

İMEAK
Deniz Ticaret
Odası'nın
resmi yayınıdır.

DenizTicareti

DERGİ KURULUŞ: 1984

KASIM / 2020

"En güzel coğrafi
konumda ve üç
tarafı denizlerle
sarılmış olan
Türkiye; endüstrisi,
ticareti ve sporu ile
ileri düzey denizci
millet yetiştirmek
kabiliyetindedir.
Bu kabiliyetten
istifadeyi bilmeliyiz;
denizciliği, Türk ün
büyük milli ülkesi
olarak düşünmeli ve
onu en kısa zamanda
başarmalıyız."

K. Atatürk



Sevgi, saygı ve özlemle...

1881-1938

UZMAR®

7 / 24

30 KILAVUZ KAPTAN

29 DENİZ ARACI

MAKSİMUM VERİMLİLİK

SIFIR RİSK

TEK VİZYON

ÖNCE EMNİYET

1973'TEN BERİ



İZMİR • ÇANAKKALE • İSTANBUL • İSKENDERUN

UZMAR UZMANLAR DENİZCİLİK TİC. VE SAN. LTD. ŞTİ.

Akdeniz Mah. Cumhuriyet Bul. Erden İş Hanı No: 87 K:7

Pasaport - Konak 35210 İzmir / TÜRKİYE

Tel: +90 (232) 445 76 00 - Fax: +90 (232) 445 79 00

Web : www.uzmar.com.tr - E-mail: izmir@uzmar.net

Denizcilik Sektöründe 20 Yıldır Sizlerle...



BERK GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ LTD. ŞTİ.

Evliya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza

No: 2/5 Tuzla / İSTANBUL

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

info@berkgumrukleme.com

www.berkgumrukleme.com

BERK LOJİSTİK LTD. ŞTİ.

Evliya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza

No: 2/5 Tuzla / İSTANBUL

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

info@berklojistik.com

www.berklojistik.com



CITADESIGN

Marine Interior Design





aselsan
FERSAH



FERSAH

KARINAYA MONTELİ
DENİZALTI SAVUNMA HARBİ SONARI



Güven Veren Teknoloji

| **aselsan**



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

M. ZİYA KALKAVAN

MUSTAFA GEZER

2011 Yılı Fotoğraf Yarışması'nda DTO'nun eserini satın aldığı
fotoğrafçılar arasında yer alıyor.



Yıl 36

KASIM 2020

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

HARUN ŞİŞMANYAZICI

İDARE MERKEZİ

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

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

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

www.denizticaretodasi.org.tr

YAYINA HAZIRLIK

TAYF AJANS: 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@tayfajans.com

Genel Yayın Yönetmeni: HAKKI ŞEN hakkisen@tayfajans.com

Genel Koordinatör: AYŞE OLCAY ayseolcay@tayfajans.com

Reklam Koordinatörü: ZEYNEP USTA HÜSEYİNOĞLU

zeynep@tayfajans.com Tel: +90 216 339 13 40/41

Art Direktör: FATMA BAŞ fatmabas@tayfajans.com

Muhabir: SERPİL GEDİK muhabir@virahaber.com

Katkıda Bulunanlar:

SEVİM TARHAN ATASOY

ESİN TARHAN

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



GLOBAL SHIP SUPPLY & CATERING

at 1400 ports, in 124 countries

at your service, globally.

www.avsglobalsupply.com



90 Years at sea

**Always the PIONEER...
Always the LEADER.**

www.zihni.com.tr

EXPERT FOR TOWAGE AGENCY

www.ataagent.com

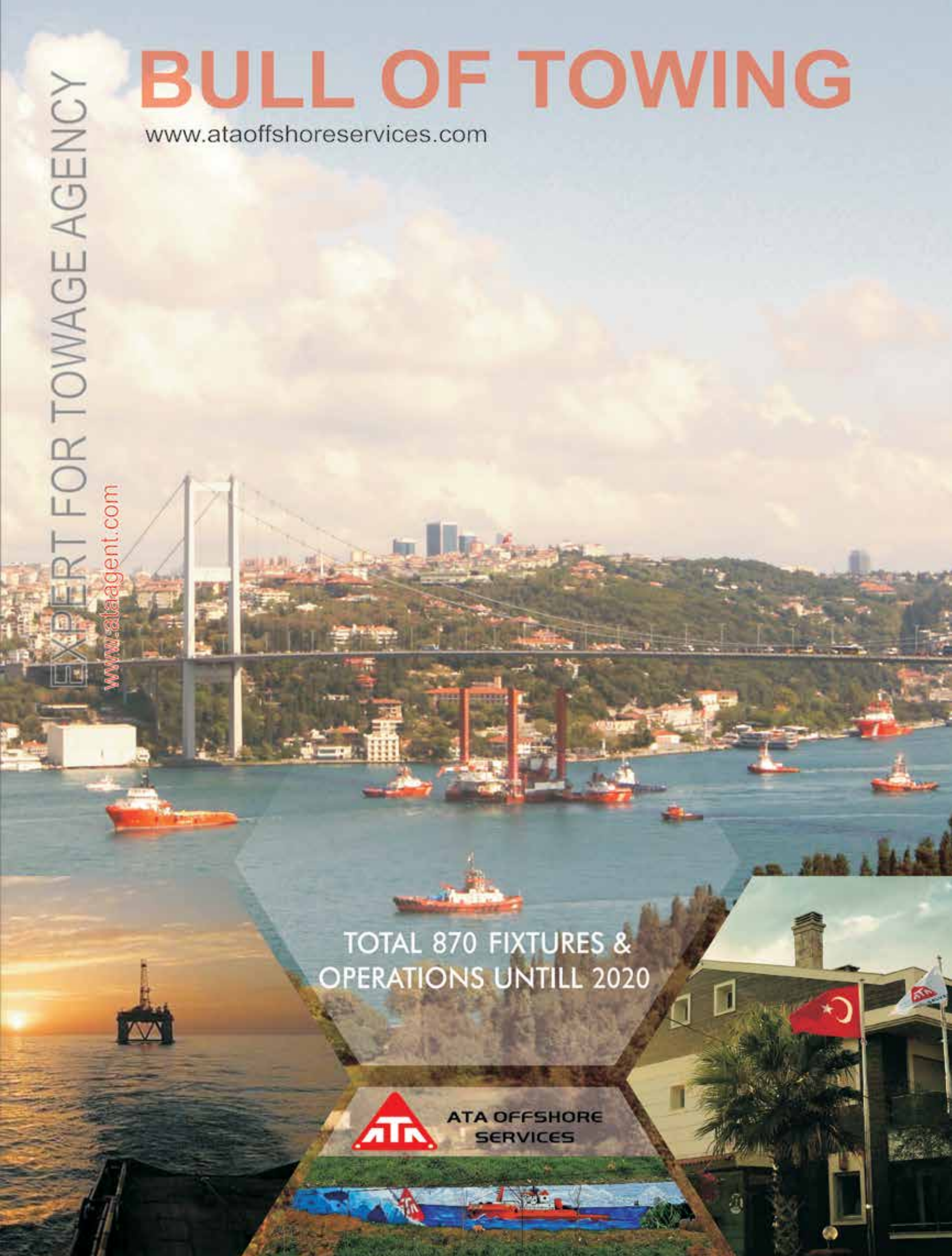
BULL OF TOWING

www.ataoffshoreservices.com

TOTAL 870 FIXTURES &
OPERATIONS UNTILL 2020



ATA OFFSHORE
SERVICES



İÇİNDEKİLER



12

TAMER KIRAN
"FİRTINALARA RAĞMEN
ROTA KIRMADAN
YOLUMUZA DEVAM
EDİYORUZ"



16

MECLİS
MECLİS TOPLANTISINDA
"2020 YILI EKONOMİ
DEĞERLENDİRMESİ"
YAPILDI

44

GÜNDEM
TÜRKİYE'NİN MATEM
GÜNÜ: 10 KASIM



50

AKADEMİK BAKIŞ
ZİYA SÖĞÜT

54

**İHRACAT
RAKAMLARI**
9 AYLIK İHRACAT
ARTIŞINDA LİDERLİK GEMİ
VE YAT SEKTÖRÜNDE

62

ÇEVRE
AVRUPA YEŞİL MUTABAKATI

86

LOJİSTİK
EMRE ELDENER

88

BUNKER
FAHRETTİN KÜÇÜKŞAHİN

94

MARİNALAR
NATCHEZ ON THE
WATERFRONT

98

TARİHTEN
HALIKARNAS BALIKÇISI,
47'NCİ ÖLÜM YILI
DÖNÜMÜNDE ANILDI

ODADAN HABERLER	26
ŞUBELERİMİZDEN	36
DTO AB BÜLTENİ	46
GEMİ TUTULMALARI	48
DENİZCİLİK EĞİTİMİ	60
SEKTÖRDEN HABERLER	64
S&P	100
YÜK İSTATİSTİKLERİ	104
ISTFIX ANALİZ	106
HURDA RAPORU	108

We believe in making a difference!



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

Ağaoğlu My Office
Barbaros Mah. Lale Sok. No: 1 Kat: 13 Daire 54 Ataşehir 34746 Istanbul / Turkey
Tel: +90 216 688 37 56 Fax: +90 216 688 00 37
web: www.eskomarine.com.tr, mail: marine@eskomarine.com.tr



FREEFALL LIFEBOATS



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

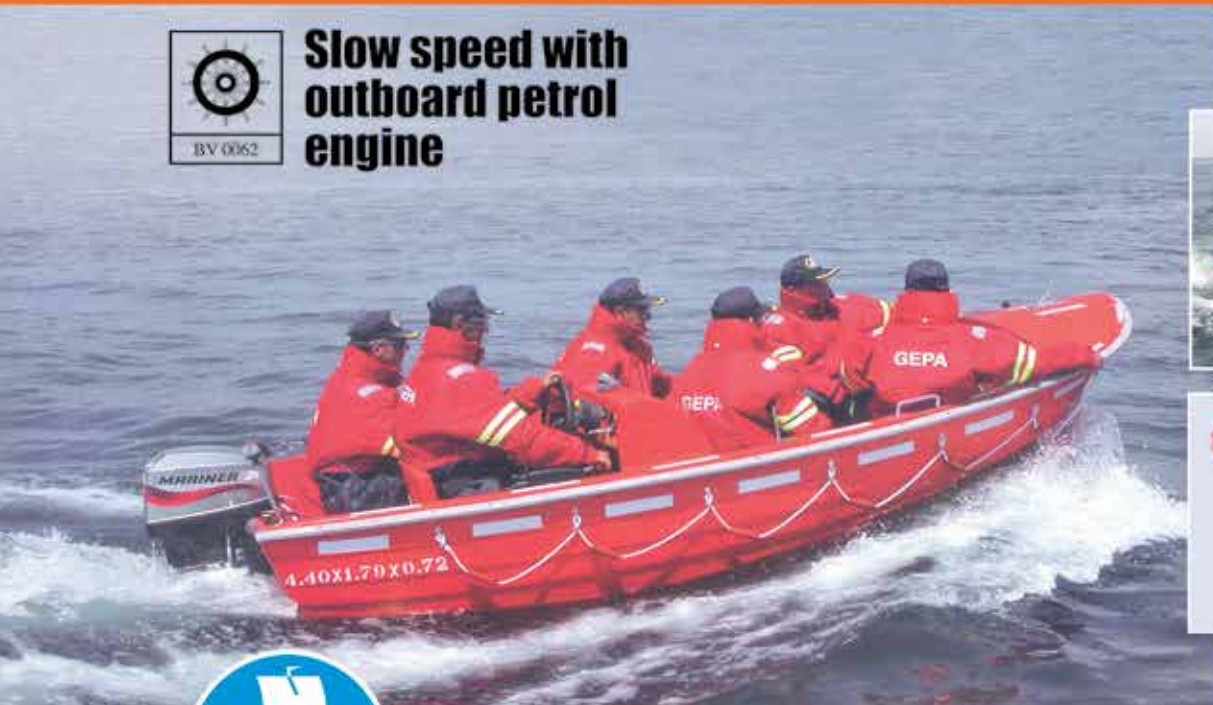


RESCUE BOATS

**SAFE
AND
SOUND**



**Slow speed with
outboard petrol
engine**



GEPA - FIBERGLASS INDUSTRY & TRADE CO. INC.

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



Lighthouse Ship Brokers Ltd.



www.lighthousebroker.net

Phone: +90 216 449 22 32

Fax: +90 216 449 22 31

Shipbrokers & Consultants since 2006

Fırtınalara rağmen rota kırmadan yolumuza devam ediyoruz

2020 yılına damgasını vuran Covid-19 salgını, maalesef gündemin ilk sıralarındaki yerini ve önemini korumaya devam ediyor. Kışın yaklaşmakta olduğu bugünlerde hastalanan insan sayısında önemli artışlar yaşanıyor. Mart ayından bu yana devam eden mücadelede endişelerimiz devam ediyor. Halen en büyük silahımız maske, fiziki mesafe ve hijyene uymak! Ancak her şeye rağmen hiç şüpheniz olmasın, daha sakin ve daha duyarlı bir duruşla bu

alanlarında “yerli ve milli teknoloji” hamlesi hız kazanmış durumda. İHA ve SİHA'larımıza tüm dünyadan övgüler geliyor. Türkiye'nin yerli ve elektrikli yeni nesil otomobilinin çalışmaları tüm hızıyla sürüyor. Sondaj gemilerimizle yaptığımız taramalar sonucunda Karadeniz'de önemli doğalgaz rezervleri keşfettik. Bu keşif, en büyük cari açık kalemlerimizden enerji harcamalarımıza şüphesiz müspet katkı sağlayacak. Tüm bu çalışmalarımızı

katılımıyla video konferans yöntemiyle bir toplantı yaptık. Toplantıda üyelerimiz, gemi kurtarma konularında Sayın Genel Müdürümüz ve ekibinden ilk elden önemli bilgi sahibi oldular. Geçekten üyelerimizin fevkalade mutlu oldukları ve faydalandıkları bir toplantı gerçekleştirdik. Meslek komitelerimiz videokonferans yöntemiyle çalışmalarını sürdürüyorlar.

Yönetim Kurulumuz tarafından, İMEAK DTO Meclis AB ve Dış İlişkiler Komisyonu'nca, Afrika ülkeleri ile eğitim işbirliği çalışmaları, Afrika ülkelerine teknoloji transferi sağlanması, balıkçılık faaliyetleri, tersaneler ve diğer sektör işbirliklerini geliştirmek ve bu konularda çalışmalar yürütmek maksadıyla “Türkiye-Afrika Deniz Endüstrisi Çalışma Grubu” (TADEG) kurulmasına karar verildi. Bu kapsamda ilk çalışma olarak Kasım ayında Senegal Büyükelçimiz Sayın Ahmet Kavas ile uzaktan görüntülü sistem üzerinden toplantı gerçekleştirilecek.

Kasım ayının en dikkatle takip edilen ve sonucu merakla beklenen olayı şüphesiz ABD başkanlık seçimi olacak. 3 Kasım'da yapılacak seçimler için Başkan Donald Trump ile rakibi Demokrat Parti'nin Başkan Adayı Joe Biden arasında kıyasıya bir yarış yaşanıyor. Trump veya Biden'dan hangisinin başkan seçileceği, küresel ekonomi ve politik sisteme ne tür etkileri olacağı tüm dünyada en çok tartışılan konular arasında yer alıyor. Son yıllarda ilişkilerimizde inişli çıkışlı bir grafik yaşansa da, iki ülke birbirinin çok önemli müttefikleri... Seçimi kim kazanırsa kazansın, mutlaka ülkemizi yakından ilgilendiren sonuçları olacağı kesin gözüküyor.

10 Kasım'da, bağımsızlığımızı kazandığımız kurtuluş mücadelemizin lideri, Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ü, aramızdan ayrılışının 82. yıldönümünde anacağız. Sonsuza kadar gönlümüzde yaşayacak, ilke ve inkılapları bizlere rehber olmaya devam edecek Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ü, ölüm yıldönümünde saygı, şükran ve rahmetle anıyorum.

Yine Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün, “Millet Mekteplerinin Baş Öğretmenliğini” kabul ettiği 24 Kasım'ı (1928) Öğretmenler Günü olarak kutluyoruz. Denizcilik camiası adına öğretmenlerimize şükran ve saygılarımı sunuyorum. Geleceğimizin mimarı tüm öğretmenlerimizin bu önemli gününü kutluyor, emekli öğretmenlerimize sağlıklı ve huzurlu günler diliyor, vefat eden ve şehit öğretmenlerimizi rahmetle anıyorum.

Kalın sağlıcakla...



TAMER KIRAN

İMEAK DTO / Yönetim Kurulu Başkanı

süreci hep birlikte atlatacağız. Bir yandan salgına karşı tedbirlerimize azami özen gösterelim, diğer taraftan günlük rutinimizi maske, mesafe, temizlik kuralları dahilinde bozmamaya çalışalım. Unutmayalım, bu salgına karşı çalışmalar bütün dünyada tüm hızıyla sürüyor ve bizleri hastalıktan koruyacak aşılarda ufukta göründü.

Pandeminin yanı sıra dünyadaki siyasi, ekonomik, ideolojik ve askeri çatışmaların çok önemli bir kısmı da çevremizde cereyan ediyor. Ülkemiz bir yandan salgın hastalık, diğer yandan Doğu Akdeniz'de, Libya'da, Irak'ta, Suriye'de mücadelesini sürdürüyor, kardeş Azerbaycan'ın Karabağ meselesine tam destek veriyor. Çevremizdeki olumsuz gelişmelere rağmen geleceği parlak ülkeler arasında gösterilmeye devam ediyoruz. Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'ın vizyoner liderliğinde, savunma, güvenlik, enerji ve dijitalleşme

dijitalleşmede yerli yazılım ve donanımlarla da taçlandırmak için çabalarımız tüm hızıyla sürüyor.

Denizcilik sektörümüz de bu süreçte ülkemiz ve milletimizin refahı için büyük bir gayretle çalışıyor. Limanlarımızda operasyonlar kesintisiz devam ediyor, tersanelerimiz siparişlerini yerine getirmeye çalışıyor. Tüm bu gayret ve çabaların takdire şayan olduğunu ifade etmek istiyorum.

Oda olarak faaliyetlerimizi aksatmadan yerine getirmeye devam ediyoruz. Geçtiğimiz ay 16 Ekim'de Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürümüz Sayın Halil Yıldız'ı Ankara'da ziyaret ederek, sektör sorunlarını iletme fırsatını bulduk. Çok verimli bir görüşme gerçekleştirdik. 7 Ekim'de Kıyı Emniyeti Genel Müdürümüz Sayın Durmuş Ünüvar ve yardımcılarının



İlk hidrolik hibrit sistemli römorkör



İlk LNG yakıtlı römorkör



İlk uzaktan kumandalı römorkör

Dünyada
İlklere
imza atmaya devam ediyoruz...





ONURSAN



500 sq meter service station
open for 7 days, 24 hours

Liferaft Service

We are the only USCG approved service station in Turkey. Our liferaft services consist of wide range of different reliable manufacturers such as **Survitec**, **Zodiac** and **Plastimo** brands.

Having a liferaft serviced in ONURSAN has always been very easy and cost effective for our customers since we proudly offer these services within the largest and the **best service station in Turkey**.



Your Liferaft on board



SAVE MORE TIME



Our Rental Liferaft

Why you should have your liferaft serviced by an approved service station?

We have not only the **facility** to carry out your liferaft service but also we have the proper **trained personel** using the **approved spare parts** by the manufacturers.

Approvals



You may contact us for the latest approvals for liferafts



ÜRKMEZ SAC & DEMİR

Ticaret Limited Sirketi

Yayla Mah. Piri Reis Cad. No: 91
(E-5 Paşabahçe 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

MECLİS TOPLANTISINDA “2020 YILI EKONOMİ DEĞERLENDİRMESİ” YAPILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası’nın Ekim ayı Meclis Toplantısı, 8 Ekim Perşembe günü video konferans yöntemiyle yapıldı. Toplantıda TOBB Ekonomi ve Teknoloji Üniversitesi Öğretim Üyesi ve TEPAV İcra Direktörü Prof. Dr. Güven Sak; ‘2020 Yılı Ekonomi Değerlendirmesi’ başlıklı bir sunum yaptı.



Salih Zeki Çakır

Ekim Ayı Olağan Meclis Toplantısı İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır’ın Meclis oturumunu açmasıyla başladı. Gündem konularına geçmeden önce kısa bir konuşma yaparak meclis üyelerinin 29 Ekim Cumhuriyet Bayramı’nı kutlayan Çakır, kardeş ülke Azerbaycan’da yaşanan son gelişmelerle ilgili olarak Azerbaycan halkının haklı mücadelelerini gönülden desteklediğini vurgulayarak “Azerbaycan Türkü kardeşlerimize, ordusuna Rabbimden muvaffakiyetler diliyorum.

Gazaları mübarek olsun, tez zamanda netice alsınlar inşallah” ifadelerini kullandı.

Melis Başkanı Salih Zeki Çakır’ın açılış konuşmasının ardından eylül ayı meclis zabıtları oy birliği ile kabul edildi. Ardından TOBB Ekonomi ve Teknoloji Üniversitesi Öğretim Üyesi ve TEPAV İcra Direktörü Prof. Dr. Güven Sak; “2020 Yılı Ekonomi Değerlendirmesi” başlıklı bir sunum yaptı. Prof. Dr. Güven Sak, sunumunda; ‘2018’den bugüne

ne değişti?’, ‘Covid-19 ne getirdi?’, ‘İstihdam, büyüme, döviz kuru, CDS primleri’, Aşı ve tedavi olmadan ne olur?’, ‘Azalan verim ve firmaların intibakı’, Avrupa Yeşil Mutabakatı yeni büyüme sürecinin motoru olabilir mi?’, ‘Yüksek frekanslı verilerin işlenmesi ile yeni iktisadi göstergeler türetilmesi’, ‘Yapay zeka teknikleri ile veri derlenmesi’, ‘Covid-19 içe kapanma dönemi’, ‘Virüsle birlikte yaşama dönemi’, ‘Covid-19 sonrası dönem’ ve ‘Yerel düzeyde kamu-özel sektör işbirliğinin güçlendirilmesi’



konularında meclis üyelerini bilgilendirdi. 13 Eylül 2018'de meclise geldiğinde de yine benzer bir sunum yaparak piyasaları değerlendirdiğini ifade eden Sak, "O günler aslında kurun yine hareketli olduğu günlermiş. Sonra bir görelî sükûnet durumu olmuş. Şimdi tekrar bir hareketlilik başladı. Çünkü Covid-19 küresel salgını hiç kimsenin beklemediği bir anda ortaya çıktı. Ve hiç kimsenin ön göremediği bir seyir izlemeye başladı. Dolayısıyla daha evvel Türkiye ekonomisinde ve başka ekonomilerde ani duruş görmüştük. Ama şimdi dünyanın her tarafında aniden ekonomik aktivitenin durduğu bir ani duruş ile karşı karşıya kaldık. Aradan yedi ay geçti, hala adapte olmaya çalışıyoruz" diye konuştu.

