000	527.000	714.000
Ceuta	456.500	570.500	675.500
Gibraltar	456.500	570.500	675.500
Rotterdam	408.500	504.000	562.000
Fujairah	432.500	563.000	705.500
Singapore	426.000	598.500	606.000
Brent 74.39			

2. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	484.000	645.000	700.000
Piraeus	434.500	625.000	678.000
Malta	457.500	572.500	668.500
Novorossisk	488.000	520.000	720.000
Ceuta	453.000	568.000	683.000
Gibraltar	453.000	568.000	683.000
Rotterdam	402.000	523.000	610.000
Fujairah	422.000	595.000	755.000
Singapore	424.000	595.000	646.000
Brent 73.88			

3. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	495.500	635.000	685.000
Piraeus	448.000	624.000	675.000
Malta	446.000	562.500	638.000
Novorossisk	430.000	534.000	702.000
Ceuta	462.000	566.000	672.000
Gibraltar	462.000	566.000	672.000
Rotterdam	402.000	518.000	606.000
Fujairah	418.000	585.000	755.000
Singapore	412.000	585.000	625.000
Brent 71.52			

4. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	507.000	665.000	715.000
Piraeus	459.500	647.000	704.000
Malta	465.000	578.000	679.000
Novorossisk	451.250	535.000	730.000
Ceuta	481.000	587.000	696.000
Gibraltar	481.000	587.000	696.000
Rotterdam	427.500	542.500	643.500
Fujairah	454.000	611.000	778.500
Singapore	442.000	624.000	659.500
Brent 75.60			

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

ESKOCOAT FARKLI ÇÖZÜM ÖNERİLERİ SUNUYOR

Denizcilik sektöründe küresel düzeyde hizmet veren Eskomarine'in yeni çözüm ortağı olarak hayata geçirdiği ESKOCOAT Boya Danışmanlık Merkezi; kalite, performans ve fiyat bazlı optimum çözüm önerilerini müşterilerine sunuyor. Eskomarine Kurucu Ortağı ve Genel Müdürü Adem Kocadağ; "Amacına uygun" seçilmiş bir boya sisteminin aslında bir maliyet değil, kazanç olarak geri döneceğini bildiklerini belirterek, "İşin başında doğru planlama için zaman ayırmak, işin sonunda plansızlıktan dolayı zaman ve para kaybından her zaman daha doğrudur" dedi.



ADEM KOCADAĞ

ESKOCOAT Boya Danışmanlık Merkezi (Coating Consultancy Center-CCC), boya konusunda her kademedeki görev almış, konusunda uzman kurucular tarafından yönetiliyor. Bu yüzden müşterilerinin beklentilerine ve bütçelerine uygun boya seçimi konusunda uzman bir ekip hizmet veriyor. Farklılıklarının 30 yıllık tecrübelerinden kaynaklandığını vurgulayan Adem Kocadağ, yaptıkları ön hazırlıklar sonrasında müşterilerine yüzde 15'lik bir tasarruf sağladıklarına dikkat çekti. Kocadağ; "Boya seçiminin; mevsimsel etkiler, yapılacak yüzey hazırlıkları, uygulama fiziki koşulları, zaman, performans, bütçe, üretici garanti formları vb. tüm kriterlerin 'yalnızca müşteri ve çıkarlarını' koruyacak şekilde yapılması gerekmektedir" dedi.

Adem Kocadağ şöyle devam etti: "Yaklaşık 1800 gemiye sahip Türk sahipli filomuzu ve tersanelerimizde yapımı devam eden yeni inşa projelerimizi baz aldığımızda, yapacağımız 'Boya Seçimi' hem riskli, hem de yüksek

maliyetli bir tercihtir. Doğru kişilerden, doğru yönlendirmeleri almazsak hem zamanımız, hem firmamızın prestiji, hem de paramız ziyan olur. Üstelik bazen öyle yanlış adımlar atarız ki, geri dönüşü pek mümkün olmayabilir ve bu bize çok pahalıya mal olur. Bu yüzden uzman bir ekiple çalışmak, uzmanlığa güvenip danışmak her zaman fayda sağlayacak, kazandıracaktır."

"FARKLILIK VE FARKINDALIK ŞART"

Ortaya çıkan ihtiyaçların piyasa ve teknolojinin gelişmesiyle birlikte büyümesi, ürün fiyatlarının önlenemez yükselişi, üreticilerin aşırı rekabete girmesi nedeniyle bazen "amaca uygun" seçimlerin dışına çıkıyor olmaları, danışmanlık sektörünün de gün geçtikçe kapsamını genişletmesine yardımcı oluyor. Deniz Ticareti Dergisi'ne neden farklı olmak zorunda olduklarını açıklayan Adem Kocadağ şunları söyledi: Global ve rekabetçi piyasa kurallarına bağlı olarak; bulunduğunuz sektör ne olursa olsun, hangi pozisyonda olursanız olun, 'alıcı-tedarikçi-danışman' fark etmez, marketin büyümesi ve sektörde bulunan firmalara yeni firmalar eklenmesiyle beraber, müşterilerin elde tutulması ve firmanızla çalışmaya devam etmeleri için 'farklılık yaratmanız', 'farklı olmanız' gerekir. Aksi takdirde eşitler arasında herhangi birisi durumuna düşüyorsunuz ki, fiyattan başka kıyaslanacağınız bir kriter kalmamış oluyor. Dolayısıyla kendini geliştirmek ve büyümek isteyen tüm firmalara 'farklılık ve farkındalık' şart... Değişim ve gelişim bir arada geliyor. Boya özelinde bu farklılığı her ne kadar yeni çıkan ürünler yapıyor görünse de, ürünün bir 'comodity' 'meta' olmadığı ve hiçbir zaman olmayacağı



deniz boya sektöründe, sizin farklılığı bilakis sahada/seçimlerinizde yapmanız bekleniyor, gerekiyor. Unutmamak gerekir ki, tersanelerimizin boya seçimi yaparken en önemli kriterlerinin 'verimlilik' olması gerekir".

Nasıl bir fark yaratıyorsunuz sorusuna Adem Kocadağ; "Bu süreç, müşteri beklentilerinin, problemlerinin profesyonel olarak analizi ile başlayan ve müşteriye özel 'butik çözüm' önerileriyle devam eden ve en sonunda sahada mükemmel bir uygulama ile sona eren bir zincirdir. Zincirin her halkasının kuvvetli olması ve yatırımın geri dönüş süresi bazlı düşünülerek, planlanarak gerçekleştirilmesi gerekiyor. Özetle, müşterinin herhangi bir isteğine, yatırım yapacağı miktara bağlı olarak değişik çözüm önerilerinin sunulması ve bu çözümlerin değişik performans sürelerinin olacağından bahsediyoruz" şeklinde cevap verdi.

Adem Kocadağ şahsi fikrinin, örneğin tersanelerin boya seçimi yaparken en önemli kriterlerinin "verimlilik" olması gerekliliği olduğunu söyledi. Kocadağ; "Günümüzde çoğu tersanelerimizin de bu yönde çalışmalar yaptığını görmek sektörümüz açısından sevindirici

olmakla beraber, takdir edileceği üzere, yüzlerce ürün seçiminden sorumlu bir departman veya arkadaşımızın boya seçiminde ‘uzman’ olması beklenemez. Özetle olaya verimlilik bazlı bakmazsak, bir kriteri doğru yaptığımızı zannedip diğerlerinde hata yapma olasılığımız artacaktır” dedi. Verimlilikten anlaşılması gerekenin ne olduğunu da Adem Kocadağ şöyle açıkladı: “Örnek olarak bir tersane için seçeceğimiz boya, sistem ve dolayısıyla firma; istenen taş işçiliğini, yüzey hazırlığını, boya uygulama zaman ve maliyetlerini, kapalı alanları verimli kullanmanızı, müşteri memnuniyetinizi, projenin karlılığını, şirket imajınızı olumlu veya olumsuz etkileyebilecektir. Tüm bunlar “verimlilik” açısından bakıldığında “salt bütçe” kıyaslamasından daha önemli ve hayati kriterlerdir. Çünkü işlerinizi ve dolayısıyla tersanenizi uzun vadeli etkileyecek unsurlardır. Halbuki tersi, ekonomik “ucuz” diye kabul edilip, satın alınan ürünler size zaman, işçilik, müşteri memnuniyeti, kazanç ve imaj kaybına mal olduklarında, ekonomik olmaktan çıkıp tam tersine tersaneniz için çok pahalıya mal olan seçimleriniz haline gelebilecektir”.

“BOYA SEÇİMİ ARMATÖRÜN KAZANCINI ETKİLEYECEKTİR”

Müşterilerin her zaman kaliteyi ve performansını en yüksek alacaklarına inandıkları firmalarla çalışmayı istediklerini vurgulayan Adem Kocadağ; firmaların sürekli kendilerini yenilemeleri, nasıl daha verimli ve daha iyi bir firma imajı elde edecekleri konusunda devamlı çalışmalar ve aksiyonlar yapmaları gerektiğini söyledi. Aksi halde 3-5 yıl önceki taktiklerle veya yaklaşımlarla aynı başarıyı elde etmelerinin mümkün olmadığına değinen Kocadağ; “Bu yaklaşım yalnızca servis veren/ürün tedariki yapan firmalar için değil tersaneler, taşeronlar ve hatta armatör firmalar için de geçerlidir. Armatör firma gemisini/filosunu rakiplerine ve günün gereklerine göre daha verimli işletmezse ya rekabet gücünü kaybedecektir ya da toplamda daha az kazancı kabul edecektir” şeklinde konuştu. Boya seçiminin armatörün kazancını nasıl etkileyeceğini ise Adem Kocadağ şöyle

açıkladı: “Gemi boyaları yalnız estetik, antikorozif koruma, fouling önleyici vs. değildir, tüm bunların bütünüdür. Örnek vermek gerekirse, şu anda yakıt fiyatlarının kademeli şekilde artmasının da etkisiyle global olarak kullanımı artan silikon bazlı ve/veya diğer gelişmiş fouling önleyici sistemlerle armatörlerimiz, gemi tipine göre değişmekle beraber ideal şartlarda standart ürünlere kıyasla 4-6 %’ya kadar yakıt tasarrufu sağlayabilmektedir. Armatör firmalardan piyasadaki klasik/standart antifouling sistemlere göre, 60 aylık performans için toplamda yaklaşık iki kat yatırım yapması beklenirken, bu gelişmiş sistemleri seçtiklerinde ve usulüne uygun uyguladıklarında yatırımın geri dönüş süresi gemi tipine göre değişmekle beraber 12-18 ay olmakta, kalan 48-42 ayda sözünü ettiğimiz % 4-6’lık tasarrufları, sefer yakıt sarfiyatlarında görebilmektedirler. Özetle, tüm kriterler baz alınarak, tüm süzgeçlerden geçirilerek ‘amacına uygun’ seçilmiş bir boya sistemi, aslında bir maliyet değil kazanç olarak geri dönebilmektedir. Tersisi ise hem alımda, hem uygulamada, hem de operasyon sırasında, armatöre/işletmeciye çok büyük maliyetlere, hem de her aşamada katlanarak neden olabilmektedir”.

Gemi boyası sektörünün basit bir tedarikçi-alıcı ilişkisinin ötesinde değerlendirilmesi gerektiğini ifade eden Adem Kocadağ, tarafların birbirlerine çözüm ortağı olarak yaklaşmaları gerektiğini söyledi. Kocadağ; “Firmaların karşılıklı birbirlerini eğitmeleri, firmaların birbirlerini daha iyi anlaması, bu işbirliğinin verimliliğini kesinlikle artıracaktır. Farklılık yaratmak isteyen ve devamlı gelişmeyi, verimliliği artırmak amacıyla olan ESKOCOAT Boya Danışmanlık Merkezi (CCC)’de tam burada devreye giriyor.

Bu anlamda çözüm ortaklarımızdan ve müşteri adaylarımızdan beklentimiz; bize istek ve beklentilerini karşılamak ve bunu teknik ve saha uygulamalarıyla nasıl karşılayacağımızı anlatmak için, her projeleri için zaman ayırmalarıdır. Sonuçta bu prosten her iki taraf da (danışmanlık alan-veren) kazançlı çıkacaktır. İşin

başında doğru planlama için zaman ayırmak, işin sonunda plansızlıktan dolayı zaman ve para kaybından her zaman daha doğrudur. Yeni gemi inşasında örnek ülkeler, Japonya ve Kore modellerinin başarı sırrı ‘planlama’ ve her zaman sürdürülebilir verimlilik artışından geçmektedir” dedi.

Kocadağ; “Gemilerimizin örneğin, havuz boya bütçelerinin hazırlanması ve bu bütçeye sadık kalınması, ancak ve ancak iyi bir ön çalışma, geniş çaplı bir ön araştırma, tüm kriterleri kapsayan geniş kapsamlı bir anlaşma ve operasyon esnasındaki ilgili, bilgili ve dikkatli bir bakım tutum ekip çalışması ile gerçekleştirilecektir” dedi.

Konuyu 60 aylık performans beklenen bir havuz bakım boya değerlendirmesi örneği ile açıklayan Adem Kocadağ; “Boya konusunda, tam anlamıyla A’dan Z’ye her gemi için ayrı olmak üzere, butik, teknik analiz ve ihtiyaç çalışması yapılarak, müşterilere fiyat, kalite, garanti ve performans takibi konusunda full paket bir hizmet sunulmaktadır. Geminin tüm ihtiyaçları ön hazırlık, pazar analizi ve teklif, armatör adına boya enspektörlüğü, performans takibi, garanti uygunluk ve olası hasar (claim)/zayıf performans takibi süreçleri takip edilip, gerekli hususlar tespit edilerek en verimli çözüm bulunmaktadır” şeklinde konuştu.

“Özellikle Claim konusundaki danışmanlıklarındaki bakış ve yaklaşımı kesinlikle bir ceza olarak değil, tam aksine müşterilerinin çıkarlarını maksimum seviyede korumak için Claim’e neden olabilecek durumlardan ve yaklaşımlardan tedarikçilerin daha en başta kaçınmasını sağlamaktır” diyen Kocadağ sözlerini şöyle noktalandı: “Pro-aktif olarak olası sorunlar çözüldüğünde sonradan claim açacak bir sonuç başımıza gelmeyecektir. Amacımız, işbirliği içerisinde tüm ilgili tarafların (tedarikçi-uygulamacı-müşteri) danışmanlığımızdan karlı çıkması, faydalarını maddi olarak da hissetmeleridir. Kısacası tüm bileşenler ile “kazan-kazan” felsefesi ile çalışmayı düstur edinmiş bir danışman firmayız”.

“KRUVAZİYER SEKTÖRÜ ÇOK DİRENÇLİ”



FİGEN AYAN

GALATAPORT İSTANBUL GENEL MÜDÜR YRD. /
MEDCRUISE BİRLİĞİ BAŞKANI

Med Cruise Başkanı seçildiniz? Bize kısaca Med Cruise Birliği'nin ne olduğundan bahsedebilir misiniz?

Roma'da 1996 yılında kurulmuş bir birlik. İlk başta sadece 16 liman tarafından kurulmuş bir birlikten söz ediyoruz. Bu birlik 25 yıl içerisinde altı kat büyüyerek 21 ülkeden 140 liman ve üç kıtaya yayıldı. Bu bağlamda da dünyanın en büyük kruvaziyer limanlarını temsil ediyor. Sadece Avrupa Birliği'ne bağlı değil; aynı

zamanda Avrupa Birliği'ne bağlı olmayan kruvaziyer limanlarını da temsil ediyor. Bizim ana görevimiz de belirli dönemlerde bir araya gelerek kruvaziyer firmalarını, limanları ve destinasyonları bir araya getirmek. En nihayetinde köprü görevi görüyoruz. Şimdiye kadar Med Cruise başkanları ya İtalyan ya Fransız ya da İspanyol oldu. İlk defa bir Türk kadını olarak seçilmenin gururunu yaşıyoruz. Çünkü bu sektörde rol alan yöneticiler,

“

Galataport İstanbul Liman İşletme Genel Müdür Yardımcısı Figen Ayan, Med Cruise Birliği'nin 59'uncu genel kurulunda Med Cruise Başkanı olarak seçildi. 2021-2024 yılları arasında Akdeniz Çanağı'ndaki 140 limanı temsil eden birliğin başkanlığını yapacak olan Ayan, Deniz Ticareti Dergisi'ne özel gelecek hedeflerinden ve Galataport İstanbul'un öneminden bahsetti.

”

başkan ve yönetim kurulu üyelerinin, adeta sektöre yön veren yöneticiler olduğunu söyleyebiliriz.

Biz de sizi tebrik ediyoruz... Başkan olarak hedeflerinizden ve yapmayı planladığınız çalışmalardan bahsedebilir misiniz?

Daha önceki başkanların ve yönetim kurulu üyelerinin yaptıkları çalışmalarını son derece kıymetli buluyorum. Altı kat

büyümemizin sebebi de bu zaten. Biz sürekli kendini yenileyen ve daha iyi olmak için çabalayan bir kuruluştuk. Ancak benim iki önemli hedefim var. Birincisi; günümüzün şartıyla daha sürdürülebilir, daha yeşil ve gelecek jenerasyonlara bu limanları taşıyacak çalışmalar oluşturmak. Şimdiye kadar sürdürülebilirlik denildiği zaman daha çok liman işletmeciliği temsil ettiğimiz için altyapıya bakıldı. Limanlarımız “LNG temin ediyor mu veya elektrik temin ediyor mu?” gibi sorular soruldu. Buna bağlı olarak da haritalar oluşturuldu. LNG temin eden limanlar veya etmeyen limanlar ya da bunun yatırımını yapacak olan limanların haritalarını çıkarttılar. Bu çok güzel bir çalışma; ancak bunu biraz daha öteye taşıyıp, “Nasıl Eco-Friendly olabiliriz?” gibi programlar oluşturmak istiyorum.

İstanbul örneğine baktığımızda, Boğazda yaşayan birçok canlı var. Onların varlığından bile haberdar değildik. Dünyamız tamamen durunca yunuslar, foklar ortaya çıkmaya başladı. Pandemi süresince buna ışık tutulmuşken ve bunu yaşamışken, gelecek nesillere bu canlıların nasıl taşınabileceğine bakmak istiyorum. Veya Suudi Arabistan'daki birkaç tane liman, üyemiz var. Onlar mercana çok önem veriyorlar. Denizin varlığı için son derece kıymetli bir canlı. Onlarla mercan ekosistemini gelecek jenerasyona nasıl taşıyabileceklerini konuşmak, programlar oluşturmak ve Med Cruise'den destek almalarını istiyorum. 12 tane yönetim kurulu üyesiyle birlikte çalışıyor olacağım ve her birine bir görev vereceğim. Bu görev hem sektöre yön verecek, hem de benim başkanlığımı anlamlılaştıracak. Dolayısıyla Türkiye gibi çok kıymetli yerde yaşamış, asırlardır birçok kültürü kucaklamış ve topraktan gelmiş biri olarak bunu Med Cruise taşıma imkanına sahip olacağım.

Pandemi bütün sektörleri şekillendirdi, kruvaziyer limanlar olarak nasıl değişimler yaşandı? Planlarınız, hedefleriniz neler?