TEPAV'DA NELER YAPILIYOR

Ekonomideki gelişmeleri uzun aralıklarla açıklanan verilerle değil, anlık verilerle takip etmenin önemli olduğunu vurgulayan Sak, "Yüksek frekanslı verilerin işlenmesi ve ona dayalı yeni ek çizelge göstergeler üretilmesi bu ara dünyada merkez bankalarının da üzerinde çalıştığı konulardan bir tanesi. Dolayısıyla ekonominin izlenmesi için başka ne göstergeler türetilbilir? Özellikle özel sektörün elinde olan verilerle ileriye doğru nasıl bakılabilir diye bir çalışma yürütüyoruz. Aynı

zamanda Covid-19 sonrasının iktisadi toparlanma döneminin tasarlanmaya bugünden itibaren başlanması gerekiyor. Karamsarlığı hem kendi üzerimizden, hem de iş dünyasının da üzerinden atıp ileriye doğru bakmaya başlamamız gerekiyor. Bu çıkışın nasıl düzenlenebileceğini de düşünmek gerekiyor. Mart başında bir içe kapanma dönemi oldu. Onu mayıs sonunda nihayete erdirdik. Haziran ile birlikte virüsle birlikte yaşama dönemine girdik. Şimdi ikinci safhasındayız. Ama hala virüsle birlikte nasıl yaşayabileceğimizi, bunun için ne tür değişiklikler yapabileceğimizi sistematik bir biçimde oturtabilmiş gibi gözüküyoruz. Aşı ve ilaç bulunduktan sonra ise herhalde Covid-19 sonrası döneme geçeceğiz" dedi.

"Karşılıklı olarak daha rahat hareket edebileceğimiz, toplantılara daha rahat katılabileceğimiz, iş sürecini yeniden eski sürecine dönüştürebileceğimiz bir döneme gireceğiz inşallah. 3. olarak da biz geriye doğru bakarken yerel düzeyde kamu, özel sektör iş birliğini nasıl güçlendirilebileceğine ilişkin bir çalışma yürütüyoruz" diyen Güven Sak bu çalışmayı şöyle anlattı: "Adana ve Gaziantep'ten başlayarak çalışmaya başladık. Çünkü her ilin istihdam büyüme ve ihracat hedefi

olmadan Türkiye'nin genel büyük bir hedefi olamaz. Dolayısıyla bizim hedeflerimiz aslında il bazında. O ilin imkanlar stilini dikkate alarak, orada ne yapabileceğimizi düşünüp verileri toparlayarak Türkiye'nin 2023 ya da başka bir yıl hedefine doğru tartışma yürütmemiz lazım. Ayrıca aynı zamanda bu küresel tartışmalara doğrudan katılmaya çalışıyoruz. Mega trendleri izlemeye çalışıyoruz. Onu da G20 bünyesinde bu konuda oluşturulan bütün komitelerde çalışıyoruz. Yaşlanma, yeni teknolojiler, iklim değişikliği şimdi pandemi yönetimi ile ilgili. Bu dönemde daha çok pandemiye değil de, bir ilerisine bakmamızın daha önemli olduğunu düşünüyorum. Bu arada herkes yeni normalden bahsediyor.

Halen virüsün karakterini tam olarak anlayamadığımız için sürekli değişen bir yeni normal tartışması var ortada. Covid-19 ile ilk tanıştığımız dönemde daha çok hem şirketlerin ayakta kalmasını sağlamak, hem de çalışanların yaşamlarını devam ettirmek için tedbir almak gerekiyordu. 2. dönemde virüsle birlikte yaşarken şöyle bir durumla karşı karşıyayız: Hizmet sektöründe acenteler Almanya'dan Türkiye'deki otellere müşteri getirirlerken otellerin %50 kapasite ile çalışmalarını istiyorlar.

Otelin tamamını açıyorsunuz, tamamını ısıtıyorsunuz, soğutuyorsunuz, tamamına hizmetleri sağlıyorsunuz; ama yarısına müşteri alıyorsunuz. Dolayısıyla bu da hızlı bir verimlilik düşüşüne yol açıyor. 3. dönemde ise aşı ortaya çıktıktan sonra şimdiden yeni bir büyüme stratejisi ve özellikle 2. dönemin ciddi istihdam kayıpları olacağını düşünürsek, istihdamı artıracak bir politika çerçevesine ihtiyacımız var".

GÜÇLÜ VE GÜVENİLİR BİR İSTİKRAR PROGRAMINA İHTİYAÇ VAR

Türkiye'nin yeni bir büyüme modeline ihtiyacı olduğunu dile getiren Sak, "10 bin dolara ulaşmak için yaptığımızı yapmaya devam ederek kişi başına 25 bin dolara ulaşabilme şansımız zaten yok. Dolayısıyla yeni bir şey yapmamız gerekiyordu. Büyüme sürecini hızlı bir

şekilde başlatmak için de başlangıç aşamasında güçlü ve güvenilir bir istikrar programına ihtiyaç vardı. Türkiye geçtiğimiz dönemde AB süreci ile beraber tarımdan orta teknoloji bir sanayi ekonomisine dönüştürdü kendisini. Bundan sonraki sıçramayı nasıl yapacağımız meselesi zaten ortadaydı. Öncelikleri doğru seçmek zorundaydık. O zaman iyi bir başlangıç oluşturabilirdik. Şimdi bu hem kolay hem zor... Çünkü karakterini tam olarak bilmediğimiz bir virüsle birlikte yaşamaya çalışıyoruz. Her gün yeni bir şey öğreniyoruz. Dolayısıyla tam olarak ne olduğunu bilmiyoruz. Bu zor tarafı. Bu, sonuçta önümüzdeki belirsizlikleri artırıyor. Kolay tarafı ise, bence ekonomide güçlü yapısal reform programı başlatabilmek ve bunun nedenlerini izah edebilmek için aslında siyasetçilerin artık çok güzel bir nedeni var. Covid-19 önümüzü açabilecek sonraki adımları kolaylaştırabilecek iyi bir başlangıç noktası olabilir” şeklinde konuştu.

Kurdaki değişimlere değinen Sak, şu ifadelerde bulundu: “En son geldiğimizde 6,89’daydık. Ondan sonra garip bir sükunet dönemine girdik. Merkez Bankası rezervlerinde swapların miktarının arttığı, yabancıların işlem yapmasına bir dizi yasaklar getirdiğimiz bir dönemin içerisinde geçtik. Kur, en azından daha istikrarlıydı. Ama bu son dönemde giderek tekrar büyümeye geçti. Özellikle rezerv tartışmaları ile birlikte başladı ama bence aynı zamanda bununla da başladı: Son bayram dönemini hatırlıyorum. Sağlık Bakanlığı’nın açıkladığı Covid-19 rakamlarına ilişkin tartışmaları değişik illerin valileri, belediye başkanları farklı rakamlar açıklayarak onun kredibilitesinin sorgulanmasına neden oldular.

Hastalık rakamları ile ilgili tartışma ortaya çıktı. Dolayısıyla kurdaki son gidişin tetikleyicisi olarak bu tartışmanın önemli rol oynadığını düşünüyorum. Eğer rakamlar söylendiğinden daha fazla ise o zaman önümüzdeki dönem

daha da fazla belirsizlikle karşılaşacağız. Önümüzdeki dönemde ekonominin toparlanması daha zor olacak demek. Bu da büyüme ve istihdam açısından olumsuz, Türkiye’nin dış borçlar açısından düşünürseniz geri ödeme kabiliyeti açısından olumsuz bir gelişme. Piyasa baskı endeksi 0,4’ün üstünde bir yerlerde dolaşıyorsa, hep büyük hareketler oluyor demek.”

2019 Nisan ayında iktisadi aktivite içerisinde insani etkinin ne durumda olduğunu ve üretim faaliyetlerini açıklayan Prof. Dr. Sak, sanayinin yoğun olduğu yerlerde özellikle Marmara, Ege, Ankara ve çevresi, Konya, Adana, Mersin civarında azot dioksit miktarının fazla olduğunu, ancak Nisan 2020 yılına bakıldığında iktisadi aktivitenin azaldığını söyledi. Sak, Eylül ayında Türkiye’nin yeniden üretim aktivitesine başladığını belirtti.

PANDEMİ ÖNCESİ ZATEN KRİZDEYDİK

2018 yılında zaten bir krizin içinde bulunduğunu söyleyen Sak, “Milli geliri bir endekse çevirdiğimizde ve 2018’in 2. çeyreğini 100 kabul ettiğimizde zaten o dönemde bir krizin, bir iktisadi daralmanın içerisindeydik. Sonra kredilerle birlikte hızlı bir şekilde ekonomi toparlanmıştı. Ama Covid-19 ile birlikte daha da derin bir daralma yaşadık. Zaten bir krizin içerisindeydik toparlanmaya çalışıyorduk.

Türkiye’de 2018 Ocak ayında istihdam oranı toplam nüfus içerisinde %48’lerde. Bu oran 2020’de Covid-19 hadisesi ile birlikte önemli ölçüde gerilemeye başladı. İşsizlik oranı daha önce mecliste konuştuğumda %10’lar civarındaydı. Bu yıl haziran rakamı açıklandı ve en son TÜİK tarafından baktığınızda %14’te olduğunu görebilirsiniz. Dolayısıyla pandemi zaten ekonominin restorasyona ihtiyacı olan bir dönemde başlamıştı. Oradan kaynaklı bir dizi problemimiz zaten vardı. Ama şimdi pandemi ile birlikte özellikle salgının ekonomik ve sosyo-ekonomik gruplar üzerindeki etkisini değerlendirmek için zamanında açıklanacak daha güvenilir verilere olan

ihtiyaç arttı. Önümüzü görebilmemiz için bizde daha yeni göstergeler kullanmaya başladık” diye konuştu.

TEPAV’ın Perakende Güven Endeksi’nden bahseden Sak, “Biz de perakendecilere soruyoruz. ‘Kendinizi nasıl iyi hissediyor musunuz?’ diye. Yalnızca AVM’lerde olanlar değil AVM dışında olanlara da soruyoruz. Türkiye’nin neredeyse her tarafında yapıyoruz. Endekste normalleşme ile birlikte bir artış olmaya başladı, ama o artış henüz 2018 seviyesine gelmedi. Her sektörde simetrik bir büyüme gözlenmiyor. Farklı oranlarda büyüme görünüyor. Yine aynı firmalara biz birkaç aydır şunu sormaya başladık: ‘Covid-19 ile mücadele kapsamında alınan önlemler nedeniyle faaliyetlerinize ara verdiniz mi?’ Nisan 2020’de firmaların yaklaşık %22’si tamamen kapattık demişti. Haziran 2020’de %24’ü tamamen kapattık dedi. Kısmen kapattık diyenler Nisan 2020’de %50’imi şimdi ise %38’e düşmüş. Hiç kapatmadık Covid-19 öncesinde olduğu gibi devam ediyoruz diyenler Nisan 2020’de %28 demiş, şimdi %38’e yükselmiş” dedi.

TEPAV’da kullanılan bir diğer datanın da bankaların banka ve kredi kartı işlemleri olduğunu vurgulayan Sak, “Banka ve kredi kartı harcamaları 2019’a göre kapanmayla beraber aslında düşüyor. Açılma ile birlikte ise tekrar 2019’un üzerine çıkmaya başlıyor. Harcamaların azalmadığı, işlerin artarak devam ettiği pazar ve alışveriş merkezleri, elektrik ve elektronik ürünler, bilgisayarlar, çeşitli yiyecekler değişik oranlarda pozitif gelişmesini devam ettiriyor. Ama konaklama, benzin istasyonları, mücevher satışı, seyahat acenteleri, devlete vergi ödemeleri için banka ve kredi kartı kullanmada ciddi azalma olduğunu görüyoruz” şeklinde konuştu..

TÜRKİYE’DE ETKİ NEDEN DAHA CİDDİ?

Diğer ülkelerle kıyaslama yapıldığında Covid-19 pandemisinin Türkiye’deki iktisadi etkisinin daha ciddi olabileceğinin altını çizen Sak şunları

söyledi: “Bunun aslında birkaç tane nedeni var. Şirketler, bireyler ve kamunun kurumsal kapasitesi ile ilgili. Bireyler söz konusu olduğunda daha düşük tasarruflar var, çünkü onun için cari işlemler açığımız zaten var. Bizim ezelden beridir gelen bir tasarruf açığımız da var. Aynı zamanda da biz Türkiye’de daha zayıf bir sosyal korunma ağına sahibiz. Baktığımızda destekleniyoruz, ama bunlardan herkese ulaşan tek destek her eve hane başına verilen destek. Çünkü desteği iş gücü piyasaları düzenlemeleri üzerinden verdiğinizde kısa çalışma ödeneği de öyle bir tedbir aslında. Türkiye’de birde kayıt dışı çalışan bir kesim var. Dolayısıyla daha güçlü bir sosyal korunma ağına ihtiyaç olduğunu bence bu son tartışmalarla söyleyebilmek mümkün. İkinci olarak şirketler, mikro işletmeler ve KOBİ’ler çok daha olumsuz etkileniyorlar. Mikro işletmeler ve KOBİ’lerin asıl özelliği kredi ve bankacılık piyasasına zaten erişemiyor olmaları. Merkez Bankası’nın KGF ile ilgili yaptığı çalışmanın gösterdiği en önemli sonuç bankalar sistemin merkezinde yer aldığı için şimdi güçleri daha da arttı.

Daha çok bu imkandan banka kredilerine erişmekte olan firmaların yararlanabildiği görüyoruz. Dolayısıyla bence bizim destek sistemlerimizin gözden geçirilmesini işaret eden bir dizi olay ortaya çıktı. Aynı zamanda da kamunun kurumsal kapasitesinin de bence güçlü olmaması önemli bir handikap Türkiye açısından. Özellikle ikinci aşamayı düşünürseniz, yerelde tespit ve takip işlerinin güçlü bir şekilde yapılabilmesi için bizim yerelde yeterli kurumsal kapasitemiz ve yetkili çalışanlarımız yok sonuçta. Bunların hepsini de merkezi olarak kontrol edebilmek son derece güç”.

Eylül 2020’de İstanbul Ekonomi Araştırması’nın Türkiye raporunda olduğunu belirten Sak, kendi iş yeri olanların %67’sinin işlerinin azalmasından dolayı gelir kaybı içinde olduklarını, metropol kapsamında yapılan anket sonuçlarına göre ise

pandeminin ilk başında Türkiye ekonomisi kötüye gidiyor diyenlerin oranının %48,6 iken, zaman içinde bu oranın %63,6’ya yükseldiğine dikkat çekerek, işten atılanların ve ücretsiz izne çıkarılanların %34’ünün yapılan bu değişikliğin kalıcı olduğunu düşündüğünü söyledi.

YENİ EKONOMİK PAKET DEĞERLENDİRMESİ

Maliye ve Hazine Bakanı Berat Albayrak’ın açıkladığı Yeni Ekonomik Paket ile ilgili değerlendirmelerde bulunan Prof. Dr. Güven Sak, “Bizim Yeni Ekonomik Paket üç yıllık; Avrupa Birliği’nin Multiannual Financial Framework beş yıllık. YEP’in son derece iddialı hedefleri var. Dolayısıyla ortadaki çalışma şimdi Türkiye’de daha çok bu hedeflere ulaşılabilir mi üzerinden yürütülen bir tartışma. Türkiye hızlı bir şekilde aslında bir program ortaya koyacaksa, yönetsel göstergeleri hızlı bir biçimde düzeltecekse, o zaman rakamların bir bölümüne ulaşabilmek bana mümkünmüş gibi geliyor. Ama bunların hepsini bu programın içerisinde görmüyoruz. Dolayısıyla 2023’te %5 büyüyeceğiz, ama cari işler hesabımız fazla verecek. Tarihimizde bizim böyle bir örneğimiz yok.

Ekonominin yapısında bir şey olması lazım. Değişikliğin nasıl olabileceğine ilişkin çerçeve ile YEP’e baktığımızda görüyor olmamız lazım. Onu da görmüyoruz. YEP’in bir Covid-19’dan çıkış ve yeni büyüme stratejisi hedefi yok aslında. Mesela Multiannual Financial Framework Programı Avrupa Birliği’nin OVP’si Yeşil Mutabakata dayalı yeni büyüme stratejisi tarif ediyor. Bu önemli bir şey... Ama bizimkinde bugüne kadar yapmadığımız, bu önemli istihdam kayıplarından sonra bu çıkışı nasıl yapacağımıza ilişkin aslında bir büyüme stratejisi eksikliği var. Bence Türkiye’de bizim bir an evvel sizin camianızla birlikte Türkiye’nin Covid-19 sonrasını tartışmaya başlamamız lazım. Aynı şekilde YEP’te büyümeyi ivmelendirecek yeni odak için ayrılan kaynak yok. Ama Multiannual Financial Framework’ta

var. Yaklaşık 1,5 trilyon Euro’luk ilk kez komisyonun kendisinin borçlanması da imkan veren bir düzenleme yaptılar. Bunların hepsinin başarılı bir şekilde işlemesi tartışılabilir. Ama en azından ortada bir düşünce var. Bundan sonra Türkiye için öncelikle istikrarın temini lazım. Burada da ekonomi ve sağlık politikalarının kredibilitesi birinci öncelik. Kurla ilgili harekette de tetikleyici etken olarak sağlık politikalarının önemli bir etkisi olduğunu söyledim. Dolayısıyla bunların kredibilitesinin tesisi, öncelikle bankacılık sisteminin güçlendirilmesi, dış borçların yeniden yapılandırılması, kural hakimiyeti ve yargının operasyonel sorunlarının çözümü, kamunun idari kapasitesinin güçlendirilmesi, vergi güvenliği ile olur” diye konuştu. Covid-19’a yönelik belirsizliğin halen devam ettiğini ve devam ettikçe rakamların yükseleceğini söyleyen Sak, “İkinci dalga gelmeden birinci dalganın iyi yönetilmemesinden kaynaklanan vaka sayılarında artışla karşı karşıyayız. Dolayısıyla şimdi bizim bu temel belirsizlik ortamında aşı ve ilaç olmadan virüsle birlikte yaşayabilmek için bildiğimiz mekanları yeniden tasarlamamız gerekiyor.

Bu süre içerisinde intibak olduğu gibi şirketlere bırakılırsa istihdam kayıpları artarak devam eder. Hızlanan belki prematüre bir dijitalleşme ve hızlı bir robotlaşma ile karşılaşacağız. Dolayısıyla da kamuya istihdam kayıpları nedeniyle sosyal korunma ağına üzerinde düşünmek onu tasarlamak kalacak” dedi.

“DENİZ TİCARETİNİ GÖRÜYORUZ”

TOBB Ekonomi ve Teknoloji Üniversitesi Öğretim Üyesi ve TEPAV İcra Direktörü Prof. Dr. Güven Sak’ın ‘2020 Yılı Ekonomi Değerlendirmesi’ başlıklı sunumunu sonlandırmasının ardından soru-cevap bölümüne geçildi. İlk söz alan Meclis Üyesi Halim Mete, TEPAV denizcilik sektörünü görmüyor mu, kur 10 TL’yi bulur mu, vergi affı yapılmamalı mı gibi sorular yöneltti. Sorulara istinaden konuşan Güven Sak, “Deniz ticaretini tabii ki görüyoruz. Ben



Tamer Kıran

sadece genel bir resim çizmek istedim. O resmi çizerken de, doğrusu bugünü konuşmak yerine konuşmalarında bundan sonra daha geleceğe yönelik olması gerektiğini düşünüyorum. Rakip alanlarda taşımacılık söz konusu olduğunda deniz taşımacılığının yanı sıra demir yolu taşımacılığının daha çok kullanılacağı belli bir döneme girdiğimizi düşünüyorum. Ama şunun altını çizmek istiyorum. Getirilen karbon vergileri nedeniyle hava yolu taşımacılığı gibi alanlarda bundan sonra mal taşımanın giderek daha imkansız hale geleceğini düşünüyorum.

Dünya ekonomileri toparlanıyor mu diye deniz taşımacılığı özellikle takip ediyoruz” dedi. Kurla ilgili olarak da tahmin etmek diye bir şey olmadığını, ekonomi ve sağlık politikaları kredibilitesinin yeniden inşa edilmezse bu kurdaki hareketin devam edeceğini söyledi. Ayrıca Sak, vergi affı konusunda da şunları kaydetti: “İçinde bulunduğumuz dönemde insanların gelir akımı yok ki vergi versin. Zaten geçmişten gelen borçlarını ödeyebilecek durumda değiller. Dolayısıyla işletmelerin nasıl desteklenmesi gerektiğine ilişkin mekanizmalar tasarlanması gereken bir sürecin içerisindeyiz. Onu bir taraftan

yaparken de, birde bir takım şirketlerin, işletmelerin önünü açacak yeni aktivite alanlarını devletin gösteriyor olması lazım.”

KARBON ENERJİSİ İÇİN TÜRKİYE’NİN ALTYAPISI VAR MI?

Halim Mete’nin sorularını cevaplandırması ardından söz alan DTO Danışmanı Prof. Dr. Mustafa İnel, Güven Sak’a karbon enerjisi için Türkiye’nin altyapısının olup olmadığını ve deniz ticareti sektörünün buna uyum sağlamak için ne yapması gerektiği konusundaki sorularını yöneltti. Deniz Ticaret Odalarının bir politika belirlemesi gerektiğini ifade eden Prof. Dr. Güven Sak, “Kullanılan enerjiye göre bence karbon vergisi gelecek. Bunu özel sektörün tek başına yapabilmesi mümkün değil. Bu enerji dönüşümünün bir parçası da sizsiniz.

Bu dönüşüm için devletin kamu yatırımları vasıtası ile bir destek sağlıyor olması lazım. Bizim yapmamız gereken daha fazla Brüksel’de olup, bu konuları tartışanların yanında ve tartışmaların içinde yer alıp bizimde yararımıza olabilecek şekilde adımların atılmasını sağlamaya çalışmak. Ayrıca devletin deniz filomuzun bu duruma intibak

edebilmesi için bir yatırım programı tasarlıyor olması lazım” diye konuştu.

ARİF ERTİK’TEN VERGİ BARIŞI TALEBİ

Son konuşmacı olarak söz alan DTO Meclis Üyesi Arif Ertik, altını çizmek istediği iki konu olduğunu dile getirerek, “Söylediğiniz gibi odalar bu krizlerden çıkma konusunda çok önemliler. Bundan sonra geleceğe bakalım. Pandemi olayı başlayınca vergi ve SSK ödemeleri kasım ayına ötelendi. Ankara’nın bence hemen vergi barışına gitmesi lazım... Bu vergi barışına altı ay sonra da, bir yıl sonra da gitmesi lazım. Bir takım şirketler bunları topladılar. Ben bir şeyi tekrar tüm meclis üyelerine anlatmak ve hatırlatmak istiyorum. Maliye Bakanımız Sümer Oral’ken meclisimizi ziyaret etmişti, hep birlikte alkışladık kendilerini. Efendim ne güzel enflasyonu düşürüyorsunuz derken, bir tane meclis üyemiz çıktı dedi ki enflasyonu %1’de %2’de tutarken niçin %5 SSK’ya vergi ödemelerine faiz koyuyorsunuz. Bunları da indirin dedi. Türkiye’de olağan hale gelmiş olan vergi barışı Deniz Ticaret Odası’ndan başlamıştır. Umarım bu konuşmamız bugün dikkate alınır ve tekrar vergi barışı yapılır. Çünkü firmalar battı. Ben bunun altını çiziyorum ve buna çok önem veriyorum” diye konuştu.

ÖNÜMÜZDEKİ DÖNEMİN ÖNEMLİ HİKAYELERİNDEN BİRİ YEŞİL MUTABAKAT OLACAK

Soru-cevap bölümünün ardından toplantıya, Piri Reis Üniversitesi’nden video konferans yöntemiyle katılan İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, yaptığı sunum için TOBB Ekonomi ve Teknoloji Üniversitesi Öğretim Üyesi ve TEPAV İcra Direktörü Prof. Dr. Güven Sak’a teşekkürlerini ileterek sunum ile ilgili birkaç konuya değindi. Kıran, “Avrupa Birliği’nin Yeşil Mutabakat konusu önümüzdeki günlerin gündeminde olacak. Denizcilik ile ilgili ayağına baktığımızda denizcilik yurt dışı basınına düşen bir haber var. Yaklaşık 17 tane büyük yük taşıyıcısı firma bir karar almışlar ve iş verdikleri armatörlerden



Cemalettin Şevli

yıllık olarak hava kirliliğine ne kadar katkıda bulunduklarını raporlamalarını ve bunu yıllık olarak açıklamalarını isteyeceklerini dile getirdiler. Yani ne kadar az havayı kirletiyorsanız o kadar tercih sebebi olacaksınız. Dolayısıyla önümüzdeki dönemin önemli hikayelerinden bir tanesi Yeşil Mutabakat olacak gibi gözüküyor” dedi.

Tamer Kıran'ın ardından meclis toplantısına misafir olarak katılan Kıbrıs Türk Denizcilik İşletmesi Genel Müdürü Cemalettin Şevli kısa bir konuşma yaparak, İMEAK Deniz Ticaret Odası'na gelmekten çok onur ve mutluluk duyduğunu belirtti.

Şevli'nin konuşmasının ardından Meclis Katip Üyesi Serhat Barış Türkmen tarafından vefat edenlerin isimleri okundu. Vefat eden isimler şöyle: Oda üyesi Zer Merkezi Hizmetler ve Ticaret Anonim Şirketi Ortağı Koç Holding Yönetim Kurulu Eski Başkan Vekili Suna Kırac, İMEAK DTO Meclis Eski Başkan Yardımcısı ve Yönetim Kurulu Eski Üyesi, Anadolu Deniz İnşaat Kızakları San. ve Tic. A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı Muharrem Faruk Ürkmez'in ablası Sabahat Ürkmez Gökman, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Üyesi Pasifik Lojistik

Grubu ve Denizcilik A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı Burak Akartaş'ın Kayınpederi Mahir Tıknaz, İMEAK Deniz Ticaret Odası Üyesi Gemini Denizcilik ve Ticaret Limited Şirketi sahibi Ahmet Levent Horasanlı'nın annesi Seher Horasanlı. Merhum ve merhumelere Allah'tan rahmet dilendi.

TURMEPA'YA 500 BİN TL BAĞIŞ ONAYLANDI

Meclis toplantısında gündem maddelerinin görüşülmesine devam edildi. 2020 Ağustos ayı mizanı ve fasıllar arası aktarımı ve TURMEPA'ya daha önce aktarılan yıllık 300 bin TL'lik kaynağın 2021 ve 2022 yılları için bu rakamı 500 bin TL'ye çıkaran madde görüşülerek TURMEPA'ya 2021-2022 yılları arasında yıllık 500 bin destek talebi de oybirliği ile kabul edildi.

Oylama yapılmasının ardından konuşma yapan BIMCO Yönetim Kurulu Başkanı ve aynı zamanda TURMEPA Yönetim Kurulu Başkanı olan Şadan Kaptanoğlu, bağışın artışının fikir babası olan İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'a, yönetim kuruluna ve meclis üyelerine teşekkürlerini sunarak, bu yıl TURMEPA'nın 25. yılını kutladıklarını söyledi. Kaptanoğlu,

TURMEPA'nın şu ana kadar 8 milyon 330 bin çocuğa ulaştığını belirterek, “Gönüllü sayımız 8 bin 262. Çocukları daha iyi eğitebilmek için 18 bin 500 eğitimci yetiştirdik. Dünyada atık filosu olan tek denizci çevreci derneğiz. Bu atık filomuzla beraber toplamda 37 milyon 800 bin litre sıvı atığın 2 milyon 720 bin kilogram katı atığın denizlere karışmasını önledik. 2019 yılında Çevre ve Şehircilik Bakanlığımız ile yaptığımız ‘Sıfır Atık Mavi’ çalışmamız ile ödüle layık görüldük. Bu kapsamda sadece bir yılda 40 bini aşkın kişiye eğitim verdik. 11 milyon ton atığı kıyılardan uzaklaştırdık” dedi. Yılbaşında Milli Eğitim Bakanlığı ile yapılan protokol çerçevesinde TURMEPA'nın Covid-19 döneminde eğitimlerini aksatmadan online olarak yaptığını ve EBA'da da yer aldığını ifade eden Kaptanoğlu, 10 bin kişiye dijital ortamda eğitimlerin aktarıldığını belirtti. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın Çevre ve Tabiat Varlıkları Kurulu oluşturduğunu dile getiren Kaptanoğlu, “TURMEPA bu kurula seçilmiş derneklerimizden. Ve bunun da şu an en büyük başarısı Salda Gölü'nü Özel Çevre Koruma Kanunu Bölgesi ilan edilmesi. Bunu çok önemsiyoruz. Sosyal medyada her zamankinden daha fazla var olmak zorundayız. Çünkü birebir ilişkilerimizi ancak oradan sağlayabiliriz. Şu anda Instagram takipçimiz 14 bini aşmış durumda. Bu önemli bir rakam... 8 bini aşan gönüllülerimizle de online eğitimler, oryantasyon programları devam ediyor. Gönüllülerimiz artmaya devam ediyor” dedi.

Bu zorlu süreçte sponsorluklarını artırmayı başardıklarının altını çizen Kaptanoğlu, şunları kaydetti: “Persil, Hayat Su, Akso Sigorta, Koroplast... Bizim Toptan Marketler Zinciri kurumsal destekçilerimiz arasına katıldı. Atık filomuz bu sene sezona geç başladı. Buna rağmen geçen senenin rakamlarını geçmiş durumdayız. Eylül ayı itibarı ile 3 bin 612 teknedan 1 milyon 933 bin litre atık alımı gerçekleştirdik. Bu filonun etkin çalışmasında denizcilerimizin maddi manevi çok büyük destekleri var. Özellikle tamir-



bakım konusunda hepsine teşekkür ediyorum. Deniz süpürgemiz de Persil sponsorluğunda İstanbul Boğazı'na geri dönmüş durumda. Bu kadar ekonomik belirsizliğin olduğu dönemde bunların iyi çalışmalar olduğunu düşünüyorum. Ve biz bunları hep sizlerle yapıyoruz. TURMEPA'ya her zaman manevi desteğinizi bizim yanımızda bulundurun, esirgemeyin.”

“VERGİNİ ÖDE KİRLET” DEĞİL “KİRLETME”

Kaptanoğlu, Prof. Güven Sak'ın sunumunda ön plana çıkan AB Yeşil Mutabakata ilişkin BIMCO olarak üzerinde durduklarını belirterek, şöyle devam etti: "2021 ortasına kadar Avrupa Birliği Komisyonu, denizciliği ETS'nin içine sokup sokmamak için bir analiz yapacak. Analiz sonucuna göre karar verilecek. Bu niye önemli? Çünkü 2013'te de ETS konu olmuştu ve hava yolları bunun dışında bırakılmıştı. Bunun da en büyük nedeni hava yollarının Avrupa Birliği'nin tek gökyüzü dedikleri sisteminin aslında uluslararası bir sektör olmasından kaynaklanıyordu. Avrupa Birliği'nin GreenDeal'inde bazı çok temel sorunlar var. Her şeyden önce emisyonları bizim IMO'da yaptığımız çalışmalarla henüz çözecek teknoloji yoksunluğu var ve vergi olarak kalma tehlikesi var. Ayrıca GreenDeal'de geçen tanım çok geniş bir tanım. Yani hem

giren, hem çıkan Avrupa ayaklı bütün limanları kastediyor.

Bu da tabi ki olacak bir iş değil aslında. Şöyle de bir sorun var; siz gemiyi aldığınız ya da inşa ettirdiğinizde ne kadar Avrupa limanına gideceğini bilemezsiniz. Bilemediğiniz için de bunun ekstra verginin maliyetini bu yatırıma koyamazsınız. Ve bir teknoloji olsa bile bütün armatörlerde şu anda bunu söylüyorlar. Bu yatırımı yapmazsınız. Dolayısıyla IMO'da bizim yaptığımız denizciliği çevreye duyarlı hale getirme çalışmalarımız baltalanabilir. Avrupa Birliği bunu yaparken şöyle bir risk ortaya çıkıyor: Çin, ABD, Brezilya buna karşılık vermek isteyebilirler ve bölgesel vergilerini koymak isteyebilirler.

O yüzden biz BIMCO'da grup oluşturuyoruz. Burada birebir lobiciliğe başlayacağız. Avrupa Birliği'nin dışında yapılacak çok fazla lobi faaliyetleri var. Türkiye'nin kendi bayrağındaki gemiler için Avrupa Birliği'ne bunun sinyalini vermek zorunda. Eğer böyle bir şey olacaksa bu global olmak zorunda. Ve global olacaksa da önce teknolojileri bulmamız lazım. Bu teknolojiler için de BIMCO'da denizcilik endüstrisinin her sekmesine fayda getirecek teknolojileri bulup çıkartalım diye projemiz var. Bu konudaki çalışmalarımıza devam ediyoruz. Her ülkenin bunu yapabilecek

bir şeyi var. Hiçbir denizci çevresel önlemler almaya karşı değildir. Denizi en çok biz sevip koruyoruz diye düşünüyorum. Burada önemli olan yapılabilir ve 'Vergini öde, kırlet' değil, 'kırletme' şeklinde duruma bakmalıyız. Dolayısıyla burada hepimizin ortak çabası gerekiyor.”

PANDEMİNİN SEYRİ EKONOMİLERİN GİDİŞATINI ÖNEMLİ ORANDA ETKİLEYECEK

Faaliyet sunumun ardından sözü İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran aldı. Geçtiğimiz ay Türkiye ekonomisi açısından önemli gelişmeler yaşandığını belirten Kiran, bunları Merkez Bankası'nın politika faizini arttırması, pandemi döneminde ekonomi yönetimin swap işlemleri ya da döviz işlemlerine yönelik aldığı kısıtlayıcı tedbirlerin yerini tekrar serbestleşmeye ve normalleşmeye bırakması ve 2021-2023 dönemine yönelik Yeni Ekonomi Programının açıklanması olarak sıraladı.

Hazine ve Maliye Bakanı Sayın Berat Albayrak tarafından açıklanan yeni ekonomi programının ana temalarının “Yeni Dengelenme”, “Yeni Normal” ve “Yeni Ekonomi” olarak belirlendiğini kaydeden Tamer Kiran, “Yılın ilk aylarında ortaya çıkan pandeminin etkisiyle arz ve talep yönlü olarak tarihi bir negatif şok yaşayan küresel ekonomi, Türkiye ekonomisinin de makro dengelerini ve finansal istikrarını olumsuz etkilemeye başladı. Bu çerçevede, ekonominin yeniden dengelenmesinin programın temel parametrelerinden olması, sürdürülebilir büyüme hedeflerine ulaşmak açısından yerinde ve doğru bir adımdır” diye konuştu.

Pandeminin seyrinin ekonomilerin gidişatını önemli oranda etkilemeye devam edeceğini belirten Tamer Kiran, şunları söyledi: “Bu durumu dikkate alarak, pandeminin geride kalması durumunda 2021 yılı büyümesi için yüzde 5,8'lik hedefin yanında, pandeminin olumsuz etkilerinin devam ettiği alternatif kötümser bir senaryonun

oluşturulmasının ve büyüme tahmininin yüzde 3,7 oranına düşürülmesinin önümüzdeki döneme ilişkin ihtiyatlı ve gerçekçi bir yaklaşım olduğu düşüncesindeyiz. Pandemi belirsizliğinin devam ettiği mevcut ortamda yeni bir istihdam kalkını oluşturulmasını da doğru bir adım olarak değerlendiriyoruz.”

Enflasyon ile mücadelenin geçtiğimiz yıllarda olduğu gibi programın öncelikli hedefleri arasında olmaya devam ettiğini kaydeden Tamer Kıran, programın öne çıkan diğer önemli parametresi “Yeni Normal”in, pandemi sonrası değişmeye başlayan iş hayatına yönelik adımlar atılacağına işaret ettiğini belirtti. Kıran, programın üçüncü parametresi olan “Yeni Ekonomi” çerçevesinde büyüme kadar kalkınma vurgusunun da yapıldığını söyledi. Tamer Kıran, “Salt bir büyümenin ötesinde, eğitim, sağlık, teknoloji, yüksek katma değer yaratılması gibi önceliklendirmelerin yapıldığı ‘Yeni Ekonomi’ hayata geçirebilmenin yine orta ve uzun vadede ekonomimizin istikrarı ve sürdürülebilir büyümesi açısından çok büyük öneme sahip olduğunu görebiliyoruz” dedi.

Yeni ekonomi programının üç yıllık ana hedefinin, geçtiğimiz yıllarda olduğu gibi Türkiye ekonomisinin sürdürülebilir yüzde 5 büyüme yoluna girerken, cari işlemler açığını fazlaya dönüştürmek olduğunu kaydeden Tamer Kıran, “Bu amaca ulaşabilmek için içeride tasarruflarımızı artırarak yatırımların üzerine çıkarmamız, ihracat ve turizmde güçlü hamleler yaparak dış talep ağırlıklı büyümemiz büyük önem taşıyor. Karadeniz örneğinde olduğu gibi yeni enerji kaynaklarına ulaşmamız ve yenilenebilir enerji kaynaklarıyla çeşitlendirmemizde bu amaca ulaşmamıza destek olacaktır” diye konuştu.

EXİMBANK’IN “GEMİ İNŞA VE İHRACATI FİNANSMAN PROGRAMI” YÜRÜRLÜĞE GİRDİ

Pandeminin getirdiği zor koşullara rağmen üyelerimizi ilgilendiren birçok konuda çalışmalarını ara vermeden

sürdürdüklerini belirten Tamer Kıran, Odamızca uzun süredir yürütülen girişimler sonucunda Eximbank tarafından “Gemi İnşa ve İhracatı Finansman Programı”nın, 18 Eylül tarihi itibarıyla yürürlüğe girdiğini söyledi.

Tamer Kıran, söz konusu programla; gemi inşa/ihraç edecek ihracatçılarımızın gemi inşa aşamasındaki finansman ihtiyaçlarını karşılamak, rekabet güçlerini desteklemek, yurt dışındaki müşterileri ve krediör kuruluşlar nezdindeki kredibilitelerini artırmak, geminin finansmanı amacıyla inşa süresince alıcı firma, alıcının bankası tarafından yapılacak avans niteliğindeki ödemeleri garanti kapsamına almak maksadıyla gemi kontrat bedelinin yüzde 85’ine kadar en çok 360 gün vade ile program bazında azami 25 milyon dolara kadar kredi ve/veya teminat mektubu limiti verilebileceğini belirtti.

“YÜK TESLİMAT FORMU” UYGULAMASINDA OLUMLU GELİŞMELER

Deniz yoluyla ithal edilerek, geçici depo ve antrepolara teslim edilen yüklerin alıcılara tesliminde uygulanan “Yük Teslim Talimat Formu” uygulamasının Danıştay İdari Dava Daireleri Kurulu’nun kararıyla yürürlükten kaldırıldığını hatırlatan Tamer Kıran, “İlgili bakanlıklar nezdinde yoğun girişimlerimiz sonucunda bu konuda da olumlu gelişmeler sağladık” dedi.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü’nün, Ticaret Bakanlığı Gümrükler Genel Müdürlüğü’ne gönderdiği yazı ile konunun çözümüne yönelik çok önemli bir adım attıklarını belirten Tamer Kıran, konuya gösterdikleri hassasiyet için UAB Bakan Yardımcısı Sayın Selim Dursun ve Denizcilik Genel Müdürü Sayın Ünal Baylan’a teşekkürlerini sundu.

Koster Filosu Yenileme Projesi hakkında da bilgi veren Tamer Kıran, döviz kurundaki artış ve bankaların iki kez faiz artırımları nedeniyle projenin uygulanabilirliğinin zorlaşması üzerine desteğin artırılması için Sanayi ve

Teknoloji Bakanlığı ve KOSGEB nezdinde görüşmelerin ve girişimlerin sürdüğünü, bir yandan da finans kurumlarıyla finansman sağlanması konusunda görüşmeler yaptıklarını kaydetti.

Tamer Kıran, ayrıca, Acente Personeli Eğitimi ve Sınavı ile Acente Belge eğitimlerinin merkez ve şubelerimizde alınan izinler çerçevesinde yapmaya devam ettiklerini, yine üyelere hizmetler kapsamında Ağustos ve Eylül aylarında Odamız Meclis Salonu’nda pandemi tedbirleri altında iki kez “Amatör Denizci Belgesi” ve “Kısa Mesafe Telsiz Operatörü” eğitim ve sınavlarını yaptıklarını söyledi.

DENİZCİLİK SEKTÖRÜ ENVANTER ÇALIŞMASI

İMEAK Deniz Ticaret Odası tarafından yaptırılan denizcilik sektörünün ekonomiye katkısı ve envanter çalışmasında sona çok yaklaştığını belirten Tamer Kıran, 7 Ekim Çarşamba günü DTO Meclis Salonu’nda yapılan geniş katılımlı toplantı ile hazırlanan raporu değerlendirdiklerini kaydetti.

Ülke ekonomisine katkı anlamında sektörümüzle ilgili gayet sağlıklı olduğunu düşündüğümüz verilere ulaşılmasına rağmen, envanter yani sektörün nicelik olarak büyüklüğü konusunda maalesef üyelerimizden yeterli veri gelmediği için sağlıklı bir sonuca henüz ulaşamadığını gördüklerini belirten Tamer Kıran, “Yapılan çalışmanın tam ve arzu ettiğimiz sıhhatte olması için siz üyelerimizin desteğine ihtiyacımız var. Bu nedenle Odamızın web sayfasında yer alan, genel içerikli ve geniş aralıklı cevap verme imkanının olduğu 10 soruluk ankete katılmanızı önemle rica ediyorum.” dedi.

PIRİ REİS ÜNİVERSİTESİ’NİN BAŞARISI

Piri Reis Üniversitesi’nin başarılarına da değinen Tamer Kıran, her geçen yıl öğrencilerden gördüğü talep artan üniversitede yeni akademik yılda 1251 yeni öğrencinin kaydolduğunu, buna ilaveten ek kontenjan ve dikey geçiş sınavı ile kayıt yapma hakkı olan yaklaşık

70 öğrenci ile bugün itibarıyla yaklaşık 1320 yeni kayıt, toplam 5200 öğrenci ile 2020-2021 akademik yılına başladığını vurguladı. Üniversitede sadece Denizcilik Fakültesi olarak değil, İktisadi Ve İdari Bilimler Fakültesi, Hukuk Fakültesi ve Denizcilik Meslek Yüksekokulu'nda neredeyse tam doluluk oranına ulaşıldığını kaydeden Tamer Kıran, üniversitenin tercih edilmesinde emeği geçen Rektör Prof. Dr. Oral Erdoğan başta olmak üzere tüm akademik ve idari kadroya teşekkür etti.

Hâlihazırda Deniz Ticaret Odası ile üniversiteyi vakfeden Türk Deniz Eğitim Vakfı (TÜDEV) arasında mevzuat ve fiiliyet açısından güçlü ve kuvvetli bir bağın mevcut olduğunu belirten Tamer Kıran, bu baği daha da güçlendirmek amacıyla vakıf senedinde bazı düzenlemeler yapmak için 15 Nisan 2020 tarihinde genel kurul yapmayı planladıklarını, ancak Covid-19 salgınının bu planın ertelenmesine neden olduğunu hatırlattı. Akabinde genel kurulu Ekim-Kasım aylarında yapmayı planlarken, İçişleri Bakanlığı genelgesi doğrultusunda yine bir erteleme ile karşı karşıya kaldıklarını belirten Tamer Kıran, değişiklikler için 2/3 çoğunlukla yani en az 180 kişinin katılımıyla genel kurulun toplanması gerektiğini hatırlatarak, pandemi şartlarının elverdiği ilk müsait zamanda bu toplantıyı yapacaklarını söyledi.

TAMER KIRAN, CUMHURİYETİMİZİN 97. KURULUŞ YILDÖNÜMÜNÜ KUTLADI

Ekim ayında Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşunun 97. yıldönümünün kutlanacağını hatırlatan Tamer Kıran, Cumhuriyetimizin, Anadolu halkının Gazi Mustafa Kemal Atatürk önderliğinde verdiği olağanüstü mücadeleyle destan yazarak kazandığı Kurtuluş Savaşı sonucunda kurulduğunu hatırlattı. Bu dönemde Cumhuriyetimizin nasıl kurulduğunu hiç unutmamamız ve kıymetini bilmemiz gereken günlerden geçildiğine dikkat çeken Tamer Kıran, "Doğu Akdeniz'de, Irak'ta, Suriye'de, Libya'da, Azerbaycan'da son

günlerde yaşanan gelişmeler tesadüf değildir, hedefte ülkemiz de vardır. Bu tertiplere, Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'ın liderliğinde, sahada kahraman ordumuzla gereken cevapları veriyoruz. Böylece diplomatik alanda masaya daha güçlü oturabiliyoruz ve milli menfaatlerimizi daha etkili savunabiliyoruz" diye konuştu.

"Bu ülkenin vatandaşları olarak bir ve beraber olduğumuzda, kardeşliğimizi bozmadığımızda bizi yolumuzdan döndürmeye kimsenin gücü yetmeyecektir" diyen Tamer Kıran, "Cumhuriyetimizin 97. kuruluş yıldönümünü kutlarken, Gazi Mustafa Kemal Atatürk başta olmak üzere İstiklal mücadelemizin bütün kahramanlarını minnetle yâd ediyorum. Vatan uğruna her dönem fedakârlıkla mücadele ederek bu uğurda canlarını veren tüm şehitlerimize Allah'tan rahmet, gazilerimize acil şifalar diliyorum" dedi.

DTO İZMİR ŞUBESİNİN YIKIMINA BAŞLANDI

Tamer Kıran'ın ekonomik değerlendirmeler yaptığı meclis konuşmasının ardından DTO İzmir Şubesi Başkanı Yusuf Öztürk, İMEAK DTO Yönetim Kurulu'na ve sekreteryaya yük teslim belgesi konusunda yapmış oldukları tüm çalışmalar için teşekkürlerini iletti. Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Durmuş Ünüvar ve Bakan Yardımcısı Selim Dursun'a da Çeşme'deki sığ bölgelere kardinal yerleştirdikleri için teşekkürlerini sundu. Öztürk, ayrıca konuşmasında DTO İzmir Şubesi'nin hizmet binasının yıkımına başladığını aktardı.

SEMİH DİNÇEL NAVLUN PİYASALARINI DEĞERLENDİRDİ

Öztürk'ün yaptığı konuşmanın ardından DTO Karadeniz Ereğli Şube Başkanı İrfan Erdem, pandemi döneminde İMEAK DTO'nun verdiği desteklerden dolayı teşekkürlerini iletti. Meclis toplantısı Gemi Brokerleri Derneği Başkanı Kaptan Semih Dinçel'in gelenekselleşen navlun piyasaları analizleri ile devam etti. Dinçel, yaptığı sunumda "Tankerlerde

rakamlar neredeyse yarı yarıya düştü. Bazı tonajlarda 3/1'e düştü. VLCC'ler Haziran-Temmuz-Ağustos ortalaması 36 bin iken, eylül ortalaması 19 bin. Haftaya vurulduğu zaman ciddi düşüşler gördük. Özellikle Suezmax ve Aframax'ta. Dökmecilerde Panamax, Supramax ve Handysize'lerde en az 3 veya 4 bin dolar koydu. Haftaya vurduğumuz zaman zaten özellikle son on günde ciddi bir yükseliş var. Bunun sebebi Çin'in yine alıma geçmesi. Konteynerlerde de raporlarda yükseliş görünüyor. Bu yükseliş Çin'in Ekim kaççellolu yükleme talebi yüzünden gerçekleşti.