Bulduğumuz ortam, pandemi süreci bizi çok şekillendirdi; farklı çalışmamıza sebep oldu. EU Healthy Gateways ile çalışıp, Med Cruise üye olan limanları aynı

standarda getirmek için çalışacağım. Bu şu açıdan çok önemli: Gelecek günlerde gemi firmaları rotalarını oluşturduklarında sadece terminal kapasitesine veya rıhtım kapasitesine değil, aynı zamanda üye olan limanların hastane kapasitesine de bakıyor olacaklar. Bir kriz anında kaç yolcuyla komşu hastanelere taşıyabileceklerine bakacaklar. Bu söylediklerimde zikrettiğim program aslında seçilmeme sebep olan program. Buna inandıkları için ve buna baş koyacağımı bildikleri için tüm üyeler bana oy verdi. Bunun yanı sıra çok inovatif ve yeni programlar da oluşturmak istiyorum. Nedir bu? Kendim de rehber olarak Türk rehberleri son derece profesyonel buluyorum. Meslektaşlarım ülkelerinin tarihine ve sosyal dokusuna çok hakim. Ve aynı şekilde bir standarda getirilmesi gerekiyor. Dolayısıyla bu bilgiyi başka limanlara da taşımak isterim. Son olarak başka yeni bir çalışma da, mürettebata yönelik yapacağım çalışmalar. Bu sektör ayakta kaldıysa, onların sayesinde olduğunu söyleyebiliriz. Sadece kruvaziyer gemileri değil; aynı zamanda ticari gemiler içinde geçerli olan bir durum. Bizler evlerimize çekilince onlar gemilerde kaldılar, göğüs gerdiler ve ailelerinden ayrı kaldılar. Hal böyleyken Med Cruise vasıtasıyla bir ses vererek, mürettebata yönelik özel programlar oluşturmak istiyorum. Buna bir örnek olarak, Galataport'a gelmiş olan sekiz geminin bütün mürettebatına ücretsiz WIFI sağladık ve bire bir yanlarına gidip, “Memnun musunuz?” diye sorguladık. Bunun neticesinde daha iyi olmamızı sağlayacak altyapıları araştırıyoruz. Yine Galataport İstanbul uygulamasını vasıtasıyla mürettebata yönelik özel indirimlerden faydalanabilecekler. Bizim kafelerimizden, restaurantlarımızdan veya perakende dünyasından... Aynı sistem 140 tane limana da uygulanabilecek; böylelikle Med Cruise üyesi olan bir limana gittiklerinde bir fark görsünler. Limanlarımızı ziyaret eden mürettebatın kendisini evde hissetmesini sağlamak istiyoruz.

Bir başka hedef de; şehri ve kruvaziyer sektörünü birleştirebilecek ve uyum içerisinde kalabilecek bir ortam yaratmak. Biz yolcu gemilerini çok seviyoruz. Geldikleri zaman sıcak bir şekilde

karşılıyor ve uğurluyoruz. Bu sıcak karşılamanın tüm limanlar için geçerli olduğunu söyleyemeyeceğim. Maalesef bazı şehirler kruvaziyer sektörüne sıcak bakmıyor. Mesela Dubrovnik bir kota koymuş durumda. Bir milyon üzeri yolcuyla kesinlikle kabul etmiyor. Çünkü altyapı olarak bunu kaldırmıyor. Galataport İstanbul'da şunu görmüş olduk: Terminal binamızı yeraltına inşa ederek, aslında kruvaziyer sektörünü ve şehri bir araya getiren bir ortam yarattık. Dolayısıyla diğer üye limanlar Galataport'u görmek için gerçekten sabırsızlanıyorlar. İlk yönetim kurulu toplantımızı aralık ayında İstanbul'da düzenlenecek. Yönetim kurulu üyeleri toplantıyı İstanbul'da yapmak için talepte bulundular. Bizim projemiz kruvaziyer sektörünü gerçekten başka bir boyuta taşımış durumda. Galataport sadece kruvaziyer yolcularına değil; bütün şehre hizmet veren bir yapı.

2021-2024 yılları arasında Akdeniz Çanağı'ndaki 140 limanı temsil eden birliğin başkanlığını yapacaksınız. İlk Türk Başkan olarak da dikkat çekici bir gelişme. Stratejik olarak nasıl bir yol haritanız olacak?

Med Cruise'nin içerisinde daha fazla Türk limanı görmeyi arzu ediyorum. Sadece Alanya, Antalya, Kuşadası, Bodrum veya İstanbul limanlarını değil daha birçok limanı yanımda görmek, Türk limanlarında gücünü hissetmek istiyorum.

Bu durum Türk kruvaziyer sektörüne de olumlu yansıtacaktır. Önümüzde bizi nasıl günler bekliyor?

Hiç şüphesiz kruvaziyer sektörüne son derece destek olacaktır. Çünkü birçok insan Bodrum Limanı'nın nerede olduğunu bilmezken, şuanda haritada net bir şekilde görüyor olacak. Ayrıca başkanlıktan sonra birçok uluslararası konferansta bulunacağım. Bizim birliğimizde sadece Med Cruise başkanı olarak değil, hangi ülkeden ve hangi limanı temsilen gittiğimizi de soruyorlar. Dolayısıyla bundan sonra Galataport İstanbul'dan uluslararası fuarlara konuşmacı olarak katılım sağlayacağım. Tabii ki hassas bir denge... Çünkü en nihayetinde 140 tane limanı temsil etmeniz gerekiyor. Başkanlığım aynı

zamanda 140 ülkede bayrağımızın dalgalanmasına vesile olacak. Hal böyleyken gemi firmalarında dikkatini çekiyoruz. Bununla birlikte Türkiye, daha fazla liman ortaya koymaya teşvik edilecek. Bizim özelimizde baktığımızda yaklaşık 250 sefer ve 800 bin yolcu, artı mürettebata hizmet vermeye hazırlanıyoruz.

Galataport hem İstanbul, hem Türkiye için çok önemli ve stratejik bir öneme sahip. Biraz liman yatırımından ve 2022 beklentilerinizden bahsedermisiniz?

1.7 milyar dolarlık bir projeden söz ediyoruz. Galataport İstanbul, sadece bir kruvaziyer limanı değil, bir bütünü ile kafe, restoran, müze, sosyal alan veya bir mahalle. Bir sanat kaynağı aslında. Sanatın ve sosyalleşmenin canlandığı bir noktadan söz ediyoruz. Kruvaziyer limanları artık evrimleşmiş ve terminal binasının ötesine geçmiş durumda. Galataport İstanbul sayesinde bir gemi yanaştığı vakit o destinasyonlar bir bütünleşme imkanına sahip oluyor. Dolayısıyla yatırımdan ziyade, yapmış olduğumuz yatırımların karşılığını almak istiyoruz. Rakamsal olarak şunu ifade edebilirim: Buraya gelen gemilerin değeri hemen hemen bizim proje değerinde. Dolayısıyla gemi firmalarının bilmedikleri bir terminale gemilerini yanaştırıyor olmaları ve 250 seferin rezervasyon yapılmış olması son derece kıymetli. Bu bize olan güveni gösteriyor.

Pandemi özellikle kruvaziyer turizmi vurdu. Bu süreçte sektörde neler yaşandı, bir değerlendirme yapar mısınız? Artık güzel günler gelecek diyebilir miyiz?

Türkiye olarak pandemiye karşı çok proaktif davrandığımızı söyleyebilirim. Zaten Sağlık Bakanlığı da bu süreci dinamik süreç olarak adlandırdı. Biz ilk günden itibaren iyi yönettik. Terminal binasının altyapısı pandemi dönemine denk geldiğinde zaten inşaatımız da bitmişti. Ancak alınması gereken tedbirleri fazlasıyla alıp, bir kitapçık oluşturduk ve tüm gemi firmalarına dağıtımını sağladık. Maske kullanımını zorlayıcı yaptık. EU Healthy Gateways bizim limanımızı ziyaret ettiğinde öncü olduğumuzu söyledi. Biz



bu kitapçığı çıkarttığımız dönem Mayıs 2020'idi. Haziran 2020'de de Çevresel Sorumluluk Ödülü'ne layık görüldük. Bu son derece önemli bir ödülü bizim için. Genel olarak söylemek gerekirse, kruvaziyer sektörünün çok dirençli olduğunu söyleyebiliriz.

Geçtiğimiz ay ilk gemi Galataport'a yanaştı. Bu ilk heyecan ile ilgili neler söylemek istersiniz?

Beş yıl aradan sonra gemiyi görüp ve düdüğünün çaldığını duyunca hüngür hüngür ağladım. Yürümekte zorlandım; adım atamadım. O geminin sireni hala beni çok etkiliyor. Gerçekten çok farklı bir duyguydu. Hasret kalmıştık. Ancak bir denizci anlar beni. Bu duyguyu bu sene birkaç defa yaşamış olduğumuz için son derece mutluyuz. Şu anda zaten son gemimiz yaklaşıyor.

Galataport sizce İstanbul için ne demek olacak? Nasıl bir turizm getirisinden bahsedebiliriz? Hem maddi olarak, hem marka değeri anlamında değerlendirir misiniz?

Biz Galataport İstanbul için resmi açılış yapmadık. Yaptığımız tek şey kapılarımızı açmak oldu. Kapıları açtıktan sonra oturup izledik. Çünkü sekiz yıl boyunca bir hayalimiz vardı; bir hayalle yaşadık. Birbirimize güç verdik. Bir aile gibi çalıştık. Geminin içerisinde nasıl kemikleşiyorsunuz; biz de burada bir bütün olduk. O bariyerler kalktıktan sonra insanların aileleriyle geldiğini, çocukların koşuşturduğunu görmek eşsizdi. İstanbul'un çok eksik olan bir parçasını yerine getirdik. O yüzden Galataport İstanbul denince aklıma ilk gelen kelime, yaşam!

Çevre sizler için de önemli biliyoruz, bu anlamda ödül de kazandınız. Biraz çevre yatırımlarınızdan da bahsedermisiniz?

Çevre konusunda yatırım aslında sürdürülebilirlik veya yeşil liman olmadan geçiyor. Bununla birlikte insanların sosyal davranışlarını değiştirmesi gerekiyor. Örneğin çok basit bir şey var, o da şu: Med Cruise yönetim kurulu üyelerine kart basılıyor binlerce.

Onun yerine Galataport'ta yaptığımız gibi kart yerine QR kod sistemi uygulayarak; hem hızlı kayıt sağlayıp, hem de bu kartı basmayarak bir ağaç kurtardınız diye bir yazı yazacağım. Biraz da tüketim konusunda yavaşlamamız gerekiyor.

Yönetim kurulu üyelerine vereceğim 12 görev içerisinde de şunu soracağım: Görevlerine bağlı olarak; sürdürülebilirlik konusunda ne yapacaklar?

Son olarak önünüzde uzun çalışma saatleri ve yoğun bir gündem olacak. Hem yurt dışında, hem de yurt içinde masanızdaki öncelikler neler olacak? Okuyucularımıza nasıl bir mesaj vermek istersiniz?

Galataport İstanbul zaten beni yurtdışı alanlarına taşıyordu. Med Cruise Birliği ile birlikte yurtdışı konferanslarına daha fazla gideceğim. Yönetim kurulu toplantımızın İstanbul'da olması beni son derece heyecanlandırıyor. Önümüzdeki aylarda kruvaziyer sektörü için çok canlı bir yıl olacak. Kuşadası Limanı'nda pozitif anlamda rezervasyonlar almış durumda. Kruvaziyer sektörü olarak pandemiye biraz geride bırakmış gibi görünüyoruz. Bu da bize umut veriyor.



Yönümüz Sizsiniz.

MEDKON
LINES

www.medkonlines.com

2022 yılından umutluyuz...



* AYŞEM ULUSOY

Pandemi döneminde yalnız ülkemizde değil; tüm dünyada lojistik sektörü önemli bir sınav verdi. 2021 yılında sektörümüz toparlanmaya başladı, bu toparlanmanın 2022 yılında da devam etmesini umuyoruz. Ancak salgın sebebiyle ertelenmiş küresel talepteki büyük artış, henüz toparlanmaya başlamış olan küresel tedarik zinciri üzerinde halen baskı yaratmaktadır. Salgın öncesi yük gemisi fazlası varken, salgın sonrası deniz yoluna olan talep ve taşıma için kullanılan konteynerlerin dünyanın belli başlı limanlarında birikmiş olması ve bu konteynerlerin sisteme dahil edilememesi halen küresel tedarik zincirinin dengeye ulaşmasında engel teşkil etmektedir.

Rekabetin gün geçtikçe arttığı günümüzde, özellikle gelişmekte olan ülkelerde lojistik maliyetlerinin 2022'de daha da önemli hale gelmesi beklenmektedir. Tüm dünyada etkisi halen devam etmekte olan

Covid-19 pandemisi sebebiyle özellikle yeni varyantlar göz önünde bulundurulduğunda, lojistik ve ulaştırma maliyetlerindeki artışın yeni yılda da başta karayolu ve havayolu olmak üzere sektörü olumsuz etkilemeye devam etmesi muhtemeldir. Bu da taşınan malların nihai tüketiciye ulaştığındaki fiyatlarını da etkileyecektir. Ülkemizin ihracatında önemli bir yeri olan konteyner taşımacılığındaki navlun zirve seviyelerinin 2022 yılı boyunca da devam edeceğini tahmin etmekteyiz.

SALGIN DÖNEMİNDE E-TİCARET VE DİJİTALLEŞME ÖN PLANA ÇIKTI

Lojistik ve taşımacılık süreçlerinde dijitalleşme ve otomasyon uygulamalarını geliştiren kurumların rekabet ortamında daha da güçlenmesi beklenebilir. Lojistik sektöründe önümüzdeki dönemde dijitalleşmenin öneminin, e-ticarete olan talebin daha da artmasını bekliyoruz. Salgın yeni iş yapış modelleri beraberinde getirmiş, temassız ve dijital uygulamaların yaygınlaştırılması gerektiğini ortaya koymuştur. Özellikle e-ticaret ve dijitalleşme konuları ön plana çıkmış, bu süreçte fiziksel temaslar en aza indirilmiş ve dijitalleşme ile otomasyonun önemi artmıştır. Limanların otonom hale getirilmesi, gümrük süreçlerinin iyileştirilmesi ve altyapının modernizasyonu, demiryolu taşımacılığının payının artırılması, hizmet sözleşmeleri ve gümrük beyanlarının dijital ortamlardan yapılması gibi hususlarda ilerleme kaydedilmesinin sektörün krizlere dayanıklılığının artırılması açısından oldukça önemli olduğu değerlendirilmektedir.

Dünyada hayatın durma noktasına geldiği bir anda dahi, lojistik sektörü gösterdiği refleksle, krizlere karşı ne kadar dayanıklı olduğunu da gözler önüne serdi. Bunda sektör paydaşlarının teknolojik altyapılarını pandemi öncesinde de iyi bir şekilde dizayn etmesinin önemi büyüktü. Bu altyapıların hem ülkemizde hem de

dünyada geliştiğine tanık olacağız. Lojistik sektöründe ülkelerin almış olduğu kısıtlamalar kapsamında yaşanan sorunlar ve özellikle karayolu taşımacılığında yaşanan aksaklıklar, daha uygun maliyetli ulaştırma türlerine yönelimi sağladı. Bu bağlamda karayolu, demiryolu, deniz yolu ve havayolu gibi ulaştırma türleri arasında entegrasyonun sağlanması 2022 yılında daha önemli bir hale gelecektir.

Üç kıtanın birbirine yaklaştığı bir noktada önemli bir lojistik üs vazifesi üstlenebilecek olan ülkemizde tüm taşıma modları kullanılabilir. Türkiye'de küresel ölçekte ve kalitede sunulan lojistik faaliyetlerin kurumsal yapısı da Türkiye'yi öne çıkaran bir özelliktir. Ülkemizin lojistik sektöründeki performansının en üst seviyeye çıkarılabilmesi için intermodal taşımacılığın geliştirilmesi, demiryolunun karayoluna alternatif bir taşıma moduna dönüştürülerek hem iç pazarda hem de dış ticaretteki payının artırılması ve böylelikle karayolu üzerindeki baskının azaltılması, limanların demiryolu bağlantılarının yapılması, doğu-batı yönünde kesintisiz demiryolu taşımacılığının yapılabilmesi, OSB'lerin demiryolu ile limanlara bağlanması, Kapıkule başta olmak üzere uluslararası sınır kapılarındaki beklemelerin azaltılması UTİKAD olarak önemli olduğunu düşündüğümüz hususlardır.

Her şeye rağmen pandemi sürecinde yaşanan ilk şokun ardından hızlı bir şekilde aksiyon olarak krizin etkilerini büyük ölçüde bertaraf etmeyi başaran, iyi bir sınav veren Türk lojistik sektörünün bu dönemi de geride bırakacağına inancımız tamdır. UTİKAD olarak sektörümüzün daha iyi bir noktaya gelmesi için ne yapılması gerekiyorsa onu yapmaya devam edeceğiz.

* UTİKAD YÖNETİM KURULU BAŞKANI

ENERGY



Kaliteyi Seçin

11 Barcımızla **İSTANBUL** ve **İZMİT KÖRFEZİ** Limanlarında yakıt ikmalleri



www.energypetrol.com • energy@energypetrol.com

ENERJİ PETROL A.Ş

Kuzguncuk Çarşı Cad. No:31 34674 Kuzguncuk Üsküdar İstanbul Türkiye

Tel: +90 216 532 25 25 • Faks: +90 216 532 25 50 • Email: energy@energypetrol.com

10'UNCU ULUSAL GEMİ VE YAT TASARIM YARIŞMASI SONUÇLANDI

Gemi Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği'nin her yıl organize ettiği ve artık gelenekselleşen "10'uncu Ulusal Gemi ve Yat Tasarım Yarışması" sonuçlandı.



2012 yılından beri her yıl düzenli olarak gerçekleştirilen ve bu yıl temasının "12 Metre Altı Tekne Tasarımı" olarak belirlendiği yarışmaya 25 öğrenci 12 proje ile katıldı. Yarışmanın ödül törenine Ticaret Bakan Yardımcısı Rıza Tuna Turagay, Türkiye İhracatçıları Meclisi Başkan Vekili ve DTO Yönetim Kurulu Üyesi Başaran Bayrak, GYHİB Yönetim Kurulu Başkanı Cem Seven, Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcıları Şadan Kaptanoğlu ve Recep Düzgüt, sivil toplum kuruluşlarının başkanları, sektör temsilcileri ile akademisyenler katıldı.

SEVEN: BAŞARILI YÜKSELİŞ DEVAM EDİYOR

Ödül töreninin açılış konuşmasında Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği Başkanı Cem Seven, yarışma ile hedeflerinin sektörün geleceği gençlere inovasyon ve tasarım kültürünü aşılacak olduğunu belirterek, "Ulusal Gemi ve Yat Tasarım yarışmalarımız, 10 yıldır, sektörümüzün kamu, sanayi ve akademi ile bir bütün olarak hareket ettiği etkinliklerin başında gelmektedir" dedi. Seven, 2021 yılında Türkiye'nin gemi ve yat ihracatını değerlendirerek, bir önceki yıl salgının sert koşullarına rağmen diğer

sektörlerle kıyaslandığında, yıllık bazda en fazla ihracat artışını sektörün kaydettiğini ve rekorlara imza attığını ifade etti. Seven,



gemi ve yat ihracatının bu yıl da başarılı yükselişine devam ettiğine vurgu yaptı.

Cem Seven, "2020 yılı sonunda 1 milyar 375 milyon dolarlık ihracat rakamı ile Gemi Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği'nin kurulduğu 2010 yılından beri tarihinin en yüksek ihracat rakamına ulaşan sektörümüz, 2021 yılında bu ihracat rakamını kasım ayı itibarı ile geride bırakmayı başarmıştır. Bugün itibarıyla 1 milyar 462 milyon dolara ulaşan ihracat tutarımız, yılın kalan günlerinde yapılacak



CEM SEVEN

teslimler ile 1 milyar 500 milyon dolarlık sınırı da aşarak, yeni bir rekora daha konu olacaktır" şeklinde konuştu. Yüksek katma değerli, ileri mühendislik gerektiren, inovatif unsurlar ihtiva eden ürünler

ortaya koyan gemi ve yat sektörünün, istihdam ettiği 50 binden fazla çalışanı ve yüzbinlerce kişiye geçim kaynağı olan yapısı ile Türkiye'nin ihracatına ve ekonomisine yaptığı katkının altını çizen Seven, Türkiye'nin gemi ve yat inşa sektörünün dünyada bilinirliğini artırmak için "Art On TheWater" isimli dijital proje ile tanıtım çalışmalarına başladıklarını belirtti.

Tanıtım kampanyasında geleneksel Türk sanatı "ebru" ile Türkiye'nin gemi ve yat



SALİH ZEKİ ÇAKIR

inşa sektörünün buluştuğunu ve bunun “suyun üstündeki sanat” sloganına dönüştüğünü belirten Seven, dünyada sektörle ilgili tüm profesyonellere ulaşmayı, sektörün gücünü ve potansiyelini doğru şekilde anlatmayı hedeflediklerini ifade etti.

ÇAKIR: ZORLUĞU ÇOK FAZLA OLAN BİR İŞİ BAŞARDINIZ

Törende Cem Seven’in konuşmasının ardından İMEAK DTO Meclis Başkanı



RIZA TUNA TURAGAY

kullanılabilir olması da, denize gönül vermiş tüm vatandaşlarımıza “denizci millet” olma yolunda büyük bir kolaylık sağladığına bu vesileyle dikkat çekmek istiyorum” diye konuştu.