Capesize gemiler eksilerde, Panamax, Supramax ve Handysize dengeli. Baltık Kuruyük Endeksi, Çin'den Ekim ayı yüklemeli demir cevheri talebiyle özellikle Capesize indeksinin ivmesiyle 12 ayın en yüksek seviyesini yakaladı. Ekim kapanışları 7 ve 15 günlük ortalamaları analiz ettiğimizde son bir haftada hızlı yükseliş gördük. Ekim kaççelloları bağlanıp Atlantik'te açık tonaj artmaya başlamasıyla geri dönüş başlayacaktır. Şubat 2020'den bugüne, yıldan yıla Çin'de demir çelik üretimi %9 artarak 94.8 milyon tonla rekora ulaştı. Dünyanın geri kalan ülkelerindeki üretim %10 düştü. ISTFIX'ten aldığım son raporda kosterlerde artı gidiş görünüyor" diye konuştu.

ARZDAN DOĞAN BİR FİYAT ARTIŞI VAR

Semih Dinçel'in yaptığı navlun piyasaları değerlendirmesi ardından söz alan IBIA Yönetim Kurulu Üyesi Mustafa Muhtaroglu, "Bu yılın son üç ayına yükselen fiyatlarla giriyoruz. Buna dikkat etmelerini tavsiye ediyorum. Dünyada bunker talebi %7 ile %17; Singapur'da ise %2 arttı. Burada karşılaştığımız durum arz yönlü değil, ama talep yönlü bir sıkıntı. Bu 0,5 yakıt hakikaten çok ters bir karar oldu. IMO %1 deseydi çok rahat bir ticaret gerçekleşecekti. Arzdan doğan bir fiyat artışı söz konusu" dedi.

Meclis toplantısı, şube başkanları ve meslek komite başkanlarının görüş ve önerilerinin ardından sona erdi.

FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

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

TOBB İSTİŞARE VE DEĞERLENDİRME TOPLANTISI YAPILDI

Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mustafa Varank, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'ne bağlı 365 Oda ve Borsa'nın Başkanları ile toplantı yaptı. Teşvikler ve gündemdeki konulara ilişkin görüşlerin paylaşıldığı toplantıya İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran da iştirak etti.

MESLEK KOMİTELERİ ORTAK TOPLANTISI DÜZENLENDİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası'na bağlı 16, 22, 23, 24 ve 25 No'lu Meslek Komitelerinin ortak toplantısı düzenlendi. Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Durmuş Ünüvar, Kıyı Emniyeti Genel Müdür Yardımcıları Okan Cıncık ve Mustafa Bankaoğlu'nun da katıldığı toplantıya DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran da iştirak etti.

TÜRK DENİZCİLİK ENVANTERİ PROJESİ KONUŞULDU

İMEAK Deniz Ticaret Odası meclis salonunda, Türk Denizcilik Envanteri Projesi ile ilgili bilgilendirme toplantısı yapıldı. Toplantıya DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır katıldı.

DTO YÖNETİMİ, GEMİ İNDİRME TÖRENİNDE

Anadolu Tersanesi tarafından Katar Deniz Kuvvetleri için inşa edilen eğitim gemisi törenle denize indirildi. Milli Savunma Bakanı Hulusi Akar'ın da katıldığı gemi indirme törenine İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve Yönetim

Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt de iştirak etti.

İSTANBUL VALİ YARDIMCISI DTO'YU ZİYARET ETTİ

İstanbul Vali Yardımcısı Niyazi Erten, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ile bir araya geldi. Toplantı sonrası Tamer Kıran, İstanbul Vali Yardımcısı Niyazi Erten'e plaket takdim etti.

KARAYOLU YOLCU TAŞIMACILIĞI KONUŞULDU

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, TOBB Türkiye Karayolu Yolcu Taşımacılığı Meclis Toplantısı'na video konferans aracılığı ile katıldı. Toplantı devamında sektörün genel değerlendirmesi yapılarak yeni dönemdeki çalışma konuları hakkında istişarelerde bulunuldu.

ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI TOPLANTISI YAPILDI

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'nin Ankara'daki binasında Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Toplantısı düzenlendi. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürü Murat Baştor'un katılımıyla gerçekleşen toplantıya, İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı ve TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kıran'da katıldı.

TÜRKİYE-AB İLİŞKİLERİ ELE ALINDI

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkanı M. Rifat Hisarcıklıoğlu ve İMEAK DTO Yönetim Kurulu

Başkanı ve TOBB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, AB Türkiye Delegasyonu Başkanı Büyükelçi Nikolaus Meyer-Laundrut ile bir araya geldiler. Görüşmede Türkiye-AB ilişkileri ele alındı.

ÜNİVERSİTE TEMSİLCİLERİNDEN DTO'YA ZİYARET

Sakarya Uygulamalı Bilimler Üniversitesi Denizcilik Meslek Yüksek Okulu Müdürü Doç. Dr. Nuri Akkaş, Müdür Yardımcıları Öğr. Gör. Mehmet Doğru ve Dr. Öğr. Üyesi Hüseyin Kahraman, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ı ziyaret ettiler.

İMEAK DTO'DA EĞİTİM DÜZENLENDİ

İMEAK DTO tarafından "Denizcilik Sektörü Vergilendirmesi ve Özellik Arz Eden Konular" başlıklı eğitim düzenlendi. Webinar olarak gerçekleşen ve oldukça ilgi gören eğitimde Türk Uluslararası Gemi Sicili uygulamaları ile gemi ve yatlarda KDV ve ÖTV işlemleri ele alındı. Eğitimin moderatörlüğünü DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran yaptı, Mali İşler ve Vergi Danışmanı Murat Erişti de konuyla ilgili soruları yanıtladı.

29 EKİM CUMHURİYET BAYRAMI ANMASI

29 Ekim Cumhuriyet Bayramı etkinlikleri kapsamında İstanbul Valisi Ali Yerlikaya, 1. Ordu Komutanı Orgeneral Musa Avsever, İstanbul Belediye Başkan Vekili Hüseyin Aksu'nun ve devlet erkanının katıldığı törene İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran da iştirak etti.

TOBB TÜRKİYE DENİZCİLİK MECLİSİ TOPLANDI

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Türkiye Denizcilik Meclisi toplantısı, TOBB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Tamer Kıran ve TOBB Yönetim Kurulu Üyesi Cihat Lokmanoğlu'nun katılımı ile Türkiye Denizcilik Meclisi Başkanı Recep Düzgüt başkanlığında gerçekleştirildi.



Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan ve Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Halil Yıldız başta olmak üzere kamu ve özel sektörün üst düzey temsilcilerinin iştirak ettiği toplantıda, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın yükün doğru kişiye teslim süreçlerine ilişkin görüşü değerlendirildi.

Sektör temsilcileri bakanlığının yazısı için teşekkürlerini sunarken, fahiş fiyat uygulamalarına karşı bir disiplin oluşturulması gereğinin altı çizildi.

Tamer Kıran toplantıda, İMEAK DTO ve Türkiye Denizcilik Meclisi tarafından uzun zamandır gündeme getirilen teminat mektubu sorununun çözümü kavuştuğu bilgisini paylaştı.

Yabancılar tarafından Türk tersanelerine sipariş edilen gemiler için tersanelerin vermek zorunda olduğu teminat mektuplarının kabulü ve istenen komisyon oranları nedeniyle yaşanan sıkıntılar karşısında Eximbank'ın teminat mektubu vermeye başladığını belirten Kıran, Eximbank'ın

ayrıca, tersanelere, ihraç amaçlı inşa edilecek gemiler için proje bazında kredi sağlamaya başladığı bilgisini de verdi. 2872 sayılı Çevre Kanunu uyarınca deniz kirliliğinde gemilere kesilen cezaların suç ile doğru orantılı olmadığını yineleyen Meclis Üyeleri, yüksek ceza oranları nedeniyle sigortada sıkıntılar yaşanmaya başladığını ve Türk tersanelerine bakım onarım için gelen gemilerin vazgeçmesi nedeniyle döviz kaybı yaşandığını belirtti.

AB Komisyonu tarafından hazırlanarak AB Parlamentosu ve Konseyine sunulan Avrupa Komisyonu Ticaret Bariyer raporuna dikkat çekilen toplantıda, AB'nin, tüm direktiflerini ve sözleşmelerini Yeşil Mutabakat çerçevesinde tekrar değerlendireceği bu durumun ticari bariyerlerin ortaya çıkmasına neden olacağı değerlendirildi.

Türkiye Denizcilik Meclisi Üyeleri, Akdeniz ve Karadeniz deniz taşımacılığında yaklaşık %35 pazar payına sahip olan Türk koster

filosunun yenilenmesi amacıyla başlatılan finansal çalışmalar hakkında değerlendirmede bulundu. Yaşlanan koster filosunun yenilenmesi amacıyla oluşturulan finans modelinin, son dönemde artan faiz oranları ve döviz kuru nedeniyle kullanılamadığı bilgisini alan meclis üyeleri, bölgedeki rekabet gücünün korunabilmesi ve çevre ve emniyet açısından risk taşıyan filonun bir an önce yenilenmesi ihtiyacı olduğunu ve finans modelinin hayata geçirilebilmesi için alternatif çözümlerin çalışılması gereğine vurgu yapıldı.

Ülkemiz karasularının Emisyon Kontrol Bölgesi olarak ilan edilmesi hususunda istişarede bulunan sektör temsilcileri, dünyada denizcilik sektörü için getirilen uluslararası kurallara sektörün uyduğunu, ancak dünya genelinde rafinerilerin istenen standartta yakıt üretmediğini, çok düşük sülfürlü fueloil (binde beş) üretiminin %3 civarında olduğuna dikkat çekti ve kurallar konulurken tamamlamayı sektörlerle birlikte düşünülmesi gerektiğinin altı çizildi.

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.

İMEAK DTO BAŞKANI TAMER KIRAN'DAN 29 EKİM MESAJI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kıran, 29 Ekim Cumhuriyet Bayramı vesilesiyle bir mesaj yayımladı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kıran, 29 Ekim mesajında "Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşunun

97. Yıldönümünü büyük bir gurur ve sevinçle kutluyoruz. Cumhuriyetimiz, Anadolu halkının Gazi Mustafa Kemal Atatürk önderliğinde olağanüstü mücadele ve fedakarlıkla destan yazarak kazandığı Kurtuluş Savaşımız sonucunda kurulmuş, geride bıraktığımız 97 yılda çok büyük başarılarla imza atmıştır.

İçinde bulunduğumuz günlerde yakın çevremizde tanıklık ettiğimiz gelişmeler bizlere Cumhuriyetimizin kıymetini asla unutmamız, birlik ve beraberliği elden bırakmamamız gerektiğini bir kez daha göstermiştir. Bizlere emanet edilen Cumhuriyeti korumak ve gelecek nesillere devretmek şüphesiz en önemli görevlerimizden biri olacaktır.

Denizcilik camiası olarak Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün, "Cumhuriyeti biz kurduk, onu yükseltecek ve yaşatacak sizlersiniz" sözünden hareketle ülkemizi daha ileriye taşımak için var gücümüzle çalışmaya devam edeceğiz.

Bu düşüncelerle Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk başta olmak üzere İstiklal mücadelemizin bütün kahramanlarını minnetle yâd ediyorum. Ruhları şad olsun. Vatan uğruna fedakârlıkla mücadele eden ve bu uğurda canlarını veren tüm şehitlerimize Allah'tan rahmet diliyor, tüm gazilerimize minnet ve şükranlarımı sunuyorum. 29 Ekim Cumhuriyet Bayramımız kutlu olsun" dedi.

PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ'NE BÜYÜK ÖDÜL

Piri Reis Üniversitesi Öğretim Görevlisi Ahmet Sefer büyük bir başarıya imza attı. Ahmet Sefer 2020 yılı Leopold B. Felsen Elektromanyetikte Üstün Başarı Ödülü'ne layık görüldü.



2020 yılı Leopold B. Felsen Elektromanyetikte Üstün Başarı Ödülü'ne Piri Reis Üniversitesi'nden Elektrik Elektronik Mühendisliği Öğretim Görevlisi Ahmet Sefer layık görüldü. Piri Reis Üniversitesi Elektrik

Elektronik Mühendisliği Öğretim Görevlisi Ahmet Sefer ödülünü Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan'ın elinden aldı.

LEOPOLD B. FELSEN ÖDÜLÜ NEDİR?

"Leopold B. Felsen Elektrodinamikte Mükemmellik Ödülü" ilk olarak Siena Üniversitesi ve Sannio Üniversitesi ortaklığında 2005 yılında verildi. Michael ve Judy Felsen'in babalarının son arzusu olan bu ödül, bizzat Profesör Leo Felsen'in talebiyle gelenekselleştirildi. EurAAP Felsen Ödülü'nün temel amacı, Prof. Felsen'in anısını ve bilimsel mirasını canlı

tutmak ve elektrodinamik alanında erken aşama araştırmacılarının olağanüstü temel katkılarını takdir ederek, insanları elektromanyetik alanındaki akademik çalışmalara teşvik etmektir.

Yıllık olarak düzenlenen bu ödüle her sene elektromanyetik alanında çalışmalarda bulunan 40 yaşın altında adaylar başvurabilmektedirler.

Ödül, Felsen Ailesi tarafından bağış yoluyla finanse edilecek olan 4 bin avruluk bir katkıyla birlikte takdim ediliyor.

BİRLİKTE
70 Yıldır
UZAK DENİZLERE!



ÖZGEN
Shipsupply

www.ozgenshipsupply.com

PIRİ REİS ÜNİVERSİTESİ TERCİHLERDE DE BAŞARIYI YAKALADI

Piri Reis Üniversitesi üniversite tercihlerinde de önemli bir başarı elde etti. 2020-2021 Akademik Yılı başında Lisans ve Ön Lisans Programlarına toplam 1320 yeni öğrenci kaydı yapıldı. Özellikle denizcilik bölümlerine ilginin çok yoğun olduğu görüldü.

YKS Kontenjanda ek kontenjan sonrası toplamda 1416 kontenjandan 1342 yerleşme olup, (%95 yerleşme oranı)

1248 kişilik kayıtlanma oldu. Yatay geçiş ve DGS kayıtlanma ile de 72 öğrenci kayıtlandı. DGS ek kontenjan

ve raporlu öğrenci eklenmesi ile sayı biraz daha artacak.

2020-2021 YKS KONTENJANLARI											
FAKÜLTE	BÖLÜM	BÜRS	KONTENJAN	YERLEŞEN	KAYITLANAN	EK KONTENJAN	EK KONTENJAN YERLEŞEN	EK KONTENJAN KAYITLANAN	TOPLAM YERLEŞEN ORANI	TOPLAM KAYITLANAN	KAYITLANMA ORANI
DENİZCİLİK FAKÜLTESİ	Deniz Ulaştırma İşletme Müh. (İngilizce.)	TOPLAM	100	91	87	13	8	8	99,00%	95	95,00%
	Gemi Makineleri İşletme Müh. (İngilizce)	TOPLAM	80	71	69	12	8	8	98,75%	77	96,25%
TOPLAM			180	162	156	25	16	16	98,89%	172	95,56%
EKONOMİ VE FİNANS	Denizcilik İşletmeleri Yönetimi (İngilizce)	TOPLAM	74	73	71	3	2	2	101,35%	73	98,65%
	Ekonomi ve Finans (İngilizce)	TOPLAM	36	23	20	16	2	2	69,44%	22	61,11%
	Uluslararası Ticaret ve İşletmecilik (İngilizce)	TOPLAM	49	49	47	2	2	2	104,08%	49	100,00%
	Lojistik Yönetimi (İngilizce)	TOPLAM	39	30	30	9	7	6	94,87%	36	92,31%
	Yönetim Bilişim Sistemleri (İngilizce)	TOPLAM	50	50	49	1	1	1	102,00%	50	100,00%
TOPLAM			248	225	227	31	14	13	98,37%	230	92,74%
MÜHENDİSLİK FAKÜLTESİ	Elektrik-Elektronik Mühendisliği (İngilizce)	TOPLAM	46	30	28	18	1	1	67,39%	29	63,04%
	Endüstri Mühendisliği (İngilizce)	TOPLAM	40	35	34	6	4	4	97,50%	38	95,00%
	Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği (İngilizce)	TOPLAM	75	65	65	10	0	0	86,67%	65	86,67%
	Makine Mühendisliği (İngilizce)	TOPLAM	46	28	26	20	2	2	65,22%	28	60,87%
	Bilişim Sistemleri Mühendisliği (İngilizce)	TOPLAM	40	24	23	17	5	5	72,50%	28	70,00%
TOPLAM			247	182	176	71	12	12	78,88%	180	76,13%
HUKUK FAKÜLTESİ TOPLAM	Hukuk		80	88	80	8	8	8	108,00%	88	108,00%
LİSANS TOPLAM	LİSANS TOPLAM		755	649	629	127	42	41	91,52%	670	88,74%
DENİZCİLİK MESLEK YÜKSEKOKULU	Bilgisayar Programcılığı	TOPLAM	60	59	53	7	7	6	110,00%	59	98,33%
	Deniz Brokerliği	TOPLAM	58	49	45	13	7	5	96,55%	50	86,21%
	Deniz ve Liman İşletmeciliği	TOPLAM	61	61	55	6	6	6	109,84%	61	100,00%
	Deniz Ulaştırma ve İşletme	TOPLAM	80	80	68	12	8	8	110,00%	76	95,00%
	Applik	TOPLAM	50	50	40	10	6	5	112,00%	45	90,00%
	Gemi İnşaatı	TOPLAM	74	64	61	13	5	5	93,24%	66	89,19%
	Gemi Makineleri İşletmeciliği	TOPLAM	80	80	69	12	2	2	102,50%	71	88,75%
	Lojistik	TOPLAM	46	30	29	17	3	2	71,74%	31	67,39%
	Mekatronik	TOPLAM	64	56	51	15	5	5	95,31%	56	87,50%
	Marina ve Yat İşletmeciliği	TOPLAM	53	53	46	8	5	4	109,43%	50	94,34%
	Su Altı Teknolojisi	TOPLAM	35	13	11	24	2	2	42,86%	13	37,14%
ÖN LİSANS TOPLAM	ÖN LİSANS TOPLAM		661	595	528	137	56	50	98,49%	578	87,44%
GENEL TOPLAM			1416	1244	1157	264	98	91	94,77%	1248	88,14%

THE COVE

ROOF BAR & RESTAURANT

**Sizleri otelimizin çatı terasına yeni
açılan restoran ve barına bekliyoruz...**

Come meet us at our hotel's newly
opened roof bar and restaurant...

Holiday Inn
TUZLA BAY

Güzelyalı Mahallesi Sahil Bulvarı
No 72 34903 Pendik İstanbul

VERBİS'E KAYDINIZI YAPTIRDINIZ MI?

Faaliyetleri kapsamında Türkiye'de kişisel veri işlemekte olan tüm gerçek ve tüzel kişiler için bir takım yükümlülükler getiren 6698 sayılı Kişisel Verilerin Korunması Kanunu 2016 tarihinde yürürlüğe girmişti. Geçen sürede bazı kurum ve kuruluşların kayıtlarını yaptırmadıkları görülünce, VERBİS'e son kayıt süreleri de uzatıldı. Ancak artık bu sürelerinde sonuna gelindi.



Koruma Kurulu tarafından verilen kararları yerine getirmeyenler hakkında 25.000 TL'den 1.000.000 TL'ye kadar idari para cezası tatbik edileceği ifade edilmiştir.

VERBİS'E KAYIT SÜRELERİ UZATILDI, ANCAK BU SÜRELERİN DE SONUNA GELİNDİ

Kişisel Verileri Koruma Kurumu'nun 23/06/2020 tarihli ve 2020/482 sayılı kararı ile 6698 sayılı Kişisel Verilerin Korunması Kanunu'nda VERBİS'e son kayıt süreleri uzatıldı. Buna göre; Yıllık çalışan sayısı 50'den çok veya yıllık mali bilanço toplamı 25 milyon TL'den çok olan veri sorumluları ve yurtdışında yerleşik veri sorumluları için 30.09.2020, Yıllık çalışan sayısı 50'den az ve yıllık mali bilanço toplamı 25 milyon TL'den az olup ana faaliyet konusu özel nitelikli kişisel veri işleme olan veri sorumluları ve Kamu kurum ve kuruluşu veri sorumluları için 31.03.2021 tarihine kadar uzatılmıştı. Şimdi bu sürelerin de sonuna gelindi. Kaydını yaptırmayan DTO üyelerinin en kısa zamanda kayıtlarını yaptırmaları gerekmektedir.

DTO üyelerinin konu hakkında bilgi edinmesi ve önlem alması için, KVKK Başkanlığı tarafından hazırlanan İş Dünyası İçin Kişisel Verilerin Korunması Kanununa Uyum Kılavuzu, DTO internet sitesinde yayınlanmıştır.

(<https://www.denizticaretodasi.org.tr/media/SharedDocuments/KVKK.pdf>)

Faaliyetleri kapsamında Türkiye'de kişisel veri işlemekte olan tüm gerçek ve tüzel kişiler için bir takım yükümlülükler getiren 6698 sayılı Kişisel Verilerin Korunması Kanunu, 07.04.2016 tarihli ve 29677 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmişti.

Kanunla veri sorumlularına; kişisel verileri kanuna uygun olarak işlemek (elde etmek, depolamak, muhafaza etmek, değiştirmek, anonimleştirmek, aktarmak, imha etmek vb.), kişisel verilerin korunmasına ilişkin teknik ve idari tedbirleri almak gibi bir dizi yükümlülük getirilmişti. Bu doğrultuda Deniz Ticaret Odası tarafından hem KVKK, hem de GDPR yönünden uyumluluk çalışmaları başlatılıp, gerekli inceleme ve çalışmalar DTO danışmanları ile birlikte yürütüldü. Bu kapsamda 6698 sayılı kanunun genel gereklerinin yanı sıra, DTO üyelerinden aşağıda belirtilen şartlara haiz olanların, aşağıda belirtilen tarihlere kadar VERBİS'e kayıt yaptırmaya yükümlülüğü bulunmaktadır:

1. Yıllık çalışan sayısı 50'den çok veya yıllık mali bilanço toplamı 25 milyon

TL'den çok olan gerçek ve tüzel kişi veri sorumluları 31.12.2019,

2. Yurtdışında yerleşik gerçek ve tüzel kişi veri sorumluları 31.12.2019,

3. Yıllık çalışan sayısı 50'den az ve yıllık mali bilanço toplamı 25 milyon TL'den az olmakla birlikte ana faaliyet konusu özel nitelikli kişisel veri işleme olan gerçek ve tüzel kişi veri sorumluları 31.03.2020,

4. Kamu kurum ve kuruluşu veri sorumluları ise 30.06.2020 tarihine kadar VERBİS'e kayıt yaptırmakla yükümlü idi.

6698 sayılı Kanunun 18. maddesi gereği;

Belirtilen tarihlere kadar VERBİS'e kayıt olmayarak sicile kayıt ve bildirim yükümlülüğüne aykırı hareket edenler hakkında 20.000 TL'den 1.000.000 TL'ye kadar, aydınlatma yükümlülüğünü yerine getirmeyenler hakkında 5.000 TL'den 100.000 TL'ye kadar, veri güvenliğine ilişkin yükümlülükleri yerine getirmeyenler hakkında 15.000 TL'den 1.000.000 TL'ye kadar, Kişisel Verileri



LEADING THE WAY IN MARINE SOLUTIONS

ABS is a marine classification leader. The depth and breadth of our experience across all major sectors of the industry is unparalleled.

Our team of knowledgeable, experienced professionals is helping members, clients and industry stakeholders around the world find solutions to technical and regulatory challenges. We offer practical answers today as we prepare for tomorrow's challenges, providing help for every phase of the project life cycle.

Contact us today to learn more about how ABS is developing practical and sustainable solutions.

www.eagle.org

SAFETY LEADERSHIP
DRIVING SUSTAINABILITY

© Hestley Steele/Shutterstock



PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ

Bu Üniversitede İş Var!

**Mühendislik
Fakültesi**

**Hukuk
Fakültesi**

**İktisadi ve
İdari Bilimler
Fakültesi**

**Denizcilik
Fakültesi**

**Denizcilik
MYO**

**Sosyal Bilimler
Enstitüsü**

**Fen Bilimleri
Enstitüsü**



İSTANBUL / TUZLA

Türkiye'nin ilk ve tek çevre duyarlı, uluslararası BREEAM akreditasyonlu YEŞİL KAMPÜSÜ

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

DENİZ TİCARET ODASI'NIN ÇALIŞMALARI ÖRNEK OLDU

Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi, Antalya'da uygulanan sualtı heykel sergilerini ve batık noktalarını yerinde görmek amacıyla gerçekleştirilen teknik inceleme gezisine ev sahipliği yaptı.



Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi, Antalya'da uygulanan sualtı heykel sergilerini ve batık noktalarını yerinde görmek amacıyla gerçekleştirilen teknik inceleme gezisine ev sahipliği yaptı. Balıkesir Büyükşehir Belediyesi, Burhaniye-Gömeç ilçelerinde dalış turizmini ve sualtı canlılığını geliştirmek amacıyla başlatılan çalışmalar kapsamında, Antalya'da Uygulanan Sualtı Heykel Sergilerini ve Batık Noktalarını yerinde görmek amacıyla teknik inceleme gezisi düzenledi. Gömeç Belediyesi, Burhaniye Belediyesi, Burhaniye Ticaret Odası, Güney Marmara Kalkınma Ajansı ve Bandırma 17 Eylül Üniversitesi yetkilileri Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi'nin misafiri oldular. Heyette Gömeç belediye Başkanı Mehmet İrem Himam'da yer aldı.

12 kişilik heyet Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi tarafından düzenlenen 3 günlük program ile başta Side, Kaş, Demre ve Kemer olmak üzere

sualtı heykel sergileri ile önemli dalış noktalarına dalış yaptılar. Konuklara Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi Başkanı Ahmet Çetin, Şube Müdürü Cüneyt Koşu da eşlik ederken, konuk heyet sualtı turizmi başta olmak üzere, bölgedeki batıklarda dalışlar yapıp bol bol fotoğraf çektiler.

DTO ANTALYA ŞUBESİNİN MİSAFİRİ OLDULAR

Deniz Ticaret Odası Antalya Şube Başkanı Ahmet Çetin, şube olarak sualtı turizmini canlandırmak ve daha çok ilgi çekmek amacıyla Side, Kemer, Kaş gibi bölgelerde yaptıkları çalışmaların, ülkenin birçok noktasında büyük ilgi çektiğini söyledi. Katıldıkları birçok fuarda bu konuda bilgilendirmelerde bulunurken, özellikle son EMİTT fuarında Balıkesir bölgesinden gelen yetkililere ayrıntılı bilgiler verdiklerini hatırlatan Çetin, şunları kaydetti: "Balıkesir Büyükşehir Belediyesi organizasyonunda Antalya'da Uygulanan Sualtı Heykel Sergilerini ve Batık

noktalarını yerinde görmek amacıyla Balıkesir Büyükşehir Belediyesi, Gömeç Belediyesi, Burhaniye Belediyesi, Burhaniye Ticaret Odası, Güney Marmara Kalkınma Ajansı ve Bandırma 17 Eylül Üniversitesi'nden gelen 12 kişilik ekip teknik inceleme gezisi yaptılar."

Antalya Valisi Ersin Yazıcı'nın ev sahipliğinde yapılan ve DTO Antalya Şubesi'nin organize ettiği gezinin ilk gününde Side Sualtı Müzesine dalış gerçekleştirdiklerini söyleyen Çetin, konuşmasını şöyle sonlandırdı: "Aynı gün Side'de Akdeniz Sualtı Kültür Mirası Araştırmaları Anabilim Dalı Başkanı Doç. Dr. Hakan Önz Temel sualtı arkeolojisi, Sualtı kültür mirasının korunması ile ilgili Şube müdürümüz Cüneyt Koşu da bölgemizde batık noktaları hakkında bir sunum yaptı. Sonraki gün Kaş'a geçerek DTO Meclis Üyemiz Murat Draman'ın teknesi ve bölge sunumları ile Kaş dalış noktalarında ve 15 Temmuz Şehitlerimiz için batırılmış olan tank batığında bir dalış yaptılar. Tankı seçme nedenimiz de Gömeç Belediyesi'nin de bu tarz bir batığı bölgesinde kazandırmak istemesiydi. Yerinde gördüler ve çok da heyecanlandılar.

Kaş'ta gerçekleşen dalış sonrasında Demre'ye geçen konuk heyetimize Kekova turu düzenledik. Paris Batığı ile derin dalış, Kiriş'te discovery dalış gerçekleştirildi. Yine diğer gün Antalya'da Bilem Beach'de üyemiz Antalya TSSF İl Temsilcisi İsa Alemdar'ın dalış okulunda misafirlerimizi ağırladık ve Antalya'nın önemli batığı St. Dieder Batığı'na daldık. Güzel bir işbirliği oldu."

(DTO Antalya Şubesi)



ALTERNATIVE FUELS INSIGHT

The Alternative Fuels Insight (AFI) platform provides a complete overview of alternative fuels and technologies, covering both investments on ships and in bunkering infrastructure. Access reliable and up to date data for free.

Visit dnvgl.com/AFI



Interactive Fuel Finder connects ship owners with alternative fuel suppliers.

BODRUM'UN EŞSİZ KOYLARINA İLGİ ARTTI

Tatil cenneti Bodrum'da, yeni tip koronavirüs (Covid-19) sonrası geçen yıllara göre artan deniz turizmi hareketliliğinin önümüzdeki aylara da sarkması bekleniyor.



Covid-19 sürecinde izole tatil geçirmek isteyenlerin vazgeçilmez adreslerinden biri de Muğla'nın eşsiz koyları oldu. Yeşille mavinin buluştuğu koylarda mega yat hareketliliği devam ediyor. Salgın dolayısıyla kalabalıktan uzak sessizlik ve huzuru arayanlar, kendilerine ait veya kiraladıkları lüks yatlarda doğayla iç içe tatil imkanı

buluyor. İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şube Başkanı Orhan Dinç de mega yatların Bodrum ve ülke turizmi için çok önemli olduğuna dikkati çekti.

Mega yatların koylardaki güzelliğinin yanında ekonomik katkısının da tartışmasız olduğunu aktaran Dinç, "Mega yatlar özellikle Bodrum ve

Marmaris gibi bölgeleri tercih ediyor. Hırvatistan ve Yunanistan'a gidemeyen mega yatlar, hem güvenli hem de istedikleri hizmeti alabildikleri için bu bölgeyi tercih ediyor ve koylarımızı süslüyor. Deniz turizmimiz, tanıtımımız ve ülkemiz için çok güzel gelişmeler" diye konuştu.

Dinç, bölgeye gelen yat sayılarını daha da artırmak için önümüzdeki yıl da tüm çalışmaları yapacaklarını söyledi.

Bodrum'un her ülkeden rağbet gören bir tatil merkezi olduğunu vurgulayan Dinç, "Geçen yıl Bodrum'a Rusya'dan gelen misafirlerimizin sayısı azdı. Rusya'dan gelen misafirlerimizin geçen yıla göre sayılarının artmış olması bizleri sevindiriyor" ifadesini kullandı.

(DTO Bodrum Şubesi)

KARADENİZ BÖLGE VE GARNİZON KOMUTANLIĞI'NA ZİYARET

DTO Batı Karadeniz Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı İrfan Erdem ve beraberindeki heyet Karadeniz Bölge ve Garnizon Komutanlığı'na yeni atanan Tuğamiral Taner Gün'ü ziyaret etti.

İMEAK Deniz Ticaret Odası (Karadeniz Ereğli) Batı Karadeniz Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı İrfan Erdem, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Ali Doğru, Nevzat Öztürk, Şube Yetkilisi Çağla Turgut Karadeniz Bölge ve Garnizon Komutanlığı'na yeni atanan Tuğamiral Taner Gün'ü makamında ziyaret ederek yeni görevinde başarılar dilediler.

Başkan Erdem Deniz Ticaret Odası'nın faaliyetleri, Batı Karadeniz Bölgesi'ndeki denizcilik sektörünün durumu, sorumluluk sahasındaki şehirler, limanlar ve denizcilik okulları hakkında bilgi verdi.



Ziyaretin ardından Karadeniz Bölge ve Garnizon Komutanı Tuğamiral Taner Gün de, Başkan İrfan Erdem'i

makamında ziyaret ederek, iadeyi ziyarette bulundu.

(DTO Batı Karadeniz Bölgesi Şubesi)

Working together to deliver decarbonised shipping.

Collaborate with us as a strategic partner to enable the transition to a cleaner, safer and more sustainable world.

Engage with us at lr.org



Lloyd's Register and variants of it are trading names of Lloyd's Register Group Limited, its subsidiaries and affiliates. Copyright © Lloyd's Register Group Limited, 2019. A member of the Lloyd's Register group.



DENİZ GASTRONOMİSİ

Ekim ayı sonu itibari ile Bodrum'da sezon yavaş yavaş kapanıyor. Güneş hala ışığını gösterirken rüzgârda hafiften kışın yolda olduğunu belli ediyor. İşte kış ayları için Bodrum'da gastronomi ile ilgili Şube Başkanı Orhan Dinç'in açıklamaları...



"Her yeni mevsim, her gün doğuşu ayrı mucizelere gebe... Yaşadıklarımız elbette zor. Hatta belki de bir bilinmezlikle daha zor bir sürece gireceğiz. Fakat yapmamız gerekenler belli. Tedbirlerimizi alarak COVID-19 etkilerini en aza indirmemiz gerekiyor. Bir nevi kişisel sorumluluk olarak gördüğüm kişisel temizlik ve dikkat. Ekonomimiz daha iyi durumda.

En azından duran hareketliliğin kaldığı yerden devamına şahit oluyoruz. Sektörümüz için gelişmeyi her daim hedefliyoruz. Moralimizi yüksek tutmamız gereken kendimizi daha çok geliştirmemiz gereken bir dönemdeyiz" diyen Orhan Dinç, yaşadıkları bölgeyle ilgili şunları kaydetti: "Biz yaşadığımız bölgede maviye bakıp maviden feyz alıyoruz. Ondan da sloganımız Hayat

Mavide 'Teknede Kal' oldu. Bu anlamda çalıştık. Şimdi eğitim zamanı dedik. İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanımız Sayın Tamer Kıran'ın öncülüğünde daha birçok projeyi gerçekleştireceğiz".

Bodrum Şube Başkanı Orhan Dinç; "İMEAK Deniz Ticaret Odası kurulduğundan bu yana eğitime her zaman öncelik verdi. Dünyada denizcilik üniversitesi olarak en önlere yer alan Piri Reis Üniversitesi bunun en büyük örneği oldu.

Yatlarımızın mutfaklarında eğitimli personel çalıştırmak adına Bodrum Tanıtma Vakfı ile ortak bir projeye giriştik. Bodrum'da Deniz Gastronomisi ve Turizmdeki çok çeşitlilik bu projenin cevap vereceğini bize gösteriyor.

Bu bağlamda, Türkiye'de gastronomi konusunda uzmanlaşmış kişiler ile iletişime geçtik. Bodrum Tanıtma Vakfı (BOTAV) Başkanı aynı zamanda Bodrum Belediye Başkanımız Sayın Ahmet Aras ve Bodrum Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanımız Sayın Mahmut Serdar Kocadon'un destekleriyle, projemiz yavaş yavaş hayata koyuldu. İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şube olarak üniversitelerle bağlantılar kurup, bu girişimcilik projesinin hikâyesinde başrol oynuyoruz" dedi.

Bu çerçevede yat ve yat turizm sektörüne ivme kazandıracak çalışmalar planladıklarını belirten Orhan Dinç, eksikliği bilinen yat mutfaklarında sertifikalı eğitimler ve istihdamı arttırmaya yönelik çalışma planlarının da eklendiğini kaydetti.

Dinç; "Belirli sayıda verilecek olan bu eğitimler önce girişimciliği

canlandırarak ve yatta aşçılık sektörünü canlı tutacaktır. Türkiye'de ilk olacak 'Deniz Gastronomisine' yönelik bu bütünsel proje, bilinenin aksine sadece toprağın görünen yüzündeki tabiat ürünlerini ve buna bağlı geleneksel kültür mirasımızın bir parçası olan yemeklerimizin özellikle deniz ürünleri ile yeniden gündeme taşıyacak ve suyla yaşam bulan kültürümüzü ve ticari değerlerimizi ön plana çıkaracaktır.

Bütünsel olan bu proje aynı zamanda kamuoyunda farkındalık ve bilinç oluşturacağı da kaçınılmazdır. Deniz Gastronomisi içeriğinde sadece balığı ve deniz ürünleri değil, su altı bitki örtüsünü, bunları etkileyen tatlı akarsuları, akıntıları, mevsimsel değişimlerin yanı sıra tüm bunların kentleşme ile beraber insan hayatına yansıyan etkileşimlerini ve neden olduğu değişimleri kapsamaktadır" şeklinde konuştu.

Orhan Dinç sözlerini şöyle noktaladı: "Baktığımızda özetle, insanların, toplulukların, toplumların ve medeniyetlerin su ile olan ilişkisi gıda, ulaşım, turizm, ticaret ve endüstriyel ölçeklerde ilişkilendirilerek yansımalarının ortaya çıkacağı iç ve dış turizmi etkileyen bir marka olan Bodrum'umuzda fark yaratacaktır.

Buradan aynı zamanda 10 Kasım 1938 günü saat 09.05 geçte hayatını kaybeden, Türkiye Cumhuriyetimizin kurucusu ve ilk cumhurbaşkanımız olan Mustafa Kemal Atatürk'ün ölüm yıldönümünü tüm denizcilik camiası olarak saygı, minnet ve rahmetle anıyoruz".

(DTO Bodrum Şubesi)

Certifying excellence since 1899

ClassNK is a ship classification society dedicated to safer, cleaner seas. We offer diverse technical services including the survey and classification of ships and marine structures, statutory surveys performed on behalf of more than 110 flag states, management system certification based on ISO and other international standards to help our clients safeguard ships, their crews, and their cargo, while protecting the marine environment.

ClassNK



DENİZ SUYU KALİTESİ ÖLÇÜMÜNDE TÜRKİYE'DE BİR İLK

Fethiye Körfezi'ndeki deniz suyu kalitesini gözlemlemek ve tespit edilen verileri anlık olarak sunmak üzere DenizTemiz Derneği/ TURMEPA ve Fethiye Belediyesi iş birliğinde Koç Bilgi ve Savunma Teknolojileri tarafından Smartium Blue Akıllı Şamandıralı Ölçüm Sistemi Projesi geliştirildi.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Fethiye Şubesi ve Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi'nin de paydaşları arasında yer aldığı proje kapsamında geliştirilen sistemin deneme kurulumu, 15 Ekim Perşembe günü Fethiye Limanı, Aksazlar Mevkii'nde gerçekleştirildi.

Türkiye'nin ve özellikle mavi vatan denizlerimizin savunması için sualtı akustik sistemleri ve teknoloji odaklı milli çözümler geliştiren Koç Bilgi ve Savunma Teknolojileri (Koç Savunma) tarafından deniz suyu kalitesinin ve kirliliğin gerçek zamanlı olarak ölçümü, görüntülenmesi ve raporlanması amacıyla geliştirilen ve denizlerimizin ekolojik açıdan korunmasına önemli katkılar sunacak olan Deniz Kirliliği Ölçüm Sistemi Projesi'nin deneme

süreci başlatıldı. KoçSavunma, DenizTemiz Derneği/ TURMEPA, Fethiye Belediyesi, İMEAK Deniz Ticaret Odası Fethiye Şubesi ve Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi iş birliğiyle Fethiye'de denizin nabzını ölçmek için geliştirilen projenin pilot uygulaması 15 Ekim'de Fethiye Limanı, Aksazlar Mevkii'nde yapıldı.

TURMEPA VE FETHİYE BELEDİYESİ'NDEN İKİNCİ İŞ BİRLİĞİ

TURMEPA'nın Fethiye'de 2006 yılından bu yana faaliyet gösterdiği Kıyı ve Deniz Merkezi, Fethiye Belediyesi ortaklığıyla çalışmalarını sürdürüyor. TURMEPA Fethiye Kıyı ve Deniz Merkezi, kuruluşundan bu yana bölgenin çevresel dönüşümüne katkıda bulunmak için Fethiye Belediyesi ile iş birliği halinde çok sayıda eğitim projesi ve etkinliği hayata geçiriyor.

Merkez, bugüne kadar bölgede yaklaşık 100 bin kişiye çevre ve deniz eğitimleri verdi. Fethiye Belediyesi, TURMEPA'nın bu merkezde yürüttüğü deniz ve kıyı koruma faaliyetlerine Belediye imkanları doğrultusunda katkı sunmaya devam ederken Akıllı Şamandıra Projesi ile ikinci bir iş birliği de hayata geçirilmiş oluyor.

Projenin deneme sürecinin tamamlanmasının ardından 2021 yılı itibariyle iki akıllı şamandıra, Fethiye'de denizin nabzını ölçmek üzere Fethiye Belediyesi'nin kullanımında olacak ve en az bir yıl işletilecek. Türkiye'nin en güzel kıyılarına ev sahipliği yapan Fethiye'de hayata geçirilecek sistem sayesinde bölgesel olarak deniz kirliliğinin ve su kalitesinin

tespiti sağlanırken, kirliliğe hızlı müdahale edilerek Fethiye'nin cennet maviliklerinin korunmasına katkıda bulunulacak.

Deniz, göl veya nehirlerde bulunduğu noktadaki kirlilik verilerini tespit ederek bu verileri konum, zaman gibi diğer bilgilerle birlikte kullanıcılara internet üzerinde sunacak gerçek zamanlı kirlilik ölçüm ve gözlem sistemi; çeşitli sualtı/ su üstü verilerini toplayan "akıllı" şamandıralar, bu şamandıralardan alınan verileri işlenmesi ve servis edilmesinde kullanılan karaya konuşlanmış donanım biriminden ve veri analitiği /yönetimi yazılımlarından oluşuyor. Sistem, kentlerin dijital dönüşümlerine yönelik "veri ambarı" uygulamaları ve milli, yerli tasarımı ile bir ilki oluşturuyor.

Proje kapsamında marinalar, koylar, balık çiftliği çevresi gibi deniz alanlarının asidifikasyon, bulanıklık, oksijen düzeyi, su sıcaklığı, tuzluluk, klorofil gibi sualtı parametreleri ile rüzgar yönü/hızı gibi meteorolojik veriler ölçülerek kayıt altına alınabilecek.

Bunun için güneş paneli gibi kaynaklarla kendi güç ihtiyacını karşılayabilen, kendi konum ve durum bilgileri ile birlikte günün her saati raporlayan "akıllı" şamandıralar kullanılacak.

Proje kapsamında uzun süreli olarak Fethiye Körfezi'nden toplanacak veriler ile farklı akademik çalışmaları da önünün açılacağı değerlendiriliyor.

(DTO Fethiye Şubesi)

**YANMAR****TICARI MARIN**

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

250-500HP**30-250HP****500-1500HP****3000-6000HP****1500-3000HP**

Yanmar ile 7 gün 24 saat kontrol

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

Eksiksiz tahrik motorları ve jeneratör setleri ürün yelpazesi

www.yanmar.eu
www.yanmar.com

TÜRKİYE’NİN MATEM GÜNÜ: 10 KASIM

10 Kasım... Türk milletinin matem günü... Mustafa Kemal Atatürk 57 yaşında vefat etti. O gün olduğu gibi üzerinden 82 yıl geçmesine rağmen saat 9’u 5 gece Türkiye’de hayat duruyor. Atatürk’ü saygı ve özlemle anıyoruz...



Türkiye Cumhuriyeti’nin kurucusu Ulu Önder Atatürk’ün çok sevdiği ülkesine ve hayata veda ettiği gündür 10 Kasım.

1938 yılı 10 Kasım günü saat 9’u 5 gece aramızdan ayrılan Atatürk, her 10 Kasım’da çeşitli etkinliklerle anılır.

10-16 Kasım haftası; onun yurtseverliği, inkılap ve ilkelerinin anlatıldığı, radyo ve televizyonda Atatürk’ün konuşmalarının kendi sesinden dinletildiği, Atatürk’le ilgili filmlerin gösterildiği Atatürk’ün anıldığı hafta olarak düşer tarih sayfalarına. Atatürk’ün aramızdan ayrılığı gün, Anıtkabir ziyaret edilir, Ankara’da resmi tören düzenlenir. Her 10 Kasım’da Türkiye’de yaşam durur ve bayraklar yarıya indirilir.

10 KASIM 1938’DE NE OLDU?

Atatürk’ün son günlerinde, kendisini müşahade altında tutan doktorların saat saat hazırladıkları raporlar Riyaset-i Cumhur Umumi Katipliği (Cumhurbaşkanlığı Genel Sekreterliği) tarafından gazetelerle paylaşılıyordu. 9 Kasım 00.00’da verilen raporda geçen “Umumi ahval vahamete doğru seyretmektedir” ibaresi, 17 milyon vatandaşın asla ve kat’a duymak istemediği kara haberin ilk cümlesiydi.

Prof. Dr. Neşet Ömer İrdelp, Prof. Dr. Nihat Reşat Belger, Opr. Dr. Mim Kemal Öke, Prof. Dr. Mustafa Hayrullah Diker, Prof. Dr. Akil Muhtar Özden, Prof. Dr. Süreyya Hidayet Serter, Dr. Asım Arar, Prof. Dr. Abravaya Marmaralı, Dr.

Mehmet Kamil Berk’in imzalarını taşıyan son raporda ise şu satırlar yer alıyordu: Cumhurbaşkanı Atatürk’ün genel durumundaki kötü gidiş, dün gece saat 00.00’da yayımlanan bildiriden sonra her an artarak 10 Kasım 1938 sabahı saat 9’u 5 gece Büyük Şefimiz derin koma içinde yaşamını yitirmiştir.

Atatürk için ilk cenaze töreni İstanbul’da yapıldı. Cenaze töreni öncesinde halkın da katıldığı saygı geçişleri 16 Kasım’dan 19 Kasım’a kadar sürdü. Hükümetin 13 Kasım 1938 tarihli kararına göre Atatürk’ün cenazesi ona lâıyk bir kabrin inşasına kadar geçici olarak Ankara’daki Etnografya Müzesi’ne defnedilecekti. Bir yandan Büyük Önder’in yası tutulurken bir yandan 15 yaşına basan genç Türkiye



Cumhuriyeti'nin yeni cumhurbaşkanı, başbakanı ve kabinesi seçiliyordu.