TURAGAY: İHRACAT EKONOMİ İÇİN CAN DAMARI

Gecede son sözü Ticaret Bakan Yardımcısı Rıza Tuna Turagay aldı. Tasarım yarışmalarının büyük bir kazanç olduğunu ve yarışmaya katılan öğrencilerin

yatları yapabiliyor olmak ve dünyada bu konularda söz sahibi olmak bizi gururlandırıyor, umutlandırıyor. Sadece yatlar değil, geçtiğimiz günlerde GİSBİR’i ziyaret ettiğimizde başkanımızla birlikte tersanelerimizi de gezdik. Çok alanda aslında kısa dönemde başarılarımıza imza attığımız ortada. Bugün balıkçı gemileri dediğiniz zaman o alanda dünyada söz sahibi konumundayız. Bugün dünyada balıkçı gemisi ihracatının yüzde 25’ini gerçekleştiriyoruz. Bunlar az şeyler değil, ama gidecek çok da yolumuz var.

Dünyada toplam ihracat rakamı 104 milyar dolar, bizim ihracatımız 1,4 milyar dolar. Demek ki biraz daha koşmamız lazım” ifadelerini kullandı.

Yarışma jürisinin değerlendirmesi sonucu birinciliğe “Hirundo” isimli projesi ile Karadeniz Teknik Üniversitesi ile Maltepe Üniversitesi öğrencileri Kumru Bereket, Halil Karaca; ikinciliğe “Polaris V39” isimli projesi ile Yıldız Teknik Üniversitesi öğrencileri Rahmi Murat Dural, Ahmet İzzet Kurtuluş, Tufan Koftar; üçüncülüğe



Salih Zeki Çakır söz aldı. Deniz araçları tasarımının, mesleğin ilk adımı olma özelliğini taşıdığını ifade eden Çakır, “Fikirleri hayata geçirmek için çaba sarfetmek, zihninizde canlandırdığınız şeylerin su üstünde yüzdüğünü görmek; tüm sürecin yorgunluğunu, sıkıntılarını ve meşakkatli yoldaki zorlukların sona erdiği andır. Sizler; ortada olmayan bir şeyi düşünerek, A’dan Z’ye her ayrıntısını hesaba katarak zorluğu çok fazla olan bir işi başardınız. Bu boyuttaki teknelerin; turistik, gezinti ve avlanma gibi amaçlarla

çok büyük gayret gösterdiğini vurgulayan Turagay, şöyle konuştu: “Projelerinin ticari bir değer kazanması, öğrenciler için çok özel bir durum. Türkiye’mizin potansiyelini bilelim. İhracat ekonomisi için can damarı. Her konuda mücadelemizi sürdürüyoruz. Elimizden geldiği ölçüde sizleri destekliyoruz. Kaynaklarımız belli. Bu doğrultuda adımlar atmak hepimiz için en mantıklısı olacaktır”. İki yat inşa tesisini gezdiğini belirten Turagay, “Bugün iki tesis gezdik. O kadar gururlandım ve duygulandım ki anlatamam. O mega

“FestinaLente” isimli projesi ile Yıldız Teknik Üniversitesi öğrencileri Hilal Ak, Sarp Gürenli layık görüldü. Yarışmada dereceye giren tasarımcılardan birinciye 40 bin TL, ikinciye 20 bin TL, üçüncüye 10 bin TL ödül verildi. Projeler inovasyon, sektöre katkısı, uygulanabilirlik, yerli katkı oranı, çevrecilik ve sunumun kalitesi kriterlerine göre değerlendirildi. Yazar-Şair Sunay Akın’ın sahne alarak, Türk denizciliğini anlattığı töreninin sonunda, bir sonraki yarışmanın konusunun “yeni nesil koster gemisi” olduğu açıklandı.

MAVİ VATAN'A ÜÇ YENİ MİLGEM GELİYOR

Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayii Başkanlığı, Türk savunma sanayisinin milli imkânlarla geliştirdiği ve yerli imkânların üst düzeyde kullanıldığı MİLGEM Projesi'nde altıncı, yedinci ve sekizinci gemilerin ihale sürecini başlattı.



Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayii Başkanı Prof. Dr. İsmail Demir, yaptığı açıklamada, "Savunma sanayisinde tam bağımsız Türkiye" hedefiyle güvenlik güçlerinin ihtiyaçlarını en gelişmiş teknolojilerle karşılamak için çalışmalarını sürdürdüklerini söyledi. Bu çalışmalarda "Mavi Vatan"ın da önemli bir yer tuttuğunu vurgulayan Savunma Sanayi Başkanı Demir, Türk Silahlı Kuvvetleri'nin deniz gücünü artırmak için çok yönlü faaliyetler yürüttüklerini ifade etti. İlk milli savaş gemisi MİLGEM Projesi kapsamında yüzde 100 yerli tasarıma sahip platformların Deniz Kuvvetleri'nin kullanımına sunulduğuna işaret ederek, ADA sınıfı korvetlerin devamı niteliğindeki İ-Sınıfı fırkateynlerin ilki olan MİLGEM Projesi'nin 5'inci gemisinin inşaa çalışmalarının ise devam ettiğini dile getirdi.

Yerli sanayi firmalarımızın dünyada eşi benzeri olmayan gemileri bile rekabetçi maliyetlerle gerçekleştirecek imkan ve kabiliyete ulaştığını kaydeden Demir, şöyle devam etti: "Bu güçle

MİLGEM Projesi'nde önemli bir adım daha atıyoruz. 6, 7 ve 8'inci gemilerin ihale süreci başladı. Yerlilik oranı çok daha yüksek gemilerimizi en kısa sürede güvenlik güçlerinin kullanımına sunmayı hedefliyoruz. Yeni gemilerimizde daha fazla yerli ve milli ekipman ve silah sistemlerimiz yer alacak. MİLGEM'ler donanmamızın dosta güven, düşmana korku salan duruşunu pekiştirecek."

MAVİ VATANDA VURUCU GÜÇ OLACAKLAR

Projeyle Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na; keşif ve gözetleme, hedef tespit, teşhis ve tanıma, erken ihbar görevleri ile üs ve liman savunması, denizaltı savunma harbi, su üstü harbi, hava savunma harbi, amfibi hareket ve karakol faaliyetlerini icra edecek gemiler üretilecek. Yeni MİLGEM'ler azami oranda yerli sanayi katılımıyla Türk Donanması'na kazandırılacak. Gemiler, geliştirme, iyileştirme, millileştirme, yerileştirme ihtiyacı bulunan sistemler hariç MİLGEM 5'inci gemiye eş gemiler olacak. Proje kapsamında yerli savunma sanayisinin geliştirilmesi ve desteklenmesi

uhdesinde özel sektör tersanelerindeki harp gemisi inşası alanında gerekli bilgi birikimi, tecrübe ve altyapının artırılması hedefleniyor. İhaleye katılacakların yurt içinde yerleşik tersaneye sahip olması ya da dizayn alt yüklenicisinin yurt içinde yerleşik bir tersane ile iş birliği yapması gerekiyor. İhale için ayrıca Başkanlık ile askeri su üstü platform tasarım/inşaa projesi yürütmüş/yürütmekte olmak veya bu şartı yerine getiren şirketlerden müteşekkil olma şartı aranacak.

MİLGEM PROJESİ

MİLGEM Ada Sınıfı Korvet Projesi kapsamında ilk gemi TCG Heybeliada 2011'de, ikinci gemi TCG Büyükkada 2013'te, üçüncü gemi TCG Burgazada 2018'de, dördüncü gemi TCG Kınalıada ise 2019'da Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na teslim edilmişti. Projenin 5'inci gemisi, aynı zamanda Türkiye'nin ilk milli fırkateyni "İstanbul"un inşaa çalışmaları sürüyor. İstanbul Fırkateyni'nin, yüzde 75 yerlilik oranıyla 2023 yılında Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na teslim edilmesi planlanıyor.

TERSAN TERSANESİ ØSTERFJORD'U TESLİM ETTİ

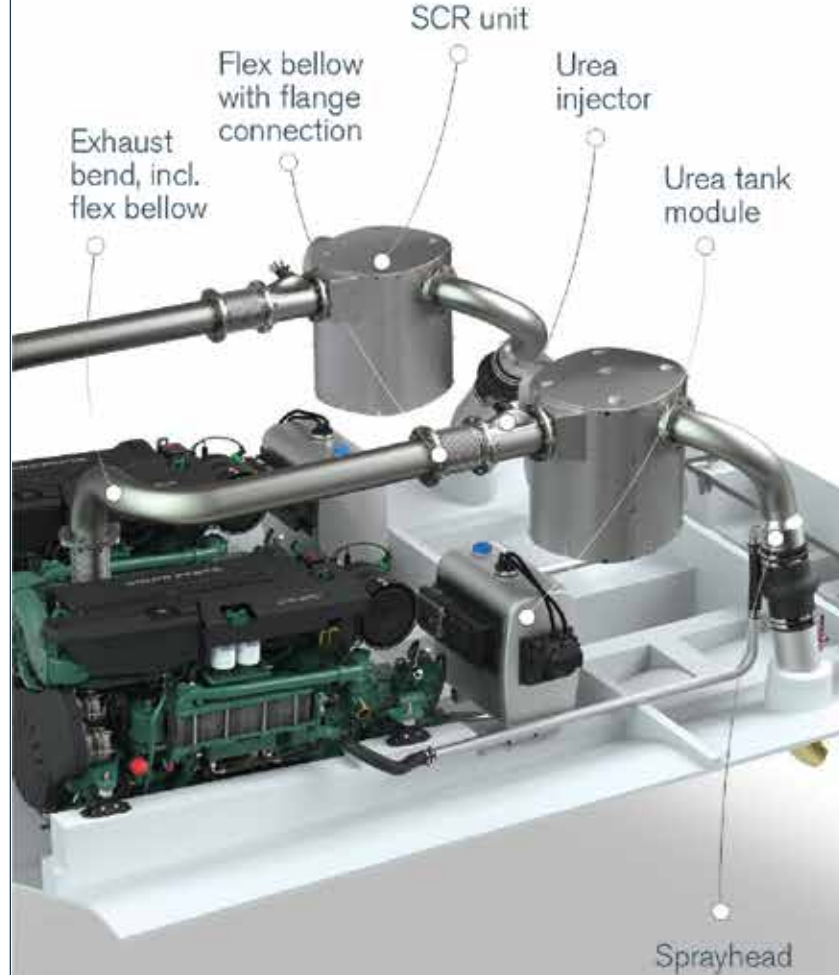
Tersan Tersanesi Norveç'in Østerfjord AS firması için inşa ettiği NB1098 inşa No'lu balıkçı gemisini teslim etti. Gemi, gelişmiş bir balık işleme fabrikası ile donatıldı.



Marin Teknik tarafından tasarlanan Østerfjord; tahrik sistemi, enerji üretimi, balıkçılık verimliliği mürettebat güvenliği ve konforu açısından en yeni çözüm ve teknolojilerin bir arada toplandığı alanında benzersiz bir gemi olarak inşa edildi. Dizel mekanik, dizel elektrik ve saf elektrikli tahrik sistemi ile hibrit bir gemi olan Østerfjord yüksek enerji verimliliği sağlıyor. Yenilikçi tahrik sisteminin yanı sıra, Danish Seinin ve Longlining gibi iki farklı balıkçılık yöntemini birleştiren gemi, dünyada amaca yönelik inşa edilmiş b tipteki ilk gemilerden biri. 2560 kW Bergen Dizel ana makine, Yanmar jeneratörleri ve 500 kW batarya sistemi ile donatılan gemide ayrıca kötü hava koşullarında dahi avlanmaya olanak sağlayacak bir "moonpool" bulunuyor.

67 metre uzunluk ve 14,6 metre genişlik ölçüleri ile dünyanın en büyük Longliner ve Danish Seiner balıkçı gemisi olan Østerfjord, gelişmiş bir balık işleme fabrikası ile donatıldı. Gemide 23 kişilik mürettebat için konforlu yaşam alanları tasarlandı.

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

TÜRDEF'İN YENİ YÖNETİMİ BELİRLENDİ

TÜRDEF'in 6'ncı Olağan Genel Kurulu'nun ardından seçimi kazanan Kaptan Arif Bostan ve ekibi 27 Aralık Pazartesi günü bir araya gelerek yeni yönetim kurulunu şekillendirdi.



Türkiye Denizcilik Federasyonu'nun 6'ncı Genel Kurulu İTÜ Denizcilik Fakültesi (YDO) Mühendis Suay Umut Konferans Salonu'nda 18 Aralık Cumartesi günü yapıldı. Toplam üç grup seçime girerken, halen Türk Uzak Yol Gemi Kaptanları Derneği (TÜRKKAPDER) Yönetim Kurulu



Başkanı da olan Kaptan Arif Bostan liderliğindeki "Başarının rotasını hep birlikte çizelim" grubu seçimi kazanan taraf oldu. Kaptan Arif Bostan'ın listesi 60 oy alırken, diğer adaylardan Türk Deniz Eğitim Vakfı Mezunlar Derneği (TÜDEVME) Onursal Başkanı Kaptan Arif Fırat 55, TÜRDEF Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Mühendis Ahmet Hamza ise 22 oy aldı. Genel kurulda divan başkanlığını ise GEMİMO Yönetim Kurulu Başkanı Feramuz Aşkın yaptı.

Türkiye Denizcilik Federasyonu (TÜRDEF) Genel Kurulu'nda seçilen yeni yönetim, ilk toplantısını Gündüz Aybay Denizcilik Merkezi'nde 27 Aralık tarihinde yaptı. 6'ncı Olağan Genel Kurul Divan Kurulu Başkanı ve GEMİMO Yönetim Kurulu Başkanı

Feramuz Aşkın'ın yönetiminde başlayan toplantı sonucunda, tüm prosedürler onaylandıktan sonra yeni yönetim kurulu şekillendirildi. Feramuz Aşkın yaptığı kısa konuşmada; federasyona yakışır bir seçim olduğuna dikkat çekti. Yeni üyelerin kendilerini tanıtmalarının ardından yeni yönetim kurulu oy birliği ile seçildi.

"HEP BİRLİKTE ÇALIŞARAK BAŞARACAĞIZ"

TÜRDEF'in yeni yönetim kurulu başkanı Kaptan Arif Bostan, Deniz Ticareti Dergisi'ne yeni dönem ile ilgili değerlendirmelerde bulundu. Arif Bostan, 2018 yılında katıldıkları TÜRDEF seçimlerine aday oldukları ilk günden 18 Aralık 2021 tarihine kadar olan zamanda tüm denizcileri ve deniz gönüllülerini temsil edecek bir yapının oluşturulması için neler gerekiyor, neler yapılmalı araştırması yaptıklarını ve bunu üye dernekler ile çalışarak değerlendirdiklerini vurguladı. Bostan, TÜRDEF seçimlerinde üç ayrı listenin aday olduğunu belirterek, tatlı bir rekabet sonucunda 2018 yılından beri süregelen çalışma arkadaşlarımızla hazırladığımız listemiz seçimin kazananı olmuştur. Fakat bakarsanız bu bir hizmet ateşidir ve kazananı kaybedeni olmaz" dedi. Kaptan Arif Bostan, "Seçimde her ne kadar bizim listemiz seçilmiş olsa da hep birlikte çalışarak başaracağız" şeklinde konuştu.

28 Aralık 2021 tarihinde yapılan toplantıda görev dağılımı yapılarak TÜRDEF'in yeni yönetim kurulunun oluşturulduğunu



belirten Arif Bostan şunları söyledi: "Yola çıkarken söylediğimiz gibi TÜRDEF çatısı altında bulunan en küçük dernekten en büyüğüne kadar tüm paydaşların sorunlarına direkt temas edip, çözüm yolunda yapılması gerekenler TÜRDEF tarafından yapılacaktır. Bizler TÜRDEF in mevcut yapısından çok daha aktif çalışması gerektiğine inanan bir ekip olarak tüm denizcilerin isteği olan belli başlı yıpranma hakkı, yeşil pasaport ve tüm denizcileri ilgilendiren konularda gerekli girişimleri DTO, Armatörler Birliği ve Odalar ile konuşarak çözüm odaklı çalışacağız. Türk denizciliğine ve denize gönül verenlerin haklarını korumak için gereken her platformda olacağımızdan kimsenin şüphesi olmasın".

TÜRDEF'İN YENİ YÖNETİM KURULU ŞU ŞEKİLDE ŞEKİLLENDİ:

Başkan: Kaptan Arif Bostan

Başkan Yardımcıları: Teoman Mustafa Akyol, Ali Burçin Eke, Burak Alkoç, Kamil Mamat, Harun Akbaş.

Genel Sekreter:

Nuri Koray Kurun

Genel Sekreter Yardımcısı:

Ayşe Olcay

Muhasip Üye:

Aslı Arslan

Sayman Yrd:

Murat Şahin

Üyeler:

Garip Erdoğan

Ender Mert Eyigün

DESAN-ÖZATA ORTAKLIĞI AKARYAKIT GEMİSİ SÖZLEŞMESİ İMZALADI

T.C. Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayi Başkanlığı ile DESAN-ÖZATA İş Ortaklığı arasında, Akaryakıt Gemisi Projesi Sözleşmesi imzalandı.



Konuyla ilgili olarak Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayi Başkanı Prof. Dr. İsmail Demir tarafından yapılan açıklamada, "DESAN-ÖZATA İş Ortaklığı ile Akaryakıt Gemisi Projesi Sözleşmesi imzaladık. Projeye Deniz Kuvvetleri Komutanlığımız, milli tasarıma sahip, yerlilik oranı %80'e ulaşacak dört gemiyle liman içi denizlerimizde akaryakıt ikmal görevini daha etkin icra edecek. Hayırlı olsun" ifadelerine yer verildi.

Savunma Sanayi Başkanlığı tarafından Deniz Kuvvetleri Komutanlığı ihtiyacına yönelik yürütülen Akaryakıt Gemisi Tedarik Projesi kapsamında; liman ve yaklaşma sularında yüzer unsurların akaryakıt bütünleme ihtiyaçlarının süratle karşılanmasını, muhtemel bir hareket ve/veya harpte bekleme/gizlenme mevkiinde bulunan hücumbotların akaryakıt ihtiyaçlarının emniyetli ve süratli bir şekilde karşılanmasını sağlamak amacıyla iki adet akaryakıt gemisi yedekler, eğitim ve dokümanlar ile birlikte tedarik edilecek. İlave iki adet geminin tedariki ise opsiyon statüsünde olacak.

Akaryakıt gemisinin özellikleri şöyle:

Maksimum Seyir Sürati: 15 Knots

Seyir Siası: 500 Deniz Mili

Lojistik destek olmadan en az üç gün denizde kalabiliyor.

Aynı anda iki gemiye akaryakıt ikmal

En az 35 ton kapasiteli içme suyu sarnıcı.



Always on safe

Direction



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



TradeNet
ID#236341

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

DENİZ EMNİYET DERNEĞİ GENEL KURULU YAPILDI

Deniz Emniyet Derneği'nin genel kurulu 25 Aralık Cumartesi günü Carmed İlaç Konferans Salonu'nda gerçekleştirildi. Tek liste ile girilen seçimde Başkan Cahit İstikbal güven tazeledi.



Genel kurulda bir konuşma yapan Deniz Emniyet Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Kaptan Cahit İstikbal, geçtiğimiz dönem pandeminin de etkisi nedeniyle online etkinlikler ve basın üzerinden tanıtım çalışmalarına ağırlık verdiklerini söyledi. Yönetim Kurulu Üyesi Kaptan Mustafa Can da derneğin önümüzdeki süreçte özellikle boğazlarla ilgili konularda öne çıkması gerektiğini ve buna yönelik çalışmalara ağırlık verilmesi gerektiğini dile getirdi. Yönetim Kurulu Üyesi Harun Şişmanyazıcı ise adında “emniyet” olan derneğin bu yönde de çalışmalara başlaması gerektiğini, turistik tesisler ve limanlar dahil olmak üzere görev yapan personele emniyet eğitimi verilmesi üzerine çalışılmasını önerdi.