ATATÜRK'ÜN CENAZE TÖRENİ

Atatürk'ün naaşı 16 Kasım 1938 günü Dolmabahçe Sarayı tören salonunda katafalka konuldu. On binlerce kişi Atatürk'ü son kez görmek için Dolmabahçe Sarayı'nı ziyaret etti. 17 Kasım 1938'de sarayda çıkan

Cumhurbaşkanı İsmet İnönü, Meclis Başkanı Abdülhalik Renda, Başbakan Celal Bayar, hükümet bakanları olmak üzere devlet erkani tarafından karşılanan cenaze TBMM önünde hazırlanan katafalka konuldu. 21 Kasım 1938 günü yabancı devletlerden gelenlerin de katıldığı bir cenaze töreni ile Ankara Etnografya Müzesi'ndeki geçici kabrine (katafalka) konuldu ve orada 4 ay



Atatürk'ün anıt mezarı Anıtkabir'in yapımına 9 Ekim 1944'te başlandı ve inşası 1 Eylül 1953 yılında tamamlandı. 10 Kasım 1953'te Atatürk'ün cenazesi Ankara Etnografya Müzesi'nden alınarak, Cumhurbaşkanı Celâl Bayar'ın katıldığı bir törenle Anıtkabir'e getirildi. Orada konuşmasını yaptıktan sonra ebedi istirahatgahına defnedildi. Ulu Önder Atatürk'ün ebediyete intikal edişinin ardından Türk ulusunun yanı sıra tüm dünya ve dünya liderleri Atatürk'ün bu yaşamdaki en nadir dahi olduğunu belirtmişler, devlet adamlığı ve dünya milletlerine örnek olabilecek çalışmalarıyla onu anmışlardır. Yenilikçi, ileri görüşlü olduğu gibi büyük bir komutan olan Atatürk, milleti ile birlikte "ya istiklal ya ölüm" parolası ile Türk halkının zafer kazanmasında önemli rol oynamıştır. Sadece savaşlarla yetinilmeyeceğini kanıtlayarak, yeni Türkiye için birçok devrim yapmış ve Türk milletini çağdaş medeniyetler seviyesine çıkarmayı başarmıştır. Son nefesine kadar çok sevdiği ülkesi için çalışan Ulu Önder; "Benden sonra beni benimsemek isteyenler bu temel mihver üzerinde akıl ve ilmin rehberliğini kabul ederlerse, manevi mirasçılarım olurlar" sözüyle Cumhuriyeti Türk milletine emanet etmiştir.

"2020 yılı 10 Kasım'ında bir kez daha vatanımızın başı sağ olsun. Saygı ve özlemle..."



izdihamda 11 kişi hayatını kaybetti. Atatürk'ün cenaze namazı 19 Kasım 1938 günü Dolmabahçe Sarayı'nda kılınıldı. Cenaze aynı gün Yavuz Zırhlısı ile İzmit'e oradan da aynı günün akşamı 20.30'da Ankara'ya götürüldü. Ertesi gün (20 Kasım 1938) Ankara'da başta

katafalkta kaldı. Aynı günün akşamı Cumhurbaşkanı İsmet İnönü, Atatürk üzerine bir radyo konuşması yaptı. (21 Kasım 1938) Atatürk'ün naaşı Etnografya Müzesi'nde 4 ay katafalkta kaldıktan sonra, 31 Mart 1939'da defnedildi.

AVRUPA BİRLİĞİ 2020 MAVİ EKONOMİ RAPORUNU YAYIMLADI

2020 Mavi Ekonomi Raporu, Avrupa Birliği'nin sürdürülebilirliğe ilişkin yaptığı gelişmeleri ele alıyor.



Avrupa Birliği, okyanusların ve kıyı kaynaklarının sürdürülebilir olmasını sağlama amacının yanı sıra, sürdürülebilir bir Mavi Ekonomi ortaya koymaya yönelik yeni bir yaklaşımla paralel olarak Avrupa Yeşil Mutabakatı (European Green Deal) kapsamındaki politikaların uygulanması ve geliştirilmesi için karar mercilerini desteklemek amacıyla 2020 Mavi Ekonomi raporunu duyurdu.

Raporda, Avrupa Yeşil Mutabakatı ve Avrupa Veri Stratejisi'nin, çeşitli girişimlerde kullanılmak amacıyla güvenilir, doğru ve merkezi verileri zorunlu hale getireceğine vurgu yapıldı. Raporun üçüncü baskısı; iklim değişikliği, denizaltı kabloları, Deniz Mekânsal Planlaması, Ekosistem Hizmetleri, yeni analiz alanları veya çok amaçlı platformlar gibi Mavi Ekonomi üzerinde etkisi bulunan çeşitli unsurlar hakkında da bilgi veriyor.

2020 Mavi Ekonomi Raporu iki ana başlık altında inceleniyor. Birincisi, Deniz Temelli Faaliyetler; deniz canlıları, deniz mineralleri, yenilenebilir deniz enerjisi, tuzdan arındırma, deniz taşımacılığı ve kıyı turizmi gibi okyanus, deniz ve kıyı bölgelerini ilgilendiren

konuları kapsarken ikincisinde ise deniz ile ilgili faaliyetler yer alıyor. Raporun deniz ile ilgili faaliyetler kısmında ise, deniz mahsullerinin işlenmesi, biyoteknoloji, gemi inşa ve tamiri, liman faaliyetleri, teknoloji, ekipman, dijital hizmetler gibi deniz temelli faaliyetlerde veya denizlerde kullanılan ürünler, bu faaliyetlerden elde edilen ürünler veya bu faaliyetler ile ilgili verilen hizmetler hakkında bilgi veriyor. Fakat denizler; kaynak temini, denizde yaşam, karbon giderimi, kıyıların korunması, atıkların geri dönüştürülmesi, depolanması ve iklim değişikliği ve biyoçeşitliliği etkileyen süreçler ile ölçülemeyecek kadar büyük bir ekonomik değere sahip.

(Kaynak: Safety4Sea)

FRANSA, DRON İLE EMİSYON İZLEMELERİNE BAŞLADI

Avrupa'nın kontrol bölgelerinde seyreden gemilere yönelik katı sülfür limiti uygulaması için gösterilen çabalar ileri teknoloji dronlar ile desteklenmeye devam ediyor. Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı tarafından sağlanan dronları kullanan Fransa, emisyonların izlenmesine ilişkin programı başlatan son ülke oldu.



Fransız sularındaki emisyon kontrollerini sıkılaştırmak için Denizcilik Bakanlığı, dünyanın en yoğun hatlarından biri olan Dover Boğazı'nda dronları kullanmaya başladı. Üç ay sürecek denemeler 23 Eylül 2020'de başladı. Emisyon izleme programı, deniz kirliliğine ilişkin kuralların daha katı uygulandığı Kuzey Denizi Emisyon Kontrol alanında gerçekleştirilecek. Bu bölgede seyreden gemiler sülfür değeri %0.1'den yüksek

yakıtları kullanamaz. Bu oran, diğer bölgelerde ise %0.5 olarak belirlendi.

Dover Boğazı üzerindeki deniz trafiği hatları üzerinde uçuş yapacak dronlar, sülfür yoğunluğu ve gaz ölçümlerine ilişkin veri toplayacak, görüntü ve uçuş rotasını EMSA'nın veri merkezine gönderecek. Veri merkezine iletilen veriler burada analiz edildikten sonra, Avrupa'daki gemi denetimleri yetkilileri tarafından kullanılan THETIS-EU veri sistemine aktarılacak.

EMSA'ya göre, gemi denetimlerine ilişkin kurulan koordinasyonu kolaylaştırmak için Avrupa Birliği üye devletleri kural ihlalleri hakkında bilgilendiriliyor. Dronlarla yapılan

emisyon ölçümleri neticesinde sülfür yoğunluğu limitinin aşıldığı tespit edilirse, gemi uğrayacağı sonraki limanda denetimlere tabi tutulabilecek.

Danimarka Denizcilik İdaresi 2019 yılında benzer bir deneme programı yürürlüğe koymuş ve 2020 yılı yazında programa yönelik ikinci bir test gerçekleştirmişti. Ekim ayı sonuna kadar sürmesi planlanan ve Fransa'ya benzer olarak EMSA'nın dronlarının kullanıldığı bu program ile Baltık Denizinden geçiş yapan yüksek tonajlı gemilerin kullandığı Büyük Kemer Boğazının kuzey bölgesindeki gemilerin emisyon ölçümleri gerçekleştiriliyor.

(Kaynak: maritime-executive.com)

TAŞIMACILIK SEKTÖRÜNDEN ÇAĞRI

Taşımacılık sektörü B2B verilerin yönetilmesine yönelik bir AB çerçeve programının oluşturulması için çağrı yapıyor.



Kara, hava, deniz ve demiryolu taşımacılığı sektörlerinin yanı sıra üretim ve lojistik sektöründen temsilciler, dijital ekonomideki tüm ortaklar için eşit şartlar sunan bir B2B veri sisteminin yönetilmesine ilişkin olarak bir AB çerçeve programının Avrupalı karar mercileri tarafından kabul edilmesi için çağrıda bulundu. Çeşitli taraflar arasındaki kişisel ve

kişisel olmayan çok sayıdaki verinin karşılıklı olarak aktarılması son yenilikler çerçevesinde taşımacılık sektörü için önemi giderek artan bir konu oldu. Çeşitli araçlar için geliştirilen otomatikleştirilmiş fonksiyonlar, bağlı araçlar, akıllı şehirler ve dijital mobilite platformları bahsedilen bu yenilikleri kapsıyor. Avrupa Birliği karar mercilerine gönderilen ortak bir bildirimde yük ve yolcu taşımacılığı sektörünü temsil eden kuruluşlar, B2B verilerin yönetilmesine yönelik bir AB çerçeve programının oluşturulması için çağrı yapmıştı. Bu çerçeve programı, verilerin isteğe bağlı olarak alınması prensibini açık bir şekilde benimsemeli ve verileri toplayan kişilerin rol ve sorumluluklarının yanı sıra veri üreticilerinin de haklarının

netleştirilmesi gerekiyor. İş hayatındaki dijitalleşme sürecinin etkileri başta küçük ve orta ölçekli işletmelerde olmak üzere hafife alınmamalı.

Dijitalleşme sürecinin başarılı bir şekilde gerçekleştirilmesi için işletmelerin mevcut işgücünü iyileştirmesi ve veri ekonomisinin sunduğu fırsatlardan faydalanmak isterlerse finansal destek talep etmeleri gerekmiyor. Taşımacılık sektörü herkes için eşit ve şeffaf bir şekilde oluşturulacak AB yönetmeliği sayesinde dijital ekonomide bulunan tüm iş ortakları için eşit şartlar ortaya koymak amacıyla dijitalleşme konusunda AB kurumları ile işbirliği yapmak için hazır.

(Kaynak: ECSA)

SAHİL GÜÇ KAYNAĞI SİSTEMİ ÇALIŞMALARI BAŞLADI

Belçika ve Hollanda liman yetkilileri, ortak bir sahil güç kaynağının kurulmasına yönelik ihale gerçekleştirilmesi için çağrıda bulunuyor.



Antwerp Limanı, Rotterdam Liman Başkanlığı, Amsterdam Limanı, North Sea Port Netherlands, Drechtsteden ve De Vlaamse Waterweg, iç sularda yapılan deniz taşımacılığı ve nehir üzerinde turistik amaçla gerçekleştirilen yolcu taşımacılığı sektörlerine yönelik bir sahil güç kaynağı sisteminin

kurulmasını planlıyor. Söz konusu güç kaynağı sisteminin kurulması için ortak çağrıda bulunan tüm taraflar adına Rotterdam Liman Başkanlığı Avrupa ülkelerine ihale çağrısında bulundu. İhale çağrısından sonra hizmetlerin hayata geçirilmesi için bir yüklenici seçilecek. Kurulan ortaklık, yerel yaşam ve çevre kalitesinin artırılması hedeflerinin yanı sıra Hollanda ve Belçika'da bulunan çeşitli liman bölgelerinin dengeli bir şekilde kalkındırılmasını amaçlayan bir politikayı benimsiyor ve gerçekleştirilecek ihale ise bu doğrultuda olacak. İç sularda yapılan deniz taşımacılığı daha çevre dostu ve karayolu taşımacılığı ile karşılaştırıldığında yüklerin daha etkili bir şekilde taşındığı bir taşımacılık yöntemi olarak tanımlanıyor. Farklı türdeki iç su gemileri için sahil güç

kaynağı sisteminin kullanılması sayesinde mürettebat, dizel jeneratör veya geminin ana makinesini kullanmadan gemide bulunan cihazlardan faydalanabilecek ve bu sayede gemilerin limandayken ürettikleri karbon ayak izi azaltılacak. Antwerp Liman yetkilileri yapılan ortak açıklamada şu sözleri ifade etti: "Bu yaklaşım ile gemi üzerindeki aksaklıkların giderilmesine ilişkin hizmet sağlanması hedeflenmekte ve sahil güç kaynağı ünitelerinin sağladığı elektriğin de faturalandırılması amaçlanmaktadır. İç su taşımacılığının uluslararası bir olgu olduğu düşünüldüğünde bu yeni standardizasyon Belçika ve Hollanda'nın yanı sıra tercihen diğer ülkeler tarafından da benimsenecektir."

(Kaynak: offshore-energy.biz)

1 Ocak – 26 Ekim 2020 itibariyle Türk Bayraklı gemilerin Memorandumlar kapsamında güncel tutulma istatistikleri aşağıdaki tablolarda sunulmaktadır.

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİNE GÖRE TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	OCAK 2020	ŞUBAT 2020	MART 2020	NİSAN 2020	MAYIS 2020	HAZİRAN 2020	TEMMUZ 2020	AĞUSTOS 2020	EYLÜL 2020	EKİM 2020
PARİS LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (PARIS MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	İTALYA (TRIESTE)	TUTULMA YOK	İTALYA (TRIESTE)
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
KARADENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (BLACK SEA MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	UKRAYNA (ODESSA)	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
AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ SAHİL GÜVENLİK (USCG)	TUTULMA YOK	ABD (NEW ORLEANS)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK

YILLARA GÖRE TUTULMA TABLOSU (2015-2020 EKİM) *

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2015	2016	2017	2018	2019	2020 (EKİM)
PARIS MOU	24	21	14	7	4 (252 Denetleme)	2 (142 Denetleme)
TOKYO MOU	1	2	3	0	2 (50 Denetleme)	0 (25 Denetleme)
BS MOU	31	39	11	2	0 (331 Denetleme)	1 (216 Denetleme)
MED MOU	1	1	0	5	0 (151 Denetleme)	0 (46 Denetleme)
USCG	-	-	-	1	0 Tutulma	1 Tutulma **

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

**USCG Web Sitesi'nden denetleme rakamlarına ulaşılamamaktadır.

****İMEAK Deniz Ticaret Odası Dış İlişkiler Genel Sekreter Yardımcılığı bünyesinde hazırlanmıştır.**
Hazırlayan: Serkan İNAL – Deniz Emniyeti ve Kısa Mesafeli Deniz Taşımacılığı Müdürü

Denizleri birlikte aşıyoruz.

2500'e yakın su aracının denizlerde güvenle seyrini garanti altına alan Türk P&I olarak her geçen gün yükselen finansal gücümüzle 145 ülkede, 370'in üzerinde temsilcilikle dünyanın tüm denizlerinde yanınızdayız.



TURKP&I

Türk P ve I Sigorta A.Ş.

Muhittin Üstündağ Cad. No: 21 34718 Koşuyolu-Kadıköy/İstanbul

T. +90 216 545 0300 F. +90 216 545 0301 turkpandi.com



Deniz taşımacılığında enerji ve karbon yönetimi



* DOÇ. DR. M. ZIYA SÖĞÜT

ÖZET

Enerji ve karbon yönetimi deniz taşımacılığında, ekonomik ve çevresel sürdürülebilirliğin temel unsurlarından biridir. Bu çalışmada, öncelikle enerji ve karbon yönetimi için kavramsal bir model çerçeve tanımlanmış ve denizcilik sektöründeki etkileri ele alınmıştır. Daha sonra özellikle enerjinin etkin yönetimine ilişkin örnekler verilerek, enerji ve karbon yönetiminin etkinliği değerlendirilmiştir. Çalışmada enerji verimliliğinin geliştirilmesinin, sadece yapısal özelliklere bağlı olmadığı, işletme ve operasyonel tercihlerle de ilişkili olduğu örneklerle açıklanmıştır. Ayrıca özellikle deniz taşımacılığının temel bileşeni olan sefer süreçlerinde, enerji etkin süreç yönetimlerinin yüksek bir tasarruf potansiyeli içerdiği de görülmüştür. Çalışmanın sonunda, bu tür yönetim süreçlerinin karar destek unsuru olarak etkinliği dile getirilmiştir.

GİRİŞ

Küresel ısınma ve iklim değişikliği mücadelenin neden olduğu sosyal farkındalık, gelişen ulusal uluslararası yönetim unsurlarında etkin bir baskı aracı olarak yerini almıştır. Özellikle fosil yakıt tüketiminin azaltılmasına ilişkin bu mücadele, tüm sektörlerde yoğun bir çalışmayı körüklemiş ve bu konuda alternatif çözümler ve

stratejiler öne çıkartılmıştır. IMO'nun verilerine göre, deniz taşımacılığı yılda yaklaşık 940 milyon ton CO₂ emisyon salınım potansiyeli ile toplam sera gazı emisyonlarının yaklaşık % 2,5'inden sorumludur (IMO, 2014). Ancak sektörel süreçler ve beklentiler dikkate alındığında, sektörel sürdürülebilir büyüme potansiyelleri fosil yakıt tüketiminin artacağını gösterirken, bu durumun sektörel emisyon tehdidini artıran bir etki yatacağı da unutulmamalıdır. Bu kapsamda denizcilik sektörü ekonomik ve çevresel sürdürülebilirlik stratejilerinde etkin bir enerji ve karbon yönetim yaklaşımlarını geliştirmelidir.

Denizcilik sektörü, özellikle küresel kirliliğin azaltılmasına ilişkin, pek çok girişimi yürürlüğe koymuştur. Özellikle gemilerden kaynaklanan kirliliğin önlenmesine ilişkin uluslararası sözleşme'nin (MARPOL) 1973 yılında yürürlüğe girmesinden bu yana, Deniz Çevresi Koruma Komitesi (MEPC) dünyanın ticaret filosundan kaynaklanan sera gazı emisyonlarını azaltmak amacıyla bir dizi girişim başlatmıştır (Elin ve diğ., 2020). 2013 yılında ise, MARPOL Ek VI'da yapılan değişiklikle, 400 gros tonajı geçen gemiler için enerji verimliliğinin hesaplanması için kılavuz geliştirilmiştir. Ancak özellikle emisyonların azaltılması için IMO tarafından ileri sürülen düzenlemelerin ve uygulanmaların sektörel etkinliğinde yaşanan gecikmeler nedeniyle, 2050 yılını temel alan öngörülerde, sektörel hedefler açısından önemli problemler olacağı değerlendirilmektedir. Tüm bu süreçler sektörel eğilimlerde, emisyonların ve fosil yakıt tüketiminin azaltılması için etkin konsept ve uygulamaların geliştirilmesinin önemini tanımlamaktadır (IMO, 2011, 2012). Bu kapsamda geliştirilen bu çalışma, denizcilik sektörü için taşımacılığa bağlı etkin enerji ve karbon yönetimini temel alan bir çerçeve sunmaktadır.

2.EMİSYON AZALTIM POTANSİYELİ VE SEKTÖREL BEKLENTİLER

Küresel emisyon tehdidi düşük olmasına karşın, dünya taşımacılığının yaklaşık %90'ına sahip deniz taşımacılığında sektörel mücadele, sadece emisyon tehdidini azaltmak değil, özellikle yakıt kaynaklı maliyetlerin de azaltılmasını temel almaktadır. IMO, Energy Verimliliği Tasarım Endeksi (EEDI) ve Sürdürülebilir Enerji Verimli Yönetim Planı (SEEMP) gibi deniz taşımacılığında uygulanacak kılavuzları uygulamaya koyarken, sektörel hedefleri de geliştirmiştir. Bunlar kısaca; AB limanlarını kullanan büyük gemilerden CO₂ emisyonlarının izlenmesi, raporlanması ve doğrulanması, sektörün sera gazı emisyonlarını azaltma hedefleri, orta ve uzun vadede piyasa temelli önlemler de dahil olmak üzere ilave önlemler olarak tanımlanabilir (Tatar ve Özer, 2018).

Avrupa birliği %13'lük emisyon potansiyeli olan taşımacılık sektörü içinde, denizcilik sektörünü temel alan yoğun çalışmalar yapmaktadır. Bu kapsamda geliştirilen stratejilerde; öncelikle denizcilik sektörünün Paris Anlaşması'nın sıcaklık hedefleriyle tutarlı emisyon azaltımlarına katkısı değerlendirilmiştir. Özellikle Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi (AB) 2018/410 tarafından AB Emisyon Ticaret Sistemi (ETS) Direktifi bu kapsamda, nakliye emisyonları ve ekonominin diğer tüm sektörleri konusunda harekete geçme ihtiyacını vurgulamaktadır. Ayrıca bu kapsamda, Direktif 2023 yılında IMO'ya aksiyon ve düzenlemeleri gözden geçirmesini önerirken, 1 Ocak 2018 tarihinden itibaren, Avrupa Ekonomik Alanı'ndaki limanlarda yük veya yolcu yükleyen 5.000 gros tonajın üzerindeki büyük gemilerin, CO₂ emisyonları ve diğer ilgili bilgilerini izleme ve raporlamayı tanımlamıştır. Ayrıca 2016/2071, 2072, 1927, 1928 düzenlemeleri yürürlükte kalmaya devam ederken, bilgilerin

izlenmesi, raporlanması ve doğrulanması için bir düzenleme yayınlamıştır. Bu süreçlerden ayrı olarak, IMO, nakliye gemilerinin ya maksimum kükürt içeriği %0,5 olan denizcilik yakıtlarını kullanması ya da kükürt dioksit emisyon düzenlemelerine uymak için bir yıkayıcı kurmasını düzenleyen küresel kükürt sınırı tebliği Ocak 2020'de yürürlüğe girerken, Deniz Çevre Koruma Komitesi, kısa vadede alınacak tedbirlere ilişkin revizyonlarını 2023'e kadar alma kararını almıştır (EU, 2013, 2020; Hansen ve diğ. 2020). Ortaya çıkan tüm bu çabalar, sektör paydaşları yönüyle etkin çözüm ve yaklaşımları geliştirilmesini işaret etmektedir. Özellikle ekonomik ve çevresel sürdürülebilirliğin geliştirilmesi için deniz taşımacılığını temel alan stratejik modeller veya uygulamalar üzerinde çalıştırılmalıdır. Bu kapsamda bütüncül bir model çerçeve olarak enerji ve karbon yönetimi önerilmiştir.

3. ENERJİ VE KARBON YÖNETİMİ

IMO pek çok düzenleme ile birlikte, üyelerince 2050'ye kadar CO₂ emisyonlarında %70'lik bir azalma sağlanmasını veya mümkünse tamamen ortadan kaldırılmasını hedeflemiştir. Ayrıca, IMO emisyon hedeflerine doğru ilerlemeyi desteklemek için, 2008 verilerine göre gemilerin enerji verimliliğinin 2030'a kadar %40 ve 2050'ye kadar %50-70 seviyelerine ulaşması hedeflenmiştir. Bu kapsamda enerji ve karbon hedeflerinde sürdürülebilir büyüme ile birlikte etkin bir yönetim alt yapısının kurulması gerekir.