Genel kurulun sonunda yapılan toplantı sonrasında yeniden başkanlığa seçilen Kaptan Cahit İstikbal Deniz Ticareti Dergisi'ne önümüzdeki süreçte yapmak istediklerini anlattı. Cahit İstikbal, dernekte çok değerli isimlerin olduğunu ve kuruldukları günden bu yana sektördeki önemli bir açığı doldurduklarını ifade etti. Kısa zaman içerisinde önemli çalışmalar yaptıklarını kaydeden İstikbal, “İstanbul Boğazı'nda seyrüsefer emniyetini artırmak için Vitaspirit kazası sonrası yaptığımız ‘Yüzer Gezer Römorkörler’ önerisi, literatüre girmiştir. Akademik çalışmalarda bu öneriye derneğimizin ismiyle atıflarda bulunulmuştur. Ayrıca meydana gelen deniz kazaları sonrası derneğimiz,

görüşüne başvuru bir kurum halini almıştır. Bunu da biz sektöre katkı olarak görüyor ve öyle değerlendiriyoruz” dedi. Yeni yönetim ile beraber yapmayı planladıkları yenilikler olduğunu ifade eden İstikbal, dernek etkinliklerini arttırarak, deniz olaylarında birliktirli olarak danışılan bir kurum haline gelmek ve üye sayılarını genişletmek olduğunu söyledi. Bugüne kadar Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği Başkanlığı, Uluslararası Kılavuz Kaptanlar Birliği Başkan Yardımcılığı gibi önemli yerlerde görev alan İstikbal, edindiği tecrübeleri Deniz Emniyeti Derneği'ne de yansıtacağını; şu an akademik çalışmalara ağırlık verdiğini ve hukuk doktorasının devam ettiğini söyledi. İstikbal, deniz emniyeti alanındaki teknik ve hukuki uzmanlığının derneğe artıları olacağını kaydetti.

DENİZCİLERİMİZİ VAR OLAN KURALLARA UYMA KONUSUNDA ÖZENDİRECEĞİZ

Türkiye'nin sadece Türk boğazları bölgesinde değil; tüm deniz alanlarındaki deniz emniyetinin arttırılmasına yönelik çalışmalar yapacaklarını da dile getiren İstikbal, şöyle devam etti: “Cennet kıyılarımızın deniz kirliliğinden kaynaklanan risklere karşı korunabilmesi için seyrüsefer emniyetini artırıcı, bu konuda farkındalık yaratan ve temelini proaktif/önleyici anlayıştan alan çalışmalara ağırlık vereceğiz. Olduktan sonra değil; olmadan önce ortaya çıkmak ve denizde seyir, can ve mal emniyetini

çıkartabileceğimiz en yüksek oranda arttırmak istiyoruz. Bunun en önemli koşullarından bir tanesi de mevcut emniyet kurallarına uyulmasıdır. Bu emniyet kuralları temelde Uluslararası Denizcilik Örgütü tarafından belirlenmiş ve COLREG's, SOLAS, MARPOL gibi sözleşmelerde ve insan unsuru olarak da STCW gibi sözleşmelerde ortaya konulmuştur aslında. Denizcilerimizi ve sektörümüzü var olan kurallara uyma konusunda özendirmeyi amaçlıyoruz. Ayrıca kurallarda eksiklik belirlediğimiz durumlarda yeni kuralların getirilmesi için önerilerde bulunma kapasitemiz de bulunmaktadır.” Deniz taşımacılığının sürdürülebilirliğinin emniyetin arttırılması ile doğru orantılı olduğunu ve en önemli bileşenin insan olduğunu vurgulayan İstikbal, kazaların yüzde 80 oranında insan hatalarından kaynaklandığına dikkat çekti. Bu konuda yapılması gereken çok şey olduğunu söyleyen İstikbal, insan hatalarının da yorgunluk ve ruhsal bitkinlik ile ilişkili olduğunu ifade etti. Bir diğer dikkat edilmesi gereken konunun insan hatalarına yaklaşım yöntemlerine ilişkin olduğunu dile getiren İstikbal, sözlerine şöyle son verdi: “Suçlama ve cezalandırma kültürü ile sonuç alınmıyor, kazalar azaltılmıyor. Bunun yerine Just Culture veya adil kültür dediğimiz yumuşak yaklaşım kazaları önlemede daha etkili oluyor. Dolayısıyla bu gibi konularda eğitimler, seminerler ve paneller düzenleyerek sektördeki farkındalığı arttırmak ve derneğimizi bu alanda ilk başvurulacak kurum haline getirmeyi amaçlıyoruz. Deniz Ticaret Odamız başta olmak üzere bu yolda tüm denizci STÖ'ler ve kurumların yardımlarını bekliyoruz.”

Deniz Emniyeti Derneği Yönetim Kurulu
Cahit İstikbal, Harun Şişmanyazıcı, Nermin İstikbal, Mustafa Can, Okyay Leblebici

DFDS, 2022'DE GEMİ SAYISINI ARTIRACAK

DFDS, Akdeniz İş Birimi ile Türkiye'deki operasyonlarını büyütüyor. Şu anda 19 gemi ile ihracatçıların yüklerini taşıyan firmanın hedefi gemi sayısını önümüzdeki yıl 21'e çıkarmak.



Bir grup basın mensubuyla bir araya gelen DFDS Akdeniz İş Birimi Başkan Yardımcısı Fuat Pamukçu, 11 Aralık 2021 tarihi

itibariyle DFDS'nin 155'inci yaşını kutladığını dile getirdi. Denizcilik ve lojistik alanlarında Avrupa'nın lideri olduklarını kaydeden Pamukçu, Türk ihracat mallarını taşıyan lojistik şirketlerinin kilit ortağı olduklarını söyledi. Pamukçu, "DFDS Akdeniz İş Birimi, Türkiye'den Avrupa'ya bugüne kadarki en yüksek sevkiyat kapasitesine sahip. 2018'de gemi filomuzun sayısı 12'ydi. Bu yıl rakamı 19'a çıkardık. Hizmet kapsamımızı daha da genişletiyoruz. Mersin'den sefer sayılarımızı artırdık. Üçüncü bir gemiyi ihracatçıların hizmetine sunduk. Mersin'deki operasyonlarımızı daha etkin hale getirmek için servis ve roll-treyler yatırımları yapıyoruz" diye konuştu. Pamukçu, "İhracatçılarımızın işleri artıkça bizlerin de işi artıyor. Önümüzdeki yıl da filomuzu 21 gemiye çıkarmayı hedefliyoruz. İş birimizin filosundaki tüm gemiler Türk Bayrağı altında seferlerini sürdürüyor" dedi.

DFDS Akdeniz İş Birimi olarak Ekol Lojistik Tarragona Limanı'na yeni bir Ro-Ro hizmetine başladıklarını kaydeden Pamukçu, "DFDS, Tarragona Limanı'nın intermodal çözümlerini geliştirmeye açık ve kararlı bir taahhütte bulunarak, Batı Akdeniz bölgesinde lojistik bir nokta olarak Tarragona'yı seçti" dedi. İhracatçı kadınlara desteklerinin altını çizen Pamukçu, "KAGİDER işbirliği ile 'Kadın İçin Taşıyoruz Projesi' başlattık. Projemiz ile kadınların rekabetçi piyasalara ulaşabilmeleri ve pazara erişimlerindeki sıkıntıları aşmaları için destek veriyoruz. Bu projemiz Stevie Uluslararası İş Ödüllerinde 'Yılın İletişim Kampanyası' kategorisinde bronz ödül kazandık" diye konuştu. Fuat Pamukçu, karbon salımı konusunda da DFDS'nin önemli çalışmaları olduğunu kaydederek, en çok karbon salımı gerçekleştiren sektörlerden biri olan denizcilikte, büyük yeniliklere imza atacaklarını ve 2050 yılında sıfır karbon salımına ulaşacaklarını söyledi.

Meeting Point of All Routes



TUNA
Ship Supply

Safety & Fire & Bridge

Your Safety Partner in TURKEY

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

TUNA GEMİ İKMAL SAN. TİC. LTD. ŞTİ.

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

Tuzla, 34944 İstanbul / TURKEY

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

supply@tunashipping.com / www.tunashipping.com

TÜRK LOYDU GÜVENCESİYLE İTÜ KAVİTASYON TÜNELİ HİZMETE GİRDİ

Türk Loydu kontrolünde, Savunma Sanayi Bakanlığı'nın desteğiyle İTÜ Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi bünyesinde dizayn ve inşa edilen İTÜ Kaviteasyon Tüneli'nin açılışı yapıldı.



İstanbul Teknik Üniversitesi'nde gerçekleştirilen törene; Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayi Başkanı Prof. Dr. İsmail Demir, Türk Loydu Yönetim Kurulu Başkanı Cem Melikoğlu ile Türk Loydu Yönetim Kurulu Üyeleri Ferhat Acuner ve Prof. Dr. Hakan Akyıldız, İTÜ Rektörü Prof. Dr. İsmail Koyuncu, İTÜ Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Emin Korkut, SSB Deniz Araçları Daire Başkanı Cenk Cumhuri Kıyıkım, İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır ile denizcilik sektörünün önde gelen temsilcileri katıldı.

Törende konuşma yapan Savunma Sanayi Başkanı Prof. Dr. İsmail Demir, tünelin savunma sanayi ürünlerinin test edilmesinde kullanılacağını ifade ederek; "Bu tünel, gemi inşa projelerimizde, torpido projelerimizde, denizaltı projelerimizde, yeni tasarladığımız denizaltılarımızın, pervanelerimizin, torpidolarımızın testleri sırasında, tasarımların burada test edilmesi ve yeni



teknolojiler üretilmesiyle ilgili önemli bir deneysel kabiliyet sağlıyor" ifadelerini kullandı.

Türk Loydu Başkanı Cem Melikoğlu ise yaptığı konuşmada şunları söyledi: "Türk Loydu olarak katkı sağlamış olmaktan büyük gurur duyuyoruz. Yüksek teknoloji pervane dizaynında önemli bilimsel katkılar sağlayacak kaviteasyon tünelimizin en önemli yanı donanmamızın ihtiyacı olan konularda sağlayacağı yüksek faydalardır.

Özellikle torpido, denizaltı, savaş gemisi, insansız taşıtlar gibi savunma sanayisinde kritik öneme sahip platformların ve sivil deniz taşıtlarının kapsamlı performans, gürültü ve akış görüntüleme gibi deneylerinin yapılmasına imkân sağlayacak tünelimiz, teknik özellikleri bakımından alanında dünyanın ilk 7 test merkezi arasında yer almaktadır" dedi.

MİLGEM projesinden sonrası altyapı eksikliği nedeniyle pervane kaviteasyon deneylerinin yurtdışına götürülmek zorunda kalınması sonucunda gizlilik gerektiren bilgilerin yurtdışına çıkmasını engellemek amacıyla İTÜ tarafından ARGE Projesi olarak dizayn ve inşa edilen, Türkiye'nin ilk büyük ölçekli Kaviteasyon Tüneli; Savunma Sanayi Bakanlığı'nın



"Teknoloji Kazanım Yükümlülüğü" (TKY) programı çerçevesinde ASELSAN'ın destekleriyle finanse edilerek ülkeye kazandırıldı.

Türk Loydu'nun çelik yapı ve alüminyum imalat ile montaj kontrol hizmeti verdiği kaviteasyon tüneli; su üstü harp gemileri ve denizaltıların gerek süratli gerekse sessiz seyirlerinde, vuruş ve duruş gücü performansı açısından önemli olan, düşük gürültü seviyeleri ile sevk edilebilmesi, sonar domu-tekne integrasyonu, pervane diskinin gelen aksel hızını uniformitesini sağlayacak form optimizasyonu, kaviteasyonu azaltacak şekilde özel pervane dizaynı ve bunun gibi amaçlara hizmet edecek şekilde, büyük boyutlarda model pervanelerin ve diğer sevk araçlarının düzenli (uniform) akımda performans ve kaviteasyon deneylerini gerçekleştirmek üzere kuruldu.

Tesiste ayrıca büyük boyutlarda model pervanelerin ve diğer sevk araçlarının tekne modeli arkasında (dümen dahil) ya da simule edilmiş akımda performans ve kaviteasyon deneyleri ve torpido/ denizaltı ya da benzer cisimlerin etrafındaki akış karakteristiklerinin, gürültü izinin ve direncinin deneyleri de gerçekleştirilebilecek.

ASYAPORT MEGAMAX GEMİLERE EV SAHİPLİĞİ YAPIYOR

2015 yılında ilk gemisi MSC Tokyo'yu ağırlayan Asyaport, 2021'de dünyanın en büyük gemilerinden MSC GÜLSÜN'ü ağırladı. Dünyanın ilk megamax-24 sınıfı ve Mediterranean Shipping Company'nin (MSC) bu sınıftaki gemilerin isminin verildiği MSC GÜLSÜN, 26 Aralık Pazar günü Asyaport'a yanaştı.



Türkiye için ayrı bir önemi olan MSC GÜLSÜN gemisinin ilk uğrağı için tören düzenlendi. Törene geminin isim annesi ve MSC CEO'su Diego Aponte'nin kayınvalidesi Gülsün Soyuer ile birlikte davetliler katıldı. MSC GÜLSÜN, dünya standartlarında elleçleme kapasitesine sahip olan Asyaport'a bir rekor da getirdi. 12.862 TEU elleçleme adeti ile

Türkiye'de bugüne kadar bir gemide ulaşılan en yüksek elleçleme rakamına ulaşılmış oldu. Mediterranean Shipping Company - MSC'nin Uzakdoğu Avrupa arasında çalışan gemilerinin en büyüğü olan MSC GÜLSÜN sınıfı megamax gemiler artık Türkiye'ye uğrak yapıyor. MSC GÜLSÜN tam dolu olarak Türkiye'de sadece Asyaport'a yanaşabiliyor ve hizmet alabiliyor. Ülkemizin limancılık sektöründeki gelişimini gözler önüne seren megamax gemilerin Asyaport uğrakları ile dünyanın en büyük gemilerinde Türk ihracatçısı için ekstra kapasite imkanı da doğmuş oldu.

399.9 metre boyunda, 61.5 metre genişliğinde ve 23.756 TEU taşıma

kapasitesine sahip MSC GÜLSÜN, inşa edildiği 2019 yılında dünyanın en büyük konteyner gemisi olarak kayıtlara geçti. MSC'nin patronu Diego Aponte, 2019'da denize indirilen dünyanın en büyük konteyner gemisine, kayınvalidesi Gülsün Soyuer'in ismini verdi ve bu sınıfta inşa edilen tüm gemileri GÜLSÜN CLASS olarak tanımlandı. MSC GÜLSÜN, gövde direncini azaltarak enerji verimliliğini artırmak için tasarlanan pruva şekli ile enerji verimliliğine dikkat çekici bir yaklaşım sunuyor. Son teknoloji mühendislik, rüzgar direncini en aza indirerek daha düşük yakıt tüketimi sağlıyor. 24 bin TEU taşıma kapasiteli MSC GÜLSÜN gemisi halen dünyadaki en büyük üç gemi sınıfından biri.

UZMAR FİLOSUNDAN AMBARLI LİMANI'NA YENİ RÖMORKÖR

Türkiye'nin en güçlü ve modern filosuna sahip özel kılavuzluk ve römorkörcülük şirketi UZMAR, Ambarlı Limanı'nda görev yapacak yeni römorkörü Alsancak 20'yi hizmet bölgesine uğurladı.



Ramparts 2500W serisi, 25 metre boya ve 80 ton çekme gücüne sahip yeni römorkör, 2022'nin ilk günlerinde görevine başlayacak. Türkiye'nin konteyner hacmi bakımından en büyük limanı olan Ambarlı Limanı'nda dokuz deniz aracıyla

hizmet veren UZMAR, Türkiye'nin 'İlk özel kılavuzluk ve römorkörcülük şirketi' olmasının yanı sıra, dünyanın römorkör inşa eden lider tersanelerinden biri olarak tanınıyor.

İskenderun Limanı, Çanakkale Akçansa Limanı ve Ambarlı Limanı'nda römorkör hizmetleri ile Alağa Nemrut Limanı'nda kılavuzluk hizmetlerini başarıyla sürdüren UZMAR, sertifikalı uzman kadrosuyla, görev yaptığı limanlarda deniz kirliliğine acil müdahale ve gemi kurtarma hizmetleri de veriyor.



137'NCİ BALIK GÜNÜ İTÜ DENİZCİLİK FAKÜLTESİ'NDE KUTLANDI

İTÜ Denizcilik Fakültesi Mezunlar Derneği (DEFAMED) ve İTÜ Denizcilik Fakültesi işbirliğiyle düzenlenen Geleneksel Balık Günü'nün 137'ncisi 12 Aralık Pazar günü gerçekleştirildi.



İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Tuzla Yerleşkesi'nde düzenlenen etkinliğe İstanbul Teknik Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. İsmail Koyuncu, İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Özcan Arslan, İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, İstanbul Liman Başkanı Muhammet Erdoğan, İTÜ Denizcilik Fakültesi (YDO)

Mezunlar Derneği (DEFAMED) Yönetim Kurulu Başkanı Kaptan Ufuk Teker, Sivil toplum kuruluşlarının başkanları, davetliler, akademisyenler, mezunlar ve öğrenciler katıldı.

Etkinliğin ilk konuşmasını İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Özcan Arslan yaptı. Arslan yaptığı konuşmada, kurumlarının



çok başarılı kaptan ve mühendisler yetiştirdiğini belirterek; Kaptan Altay Altuğ binasının hizmete açıldığını hatırlattı. Fakültenin diğer ihtiyaçlarının da zamanla karşılaşacağını kaydeden Arslan, "40, 50, 60 yıllık mezunlarımız burada... Hepsi birer cevher gibi yanı başımızda. Öğrenci kardeşlerimizle buluştular. Genç cevherleri ne kadar güzel işlersek, o kadar güzel şeylere imza atabiliriz. Her balık gününde, daha gelişmiş bir fakülte görmemiz için çok çalışacağımıza söz veriyorum" dedi.

Daha sonra, İstanbul Teknik Üniversitesi DEFAMED Yönetim Kurulu Başkanı Ufuk Teker kürsüye çıktı. Teker, yaptığı konuşmada mezun cemiyeti olarak kurum için tüm imkanları kullanmaya hazır olduklarını ifade etti. İstanbul Teknik Üniversitesi ile çalışmaya her zaman hazır olduklarını da ekleyen Teker, "Başarılı olmak için gereken kritik yolları, öğrencilerimiz için kolaylaştıracamız. Öğrencilerimizin yerinde kararlar vermeleri adına, onlara vizyon sağlayacağız" diye konuştu.

Ardından söz alan İTÜ Rektörü Prof. Dr. İsmail Koyuncu ise bugün denizcilik denizce akla gelen ilk kurumun İstanbul Teknik Üniversitesi olduğuna dikkat çekerek şu anda yeni bir eğitim müfredatı hazırlığı içerisinde olduklarını duyurdu.



Prof. Dr. İsmail Koyuncu

ULAQ SİDA'NIN SERİ ÜRETİMİ BAŞLADI

Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, ULAQ Silahlı İnsansız Deniz Aracı'nın (SİDA) seri üretime başlandığını duyurdu. ULAQ SİDA için ihracat görüşmeleri de başladı.

Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan tarafından sosyal medyada yapılan paylaşımında "İlk silahlı insansız deniz aracımız ULAQ'ın seri üretimine başladık" denildi. Ayrıca Erdoğan'ın sosyal medya paylaşımında kullandığı görselde ULAQ SİDA'nın Sahil Kontrol İstasyonu (SAKİ) ile ULAQ Denizaltı Savunma Harbi (SİDA) İnsansız Deniz Aracı'na yer verildi.

Meteksan Savunma ve ARES Tersanesi iş birliğiyle geliştirilen Türkiye'nin ilk SİDA'sı ULAQ, ilk atış testini Mayıs 2021'de gerçekleştirmişti. Roketsan üretimi CİRİT Lazer Güdümlü Füze Sistem ile gerçekleştirilen atış testi esnasında ULAQ, salvo şeklinde iki adet CİRİT Füzesi ateşlemiş ve hedefini başarıyla imha etmişti. SİDA'nın ardından ULAQ İnsansız Deniz Aracı'nın Denizaltı Savunma Harbi (DSH) ve Elektronik Harp (EH) gibi farklı konfigürasyonlarını geliştirme faaliyetlerine

devam eden Meteksan Savunma ve ARES Tersanesi, son olarak ULAQ'a 12.7mm çapında Uzaktan Komutalı Silah Sistemi entegre etti. Böylelikle daha önce CİRİT ve L-UMTAS Füzeleri'ni atma kabiliyeti kazanan ULAQ SİDA, 12.7 mm'lik UKSS de kullanılabilir duruma geldi. 12.7mm UKSS entegre edilen ULAQ konfigürasyonuna ise, "ULAQ Üs/Liman Savunma Botu" adı verildi.

ULAQ'IN YAPISI

400 kilometre seyir menziline, saatte 65 kilometre sürata, gündüz/gece görüş kabiliyetine, milli kriptolu haberleşme altyapısına sahip ve gelişmiş kompozit malzemeden üretilen SİDA; Keşif, Gözetleme ve İstihbarat, Su Üstü Harbi (SUH), Asimetrik Harp, Silahlı Eskort ve Kuvvet Koruma, Stratejik Tesis Güvenliği gibi görevlerin icrasında karadan mobil araçlarla ve karargah komuta



merkezinden veya yüzer platformlardan kullanılabilir.

Meteksan Savunma, ULAQ SİDA ve ULAQ DSH için iki ülke ile önemli ihracat görüşmeleri gerçekleştiriyor. ULAQ'ın, kısa süre içerisinde Avrupa'da kullanıma alınması bekleniyor. Cumhurbaşkanı Erdoğan tarafından seri üretime girdiği açıklanan ULAQ SİDA'nın, bu yıl içerisinde Türk Donanması'nın hizmetine sunulacağı tahmin ediliyor.

2022 SEZONUNUN İLK KRUVAZİYER GEMİSİ YANAŞTI

2022 sezonunun ilk kruvaziyer gemisi olan Norveç Bayraklı Viking Sky iki gün boyunca Kuşadası'nda konaklayacak.



Kuşadası'na 2022 sezonunun ilk kruvaziyer gemisi yanaştı. Norveç Bayraklı Viking Sky isimli kruvaziyer gemisinde, çoğunluğu Amerika ve İngiliz uyruklu olmak üzere 351 yolcu geldi. Yolcular, tur operatörünün koordinesinde otobüslerle Efes Antik Kenti ve Meryem Ana Evi ile tarihi ören yerlerine götürüldü. Bir kısmıysa Kuşadası'ndaki çarşı ve dükkanlardan alışveriş yaptı. 2022 sezonunun ilk kruvaziyer gemisi olan Norveç Bayraklı Viking Sky iki gün boyunca Kuşadası'nda konaklayacak. Ege Port Liman İşletmesi Genel Müdürü Aziz

Güngör, yaptığı açıklamada; "Sezonun ilk kruvaziyer gemisini ağırlamanın heyecanını yaşıyoruz. 2022 yılında özellikle Kuşadası Limanı açısından ciddi bir büyüme beklentisi içerisindeyiz. 2022 yılı itibarı ile zor günleri geride bıraktığımız ve bugünden sonra hızla büyüyerek tekrar eski günlere kavuşacağımızı bekliyoruz" dedi. Güngör, "2022 yılında şu anki rakamlara baktığımızda 650 gemiyle 750 bin yolcu rezervasyonu var. Bu, Kuşadası'nın gelmiş geçmiş kruvaziyer tarihindeki en yüksek yolcu sayısı" diye konuştu.

Denizcilik sektörünün hizmetindeyiz.

TANITIM FİMLERİ
REKLAM SPOTLARI
GEMİ İNŞA FİMLERİ
HAKEDİŞ FİMLERİ
ONARIM RAPORLAMA
EĞİTİM FİMLERİ
SOSYAL MEDYA FİMLERİ
GEMİ İNDİRME CANLI YAYINLAR
KURUMSAL ETKİNLİK FİMLERİ
DRON ÇEKİMİ
FOTOĞRAF ÇEKİMİ



TÜRKİYE DÜNYA DENİZCİLİĞİNDE SÖZ SAHİBİ OLMAYA DEVAM EDİYOR

Türkiye, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) 2022-2023 Dönemi Konsey Üyeliği'ne yeniden seçildi.



Türkiye, IMO'nun 10 Aralık 2021 Cuma günü Londra'da gerçekleştirilen

32'nci Genel Kurulu sırasında yapılan seçimlerin ardından yeniden IMO yürütme organı olan Konsey üyeliğine C kategorisinden seçildi. Bakanlıktan yapılan yazılı açıklamada, Türkiye'nin ilk kez aday olduğu 1999 yılından itibaren iki yılda bir yapılan bütün konsey seçimlerinde üye olduğu aktarılarak şunlar kaydedildi: "Bu seçimlerde de olumlu bir sonuç alınması, Birleşmiş Milletler'in deniz emniyeti-güvenliği

ve deniz çevresinin korunması gibi teknik denizcilik konularındaki uzmanlık kuruluşu olan IMO'nun yürütme organı olan Konsey'deki güçlü konumumuzu pekiştirmiştir. Ülkemiz IMO Konsey üyeliği çerçevesinde, denizcilik alanında sahip olduğu imkân ve kabiliyetleri ile bilgi ve tecrübesi sayesinde IMO çalışmalarına ve bağlı olduğu IMO hedeflerinin ilerletilmesine yönelik somut katkılarda bulunmaya devam edecektir."

ULUSLARARASI DENİZCİLİK KADINLARI GÜNÜ KARARI ONAYLANDI

IMO Meclisi 32'nci oturumunda 18 Mayıs'ı Uluslararası Denizcilik Kadınları Günü olarak belirleyen kararı kabul etti.



Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün en yüksek yönetim organı olan IMO Meclisi, düzenlenen IMO 32'nci oturumunda 18 Mayıs'ı Uluslararası Denizcilik Kadınları Günü olarak belirleyen kararı kabul etti.

Karar, denizcilik sektöründeki kadınların işe alınmasını, denizcilikte kadın istihdamının teşvik edilmesini, sektörde kadın profilinin yükseltilmesini ve IMO'nun Birleşmiş Milletler Sürdürülebilir Kalkınma Hedefi 5'e (kadınlara karşı ayrımcılığı ortadan kaldırmak) olan bağlılığını güçlendirmeyi, cinsiyet eşitliğini

sağlamayı ve tüm kadınları ve kızları güçlendirmek) ve denizcilikte mevcut cinsiyet dengesizliğini ele almak için çalışmaları desteklenmesini kapsıyor.

Geçmişten günümüze erkek egemen bir sektör olan denizcilikte, BIMCO/ICS 2021 Denizci İşgücü Raporu'na göre, kadınlar küresel denizci işgücünün yalnızca yüzde 1,2'sini temsil ediyor ve günümüzde denizci olarak hizmet veren 24 bin 059 kadın olduğu tahmin ediliyor. IMO Genel Sekreteri Kitack Lim, alınan karardan duyduğu memnuniyeti belirterek;

"Denizcilikteki kadınlar için bugün, toplumsal cinsiyet eşitliğine ulaşma çabalarını daha da artıracak. Karar denizcilikte kadınların güçlendirilmesine ilişkin 2019 temasının ve 2019'da kabul edilen Meclis kararının mükemmel bir devamı niteliğinde. Üye devletlerin kadınlar için engelsiz bir ortam elde etme çağrısına katılmalarından memnuniyet duyuyorum. Tüm kadınlar, denizcilik ve gemi yapımı da dahil olmak üzere denizcilik camiasının faaliyetlerine tam, güvenli ve herhangi bir engel olmaksızın katılabilmeli" açıklamasını yaptı.



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

AYŞEN CAN'IN “SIR-LI SEYİR” SERGİSİ BÜYÜK İLGİ GÖRDÜ

Ressam Ayşen Can'ın denizi merkezine alarak yaptığı tablolardan oluşan dördüncü kişisel sergisi “Sır-lı Seyir”, sanatseverlerle buluştu. Basında da büyük ilgi gören sergi 26 Aralık 2021'de sona erdi.



Şimdiye kadar üç kişisel sergi açan ve çok sayıda karma sergi, çalıştay ve sempozyuma katılan Ayşen Can'ın eserleri, Türkiye ve dünya çapında birçok sanatseverin özel koleksiyonunda yer alıyor. İki eseri Deniz Müzesi'nde daimi koleksiyonda yer alan Ayşen Can, çalışmalarını İstanbul'daki kendine ait Şen Atölye'de sürdürüyor ve resim dersleri de veriyor. Eşi kaptan olan Ayşen Can'ın Atatürk ile Kartal İstimbotu'nu aynı tabloda buluşturduğu 'Geldikleri gibi giderler' tablosu sergide ve basında büyük ilgi gördü. Deniz Ticareti Dergisi'ne sanat yolculuğunu, eserlerini ve sergisini anlatan Ressam Ayşen Can her şeyin eşinin kaptan olması nedeniyle evlenir evlenmez denize açılmasıyla başladığını söyledi. 6 yıl süresince denizlerde yaşadığını vurgulayan Ayşen Can, bu süre zarfında hayatını da ona göre şekillendirdiğini belirtti. Ayşen Can şunları söyledi: “Çocukluğumdan beri zaten resim yapmayı çok seviyordum. Gemide izole bir halde yaşamak da resim

yeteneğime yönelmem için bir fırsat oldu aslında. Denizler sütlüman bile olsa gemilerin kendilerine has zorlu koşulları nedeniyle, atölyenizdeki gibi resim yapabilmemiz mümkün değil. Yağlı boya veya akrilik resim yapmak zaman olarak süreklilik istiyor. Benim gibi yoğunlaştığı zaman başından kalkmadan eserini tamamlayan bir ressam için kötü hava koşullarıyla konsantrasyonun bozulması, ara vermek zorunda kalması, devamlılığı çok etkiliyordu. Ben de gemideki yıllarımı karakalem, sulu boya resim çalışmaları yaparak ve bol bol fotoğraf çekip gözlemler yaparak değerlendirdim. Bu gözlemlerim alarm durumunda geminin tepkilerinden, mürettebat davranışlarına; indiğimiz liman şehirlerindeki inanların günlük hayatlarından şehirlerin mimarisine kadar yelpazenin tamamına yayılıyordu”.

ATATÜRK VE KARTAL İSTİMBOTU

Bugünkü eserlerinde zaman zaman gemileri bir insan gibi konumlandırıp, yine insana ait duyguları aktardığı birer

yapıt haline geldiklerini ifade eden Ayşen Can, “Hayatı boyunca gemiye bir kere binmemiş bir insan bile dalga ve gemi ana öğesiyle oluşturduğum eserlerin merkezine yerleştirdiğimiz mücadele duygusunu alabiliyor” dedi. Ayşen Can, Sır-lı Seyir Sergisi ile ilgili de şunları aktardı: “Sır-lı Seyir sergimin çalışması üç yıl sürdü.

Ana konunuz deniz, gemiler ve gemilerdeki insanlar olunca, yeni sergim de yine buraya odaklandı. Büyük Atatürk'ün içindeyken “Geldikleri gibi giderler” diye düşman zırhlılarına meydan okuduğu Kartal İstimbotu, sizin de bildiğiniz gibi onlarca yıl sonra Tuzla'da yarı batık bulunmuş ve Kartal İstimbotu Yaşatma Platformu tarafından orijinaline uygun hale getirilmişti. O dönem benden bu konuyla ilgili resim yapmam istenince açıkçası çok heyecanlandım.

Atatürk ve Kartal İstimbotunu bir araya getirmek sorumluluğu yüksek bir projeydi, fakat bir Atatürk kızı olarak O'na olan hayranlığımı ve sevgimi yansıtmam zor olmadı. 50'den fazla yeni eserimi sanatseverlerle buluşturduğum son sergimde sadece Atatürk ve Kartal İstimbotu eserime isim verdim. “Geldikleri gibi giderler” adını taşıyan eserim sergi açılmadan bir gün önce yeni sahibine kavuştu. Bu eserimin denizcilik sektörü içinde kalması beni çok mutlu etti”.

Bu eserin basında büyük yankı bulmasının sebebinin ise Ayşen Can şöyle açıkladı: “Bence basında bu kadar konuşulmasının nedeni de, insanlarımızın içinde buldukları umutsuz durumda bir ışık görebilmeleriydi. Şimdiye kadar ancak kitaplarda okuduğumuz 'Geldikleri gibi giderler' sözünü anlatan bir eseri, Atatürk'ün ihtişamlı bakışlarıyla



karşılarında görmeleriymi. Tabii basın da buna kayıtsız kalamadı". Sergisine özellikle denizcilik sektörünün paydaşlarının ilgi göstermesine de sevindiğini söyleyen Ayşen Can; İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgit ve İMEAK DTO Yönetim Kurulu Üyesi Kaptan Mustafa Can olmak üzere denizcilik sektörünün önde gelen isimlerinin sergiyi ziyaret ettiğini belirtti.



Resim yaparken nasıl bir ruh haliniz oluyor sorumuza ise Ressam Ayşen Can şöyle yanıt verdi: "Ona 'resim yaparken' değil de, 'resmi yaşarken' dememiz daha doğru olur sanırım. Biraz önce de anlattığım gibi eserlerimin tamamına yakınına başlayıp, aralıksız bitirebildiğimde kendimi çok iyi hissediyorum. Dolayısıyla eserlerimi uzun süre belli zaman aralıkları yerine, hayatımla eş zamanlı tamamlayabiliyorum. Ruh hali tarafına gelince... Eserime ilham aldığım konuyu anılarımdan getirip

hatırlıyorum. Ardından tamamen o anki ruh haline bürünüyorum. Dalgalı denizlerle boğuşan bir gemiyi esere aktarıırken, ben de dalgalarla boğuşan bir gemi gibi düşünüyorum". Ayşen Can ayrıca önümüzdeki dönemde öncelikle Mart 2022'de Art Ankara 8'inci Çağdaş Sanat Fuarı'na katılacağını, ayrıca Kıbrıs ve Bodrum'da birer sergi açmayı planladığını, yurtdışı sergileri için de sürekli teklif geldiğini, bunları da en kısa zamanda değerlendireceğini söyledi. "Bir taraftan da; hayatımı, denizleri ve sanatımı anlatan bir kitap yazma hazırlıkları yapıyorum" diyen Ayşen Can herkese birbirimize sarılabileceğimiz, yasaksız bir sanat yılı diledi.

Ayşen Can'ın Kişisel sergileri

2018 – Işıkın Seyri İstanbul

2015 – Zevk-i Rengi Aşk İstanbul

2014 – Denizin Gezgin Kızları

Çalıştay ve sempozyumlar

2020 – Selahattin İnal Güzel Sanatlar Lisesi Resim Çalıştayı Çankırı

2019 – 2. Sualtı Resim Çalıştayı I Fethiye

2019 – Türk Dünyası Çankırı Resim Çalıştayı I Çankırı

2018 – Doğa Umursamaz Bizi Sanat Umursamaz Sizi I İstanbul

2018 – 7. Eski Ev Yeni Sanat Uluslararası Sanat Sempozyumu I İzmir

Fuarlar

2019 – Art İstanbul 2. Uluslararası Sanat Fuarı I İstanbul

2020 – Art Ankara 6. Çağdaş Sanat Fuarı I Ankara

Karma sergileri

2021 – Bodrum'da Renklerin Yolculuğu Karma Resim Sergisi

2021 – Bulgaristan Mestanlı'da Türk Ressamlar Sergisi

2021 – Nahçıvan Uluslararası 5.Sanat Festivali



2021 – Yüreğimdaki Sevgi IAnneler Günü Karma Sergisi IAnkara

2021 – 18 Mart Zaferi Ve Çanakkale Şehitlerine Uluslararası Sanal Sergisi

2021 – Pandemi Kadın Olmak I Uluslararası Karma Sanal Sergisi

2021 – Başka Bir Dünya Mümkün I Uluslararası Karma Sanal Sergi

2017 – Duygusunu Geçmişten Alan Sevgi I İstanbul

2017 – Kırmızı Beyaz I İstanbul

2017 – Cumhuriyet Bize Çok Yakışıyor I İstanbul

2016 – Başarım Sensin Derneği Yararına Yapılan Resim Sergisi I Muğla

2016 – Kırmızı Beyaz I İstanbul

2016 – Geleceğin Eğitimi Derneği Yararına Yapılan Resim Sergisi I İstanbul

2015 – DEFAV Yararına Yapılan Resim Sergisi I İstanbul

2015 – ZEREV Yararına Yapılan Resim Sergisi I İstanbul

2015 – Kırmızı Beyaz I İstanbul

2015 – Elmanın İki Yarısı Dünya Kadınlar Günü Resim Sergisi I İstanbul

2015 – Ağlama Nepal I İstanbul

2014 – Ekolojik Kadın Köyü Uluslararası Karma Resim ve Fotoğraf Sergisi I İstanbul

2021 yılında piyasalarda neler yaşandı?



SEMİH DİNÇEL
GEMİ BROKERLERİ DERNEĞİ BAŞKANI



için de parti hazırlıkları başlasın mı? manşetiyle yayınlamıştık. Peki, neler oldu? Öncelikle partinin en çok kazananı muhteşem çıkış yapan konteyner gemileri oldu. Aşağıdaki tablodan görüleceği gibi konteyner gemilerinde günlük kira oranlarında 6 ila 8 kata varan artışlar oldu.

sahiplerinin de payını alması kaçınılmazdı ve öyle oldu. 2021 1'inci çeyreğin sonu Mart sonu / Nisan başından Ekim 2021 sonuna kadar dökme yük gemileri bütün segmentlerde soluksuz yükseliş yaşadı ve günlük kazançlar ekim ayında Cape'lerde bütün rotaların ortalaması 65 bin, Panamax, Supramax ve Handylerde 36/38/36 bin dolara ulaştı.

Kuru yük piyasalarıyla ilgili 11 Ocak 2021 tarihli yazımıza "Yakıt ve emtiaların fiyatları yükseliyor, o zaman navlunlar

Kapanma sonrası açılımla beraber ertelenen taleplerin yerine gelme isteği ve piyasadaki para arzı artışından gemi

7 Ekim 2021 tarihinde Capesize Endeksi 10.485, Baltık KuruYük Endeksi de 5650

Time Charter Period 6/12 Ay Kira	2020 Ortalama	Şubat 2021	Ağustos 2021	Eylül 2021	Ekim 2021	Kasım 2021	Aralık 2021
1000 teu grd / 12K	\$6.100	\$11.100	\$36.750	\$39.000	\$39.200	\$36.625	\$32.000
1700 teu grd / 20K	\$8.200	\$14.350	\$48.250	\$52.250	\$54.000	\$49.700	\$47.500
1700 teu grd / 20K (Eco)	\$10.600	\$18.950	\$68.200	\$78.500	\$78.000	\$69.000	\$65.000
2750 teu gless / 33K	\$10.900	\$21.000	\$70.500	\$77.000	\$77.500	\$75.750	\$70.000
Narrow beam 4400 teu gless / 55K	\$14.150	\$30.400	\$93.125	\$100.000	\$99.800	\$96.125	\$100.000
Intermediate 6800 teu / 80K	\$24.500	\$37.750	\$108.000	\$113.250	\$114.800	\$116.000	\$117.000
Neo-Panamax 9.000 teu- Panama (Eco)	\$34.900	\$49.100	\$140.250	\$145.000	\$146.600	\$147.900	\$149.000
Multipurpose tweendecker 17bin dwt geared 1 year	\$8.625	\$10.500	\$23.000	\$30.000	\$30.000	\$30.000	\$30.000
Multipurpose tweendecker 12bin dwt geared 1 year	\$7.150	\$9.750	\$18.000	\$25.000	\$25.000	\$25.000	\$25.000

zirve rakamlarını gördü. Bu tarihten itibaren yaklaşık bir ay içerisinde başta capeler yarı yarıya, diğer tonajlarda da % 25-35 arasında erimeler yaşandı.

23.Ara	SEFER BAZINDA
CAPE 170K	\$14.000
PANAMAX 67-75 K	\$22.800
SUPRAMAX 50K	\$22.200

	2021 1.çeyrek	2021 2.çeyrek	2021 3.çeyrek	2021 4.çeyrek	Ekim 2021 Ortalama	Kasım 2021 Ortalama	Aralık 2021 Ortalama
CAPE 170K	\$16.400	\$30.425	\$33.825	\$42.733	\$65.400	\$30.250	\$32.550
PANAMAX 67-75 K	\$17.650	\$26.726	\$32.315	\$29.067	\$35.900	\$25.500	\$25.800
SUPRAMAX 50K	\$19.000	\$25.716	\$32.229	\$31.567	\$38.150	\$26.600	\$29.950
HANDYSIZE 28-35K	\$17.700	\$22.047	\$29.279	\$31.542	\$36.400	\$29.325	\$28.900

Bu yazının kaleme alındığı 27 Aralık baz alındığında teknik olarak Baltık Kuruyük Endeksi 2217'de 20 günlük ortalaması 2844 olduğu ve zayıflayan göreceli güç indeksi (Rsi) dikkate alındığında aşağı bant yönünde hareketle Ocak 2022 de BDI Endeksi 2.000 altını test edebilir. Kış aylarında Omikron virüsü etkisiyle yaşanmakta olan kapanmalar navlunları aşağı yönde hareketini hızlandırabilir. Sefer bazında navlunların getirilerinin periyod rakamlarının % 30 & 40 altında olduğunu görüyoruz.