Gemiler tüm süreçlerinde, ticari bir değer olarak, yaklaşık %50-60 girdi maliyetine sahip yoğun enerji tüketen yapılardır. Enerjinin etkin yönetimini temel alan tüm yönetsel araçlarda öncelikli hedef, maliyet etkilerinin azaltılmasıdır. Bu kapsamda enerji yönetimi, hizmet ve üretimdeki tüm araçlarda doğrudan veya dolaylı enerjinin verimli tüketimini ve sürekliliğini sağlayan yönetsel bir organizasyon sürecidir. Enerji yönetimi, kurumsal yapılarda kapsamlı bir planlama süreçleri ile ele alınır. Enerji yönetimi kurumsal süreçlerde, genel yönetim yapısı içinde oluşturulan enerji yönetim sistem yapısı ile şekillenir

(Rietbergen, 2017; Carbon Trust 2011; Capehart ve diğerleri, 2003). IMO bu kapsamda SEEMP planını uygularken, uluslararası uygulamalarda etkin yönetim sistem standartları da geliştirilmiştir.

Günümüzde uluslararası kabul görmüş ISO-50001 enerji yönetim sistemi, bu kapsamda en etkin standart olarak görülebilir. SEEMP planı denizcilik sektöründe etkin ve zorunlu bir tercih olmasına karşın, ISO 50001 ile mukayese edildiğinde, işletme yönüyle bazı eksiklikleri olduğu görülmektedir. Tablo 1'de bu kapsamda iki standarda ilişkin bir karşılaştırma verilmiştir. Enerji yönetim kısaca kurumsal enerji

olarak kabul edilir. Karbon yönetimi; enerji ve çevresel kirliliği temel alan tüm unsurların bütüncül yönetimini temel alan, planlı bir organizasyonu ve stratejileri içeren etkin bir yönetim unsurudur.

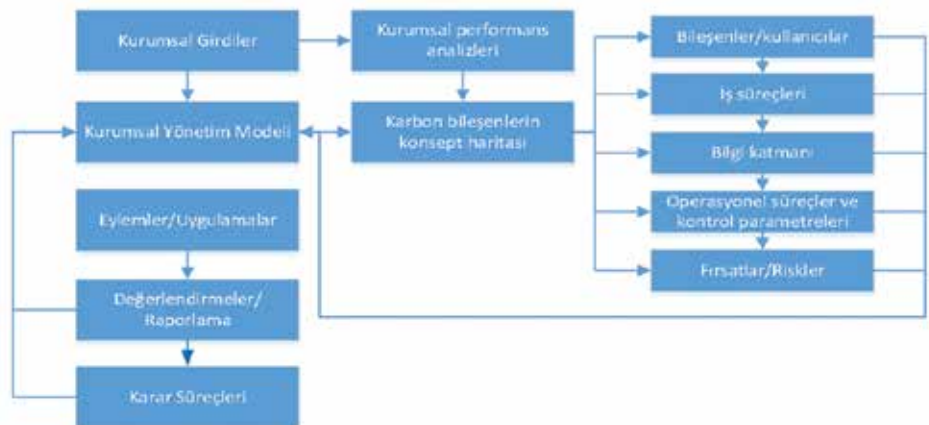
Kurumsal yapılarda bir yönetim aracı olarak, karbon tehdidinin azaltılmasını temel alan eylemleri, operasyonları ve faaliyet risklerini bütüncül ele alan bir yapıdadır. Bu temelde; karbon emisyonları kaynaklarını, kurumsal ayak izini, emisyon azaltımına ilişkin karbon azaltma hedeflerinin geliştirilmesini ve bu hedefler için tanımlanmış planlamalarının yapılmasını içerir. Ancak

Tablo 1 SEEMP ve ISO 50001 karşılaştırma tablosu (Johnson, 2013)

Nu	Gereklilikler	SEEMP	ISO 50001
1	Yönetim sorumluluğu	Kapsam dışı	Gerekli
2	Yönetim temsilcisi	Tanımlı	
3	Politika	Gerekli	
4	Enerji inceleme ve temel çizgi	Tanımlı	
5	Planlar, amaçlar ve indikatörler	Tanımlı	
6	Uygulama ve sorumluluklar	Gerekli	
7	Yeterlilik ve eğitim	Tanımlı	
8	İletişim	Tanımlı	
9	Dokümantasyon	Gerekli	
10	Tasarım ve tedarik	Kapsam dışı	
11	Operasyonel kontrol	Kapsam dışı	
12	İzleme ölçüm ve analiz	Gerekli	
13	İç etüt	Gerekli	
14	Uyumsuzluklar	Kapsam dışı	
15	Yönetim gözden geçirme	Kapsam dışı	
16	Sevkiyata özgü önlemler	Tanımlı	

veya karbon performansının sürekli iyileştirilmesi için geliştirilmiş bir yönetim sistemidir. Bu kapsamda enerji yönetimi, CO₂ emisyonlarının azaltılmasını temel alan karbon yönetiminin temel unsuru

bu yapıların yönetim modelleri kurumsal yapılar için özgün uygulamalardır. Bu kapsamda karbon yönetiminin bütüncül yaklaşımını temel alan kurumsal bir model çerçeve Şekil 1'de verilmiştir.



Şekil 1 Kurumsal yapılar için bütüncül karbon yönetim stratejisi (Sogut and Cetin, 2018)

4. BULGULAR VE DEĞERLENDİRMELER

Denizcilik sektöründe küresel iklim değişikliği ile mücadelede, verimliliği arttıracak bütüncül yaklaşım modellerinin geliştirilmesi dikkate

ve pervane sistemlerindeki gelişmeler, makine teknolojilerinde iyileştirmeler ve operasyonel süreçlerde etkin çözümler olarak tanımlanabilir. Örneğin gemi tasarımında, ana boyutların optimizasyonu, hafif yapı malzeme

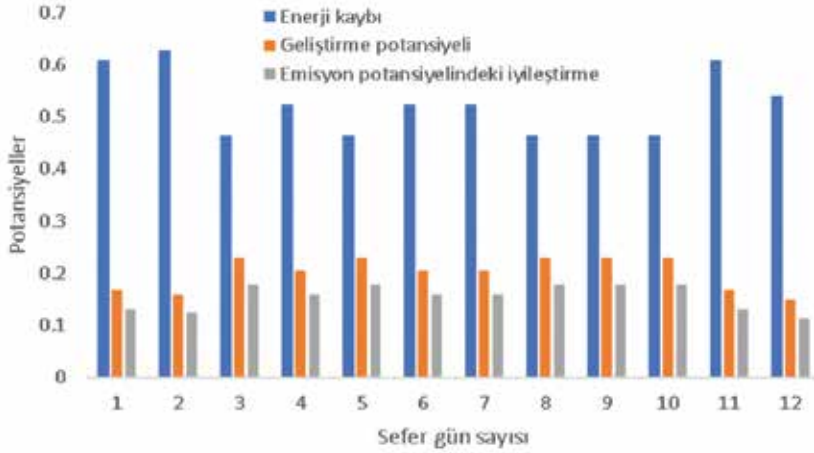
özellikleriyle değerlendirilecek eylemleri ifade etmez. Bununla birlikte işletme ve operasyonel süreçleri de etkiler. Gemilerin sefer koşullarında enerji tüketim dalgalanmalarının % 80'e ulaştığı düşünüldüğünde, etkin bir işletme operasyonlarının planlanması önemli bir ihtiyaç olarak görülmelidir.

6 silindirli 3750 kW kapasiteli bir gemi motoru için 12 günlük sefer koşuluna bağlı performans analizinde, %23'lere varan bir iyileştirme potansiyeli olduğu görülmüştür. Bunu performans dağılımları Şekil 2'de görülebilir.

Dağılımlardan da görüleceği gibi, termal verimliliğe bağlı ortalama kayıpların %52.35, bu performansa bağlı iyileştirme potansiyeli ise, %20.01 olduğu görülmüştür. Yapılan analizlerde bu iyileştirmenin sağlanması durumunda, CO₂ emisyonlarında yaklaşık %15.49'luk bir azalma sağlanabileceği görülmektedir. Bu performans değerlendirmesi mevcut motor için operasyonel kontrol ile geliştirilebilir bir özellik olabilir. Ayrıca ana motorun diğer yardımcı unsurlarında da, işletme kaynaklı iyileştirmelerin sağlanabileceği unutulmamalıdır.

Gemilerde pek çok yardımcı makine sistemi için önemli kayıp potansiyellerinden bahsedilebilir. Bunlardan bir kısmı, yağ devreleri, basınçlı hava uygulamaları, motor güç teknolojileri olarak tanımlanabilir. Örneğin soğutma proseslerinde dinamik kontrol stratejileriyle %42'lere varan iyileştirmelerin olabileceği görülmüştür.

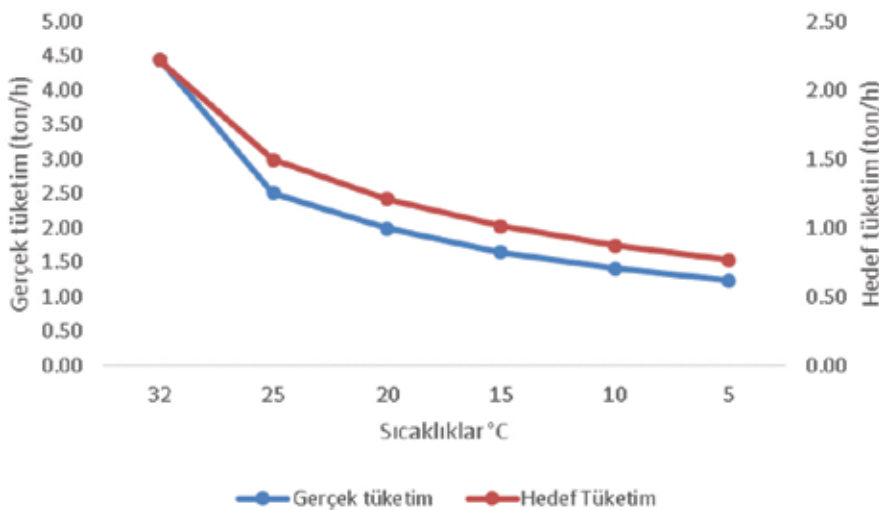
Özellikle mevcut kontrol teknolojilerinin yerine oluşturulacak işletme prosesleri önemli bir tasarruf sağlanabileceğini göstermektedir. Buna ilişkin olarak, Şekil 3'de soğutma prosesi optimizasyonu ile sağlanabilecek tasarruf potansiyeli görülebilir. Şekil'3 de görülebileceği



Şekil 2 Sefer enerji tüketimine ilişkin performans değerlendirmesi

alınmalıdır. Bu kapsamda öncelikle kurumsal politikaları oluşturmak için ekonomik ve çevresel sürdürülebilirliği destekleyecek bir enerji yönetim alt yapısı kurulmalıdır. Artan taleple

ve teknolojilerin geliştirilmesi, balast kontrolü ve optimizasyonu, gemilerde kış tasarımı ve direnç azaltma tedbirleri ve tekne altı çözümler, %3 ile %20 'yi varan enerji verimlilik iyileştirmeleri



Şekil 3 Soğutma prosesi enerji sistem optimizasyonuna bağlı tasarruf potansiyeli

ilişkili olarak sektörel tedbirlerin öne çıktığı görülmektedir. Bunlar; gemi tasarımında verimlilik önlemleri, sevk

sağlamaktadır (Talay ve Durmuşoğlu, 2018; Sogut ve diğ. 2019). Ancak etkin enerji çözümleri, sadece yapısal

gibi özellikle on/off çalışan soğutma proseslerinde etkin iyileştirme çözümleri ortalamada, %40,67'lik bir iyileştirme sağlanabileceğini göstermektedir.

Bu yönüyle tüm enerji tüketen proseslerde talep yönetimini temel alan bir yönetim tercihi, enerji ve karbon yönetiminin etkinliği açısından önemli katkılar sağlayacaktır.

Sadece personelin enerji verimliliğini temel alan eğitim programlarının uygulanması, herhangi bir teknolojik yatırım yapmadan, %15'lere varan iyileştirme sağlanabileceği görülmüştür. Özellikle deniz taşımacılığını temel alan tüm unsurlarda bu etkinin görülebileceği de unutulmamalıdır.

5. SONUÇLAR

Bu çalışmada, deniz taşımacılığında çevresel ve ekonomik sürdürülebilirlik için enerji ve karbon yönetiminin etkin bir çözüm uygulaması sağlayabileceğini göstermiştir. Sektörel stratejilerde, sadece yapısal değişimlerle alınabilecek önlemlerin yanında, işletim ve operasyonel süreçlerde de etkili önlemler geliştirilebileceği görülmektedir.

İşletmelerde kurumsal yapılar içi enerji ve karbon yönetiminden etkin bir karar destek unsuru oluşturmak, çok yönlü disiplinel süreçlerin geliştirilmesine bağlıdır. Bu doğrudan doğruya kurumsal yapılarda yeni yönetim mekanizmalarının oluşturulması anlamına gelir.

Özellikle taşımacılıkta enerji verimli davranış kültürünün geliştirilmesi, başarının temel anahtarıdır. Bu kapsamda ISO 50001 enerji yönetim sistemi alt yapısı bu tür yapısal dönüşümler için etkin bir yöntemdir. Deniz taşımacılığında etki eden tüm unsurlar da bu kapsamda ele alınmalıdır.

Kaynaklar:

Carbon Trust. (2011). *Energy Management (CTG054)*. UK: Carbon Trust.

Capehart, B.L., Turner W.C., Kennedy, W.J. (2003). *Guide to energy management fourth edition*. The Fairmont Press, Inc.

European Commission (EC), 2013. *Time for international action on CO2 emissions from shipping*.

http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping/docs/marine_transport_en.pdf

European Commission (EC), (2020), *Reducing emissions from the shipping sector*, https://ec.europa.eu/clima/policies/transport/shipping_en

Hansen E. K., Hanna B. R., Marie L.(2020) *Making shipping more carbon-friendly? Exploring ship energy efficiency management plans in legislation and practice*, *Energy Research & Social Science* 65 (2020) 101459

IMO (2011), *Resolution MEPC.203(62), Amendments to the Annex of the Protocol of 1997 to Amend the International Convention For the Prevention of Pollution from Ships (Inclusion of Regulations on Energy Efficiency For Ships in MARPOL Annex VI)*, International Maritime Organization, London.

IMO(2012) *Resolution MEPC.212(63), 2012 Guidelines on the Method of Calculation of the Attained Energy Efficiency Design Index (EEDI) For New Ships*, International Maritime Organization, London.

IMO (2014) *Third IMO Greenhouse Gas Study 2014*, International Maritime Organization, Ekim,2020 https://www.researchgate.net/publication/281242722_Third_IMO_GHG_Study_2014_

Executive_Summary_and_Final_Report Johnson Hannes, Mikael Johansson, Karin Andersson & Björn Södahl (2013) Will the ship energy efficiency management plan reduce CO2 emissions? A comparison with ISO 50001 and the ISM code, Maritime Policy & Management, 40:2, 177-190, DOI: 10.1080/03088839.2012.757373

Rietbergen, M.G., Opstelten, I.J. & Blok, K.(2017) *Improving energy and carbon management in construction and civil engineering companies—evaluating the impacts of the CO2 Performance Ladder*. *Energy Efficiency* 10, 55–79 (2017). <https://doi.org/10.1007/s12053-016-9436-9>

Söğüt M.Ziya, Çetin Oktay,(2018) *Energy efficiency strategic approach considering sustainability economic criteria for ship management*, 7th Global Conference on Global Warming (GCGW-2018) June 24-28, 2018 Izmir, Turkey

Sogut M. Ziya; Ozkaynak S.; Karakoc T. H. (2019) *Thermodynamics performance of cooling pumps based on different sea water temperatures in main engine of a cargo ship*, *International Journal of Global Warming*, 2019 Vol.18 No.3/4, pp.253 – 268

Talay A. Deniz A., Durmuşoğlu C., Y., (2014) *Gemilerde Verimi Arttırmak İçin Uygulanan Yöntemlerin CO2, Emisyonlarını Azaltmaya Yönelik Etkilerinin Analizi*, *Journal of ETA Maritime Science* Vol. 2, No. 1, (2014), 61-74

Tatar V., Meriç B. Özer (2018) *The Impacts of CO2 Emissions From Maritime Transport on The Environment and Climate Change*, *International Journal of Environmental Trends (IJENT)*, 2018; Vol. 2, Issue 1, 5-24, ISSN: 2602-4160

9 AYLIK İHRACAT ARTIŞINDA LİDERLİK GEMİ VE YAT SEKTÖRÜNDE

TİM tarafından kategoriler bazında derlenmiş 27 sektör arasında bu yılın 9 ayında 2019'un aynı dönemine kıyasla en fazla ihracatını artıran sektör yüzde 26,9 ile gemi ve yat sektörü oldu.



Gemi ve yat sektörü bu yılın 9 aylık döneminde yakaladığı yüzde 26,9'luk ihracat artışıyla 27 sektör arasında liderliğe yerleşirken, 133 noktaya ürünlerini ulaştıran sektörün dış satımını büyük ölçüde İstanbul sırtladı.

Türkiye İhracatçıları Meclisi'nden (TİM) derlenen verilere göre, 2019'un ocak-eylül döneminde 726 milyon 638 bin dolar düzeyinde bulunan gemi ve yat sektörü ihracatı, bu yılın aynı sürecinde 921 milyon 860 bin dolara ulaştı. Söz konusu dönemde ihracat artışında yüzde 26,9'u yakalayan sektör, bu oranla lokomotif olarak nitelendirilen birçok

sektörü geride bırakarak zirveye yerleşti. Sektörün, yılın 9 aylık döneminde toplam 133 noktaya ihracat gerçekleştirmesi dikkati çeken bir başka unsur oldu. Yılın 9 ayında Türkiye'nin 32 kentinden ürün ihraç eden gemi ve yat sektörünün bu dönemdeki toplam ihracatının 600 milyon 262 bin dolarlık bölümünü İstanbul gerçekleştirdi. Bu rakam, sektörün toplam ihracatının yüzde 65,1'ine denk geldi.

İstanbul'un ardından en fazla gemi ve yat ihracatı gerçekleştiren diğer kentler ise 246 milyon 675 bin dolarla Yalova, 26 milyon 932 bin dolarla İzmir ve 25

milyon 653 bin dolarla Bursa olarak sıralandı. Geçen yılın 9 ayında gemi ve yat ihracatı gerçekleştirmeyen Aydın, Samsun, Sinop, Giresun ve Şırnak'ın bu yılın aynı döneminde sektörün ihracatına toplam 257 bin dolarlık katkı verdiği görüldü.

EN FAZLA İHRACAT NORVEÇ'E

Gemi ve yat sektörünün yılın 9 ayında en fazla ihracat gerçekleştirdiği ülke Norveç oldu. Bu dönemde Norveç'e 213 milyon 989 bin dolarlık ihracat yapılırken, söz konusu ülke, sektörün toplam ihracatının yüzde 23,2'si ile beşte birinden fazlasını karşıladı. Norveç'i, 176 milyon 336 bin



CEM SEVEN
GYHİB BAŞKANI

dolarla Marshall Adaları, 65 milyon 722 bin dolarla Malta, 50 milyon 893 bin dolarla Lüksemburg, 43 milyon 88 bin dolarla Birleşik Krallık, 39 milyon 320 bin dolarla Kanada, 38 milyon 162 bin dolarla Hollanda, 31 milyon 623 bin dolarla Rusya, 29 milyon 540 bin dolarla Umman ve 28 milyon 937 bin dolarla Polonya takip etti.

Bu dönemde İtalya'ya 26 milyon 144 bin dolarlık, ABD'ye 20 milyon 624 bin dolarlık, Danimarka'ya 14 milyon 832 bin dolarlık, Kenya'ya 11 milyon 358 bin dolarlık ve İspanya'ya 10 milyon 885 bin dolarlık gemi ve yat ürünleri ihraç edildi. Böylece sektör, dünyada toplam 15 noktaya 10 milyon doların üzerinde ihracat gerçekleştirmiş oldu.

Sektörün, geçen yılın 9 ayında gemi ve yat ürünleri ihraç etmediği 30 noktayı bu yılın aynı döneminde pazarları arasına kattığı görüldü. Ülkelere göre sektörün ihracat değişimine bakıldığında, artış oranı açısından Letonya ilk sırada yer aldı.

Geçen yılın ocak-eylül döneminde 2 bin dolarla ihracatta son sıralarda yer alan ülkeye bu yılın 9 ayında 3 milyon 348

bin dolarlık dış satım gerçekleştirildi. Bu dönemde miktar bazında en fazla ihracat artışı ise Marshall Adaları'na gerçekleşti.

Marshall Adaları'na geçen yılın 9 ayında gerçekleştirilen 67 milyon 418 bin dolarlık ihracat, bu yılın aynı sürecinde 176 milyon 336 bin dolara çıkarak 108 milyon 918 bin dolarlık artış kaydetmiş oldu.

GEMİ, YAT VE HİZMETLERİ İHRACATINDA REKOR ARTIŞ

Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği (GYHİB), eylül ayında, bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla, yüzde 331,5 oranında artış yakalayarak, yaklaşık 160 milyon dolar tutarında ihracat gerçekleştirdi.

Gemi, yat ve hizmetleri sektörü, eylül ayında, Türkiye'nin ihracatını en yüksek oranlı arttıran sektörü oldu. GYHİB Başkanı Cem Seven, "Bu başarımızda katkısı olan gemi ve yat inşa sektörümüz ile tüm paydaşlarımızı kutluyorum" dedi.

Gemi, Yat ve Hizmetleri ihracatı, tüm dünya ekonomisini etkileyen Covid-19 salgınına rağmen Türkiye'nin ihracatını arttıran sektörlerinin başında geldi. Yılın ilk iki ayında ihracat artış rekoru kıran

gemi, yat ve hizmetleri sektörü; eylül ayındaki artışı ile Türkiye'nin ihracatını en fazla arttıran sektörü oldu. Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği (GYHİB), eylül ayında, bir önceki yılın aynı ayına kıyasla yüzde 331,5 oranında ihracat artışı ile toplamda yaklaşık 160 milyon dolar tutarında ihracat gerçekleştirdi. 2020 yılında yapılan ihracatın 541 milyon doları gemi, 110 milyon doları yat, 106 milyon doları römorkör, 97 milyon doları feribot, 25 milyon doları yan sanayi, 41 milyon doları da tankerler ve diğer deniz araçları ihracatı olarak kaydedildi.

Sektörün ihracat rakamlarını değerlendiren Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği Başkanı Cem Seven, "Eylül ayında yüzde 331,5 oranında ihracat artışı ile rekorlarına bir yenisini daha ekleyen gemi yat ve hizmetleri sektörümüz, 2020 yılının ilk 3 çeyreği itibarıyla Türkiye'nin tüm ihracatçı sektörleri arasında da en fazla artış gösteren sektör konumuna yükseldi. Bu başarımızda katkısı olan gemi ve yat inşa sektörümüz ile tüm paydaşlarımızı kutluyorum" dedi. GYHİB Başkanı Seven, 2020 yılının ilk aylarında ihracat artış rekorları kıran sektörün, Covid-19 salgını döneminde seyahat kısıtlamalarından kaynaklı, inşa edilmiş gemi ve yatların teslim edilmemesi sebebi ile mart ve nisan ayında ihracatta duraklamalar yaşadığını belirterek, "O dönemde, gerek seyahat kısıtlamalarının kaldırması yönündeki girişimlerimiz, gerekse ihracatçı firmalarımızın özverisi sayesinde kısa süre içerisinde teslimleri yapmaya başlayacağımızı ve yeniden ihracat artışlarına devam edeceğimize inandığımızı ifade etmiştik.