Öncelikle nehir tonajında (3/5 bin ton) Rusya'nın açıkladığı tahıl kısıtlama ve vergi oranlarına bağlı hızlı yükseliş ve düşüş yaşadı. Nehir gemileri her zaman kosterlerin üzerinde seyretmiştir. 2021 senesinde bir ilki yaşadık tablodan analiz edileceği üzere koster armatörlerimiz navlunlarda hayal bile edemedikleri inanılmaz rakamları yakaladılar. Bunda konteyner navlunlarında yaşanan 6/7 kat artışlar, boş konteyner temininde ve terminallerdeki beklemler ambarda açık yük olarak taşınabilecek birçok emtianın sevkiyatının kargo gemilerine yönlendirilmesinin de payı oldu. Aralık 2021 Christmas ve yılbaşı tatilleri nedeniyle yavaşlayan ticaret koster tonajlarında navlunların gevšemeye neden oldu. Ocak 2022 için açık gemi listelerinde artış görüyoruz. Türk Liramızın geri dönüşü oynaklığın durması haline traderlar tekrar tahıl ithalatı için markete gireceklerdir.



Mini bulkers, kosterler ve nehir gemilerine gelince:

Koster ve Nehir Gemileri Sefer Bölgesi	1.02.2021	27.12.2021	11 Aylık Değişim	Yüzdesel Değişim
BISea - Med 10,000 K gidiş dönüş esasına göre	USD 3.760,00	USD 13.350	USD 9.590	255%
BISea - Med 5,000 K gidiş dönüş esasına göre	USD 2.880,00	USD 8.600	USD 5.720	199%
BISea - Med 3,000 K gidiş dönüş esasına göre	USD 1.750,00	USD 4.130	USD 2.380	136%
Marmara - Med RV, seagoing vsl 3,000 DWCC	USD 1.940,00	USD 5.600	USD 3.660	189%
Marmara - Med RV, seagoing vsl 5,000 DWCC	USD 2.870,00	USD 9.600	USD 6.730	234%
West Med 5.000 K, seagoing vsl 5,000 DWCC Wmed - N Afr gidiş&dönüş	USD 3.320,00	USD 9.950	USD 6.630	200%
Azov Sea - Marmara sea-river 5 K gidiş dönüş esasına göre	USD 4.930,00	USD 6.100	USD 1.170	24%
Azov Sea - Marmara sea-river 3 K gidiş dönüş esasına göre	USD 3.580,00	USD 3.950	USD 370	10%

EMSA, 2021 DENİZ ZAYIATI VE DENİZ KAZALARI RAPORU'NU YAYIMLADI

Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı (European Maritime Safety Agency – EMSA) 15 Aralık Çarşamba günü 2021 Deniz Zayıtı ve Deniz Kazaları Raporu'nu yayımladı.



Söz konusu raporda; vaka, gemi kayıpları, ölüm ve yaralanma sayılarındaki düşüş veya dengelenme göz önünde bulundurulduğunda 2020 yılının bu açılardan olumlu geçtiği ifade edildi. Fakat Covid-19 salgınının 2020 yılında deniz taşımacılığına olan etkisi, genel anlamda deniz trafiğinin azalması, kruvaziyer ve feribot faaliyetlerinin durması gibi hususlar, deniz zayıtları ve deniz kazalarını etkileyen hususlar oldu. 2020 yılında 2 bin 837 vaka rapor edilmiş olup, vaka sayısının 2014-2019 yılları arasında 3 bin 282 kazazede ile sabit bir şekilde seyretmesinden sonra 2020 yılında raporlanan vaka sayısı 466 azaldı. Avrupa Kaza Bilgi Platformu'nun (The European Casualty Information Platform – EMCIP) veri tabanında bulunan bilgilere göre 2020 yılındaki toplam vaka sayısı 22 bin 500'ü geçti. Farklı gemi tipleri arasında objektif karşılaştırmalar yapmak amacıyla, 2014-2020 yılları arasında her gemi tipini içeren olay sayısı ile buna karşılık gelen filo büyüklüğü arasındaki oranlar hesaplandı. AB bayrağı taşımayan gemilere yönelik veri eksikliğinden dolayı hesaplamalar yalnızca AB bayraklı gemilere ilişkin yapılabildi. Bunun yanı sıra kargo, yolcu ve hizmet gemilerine ilişkin hesaplamalar da yalnızca IMO numarasına sahip gemiler için yapılabildi. Balıkçı gemileri ile ilgili olarak ise 15 metreden büyük AB bayraklı balıkçı gemileri değerlendirme kapsamına alındı. Söz konusu gemilere yönelik yapılan

değerlendirmelerde toplam ortalama vaka indikatörü 181 olarak belirtildi. 2015 yılında 216 olan bu sayı, %39.4'lük bir düşüşle 2020 yılında 131 oldu. Gemi sınıfları ile ilgili olarak hem yolcu gemileri hem de kargo gemilerine ilişkin indikatörler sırasıyla 350 ve 214 olmak üzere ortalama indikatörün üzerinde seyretti. Fakat her iki gemi türü için de 2015 yılından bu yana yıllık indikatörlerde düzenli bir düşüş gözlemlendi.

Bu kapsamda, yolcu gemilerine ilişkin yıllık indikatör 432'den 167'ye; kargo gemilerine ilişkin yıllık indikatör ise 2020 yılında 294'ten 158'e düştü. 2020 yılı içerisinde tüm gemiler için geçerli olan ortalama indikatör ise 131 oldu. Hizmet gemilerine bakıldığında 2014 ve 2020 yıllarını kapsayan indikatör oranının ortalama 77 olduğu belirtilmiş olup, 2020 yılındaki toplam indikatör oranının 64 olduğu ifade edilerek bu kategorinin en düşük indikatör oranına sahip olduğu bildirildi. 2014- 2020 yıllarına ait balıkçı gemileri ile ilgili vaka indikatörü ise 84 olarak belirtilmiş olup, bu oranın 2014 yılında 58'den 2020 yılında 137'ye kadar düzenli olarak artış gösterdiği ve balıkçı teknelerine ilişkin güvenlik düzeyinin geçtiğimiz yıllar içerisinde olumsuz yönde geliştiği ifade edildi.

Çok ciddi yaralanmalara ilişkin 2018 yılında 110 ile zirve yapan, 2019 yılında ise 81 olarak raporlanan indikatör sayılarını, 2020 yılında % 43.3 oranında bir düşüş ile 46 olarak raporlanan çok ciddi deniz kazası sayısı takip etti. Gemi kayıpları ile ilgili olarak 2018 yılında yaşanan yaklaşık 35 oranlık indikatör artışından sonra 22 gemi kaybı sayısı ile 2019 yılında bu oranda düşüş yaşandı. 2020 yılında yalnızca 9 gemi kaybı oldu.2014-2020 yıllarını kapsayan dönemde 367 yaralanma 550

ölümlü vaka gerçekleşti. 46 ölümlü vaka kaydedilen 2017 yılına kadar düzenli olarak düşüş yaşanmış fakat 2019 yılında bu sayı 72'ye kadar yükseldi. 2020 yılında 38 ölümlü vaka gerçekleşmiş olup, bu vakalarda hayatını kaybedenlerin %89.1'i gemi personeli oldu. Ölümle sonuçlanan vakaların çoğunluğunu denizdeki gemi çatışmaları ve gemi personelinin denize düşmesi teşkil etti. Yine 2014-2020 yıllarını kapsayan dönemde 6.211 vaka yaşanmış ve bu vakalarda toplam 6.921 yaralanma meydana gelmiş olup, söz konusu vakalarda yaşanan yaralanmaların %81'ini gemi personeli oldu. 2020 yılında balıkçı gemileri dışındaki bütün gemi türlerinde yaşanan kaza ve yaralanma vakaları sayısında düşüş yaşandı. 2019 yılında yolcu gemilerinde veya 2018 yılında hizmet gemilerinde yaşanan değişiklikler dışında söz konusu düşüş trendi, balıkçı gemilerinde yaşanan toplam artış hariç olmak üzere, 2014 ve 2020 yıllarını kapsayan dönemde devam etti. 2020 yılında 1.386 kargo gemisinin karıştığı zayıt ve kazalar göz önünde bulundurulduğunda söz konusu zayıt ve kazalar sonucunda 21 yaralanma meydana gelmiş ve bu dönemde yalnızca bir kargo gemisi kaybı yaşandı. 2014 ve 2020 yıllarını kapsayan dönemde 106 gemi kaybı ile balıkçı gemileri en çok kayıp yaşanan kategori olmaya devam etti. 2020 yılında balıkçı gemilerinde yaşanan vaka sayısı artmaya devam etti. Fakat 2019 yılında yaşanan 15 gemi kaybına kıyasla 2020 yılında bu sayıda azalma olmuş ve yaklaşık 220 olarak seyreden yaralanma sayısı sabit kaldı. Yolcu gemisinde meydana gelen zayıtların yarısı feribot olarak da bilinen ro-ro yolcu gemilerinde gerçekleşti. Yolcu gemilerinde 2020 yılında herhangi bir kayıp yaşanmamış olup, ölüm veya yaralanma ile sonuçlanan vakalardaki düşüş eğilimi

devam etti. 2020 yılında bir hizmet gemisi kaybı yaşanmış; ölüm ve yaralanma sayılarında gözlemlenen düşüşe ek olarak zayıflık ile sonuçlanan vakalara karşın hizmet gemisi sayısında da düşüş oldu. Yine 2020 yılında çoğunlukla gezinti tekneleri ve yelkenli tekneler olmak üzere diğer türlerdeki 90 gemi deniz zayıflığı ve deniz kazalarına karıştı. Bu kazalar sonucunda bir gemi kaybı ve 3 ölümlü sonuçlanan vaka rapor edildi. 2014-2020 yıllarını kapsayan dönemde çatışma, temas, karaya oturma gibi kazalar, tüm vaka sayılarının %43'ünü oluşturdu. Bir geminin yaşadığı en genel kaza sebebinin sevk gücü kaybı olduğu ifade edilmekte olup, bu durum yıllık olarak ortalama 503 sevk gücü kaybı vakasına denk

geliyor. Gemi personeli ile ilgili olarak kayma, tökezleme ve düşme gibi vakalar, yaşanan kazaların %36'sını oluşturuyor. Güverteden düşme sonucunda yaşanan kaza oranı ise %9.8 olarak ifade edildi. 2014-2020 yılları arasındaki dönem değerlendirildiğinde bir geminin limandan ayrılma sürecinin %9'luk bir oran ile seferin en güvenli aşaması olduğu ifade edilirken, geminin limandan ayrıldıktan sonraki sefer sürecinin %43'lük oran ile en tehlikeli aşama olduğu belirtildi. Ayrıca verilen zayıflıkların yarısının iç sulara veya daha belirgin bir ifade ile %41'lik bir oran ile liman bölgelerinde yaşandığı ifade edildi. AB Üye Devletleri soruşturma organları 2014 ve 2020 yılları arasında 966 inceleme gerçekleştirmiş

ve söz konusu incelemeler neticesinde 823 adet güvenlik soruşturması raporu kamuya duyuruldu. 2020 yılında 84 inceleme gerçekleştirilmiş olup, 2019 yılında gerçekleştirilen incelemeler ile kıyaslandığında bu sayıda %30 oranında düşüş yaşandığı gözlemlendi. 2014 ve 2020 yılları arasında gerçekleştirilen güvenlik soruşturmaları sırasında yapılan analizlere göre tüm vakaların %89.5'inin insan kaynaklı olduğu ortaya konuldu. Yine aynı dönem içerisinde kazaları önlemek amacıyla yaklaşık 3.000 önlem ve güvenlik önerisi hayata geçirildi. Hayata geçirilen söz konusu önlem ve önerilerin %45'i gemi prosedürleri ile ilgili oldu.

(Kaynak: EMSA)

AVRUPALI ARMATÖRLER, GİNE KÖRFEZİ'NDEKİ KORSAN SALDIRILARINDAN DOLAYI ENDİŞELİ

Deniz taşımacılığı sektörü Gine Körfezi'nde ticari gemilere yapılan silahlı saldırılardaki süregelen artıştan dolayı endişe duyuyor.



Güney Nijerya'da şüpheli bir korsan gemisi ve Danimarka bayraklı bir fırkateyn arasında yaşanan ve ölümlü sonuçlanan son olay, Gine Körfezi'ndeki deniz haydutluğu faaliyetlerinin ciddiyetini ortaya koydu.

Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği (European Community Shipowners' Association - ECSA) Başkanı Claes Berglund konuya ilişkin olarak, Gine Körfezi'nde yaşanan durumun Avrupa deniz taşımacılığı sektörünün son

yıllardaki en yüksek önceliği olduğunu ifade etti. Berglund, artan deniz haydutluğu sayısının ve şiddet seviyesinin, ticari amaçlı yapılan deniz taşımacılığının yanı sıra bu bölgede çalışan gemi insanların güvenlik ve emniyetlerine yönelik büyük endişelere sebep olduğunu altını çizdi. ECSA, Ocak 2021 tarihinde başlatılan Koordineli Deniz Gücü Varlığı (Coordinated Maritime Presence – CMP) mekanizması da dahil olmak üzere Gine Körfezi'nde Avrupa Birliği tarafından gerçekleştirilen faaliyetleri tam anlamıyla destekliyor. CMP, Üye Devletlerin bölgedeki kaynaklarını koordine etmeleri açısından olumlu bir adım olmakla beraber, bölgede yaşanan haydutluk faaliyetlerinin çözülmesi konusunda önemli bir yere sahip olmasından dolayı kıyı devletleri ile iş birliği ve kapasite oluşturulması açısından da olumlu olarak değerlendiriliyor. Fakat bölgede yaşanan son olay, bu ciddi sorunun çözülmesi için daha fazla önlem alınmasına ek olarak

gemilerin ve gemi personelinin bölgeden güvenli bir şekilde geçebilmeleri için donanmaya ait unsurların bölgede aktif olarak bulunması gerektiğini ortaya koydu.

ECSA'nın bölgeye; hava ve deniz unsurlarının konuşlandırılması konusunda geçtiğimiz ay ve yıllarda bazı AB Üye Devletleri tarafından halihazırda verilen taahhütleri desteklediğini hatırlatan ECSA Başkanı Claes Berglund, "ECSA olarak bölgede yaşanan bu sorunun Üye Devletler tarafından yüksek öncelikli olarak değerlendirilmesini ve Gine Körfezi'ndeki deniz güvenliğinin güçlendirilmesi amacıyla yeterli unsurların bölgeye yönlendirilmesini de destekliyoruz. Körfez'deki iş birliği ve kapasite geliştirmeleri, bölgesel ve küresel olarak ticaretin ve kalkınmanın koruma altına alınması anlamında çok önemli bir yere sahip" diye kaydetti.

(Kaynak: ECSA)



- ÜRETİM- Bariyerler-Sorbentler-Yüzer Tanklar
- ACIL MÜDAHALE HİZMETİ
- ACIL MÜDAHALE PLAN HAZIRLAMA
- PETROL KİRLİLİĞİ MÜDAHALE EĞİTİMLERİ
- PETROL KİRLİLİĞİ TATBİKATLARI
- SU ALTI ÇALIŞMALARI
- GEMİLERDEN ATIK ALIM
- ÇÖP VE PETROL TOPLAMA GEMİ İNŞAA
- PETROL KİRLİLİKLERİNE MÜDAHALE VE TEMİZLİK



SEAGULL

Martı Deniz Temizliği Ltd. Şti.

Adres : Mumbane Cad. Çağlar Hri. No: 19 Karaköy / İstanbul
Tel : +90 212 243 48 82
Faks : +90 212 243 48 89
GSM : +90 532 284 65 03 (7/24)
E-mail : info@marticevre.com.tr



EEXI – ENERGY EFFICIENCY EXISTING SHIP INDEX

Don't wait. Act now.

**Manage your EEXI
complexity and risk.**

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

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



1 Ocak – 29 Aralık 2021 itibariyle Türk Bayraklı gemilerin Memorandumlar kapsamında güncel denetim ve tutulma istatistikleri aşağıdaki tablolarda sunulmaktadır.

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİNE GÖRE TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	OCAK 2021	ŞUBAT 2021	MART 2021	NİSAN 2021	MAYIS 2021	HAZİRAN 2021	TEMMUZ 2021	AĞUSTOS 2021	EYLÜL 2021	EKİM 2021	KASIM 2021	ARALIK 2021
PARİS LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (PARIS MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	İTALYA (MANFREDONIA)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
TOKYO LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (TOKYO MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
KARADENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (BLACK SEA MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AKDENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (MEDITERRANEAN MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ SAHİL GÜVENLİK (USCG)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	ABD (BALTIMORE)	TUTULMA YOK

1 Eylül – 30 Kasım 2021 tarihleri arasında Paris ve Tokyo MoU'da "stabilite" konusunda Yoğunlaştırılmış Denetim Kampanyası (CIC) uygulanacaktır. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yapılan duyuruda; uluslararası sefer yapan Türk Bayraklı gemilerin, gerçekleştirilecek olan denetim kampanyasına hazırlıklı olunması ve kampanya süresince bahse konu gemilerde tutulma yaşanmamasını teminen, Liman Başkanlıkları ve Yetkilendirilmiş Kuruluşlarca 21 Haziran – 30 Kasım 2021 tarihleri arasında "stabilite" konulu denetim kampanyası uygulanacağı bildirilmektedir.

YILLARA GÖRE TUTULMA TABLOSU (2016-2021 ARALIK) *

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2016	2017	2018	2019	2020	2021 (ARALIK)
PARIS MOU	21	14	7	4	3 (176 Denetleme)	1 (192 Denetleme)
TOKYO MOU	2	3	0	2	0 (29 Denetleme)	0 (29 Denetleme)
BS MOU	39	11	2	0	1 (267 Denetleme)	0 (248 Denetleme)
MED MOU	1	0	5	0	0 (57 Denetleme)	0 (52 Denetleme)
USCG	-	-	1	0	1 Tutulma **	1 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**



Customer Satisfaction Delivered

Sınırları aşıyor, standartları yukarı taşıyoruz!

www.kinay.com



kinaygroup

kinaylogistics

KINAY

kinaylojistik

Kinay Group



ULUÇ KEDME *

Genel olarak yılsonunun yaklaştığı ve yeni seneye geçiş döneminde girildiği bu dönemlerde navlunlardaki gevşemeler alışlagelmiş bir durum olarak gözlemlendiğinden önemli gösterge olarak ocak ayı itibari ile marketin nasıl seyredeceği beklenmektedir.

2021 senesini bitirdiğimiz bu dönem ile geriye dönük olarak baktığımızda her ne kadar son bölümünde rakamlarda geri çekilmeye tanıklık ediyor olsak da, sektörümüz açısından 2008 krizinden bu yana özlenen ve beklenen bir yıl olarak geçtiğini görüyoruz. Aralık sonu itibari ile endekslere baktığımızda Baltık Handysize

Sektörümüz açısından olumlu bir seneyi geride bıraktık

Endeksi'nin üç ay öncesine göre kıyas ile %25'e yakın, bir ay öncesine kıyas ile %5'e yakın kayıp ile yaklaşık olarak yılın ortasındaki seviyelerine geri geldiğini gözlemliyoruz.

Baltık Supramax Endeksi'ne baktığımızda ise son üç ay öncesi ile mukayese ettiğimizde kayıpların %32 civarında seyrettiğini görüyoruz. Genel endeks olan Baltık Kuruyük Endeksi'nde (BDI) özellikle daha büyük tonaj endekslerinin de etkisi ile kayıpların yine benzer dönem için %50'ye yakın negatif yönde olduğunu görüyoruz. Bu kayıpların navlunlara da ciddi oranda yansımından söz etmemiz doğru olacaktır. Ancak alım satım tarafına baktığımızda halen devam etmekte olan talebin arza kıyasla fazla olması ve beklentilerin son dönemdeki negatif ayrışmanın aksine 2022 senesi içinde olumlu seyretmesi sebebi ile henüz fiyatlarda net olarak yansımaları gördüğümüzü söyleyemiyoruz. Brent petrol tarafına baktığımızda dünyada pandemi ve özellikle son dönemde

Omicron varyantı sebebi ile vaka sayılarındaki sert artışlar dolayısı ile düşüş beklentilerinin aksine, ABD tarafında petrol stoklarında azalma olduğunun rapor edilmesi sebebi ile son bir aylık periyod da %15'e yakın bir artış ile 79 dolar seviyesinde yılı kapattığını görmekteyiz. Bunun ile birlikte beyaz mal (Clean) tanker endeksinde %25'e yakın sert bir artış görmek ile birlikte, siyah mal (Dirty) endeksinde bu artışın %10 seviyesinde sınırlı kaldığını görüyoruz.

Son olarak yılın son periyodunda hurda ve demir/çelik fiyatlarında da olağan bir gevşemeye tanıklık etmekteyiz. Son çeyrekteki negatif ayrışmaların ve özellikle son bir aylık periyod da alışlagelmiş geri çekilmelerin de ışığında yazımızın başında da ilettiğimiz üzere sektörümüz açısından oldukça olumlu bir seneyi geride bırakmış bulunmaktayız. 2022 senesinin ülkemiz adına daha güzel, sağlıklı, mutlu ve bol kazanç dolu bir yıl olmasını temenni eder, bu vesile ile herkesin yeni yılını kutlarız.

ARALIK 2021 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

Gemi İsmi	DWT	İnşa Yılı	İnşa Ülkesi	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	Fiyat US\$ M
CHINA STEEL REALIST	203.512	2007	TAIWAN	BULK	CHINA	NA
AQUAPRINCESS	182.060	2009	DENMARK	BULK	NA	25,00
CHIARA D'AMATO	93.271	2009	CHINA	BULK	GREECE	NA
MAYFAIR SPIRIT	93.257	2011	CHINA	BULK	NA	19,00
CHENGXI CX0834	85.000	2022	CHINA	BULK	CHINA	NA
CHENGXI CX0833	85.000	2022	CHINA	BULK	CHINA	NA
CHENGXI CX0832	85.000	2022	CHINA	BULK	CHINA	NA
CHENGXI CX0831	85.000	2021	CHINA	BULK	CHINA	NA
SITC HUASHAN	76.249	2012	CHINA	BULK	NA	22,00
NONI	61.631	2015	CHINA	BULK	CHINA	27,50
NEW FACE	38.242	2017	JAPAN	BULK	NA	27,00
NEW DAYS	38.230	2017	JAPAN	BULK	NA	27,00
TAI HE ZI JIN	27.394	2011	CHINA	BULK	CHINA	9,60
RESALE	182.000	2022	JAPAN	BULK	NA	59,00



BUNJI	98.704	2013	CHINA	BULK	GERMANY	23,50
HAMDA	91.438	2003	JAPAN	BULK	NA	15,30
SM AURORA	81.970	2012	CHINA	BULK	CHINA	21,00
NORD COLORADO	60.365	2018	JAPAN	BULK	NA	32,00
FU HENG SHAN	57.034	2011	CHINA	BULK	NA	20,00
GUANG ZHOU FA ZHAN 5	56.970	2010	CHINA	BULK	NA	18,50
BULK ORION	56.155	2011	JAPAN	BULK	NA	NA
CHERRY DREAM	51.703	2011	JAPAN	BULK	NA	17,50
ZHONG XING DA 98	38.448	2013	CHINA	BULK	CHINA	14,10
FRAGRANT ATHENA	37.900	2020	JAPAN	BULK	GREECE	30,00
DRY BEAM NEO	37.900	2019	JAPAN	BULK	GREECE	30,00
SUPER LYDIA	37.406	2007	JAPAN	BULK	TURKEY	13,40
ROYAL JUSTICE	36.976	2012	JAPAN	BULK	GREECE	19,50
CHARMEY	34.276	2011	S.KOREA	BULK	NA	15,80
LOPI	28.346	2010	JAPAN	BULK	NA	15,30
ATLANTIC VERACRUZ	28.339	2009	JAPAN	BULK	NA	12,50
OCEAN ROSEMARY	82.265	2013	CHINA	BULK	NA	23,30
MAJULAH HARBOURFRONT	81.922	2014	CHINA	BULK	NA	31,00
YUTAI AMBITIONS	77.283	2008	JAPAN	BULK	GREECE	18,30
SOHO MERCHANT	63.800	2015	CHINA	BULK	GREECE	50,5 *
SOHO TRADER	63.473	2015	CHINA	BULK		*
NAUTICAL ALICE	63.580	2016	CHINA	BULK	NA	28,50
STAR CRIOS	63.301	2012	CHINA	BULK	GREECE	21,00
STAR DAMON	63.227	2012	CHINA	BULK	GREECE	22,50
IKAN SENYUR	61.494	2010	JAPAN	BULK	VIETNAM	22,00
SHANDONG HAI TONG	56.724	2012	CHINA	BULK	CHINA	16,70
PACIFIC BLESS	56.361	2012	CHINA	BULK	CHINA	19,80
SPRING BREEZE	33.847	2013	CHINA	BULK	NA	15,80
LAKE DANY	28.358	2008	JAPAN	BULK	FRANCE	11,80
BAO MAY	178.050	2010	CHINA	BULK	NA	31,50
RICH RAINFOREST	82.300	2022	CHINA	BULK	GREECE	38,50
SHANDONG CHONG WEN	76.098	2011	CHINA	BULK	CHINA	19,64
SUNLEAF GRACE	61.683	2011	JAPAN	BULK	NA	22,00
SOPHIA N	56.868	2009	CHINA	BULK	NA	17,75
BLUEWAYS	46.658	1998	JAPAN	BULK	NA	8,00
CAPE SPRING	180.082	2011	CHINA	BULK	NA	30,00
KEY DISCOVERY	82.152	2010	JAPAN	BULK	GREECE	24,50
SEACON SHANGHAI	82.000	2019	CHINA	BULK	NA	38,00
BEI LUN HAI 9	69.703	1989	JAPAN	BULK	CHINA	4,70
DANIELA OETKER	61.288	2015	JAPAN	BULK	BANGLADESH	29,80
CREST NAVIGATOR	36.360	2012	JAPAN	BULK	NA	21,50
NINA-MARIE	35.974	2012	CHINA	BULK	NA	18,00
RENATE	35.946	2013	CHINA	BULK	NA	18,00
NORDIC MALMOE	35.843	2012	CHINA	BULK	NA	16,75
DORY	34.529	2010	S.KOREA	BULK	NA	16,20

SHENG JIA HE 2	34.365	2013	CHINA	BULK	CHINA	7,20
OCEAN HOPE	32.877	2012	JAPAN	BULK	NA	NA
SKOPOS	28.075	2000	CHINA	BULK	CHINA	7,50
LONG BEACH TRADER	67.797	2007	TAIWAN	CONT.	SWITZERLAND	NA
LOS ANGELES TRADER	67.797	2007	TAIWAN	CONT.	SWITZERLAND	NA
X-PRESS JERSEY	60.550	2014	CHINA	CONT.	SWITZERLAND	105,00
X-PRESS GUERNSEY	60.149	2015	CHINA	CONT.	SWITZERLAND	105,00
AS PALATIA	34.496	2006	S.KOREA	CONT.	NA	35,80
AS PETULIA	34.221	2008	CHINA	CONT.	NA	35,80
CORONADO BAY	34.325	2008	CHINA	CONT.	NA	40,00
GLACIER BAY	34.252	2009	CHINA	CONT.	NA	40,00
NORDAMSTEL	23.451	2019	CHINA	CONT.	TAIWAN	NA
CHUAN YANG	6.097	1990	JAPAN	GC	NA	1,50
FRI MARLIN	3.046	1994	YUGOSLAVIA	GC	NA	2,30
BOX EXPRESS	21.730	2016	CHINA	CONT.	TAIWAN	40,80
ALTAIR SKY	12.268	2013	CHINA	CONT.	NA	NA
DIAMOND LAND	35.079	2004	CHINA	GC	NA	15,80
KAIE	4.161	1990	NETHERLANDS	GC	NA	1,80
CARTAGENA TRADER	42.056	2008	CHINA	CONT.	FRANCE	NA
FS IPANEMA	25.902	2009	CHINA	CONT.	NA	NA
ASTURIANO II	16.866	2012	CHINA	CONT.	U.A.E.	NA
JSP LEVANTE	13.633	2006	CHINA	CONT.	SWITZERLAND	NA
MARIWIT	12.190	2009	CHINA	GC	CHINA	5,80
MIGHTY CHAMP	10.084	2005	JAPAN	GC	NA	6,00
MIGHTY BOSS	10.074	2004	JAPAN	GC	NA	6,00
SC MARA	68.165	2006	S.KOREA	CONT.	SWITZERLAND	68,00
CSL SANTA MARIA	67.273	2005	S.KOREA	CONT.	SWITZERLAND	68,00
CITY OF ALEXANDRIA	66.583	2006	S.KOREA	CONT.	SWITZERLAND	68,00
AAL MARS	33.200	2011	CHINA	GC	SINGAPORE	35,0 *
AAL MERKUR	33.192	2010	CHINA	GC	SINGAPORE	* Enblock
FWN PAULA	10.618	2001	NETHERLANDS	GC	NA	NA
DAEWOO 5498	300.000	2023	S. KOREA	TANKER	CHINA	245
DAEWOO 5497	300.000	2023	S. KOREA	TANKER	CHINA	* Enblock
DAEWOO 5496	300.000	2022	S. KOREA	TANKER	CHINA	* Enblock
FRONT PANTHER	115.239	2015	CHINA	TANKER	NORWAY	39,7
FRONT LION	115.162	2014	CHINA	TANKER	NORWAY	38,8
FRONT PUMA	115.054	2015	CHINA	TANKER	NORWAY	40,4
FRONT TIGER	115.024	2015	CHINA	TANKER	NORWAY	41,1
NORDNEPTUN	74.999	2004	S. KOREA	TANKER	INDIA	10
NORDMERKUR	74.999	2004	S. KOREA	TANKER	INDIA	10
PTI RHINE	51.271	2007	S.KOREA	TANKER	INDIA	9,8
PTI AMAZON	51.218	2007	S.KOREA	TANKER	INDIA	9,8
PS HOUSTON	50.922	2008	S. KOREA	TANKER	GREECE	12
GRAZIA	50.213	2010	CHINA	TANKER	GREECE	14,75
ARCTIC BAY	47.999	2006	S. KOREA	TANKER	NA	11,5



UACC HARMONY	45.913	2005	JAPAN	TANKER	NA	9,2
UACC CONSENSUS	45.896	2005	JAPAN	TANKER	NA	9,2
ASTRO PERSEUS	159.116	2004	S.KOREA	TANKER	NA	18,50
ASTRA	149.995	2002	JAPAN	TANKER	NA	13,00
ANTONIS	113.563	2017	S.KOREA	TANKER	SWITZERLAND	45,00
OCEAN GLOBE	50.344	2007	S. KOREA	TANKER	NA	10,00
RESALE - HULL NO.S501	50.000	2022	VIETNAM	TANKER	NA	38,00
SEAWAYS BODIE	37.627	2006	S. KOREA	TANKER	NA	13,50
EASTERLY AS OLIVIA	19.981	2007	JAPAN	TANKER	SINGAPORE	11,00
WAWASAN RUBY	19.957	2010	JAPAN	TANKER	NA	14,00
LT DIAMOND	13.200	2020	CHINA	TANKER	CHINA	16,70
LT CRYSTAL	13.200	2020	CHINA	TANKER	CHINA	16,70
MESABI	12.934	2006	S.KOREA	TANKER	NA	6,00
BARDON	12.902	2006	S.KOREA	TANKER	NA	6,00
RESOLUTION	9.971	2006	TURKEY	TANKER	INDIA	NA
IHEM	5.850	2005	TURKEY	TANKER	NA	1,90
MARAN CORONA	306.093	2003	S. KOREA	TANKER	NA	28,50
DENSA WHALE	158.322	2012	S. KOREA	TANKER	GREECE	32,00
OCEAN COSMOS	50.359	2008	S. KOREA	TANKER	NA	11,00
ANGEL 62 47,410 2009	47.410	2009	JAPAN	TANKER	GREECE	13,70
ATALANDI	105.306	2004	S. KOREA	TANKER	NA	13,60
IRIS VICTORIA	74.905	2010	JAPAN	TANKER	NA	17,70
TAI HU	73.980	2007	CHINA	TANKER	CHINA	10,50
STAR FALCON	53.815	2007	JAPAN	TANKER	NA	9,75
STAR EAGLE	51.202	2007	S. KOREA	TANKER	NA	11,50
RESALE HULL NO.1928	49.800	2022	S. KOREA	TANKER	GREECE	37,80
RESALE HULL NO.1929	49.800	2022	S. KOREA	TANKER	GREECE	37,80
ANGEL 61	48.635	2006	JAPAN	TANKER	GREECE	9,80
CHEMSTAR JEWEL	21.313	2012	JAPAN	TANKER	U.K.	NA
CHEM WOLVERINE	19.991	2006	JAPAN	TANKER	S. KOREA	9,00
BOW FULING	9.156	2012	CHINA	TANKER	NA	8,00
BOW NANGANG	9.124	2013	CHINA	TANKER	NA	8,00
BOW DALIAN	9.118	2012	CHINA	TANKER	NA	8,00
GILOS	319.247	2004	S.KOREA	TANKER	EGYPT	31,00
SEAWAYS SAUGERTIES	162.293	2006	S.KOREA	TANKER	AVRUPA	21,80
ADVANTAGE ARROW	115.804	2009	S.KOREA	TANKER	NA	52,0 *
ADVANTAGE AVENUE	115.785	2010	S.KOREA	TANKER	NA	*
HIGH VENTURE	51.088	2006	S.KOREA	TANKER	NA	10,70
AIOLOS	37.651	2007	S.KOREA	TANKER	NA	8,00
BAUCI	37.320	2002	S.KOREA	TANKER	NA	6,50
CELSIUS MACAU	20.768	2006	JAPAN	TANKER	CHINA	12,00
SHAMROCK JUPITER	19.837	2009	JAPAN	TANKER	VIETNAM	15,30
SICHEM MUMBAI	13.085	2006	S.KOREA	TANKER	NA	4,90
ASL TRIBUTE	12.306	2007	JAPAN	TANKER	SINGAPORE	5,50
SOLITAIRE	9.000	2008	CHINA	TANKER	INDONESIA	4,30

ÜLKE	Dökme		
	Kuruyük (per T/LTD)	Tanker (per T/LTD)	Konteyner (per T/LTD)
BANGLADEŞ	US\$ 585-595	US\$ 595-605	US\$ 605-615
PAKİSTAN	US\$ 575-585	US\$ 585-595	US\$ 595-605
HİNDİSTAN	US\$ 545-555	US\$ 555-565	US\$ 565-575
TÜRKİYE	US\$ 320-330	US\$ 330-340	US\$ 340-350

ARALIK 2021 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

DOLE HONDURAS	16.337	8.291	1991	CONT.	INDIA	471
BLUE SHIP	164.859	24.370	2001	TANKER	NA	NA
JACOB	157.449	22.572	2000	TANKER	NA	600
AVENTINE	99.343	16.711	1997	TANKER	BANGLADESH	NA
QUEEN EMATHA	13.937	4.163	1989	TANKER	PAKISTAN	615
NAVION ANGLIA	126.749	26.475	1999	TANKER	TURKEY	NA
ETC MENA	107.181	16.696	2001	TANKER	AS IS SPORE	654
D&K I	47.262	9.212	1998	TANKER	AS IS COLOMBO	640
BANYAN PRIDE	37.808	9.344	2002	TANKER	AS IS KANDLA	NA
YUHUA STAR	16.026	4.603	1997	TANKER	INDIA	1.040
ZHEN HUA 19	30.451	18.863	1984	SPECIAL. CARGO	UAE	549
CELESTYAL EXPERIENCE	7.781	30.106	1993	PASSENGER	TURKEY	NA
BERGE KANGCHENJUNGA	263.237	33.703	1994	BC	UNDISCLOSED	630
OMAN PRIDE	300.149	38.959	1998	TANKER	PAKISTAN	527
VICTORY	47.236	9.249	1998	TANKER	NA	NA
OCEAN WINNER	37.224	8.749	2002	TANKER	NA	NA
RAMAGAS	16.137	6.694	1989	GAS TANKER	INDIA	675
DUCKYANG GAS	1.300	1.140	1990	GAS TANKER	BANGLADESH	NA
EXPRESS PEGASUS	5.995	-	1977	RO-RO/PAX	TURKEY	NA
SUPERSTAR LIBRA	5.000	-	1988	PASSENGER	TURKEY	NA
ALBA SUN	99.448	16.649	1996	TANKER	PAKISTAN	NA
WIN LOTUS	7.078	2.468	1990	TANKER	INDIA	695
ARI	3.325	6.023	2002	RO-RO CARGO	INDIA	NA
ASIAN GLORY	10.345	3.413	1997	TANKER	NA	NA
JAL PARI	8.821	2.999	1998	TANKER	INDIA	985
OSTROV RUSSKIY	7.199	2.197	1985	TANKER	BANGLADESH	658
SASSNITZ	3.000	9.805	1989	RO-RO/PAX	TURKEY	NA

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



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

For further details please contact us:

Bureau Veritas

Bureau Veritas Deniz ve Gemi Sınıflandırma Hizmetleri Ltd. Şti.

Esas Maltepe Ofispark, Altayçeşme Mah.

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

Tel: +90 216 518 40 50

Fax: +90 216 518 39 05

Visit us at: www.bureauveritas.com.tr



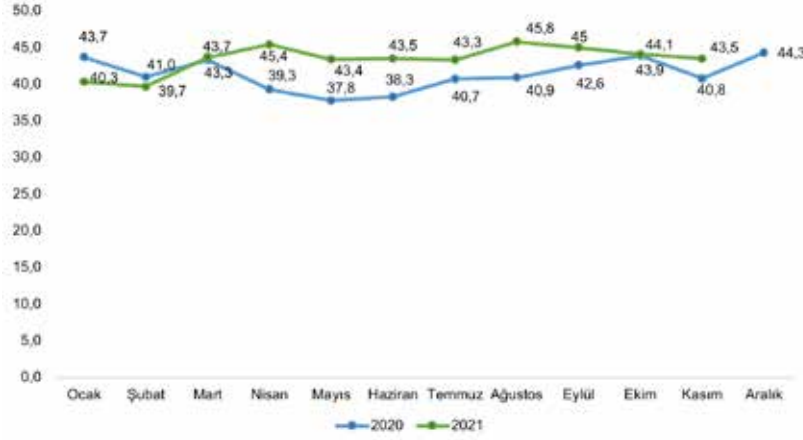
Move Forward with Confidence

**BUREAU
VERITAS**

2020-2021 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2021 yılı kasım ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %6,5 artış göstererek 43.447.776 ton olmuştur.

Grafik 1. Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Yük Elleçlemesi (Milyon Ton), Kasım 2021



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

Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2021 yılı kasım ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %4,6 arttı.

- Limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı 2021 yılı kasım ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %2,4 azalarak 12.124.363 ton,

- Limanlarımızda gerçekleştirilen ithalat amaçlı boşaltma miktarı 2021 yılı kasım ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %9,4 artarak 19.369.180 ton,

- Dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı 2021 yılı kasım ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %4,6 artarak 31.493.543 ton olmuştur.

Tablo 1. Denizyolu ile Dış Ticaret, Kasım 2021

Aylar	Yıllar	İhracat		İthalat		Dış Ticaret	
		Miktar (Ton)	Değişim	Miktar (Ton)	Değişim	Miktar	Değişim
Kasım	2020	12.421.908		17.699.470		30.121.378	
	2021	12.124.363	-2,4%	19.369.180	9,4%	31.493.543	4,6%
Ocak - Kasım	2020	126.183.569		206.497.378		332.680.947	
	2021	140.812.474	11,6%	209.465.766	1,4%	350.278.240	5,3%

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)*

Rotanızı *birlikte çizelim*

www.likyareklamcilik.com.tr

- Grafik Tasarım • Kurumsal Kimlik Çalışması • Broşür ve Katalog Çalışması
- Sosyal Medya Danışmanlığı • PR Çalışması • Ulusal ve Uluslararası Organizasyonlar

LİKYA
REKLAMCILIK TİCARET LİMİTET ŞİRKETİ

virahaber
denizin başladığı yerde biz varız...

Koşuyolu Mah. Katip Salih Sokak No: 60 No:1 Validebağ Kadıköy / İSTANBUL

info@likyareklamcilik.com.tr

27.12.2021

52. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

ISTFIX Bileşik Endeksi senenin bu dönemlerinde görülen en yüksek seviyelerde dalgalanmaya devam ediyor. Endeks bu hafta geçen haftaki 2.673 puandan 2.590 puana geriledi. Düşüş yine tamamen teknikti kaldı ki konuştuğumuz brokerler dolar/ton bazında bir düşüş olmadığında hemfikirdi. Koster piyasalarının yeni yıla girişi neredeyse yatay oluyor, ki bu durum en azından 2022'nin ilk çeyreğinin sonuna kadar iyi bir sinyal olabilir.



ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2021



ISTFIX – Son 1 yıl

HABERLER

Avrupa ve Birleşik Devletler

Goldman Sachs, Birleşik Devletler ekonomisinin 2022 yılı ilk çeyreği için büyüme tahminini, daha önce açıkladığı yüzde 3'ten yüzde 2'ye indirdi. Aynı zamanda, ikinci çeyrek için büyüme tahmini yüzde 3,5'ten yüzde 3'e revize edildi. Alman Merkez Bankası Bundesbank Almanya ekonomisinin bu çeyrekte artan koronavirüs vakaları nedeniyle daralabileceğini öngördü. Ayrıca kurum, enflasyonun önümüzdeki aylarda yüzde 4'ün üzerinde kalmaya devam edeceğini de öngördü. Böylece, ülkede iş dünyası güveni aralıkta da gerileyerek üst üste 6 ay düşüş göstermiş oldu. Omicron varyantının hızla yayılması sonrası, Hollanda, Almanya, Güney Kore ve İrlanda'da kısmi veya tam kapanma uygulamalarına yeniden döndü. Birleşik Devletler hisse senetleri yüzde 1'den fazla düşüş gösterirken, petrol yatırımcıları Avrupa'daki yeni kısıtlamaların yakıt talebini düşürmesinden ve ham petrol fiyatlarını etkilemesinden çekiniyor. Avro Bölgesi'nde manşet yıllık enflasyon kasımda rekor seviye olan yüzde 4,9'a ulaştı. Avrupa Merkez Bankası (AMB),

gelecek yıl için manşet enflasyonun beklentisini ise önceki tahmini olan yüzde 1,7'den yüzde 3,2'ye çıkardı. ECB Başkanı Christine Lagarde, bu artışın ana sebebinin daha da yükselmesi beklenen enerji enflasyonu olduğunu söyledi. Enerji enflasyonu bu sene ekimdeki yüzde 23,7'den kasımda yüzde 27,5'e yükseldi.

Emtia Haberleri

- Petrol fiyatları Noel öncesi yükseliş kaydetti. Batı Teksas tipi ham petrol 74 dolar/varile, Brent ise 77 dolar/varile çıktı.
- Rusya Tarım Bakanlığı, 15 Aralık'tan itibaren ana hububatlarda ihracat vergi oranlarını güncelledi. Buğday ihracat vergisi ton başına 84,9 dolardan 91 dolara, arpa için ise ton başına 75 dolardan 78,7 dolara yükseltildi.
- Türkiye Çelik Üreticileri Derneği'nin verilerine göre, ülkenin hurda ithalatı ekim ayında, aylık ortalama yüzde 8,5 artarak 1,60 milyon ton seviyesine geldi. Ocak-ekim döneminde ise hurda ithalatı yıllık yüzde 13 artışla 20,45 milyon tona ulaştı.
- Bu arada Türkiye İstatistik Kurumu

(TÜİK) verilerine göre Türkiye'de çelik ithalatı ocak-ekim döneminde yüzde 83,6 artışla 22,26 milyar dolar oldu.

- Ocak-Ekim döneminde, Türkiye'nin demir ve çelik ihracat değeri yıllık yüzde 98,5 artışla 13,83 milyar dolar olurken, demir ve çelik eşya ihracat değeri yıllık yüzde 37,4 artarak 7,05 milyar dolar oldu.
- Benzer şekilde, Fransa Ekonomi, Maliye ve Sanayi Bakanlığı verilerine göre, 2021 yılının ocak-ekim döneminde Fransa'nın temel çelik ürünleri ihracatı yıllık yüzde 54,8 artarak 8,89 milyar euro oldu.
- Gübre haberlerine bakarsak, amonyum nitrat arzı, imalatçı ülkelerin ve özellikle de Rusya'nın kendi iç pazarlarını korumayı amaçlayan yeni ihracat kısıtlamaları nedeniyle sınırlı kalmaya devam ediyor.

Granül üre ticareti yüksek küresel taleple birlikte sağlamlığını korurken, navlun piyasasındaki zorluklar ve ürün kısıtlılığı sürüyor. Gübre ile ilgili bu tip kısıtlamalar fiyatların da hızla yükselmesine sebep verirken, küresel gıda üretimine de yansımaları olması kaçınılmaz.

NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	8.393	11.999	15.536	22.298
Geçen Hafta	8.662	12.384	16.034	23.013
Geçen Ay	8.609	12.308	15.937	22.873
Geçen Yıl	1.706	2.439	3.157	4.532



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2021

TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonnage	Cargo	LOAD. - DISCH. PORT	L/D Rate (t/day)	Freight (\$/tonne)
1,250	CALCIUM CARBONATE IN BB	DAMIETTA-AGADIR	650/650	135.00
3,000	COAL	POTI-TRABZON	1500/1500	38.00
4,500	SOYBEANS (50')	YUZHNNY-RAVENNA	2000/2000	75.00
4,800	CORN GLUTEN FEED (73')	CONSTANTA-ISKENDERUN	1600/1600	60.00
5,000	PIG IRON	NOVOROSIYSK-ISKENDERUN	2000/2000	62.00
5,000	COAL	NOVOROSIYSK-MARMARA	2000/1500	39.00
5,000	STEEL COILS	VOLOS-ISRAEL	1250/1250	43.00
5,500	SOYBEANS (50')	NIKOLAEV-MERSIN	1500/1500	58.00
5,500	WHEAT (45')	ISKENDERUN-BARI	2500/2000	55.00
5,700	STEEL PRODUCTS	CONSTANTA-ALEXANDRIA	1500/1000	50.00
6,400	STEEL PLATES	CONSTANTA-GEMLIK	1500/1250	40.00
6,600	AGRI PRODUCTS	NIKOLAEV-RAVENNA	2000/2000	70.50

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

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

S&P VE HURDA

Bu hafta "Noest" (2.400 DWT, 1995 Hollanda inşası) 1,5 milyon dolar civarına satıldı. Hıdalga (12.000 DWT, 2009, Çin inşası) 7.3 milyon dolara satıldı.

TÜRKİYE'DE GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Bayrak Ülkelerine Göre Listelenmiştir) OCAK-KASIM 2021

Sıra NO	Gemi Adı	IMO NO	Tipi	Bayrak	Tonajı GT	Tonajı DWT	Tonajı LDT	İnşa Yılı	Geliş Tarihi
1	Integrity	8919934	Ro-Ro	ABD	52.479	29.152	10.870	1992	28.01.2021
2	DampierSpirit	8613748	Tanker	Bahamalar	59.289	115.232	16.079	1988	3.04.2021
3	TantawanFpso	7421980	Tanker	Bahamalar	67.408	136.960	25.662	1976	5.05.2021
4	SuperStarLibra	8612134	Yolcu	Bahamalar	42.285	5.000		1988	5.11.2021
5	Damla	7637149	Ro-Ro Yolcu	Belize	13.505	1.887	7.230	1978	28.01.2021
6	Delta Reefer	7912408	Soğutmalı Yük Gemisi	Dominik	2.745	2.861		1980	19.08.2021
7	Dzintarkrasts	8421951	Balıkçı	Gine-Bissau	1.898	690	1.480	1984	9.02.2021
8	Alina	7525683	Kuruyük	Gürcistan	20.206	34.318	6.254	1977	17.03.2021
9	NikaVictory	8805509	Soğutmalı Yük Gemisi	Gürcistan	2.060	2.133		1987	4.06.2021
10	Volvox Delta	8304567	Tarama Gemisi	Hindistan	8.089	10.915	6.072	1984	16.06.2021
11	Aberdeen	9125736	Tanker	Honduras	47.274	87.055	17.419	1996	3.05.2021
12	LochRannoch	9160619	Servis Motoru	İngiltere	75.526	130.031		1998	10.09.2021
13	Sassnitz	8705383	Ro-Ro	İsveç	20.276	3.100		1989	16.10.2021
14	St Victoria	910931	Yolcu	İtalya	75.166	8.039	30.357	1996	27.01.2021
15	AssoVentuno	9183192	Römorkör	İtalya	1.996		1.479	1998	3.03.2021
16	TransoceanArctic	8754449	Sondaj Platformu	Kamerun	20.067		17.037	1986	7.01.2021
17	Noble Danny	8765242	Sondaj Platformu	Kamerun	39.831		30.247	1999	18.02.2021
18	EnSCO Ds-3	9443372	Sondaj Gemisi	Kamerun	60.105		35.873	2010	11.03.2021
19	Alcyon A	8104228	Römorkör	Kamerun	1.210	1.000		1981	7.06.2021
20	Arctic	7517507	Tanker	Kanada	20.236	26.440	10.472	1978	17.04.2021
21	Catharina	8942577	Kuruyük	Komorlar	3.969	4.296	1.799	1969	7.01.2021
22	Tzoanna VI	7517533	Kuruyük	Komorlar	1.896	2.944	968	1976	10.02.2021
23	Rauf H	8325535	Kuruyük	Komorlar	4.362	6.342	2.157	1985	10.02.2021
24	Edi	7218395	Yolcu	Komorlar	28.372	596	14.400	1973	16.05.2021
25	Commander Tide	8413150	Kuruyük	Kongo	911	1.180		1984	7.09.2021
26	CsIRhine	8721363	Kuruyük	Malta	6.944	10.110	3.462	1983	25.03.2021
27	Gsp Phoenix	9083158	Römorkör	Malta	2.033		1.723	1995	21.05.2021
28	GspVega	8107062	Römorkör	Malta	1.768		1.964	1974	21.05.2021
29	GSP Phoenix	9083158	Servis Motoru	Malta	2.033	891		1995	4.06.2021
30	B Gas Commander	9112155	LPG	Malta	2.458	2.347	1.463	1996	6.06.2021
31	GSP Licorn	9083172	Servis Motoru	Malta	1.289	1.142		1995	11.08.2021
32	Ocean Confidance	8758079	Sondaj Platformu	Marshall Adaları	27.954		24.890	1987	7.01.2021
33	LeivEiriksoon	8767317	Sondaj Platformu	Marshall Adaları	36.768		31.614	2001	14.04.2021
34	LevSoldatov	8721363	Kuruyük	Moğolistan	3.086	3.337	1.867	1986	15.04.2021
35	Bislan	6919514	Kuruyük	Moldova	2.406	2.818	1.151	1969	13.01.2021
36	Jigawa	7208106	Ro-Ro	Moldova	2.758	2.100	1.345	1972	28.01.2021
37	DeepseaBergen	8750833	Sondaj Platformu	Norveç	15.546		14.739	1983	7.01.2021
38	BettyKnutsen	9172870	Tanker	Norveç	24.185	35.807		1999	9.07.2021

Sıra NO	Gemi Adı	IMO NO	Tipi	Bayrak	Tonajı GT	Tonajı DWT	Tonajı LDT	İnşa Yılı	Geliş Tarihi
39	NavionAnglia	9204752	Tanker	Norveç	72.449	126.360		1999	12.11.2021
40	Rainbow	8230297	Kuruyük	Palau	2.457	3.183	1.252	1976	14.01.2021
41	SeagasGovernor	8219932	Tanker	Palau	4.658	4.563	2.186	1983	17.04.2021
42	Vav	7369118	Ro-Ro Yolcu	Palau	7.564	5.170	3.612	1974	7.05.2021
43	Amur 2506	8721325	Kuruyük	Panama	3.086	3.340	1.865	1985	13.01.2021
44	Rey	7336563	Kuruyük	Panama	548	1.247	1.360	1975	15.04.2021
45	West Navigator	9162100	Sondaj Gemisi	Panama	69.851	99.304		1998	7.06.2021
46	SeaCruiser 1	8817100	Ro-Ro	Panama	7.694	3.184		1989	20.06.2021
47	Harats	8721404	Kuruyük	Panama	2.998	3.332		1986	7.07.2021
48	Wisdom	9182069	Tanker	Panama	28.077	45.908		1999	5.11.2021
49	InzhenerPlavinsky	8603365	Kuruyük	Rusya	8.026	9.382	4.917	1988	10.02.2021
50	Ataman	8230182	Kuruyük	Rusya	2.740	3.504	1.276	1971	19.03.2021
51	Deniz S	8103389	Kuruyük	Sierra Leone	4.281	4.510	2.411	1981	14.01.2021
52	Enigma	9077587	Kuruyük	Sierra Leone	4.998	4.678	3.232	1997	7.03.2021
53	Piri	8504882	Kuruyük	Sierra Leone	23.271	34.685		1986	29.07.2021
54	Day	8841591	GCargo	Sierra Leone	2.516	3.498		1976	27.10.2021
55	Norvarg	7911052	Tanker	Sierra Leone	1.085	1.063		1980	9.11.2021
56	Randa	8414283	Kuruyük	Suriye	2.831	5.160	1.573	1984	19.04.2021
57	Lady Caroline	7909619	Ro-Ro	Tanzanya	1.734	305	948	1979	20.05.2021
58	Andromeda	7614666	GCargo	Tanzanya	1.590	2.155		1979	1.08.2021
59	Al Hani	8314433	Kuruyük	Togo	3.990	6.479	2.084	1984	15.01.2021
60	Youssef M	7726093	Kuruyük	Togo	2.610	4.510	1.455	1980	5.04.2021
61	Safi	7108899	Kuruyük	Togo	2.526	3.684	1.456	1971	15.05.2021
62	Nika	880559	Kuruyük	Togo	2.060	2.099	1.660	1970	31.05.2021
63	Ara	9157428	Kuruyük	Togo	14.397	24.021		1998	11.08.2021
64	ARIA	8313556	Tanker	Togo	1.978	3.933		1984	1.08.2021
65	PEGASUS X	7521651	Ro-Ro	Togo	8.153	5.995		1977	31.10.2021
66	Cemal Kaptan	7809883	Kuruyük	Türkiye	3.036	3.036	1.003	1979	28.01.2021
67	Yakamoz 5	5055323	Tanker	Türkiye	498	598	440	1961	10.02.2021
68	Burak A	7364601	Kuruyük	Türkiye	1.245	2.140	730	1975	19.03.2021
69	Hicri Kaan	8508670	Tanker	Türkiye	5.359	7.859	3.186	1986	5.04.2021
70	Çatalkaya	7434834	Römorkör	Türkiye	127		80	1984	22.04.2021
71	Samsun	7615684	Ro-Ro Yolcu	Türkiye	10.870	1.790	6.593	1985	3.05.2021
72	Sabahat Telli	8111831	Tanker	Türkiye	3.253	4.563		1982	12.07.2021
73	Baltimore	8121393	Kuruyük	Vanuatu	357	-		1982	20.08.2021
74	La Manche	8226739	Soğutmalı Yük Gemisi	Vanuatu	13.506	13.223		1983	21.09.2021

Kaynak: Gemisander ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

* Renklendirilen gemiler Kasım 2021 tarihinde geri dönüşüme giren gemilerdir.

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



Kaynak: Clarksons Research Services Limitet ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri *49 geminin LDT değeri bulunmamaktadır.

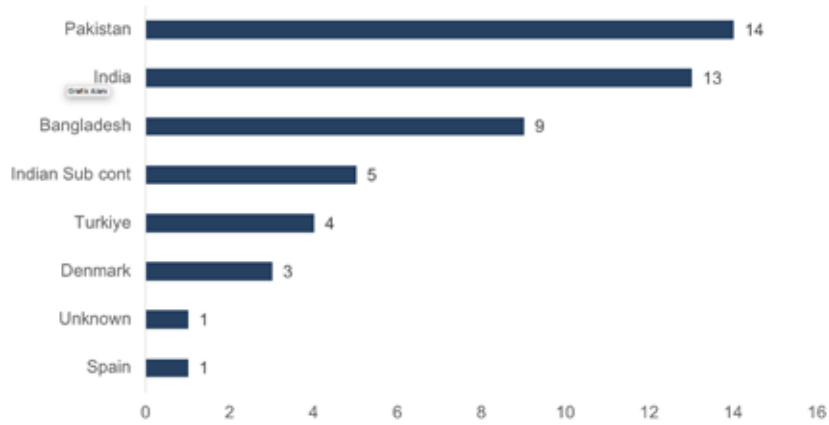
DÜNYADA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Gemi Tiplerine Göre Listelenmiştir) EYLÜL-KASIM2021

Gemi Tipi	Eylül			Ekim			Kasım		
	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT
Accom. Unit	1	42,0	2.420	-	-	-			
AHTS	1	35,0	2.903	5	27,6	15.029	2	25,0	2.800
Bulk	1	34,0	41.574	1	78,0	15.169			
Chem&Oil	11	25,1	223.442	7	28,9	116.512	8	25,5	88.476
Crew Tender	-	-	-	1	10,0	-			
Cruise	-	-	-	1	27,0	7.180	2	30,5	12.171
Drillship							1	45,0	7.500
Ethy/LPG	1	32,0	4.247	-	-	-			
GCargo	3	29,0	6.743	-	-	-	3	49,0	4.171
HvyDk Cargo							1	37,0	30.451
Livestock							1	43	5.500
LNG	2	39,5	139.615	-	-	-			
LPG	-	-	-	1	35,0	1.114	2	35,0	16.697
Maintenance							1	12	2.626
Methanol	1	23,0	30.957	-	-	-			
MPP	4	21,0	24.926	-	-	-	2	35,0	11.638
MSV	-	-	-	1	22,0	3.631			
Open Hatch	-	-	-	1	30,0	47.062			
Ore							1	27,0	263.237
Pass/Car F.	-	-	-	4	38,5	10.316	1	41,0	1.829
Pass/Cargo	1	29,0	5.014	-	-	-	2	37,5	455
PCC							1	19,0	3.325
Products	8	24,6	136.537	8	24,8	425.342	10	27,9	209.875
PSV	-	-	-	2	27,5	7.855			
Reefer	1	39,0	5.538	1	37,0	5.438	1	35,0	6.916

Research	-	-	-	1	49,0	2.000			
RfrFish C.	2	32,5	12.089	-	-	-			
RoPax	-	-	-	1	35,0	8.036			
Ro-Ro							1	42,0	4.920
Shuttle	2	22,5	283.648	1	22,0	153.617	1	22,0	126.360
Supply	1	37,0	1.180	1	48,0	1.055	1	46,0	1.021
Tanker	15	25,8	2.033.234	6	23,0	852.838	5	21,4	733.765
TSH Dredger	-	-	-	-	-	-	1	15,0	9.965
Tug	1	37,0	124	1	46,0	-	1	27,0	204
WellStimul.							1	43,0	1.334
Genel Toplam	56	27,3	2.954.191	44	29,6	1.672.194	50	30,3	.545.236

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

GEMİ GERİ DÖNÜŞÜMÜNDE ADET BAZINDA ÜLKELER (KASIM2021)



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

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



*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

info@poseidontr.net



**SPARE PARTS
SERVICE**

**MAXIMIZE
ENGINE
PERFORMANCE**

MESSI INCORPORATION
Marine Engine Ship Spares International Inc.
Atatürk Mah.E.Gazi Sk.Metropol Istanbul Sit.
C1 Blok No.2B/376 Ataşehir/ İstanbul/TURKEY

P: +90 216 346 17 00-03
P: +90 216 599 06 39
M: sales@mesimarine.com
M: info@messiservice.com

in mesimarine
@ mesimarineinc

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