Nitekim çalışmalarımız meyvelerini verdi. Yılın ilk 3 çeyreği itibarıyla, yaklaşık 922 milyon dolarlık ihracatımız ile bir önceki yılın aynı dönemine göre yüzde 26,9 oranında daha fazla ihracat yapmış durumdayız. Yıl sonuna kadar teslimatının tamamlanması planlanan başka gemi ve yatlar da bulunuyor. Yılı ihracat artışı ile kapatmayı öngörüyoruz" şeklinde konuştu.



BAŞARAN BAYRAK
TİM BAŞKAN VEKİLİ – DTO YÖN. KUR. ÜYESİ

FİNANS VE TEMİNAT SORUNUMUZU ÇÖZMEK ZORUNDAYIZ

Bütün olumsuzluklara rağmen gemi yat ve hizmetleri ihracatımız yılın ilk dokuz ayında çok başarılı bir performans göstererek, bu yılki ihracatını geçen yıla göre %27 arttırarak, 921 milyon USD'lik bir ihracat gerçekleştirmiştir.

Ticaret Bakanı Sayın Ruhsar Pekcan ve TİM tarafından eylül ayı başına açıklanan ihracat rakamlarında en çarpıcı sonuçlarından biri gemi, yat ve hizmetleri ihracatının geçen yılın aynı ayına göre ihracatını %332 attırarak 37 milyon USD'den 160 milyon USD'ye taşınması idi.

Bu sonuç herkesin dikkatini çekmiş ve “Bu sektör neler yapıyor da bu başarıyı gösterdi, bu sürdürülebilir bir artış mıdır?” diye sorgulanmaya başlandı. Söz konusu artış elbette biz sektör mensuplarını da sevindirmiştir, ancak biz bu gelişmeyi daha objektif yaklaşıyor değerlendirme zorundayız.

Aylık bazda aşırı artışlar veya düşüşler bizim sektörümüz için çok fazla bir şey ifade etmiyor, biz pahalı ürün imal edip ihraç eden bir sektörüz. O aya bir iki gemi ihracatının denk gelmesi ihracat göstergelerinde büyük ve dikkat çekici sapmalara sebebiyet vermektedir. Bu nedenle bizler ihracatımızı takip ederken, yıllık verilere daha çok dikkat etmeliyiz. Yıllık bazda gözlemlediğimizde yine bir başarı grafiği olduğunu görmekteyiz.

Yılın ilk dokuz ayında 921 milyon USD ihracatı gerçekleştirmiş bulunuyoruz. Yılsonu hedefimiz olan bir milyar USD rakamını çok rahat aşabileceğimizi gözlemlemekteyiz. Türkiye gibi gemi ve yat inşasında uzun yıllara dayanan tecrübe ve bu konudaki kalitesini bütün dünyaya kabul ettirmiş bir ülke için bir milyar USD ihracat rakamı elbette yeterli değildir. Bu değer çok daha fazla olmak en az on milyar dolarları yakalamak zorundayız. Bunu yakalayabilecek iş gücü, tesis ve

kapasitemiz mevcuttur, daha yakın geçmişte 2008-2010 yıllarında bile üç milyar USD'leri konuşuyorduk.

SEKTÖRÜMÜZÜN BİREYLERİ, ÜLKEMİZİN POZİTİF TANITIMINI YAPAN TEMSİLCİLERİDİR

Burada yeterli kapasitemizi kullanabilmemiz ve ihracat artışını gösterebilmemiz için en önemli eksiklerimiz finansal yetersizliklerimizdir. Görevlendirilecek bir finans kurumunun sektöre yönelik geliştireceği bir finans desteği, teminat mektubu sorununa üreteceği çözüm sektörün ihracatına önemli katkı verecektir.

Elbette ülkemizin karşı karşıya kaldığı siyasi olumsuzluklar ve pandemi süreci de ihracatımızın artışına olumsuz katkı vermektedir. Bu durumun geçici olduğunu düşünüyoruz. Gerek siyasi olumsuzluklar, gerekse pandemi süreci normale döndüğünde beklediğimiz talep artışına cevap verebilmek ve muhtemel müşterilerimizi elde tutabilmemiz için hazırlıklı olmak zorundayız.

Bunun için daha fazla üreticimizi ihracata yönlendirmek, yan sanayimizi güçlendirerek ihraç edilen ürünlerde daha fazla yerli katkı payını arttırmak ve yukarıda söylediğim gibi finans ve teminat sorunumuzu mutlaka çözmek zorundayız. Bir başka faaliyet alanımız olan tamir bakım ve hizmet alanında yapmış olduğumuz ihracatlarımız bu rakamların içerisinde görünmemektedir.

Bu alanda ciddi potansiyelimiz mevcuttur. Avrupa'nın en büyük gemi ve yat tamir bakım üssü durumundayız ve kapasitemizde ciddi artış potansiyelimiz mevcuttur. Bunu mutlaka değerlendirmeli geliştirmeliyiz. Gemi ve yat sektörüne sadece ticari bir aktivite olarak bakmamaktayız. Bu sektör ağırlıklı olarak Avrupa ve gelişmiş ülkelerle ticari ilişkiler kurmakta, Türk insanının bilgisini, nezaket ve medeniliğini temsil etmektedir. Sektörümüzün bireyleri, ülkemizin pozitif tanıtımını yapan temsilcileridir.



Customer Satisfaction Delivered

Sınırları aşıyor, standartları yukarı taşıyoruz!

www.kinay.com



POMarine yanınızda, yakıtta kalite ve miktar güvende.

Türkiye’de ilk ve tek olan Denizcilik Yakıtları Kalite ve Miktar Güvence Sistemi ile tüm POMarine ikmalleri 365 gün, 7/24 bağımsız ve akredite gözetmenler eşliğinde yapılır.

Süreç nasıl işliyor?

- Güvenlik kontrolleri yapıldıktan sonra gözetmen denetiminde yakıt ikmaline başlanır.
- Gözetmen tarafından hazırlanan BDN’ler gemi ve barge başmühendisleri ve kaptanları tarafından imzalanır.
- İkmal öncesi, esnası ve sonrasında tüm operasyon detayları kayıt altına alınır.
- İkmal ile ilgili tüm raporlar ikmalden hemen sonra e-mail ile otomatik olarak size gönderilir.
- Eksiksiz yakıt teslim güvencesi için gemi ve barge ikmal öncesi tank miktar ölçümleri yapılır.
- Gemi ve barge personeli gözetiminde bağımsız gözetmen tarafından numuneler alınır.
- Alınan şahit numuneler akredite laboratuvarlarda 3 ay süre ile muhafaza edilir.





Türkiye'de
ilk ve tek



Petrol Ofisi

ÜNİVERSİTELERİN DENİZCİLİK EĞİTİMİ VEREN BÖLÜMLERİ DOLDU

2020-2021 Eğitim Öğretim Dönemi'nde gençler denizcilik eğitimi veren bölümleri ne kadar tercih ettiler? Deniz Ticareti Dergisi olarak üniversitelerin ilgili fakültelerinin dekanlarına kontenjanları ve doluluk oranlarını sorduk...



2020-2021 Eğitim Öğretim Dönemi'nde gençler denizcilikle ilgili mesleklere büyük ilgi gösterdiler. Üniversiteler bu eğitim-öğretim döneminde denizcilikle ilgili bölümlerini doldurmayı başardılar. Üniversitelerin denizcilikle ilgili bölümlerinin kontenjanları ve doluluk oranlarını sizler için derledik.

BANDIRMA ONYEDİ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ DENİZCİLİK FAKÜLTESİ

- Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Bölümü, kontenjan 62, doluluk yüzde 100
- Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği Bölümü, kontenjan 62, doluluk yüzde 100

DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ DENİZCİLİK FAKÜLTESİ

- Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Bölümü, kontenjan 70, doluluk oranı yüzde 100
- Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü, kontenjan 70, doluluk oranı yüzde 100
- Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği Bölümü, kontenjan 50, doluluk oranı yüzde 100

- Lojistik Yönetimi Bölümü, kontenjan 40, doluluk oranı yüzde 100

İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ CERRAHPAŞA MÜHENDİSLİK FAKÜLTESİ

- Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü, kontenjan 72, doluluk oranı yüzde 100

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ GEMİ İNŞAATI VE DENİZ BİLİMLERİ FAKÜLTESİ

- Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği Bölümü, kontenjan 62, doluluk oranı yüzde 100
- Gemi ve Deniz Teknolojisi Mühendisliği Bölümü, kontenjan 72, doluluk oranı yüzde 100

KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ SÜRMENE DENİZ BİLİMLERİ FAKÜLTESİ

- Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği Bölümü, kontenjan 60, doluluk oranı yüzde 100
- Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü, kontenjan 80, doluluk oranı yüzde 100
- Balıkçılık Teknolojisi Mühendisliği Bölümü, kontenjan 20, doluluk oranı yüzde 100

(Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği, Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Mühendisliği ile Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Bölümlerimizin ise henüz öğrencisi bulunmamaktadır. Bölümlerin aktif hale gelmesi için öğretim üyesi temini çalışmaları devam etmektedir.)

KOCAELİ ÜNİVERSİTESİ DENİZCİLİK FAKÜLTESİ

- Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Bölümü, kontenjan 50, doluluk oranı yüzde 100

RECEP TAYYİP ERDOĞAN ÜNİVERSİTESİ TURGUT KIRAN DENİZCİLİK FAKÜLTESİ

- Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü, kontenjan 77, doluluk oranı yüzde 100
- Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği Bölümü (Bölüm kurulmuş olup, henüz aktif değil)

VAN YÜZÜNCÜ YIL ÜNİVERSİTESİ DENİZCİLİK FAKÜLTESİ

- Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü, kontenjan 15, doluluk oranı yüzde 93

YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ GEMİ İNŞAATI VE DENİZCİLİK FAKÜLTESİ

- Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği Bölümü, kontenjan 80, doluluk oranı yüzde 100
- Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği Bölümü, kontenjan 70, doluluk yüzde 100

ZONGULDAK BÜLENT ECEVİT ÜNİVERSİTESİ DENİZCİLİK FAKÜLTESİ

- Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Bölümü, I. Öğretim kontenjan 80-82, doluluk oranı yüzde 100
- Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Bölümü, II. Öğretim kontenjan 60-62, doluluk oranı yüzde 100



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

AVRUPA YEŞİL MUTABAKATI (EU GREEN DEAL)



Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) 1 Ocak 2020'den itibaren uygulamaya koyduğu IMO 2020 düzenlemesi ile gemi yakıtlarındaki kükürt oranını azami %0,5 olacak şekilde sınırladı. Bu uygulama ile gemilerden kaynaklanan kükürt oksit oranında yılda yaklaşık olarak 8.5 milyon metrik ton azalımı ile %77'lik bir düşüş öngörülmekte. Aralık 2019'da Napoli/İtalya'da yapılan Barselona Sözleşmesi 21'inci Taraf Ülkeler Toplantısı'nda denizcilik sektörümüzü yakından ilgilendiren Akdeniz'in Kükürt Emisyon Kontrol Alanı-SECA ilan edilmesi yönünde çalışmalara başlandı ve en geç 01 Mart 2024 tarihine kadar Akdeniz'in SECA ilan edilerek yürürlüğe girmesine yönelik bir yol haritası belirlendi.

Avrupa Birliği de (AB) 2050 yılı itibarıyla karbon-nötr bir kıta olma yönünde hedefini belirledi. İklim değişikliğinin önümüzdeki yıllarda AB'nin sanayi ve ticaret politikaları başta olmak üzere tüm politika ve stratejilerine dahil edilmesini öngören Avrupa Yeşil Mutabakatı (AYM) (European Green Deal) 11 Aralık 2019 tarihinde Avrupa Komisyonu tarafından açıklandı. Avrupa Birliği, AYM ile başta sınırda karbon düzenlemesi olmak üzere, iklim değişikliğini önleme gayreti içinde sanayi, ulaştırma, tarım politikalarında yeşil ve dijital dönüşüm ile yeni büyüme stratejisini uygulamaya koymakta, 2050 hedefleri dahilinde AYM'nin esas alınacağı bilinmektedir.

"2050 İklim Nötr Vizyonu" kapsamında, AB İklim Kanun Teklifi, Sınırdaki Karbon Düzenlemeleri, Yeni Sanayi Stratejisi, Biyoçeşitlilik Stratejisi, Çiftlikten Çatala Stratejisi ve Döngüsel Ekonomi Eylem Planı hayata geçirilecektir. Öngörülen politika değişiklikleri ile "Sınırdaki Karbon Düzenleme Mekanizması" teklifi kapsamında karbon kaçakçı

riskinin azaltılması hedeflenmektedir. Düzenleme mekanizması; hem ithal, hem yerli seçili ürünlerde karbon vergisi uygulanması, ithal ürünlerde yeni bir karbon gümrük vergisi uygulanması ve AB Emisyon Ticaret Sistemi'nin (European Union Emission Trading System – ETS) ithalata da uygulanması şeklinde üç seçenek olarak dizayn edildi. ETS ile karbon ayak izi süreci öne çıkmakta ve karbon kaçakçı riski yüksek sektörler hedef alınmaktadır.

AYM çerçevesinde, taslak öneri olan Sınırdaki Karbon Düzenleme Mekanizması Avrupa Komisyonu tarafından Haziran 2021'de AB'ye sunulacaktır. AB'nin Sınırdaki Karbon Düzenleme Mekanizması'nın etki alanı çerçevesinde; AB ile ülkemiz arasında ikili ve uluslararası anlaşmalara ait yükümlülükler göz önünde bulundurularak Avrupa Komisyonu'na resmi ülke görüşümüz iletilmiştir. Adil, şeffaf ve öngörülebilir bir metodolojik yaklaşım ile ülkelerin farklı politikalarının dikkate alınması ve daha iyi durumdaki ihracat yapanlara muafiyet imkanı sağlanması, Sürdürülebilir Kalkınma Derneği'nden (SKD) elde edilen gelirlerin ilgili ülkelerdeki yeşil yatırımlar için tahsisi ve AYM finansman imkanlarına ülkemizin de erişimi hususlarına ülke görüşümüz içinde yer verildi.

2050 YILINA KADAR TAŞIMACILIK SEKTÖRÜ EMİSYONLARINDA %90 AZALMA SAĞLANMALI

AYM kapsamında Yeni Bir Sanayi Stratejisi ve Döngüsel Ekonomi Eylem Planı dahilinde karbon-nötr hedefi ön plana çıkmaktadır. Sıfır karbonlu çelik üretiminin desteklenmesi, sürdürülebilir kimyasal ürünler stratejisi, yapı malzemelerinin sürdürülebilirliği, yenilenebilir enerji kaynaklarına stratejik yaklaşım, sürdürülebilir ve akıllı ulaşım yaklaşımlarına ilişkin

politika değişiklikleri ön görülmektedir. Sürdürülebilir ve Akıllı Ulaşım Stratejisi kapsamında, 2050 hedefine yönelik olarak tüm ulaşım sektörünü etkileyecek, karayolu, havayolu ve denizyolu taşımacılığında emisyonların azaltılması, karayolu ve denizyolu taşımacılığının ETS kapsamına alınması, temiz ve yeşil enerji kullanan araçların ve alternatif yakıtların kullanımının artırılması, sıfır emisyonlu ulaşım ile fosil yakıtlara verilen desteklerin kaldırılması, yüksek oranda kirliliğe sebep olan gemilerin AB limanlarına girmesinin düzenlenmesi, tüm ulaşım modlarında sürdürülebilir ve alternatif yakıtların üretim ve kullanımının artırılması hedefleri ele alınmaktadır. Ayrıca, denizcilik sektörünün üst kuruluşu Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), ticari büyümeye bakılmaksızın, denizcilik sektörünün toplam sera gazı emisyonlarında 2050 yılına kadar en az %50 oranında bir azaltım hedefi belirlemekte, bir sonraki aşamada ise emisyonlarda karbondan tam arınmayı hedeflemektedir. Bu doğrultuda IMO, dünya çapındaki geniş kapsamlı düzenlemeler ile denizcilik sektörünün çevresel performansını geliştirmektedir. Gemilerin enerji verimliliği, operasyonel yakıt verimliliği ve hız optimizasyonu odaklı düzenlemeler üzerinde çalışmalar gerçekleştirilmektedir. Denizcilik sektörünün önceliği, gemilerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılması hakkındaki IMO'nun başlangıç stratejilerine uygun olarak 2050 hedefini hayata geçirerek hızlı bir şekilde ilerlemesine yardımcı olmak için gemilere uygulanabilecek sıfır karbon teknolojileri ve sevk sistemleri konusunda Ar-Ge'nin hızlandırılmasına katkıda bulunmaktadır. Söz konusu hedefler ve düzenlemeler çerçevesinde, denizcilik sektöründe karbon emisyonlarının azaltılmasına yönelik ilave tedbirler uygulanması ve

ayrıca yeşil teknoloji çalışmalarının hız kazanması öngörülmektedir.

Taşımacılık sektörü, Avrupa Birliği'nin sera gazı emisyonlarının dörtte birini oluşturmakta ve artırmaya devam etmektedir. Nötr iklim hedefine ulaşılabilmesi için 2050 yılına kadar taşımacılık sektörü emisyonlarında %90 azalma sağlanmalı, karayolu, demiryolu, hava ve deniz taşımacılığı sektörleri, emisyonların azaltılmasına katkıda bulunmalıdır. Sürdürülebilir taşımacılık sektörü hedefine ulaşılması için kullanıcı odaklı ve mevcut mobilite alışkanlıklarına daha uygun fiyatlı, erişilebilir, daha sağlıklı ve temiz alternatifler sunulması gerekmektedir. Avrupa Komisyonu, bu hususu göz önünde bulundurarak tüm emisyon kaynaklarını ele alacak şekilde sürdürülebilir ve akıllı mobilite için bir strateji benimsemektedir. Kombine taşımacılık güçlü bir şekilde desteklenmelidir. Böylece taşıma sistemlerinin verimliliği artacaktır. Öncelikle, mevcut durumda karayolu ile gerçekleştirilen ülke içi taşımacılık sistemlerinin önemli bir kısmının demiryolu ve iç sular yoluna kaydırılması gerekmektedir. Daha iyi bir yönetim süreci olan bu yöntem ile Avrupa Komisyonu'nun 2021 yılına kadar önereceği demiryolları ve iç suların kapasitesini artırmak için bir takım önlemler alınmasına ihtiyaç duyulacaktır. Avrupa Komisyonu ayrıca, kısa mesafe deniz taşımacılığı da dahil olmak üzere demiryolu ve deniz taşımacılığını içeren kombine taşımacılık faaliyetlerini desteklemek için AB Kombine Taşımacılık Direktifi'ni revize etmek üzere yeni bir öneri sunmayı planlamaktadır.

Dijitalleşmenin sağladığı akıllı trafik yönetim sistemleri ile otonom ve bağlantılı çoklu kombine mobilitenin rolü artacaktır. AB ulaşım sistemi altyapısı, özellikle kentsel alanlarda tıkanıklığı ve kirliliği azaltabilecek yeni sürdürülebilir ulaşım hizmetlerini desteklemeye uygun hale getirilecektir. Avrupa Komisyonu,

“Bağlantılı Avrupa Tesisi” (Connected Europe Facility) gibi finansman araçlarıyla trafik yönetimi ve “Mobilite Hizmeti”ne (Mobility as a Service) yönelik çözümler için akıllı sistemler geliştirilmesine yardımcı olacaktır. Taşımacılık fiyatına, taşımacılığın çevre ve sağlık üzerindeki etkilerinin yansıtılması ve fosil yakıtlara sağlanan devlet yardımlarının sona erdirilmesi gerekmektedir. Avrupa Komisyonu AB Enerji Vergi Direktifi'nin revizyonu kapsamında, havacılık ve deniz yakıtları dahil olmak üzere mevcut vergi muafiyetleri ve eksikliklerin giderilmesi konularıyla yakından ilgilenecektir. Benzer şekilde Komisyon, Avrupa emisyon ticaretini denizcilik sektörüne uygulamayı ve havayollarına ücretsiz tahsis edilen AB Emisyon Ticaret Sistemi ödeneklerinin azaltılmasını önermeyi planlamaktadır. Bu önlemler küresel düzeyde, özellikle Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü ve Uluslararası Denizcilik Örgütü'nde yapılacak çalışmayla koordine edilecektir.

AKDENİZ'İN SECA İLAN EDİLMESİ İÇİN YOL HARİTASI BELİRLENDİ

AB'nin buna paralel olarak, sürdürülebilir alternatif ulaşım yakıtlarının üretimini ve dağıtımını hızlandırması beklenmektedir. 2025 yılına kadar, Avrupa yollarında olması planlanan 13 milyon sıfır ve düşük emisyonlu araç için yaklaşık bir milyon şarj ve yakıt ikmal istasyonuna ihtiyaç duyulacaktır. Avrupa Komisyonu, farklı ulaşım modlarına yönelik sürdürülebilir alternatif yakıtların üretimini ve alımını artırmak için yasal seçenekleri değerlendirecektir. Ayrıca Komisyon, sıfır ve düşük emisyonlu araçların ve gemilerin yayılmasını hızlandırmak için AB Alternatif Yakıtlar Altyapı Direktifi ve TEN-T (Trans-European Transport Network) Yönetmeliği'ni gözden geçirecektir.

Özellikle şehirlerde ulaşımın daha az kirlenmeye hale getirilmesi planlanmaktadır. Kombine önlemler ile emisyonlar, kentsel sıkışıklık ve gelişmiş toplu

taşıma ele alınmaktadır. Avrupa Komisyonu, yanmalı motorlara sahip araçlar için daha katı hava kirliliği emisyon standartları önermeyi planlamaktadır. Ayrıca Komisyon tarafından, 2025 yılından itibaren sıfır emisyonlu ulaşım şekline doğru net bir yol oluşturmak için Haziran 2021'e kadar otomobiller ve kamyonetler için CO2 emisyonu performans standartları hakkındaki düzenlemenin gözden geçirilmesi planlanmaktadır. Yüksek oranda kirliliğe neden olan gemilerin AB limanlarına girişini düzenlemek ve limandaki gemileri sahilinden elektrik kullanmaya yönlendirmek de dahil olmak üzere deniz taşımacılığı ile ilgili bir takım düzenlemeler yapılacaktır. Benzer şekilde, uçaklar ve havaalanı faaliyetleri sonucu kirlenmeye neden olan emisyonları ile mücadele edilerek havaalanları yakınlarında hava kalitesi iyileştirilecektir. AYM ve bu kapsamda izlenecek adımlar göz önünde bulundurulduğunda, ülkemizin de taraf olduğu Barselona Sözleşmesi dahilinde, Akdeniz deniz çevresinin korunması ve sürdürülebilir kullanımının sağlanması için kıyıdaş ülkeler arasında işbirliği çalışmaları yürütülmektedir. Bu kapsamda, en geç 1 Mart 2024 tarihine kadar Akdeniz'in SECA ilan edilerek yürürlüğe girmesine yönelik bir yol haritası belirlenmiştir. Bu çerçevede denizcilik sektörü açısından AYM 2050 yılı hedeflerinden önce 2024 yılının hedef alınması büyük önem arz etmektedir.

Kaynaklar

- Avrupa Komisyonu – Avrupa Yeşil Mutabakatı Raporu (İngilizce), 11.12.2019
- T.C. Ticaret Bakanlığı, Avrupa Yeşil Mutabakatı Sektör İstişare Toplantıları – “Ulaştırma Sektörü Çevrim İçi Toplantısı” Sunum Notları, 05.06.2020
- T.C. Ticaret Bakanlığı Uluslararası Anlaşmalar ve AB Genel Müdürlüğü, “Avrupa Yeşil Mutabakatı Çevrim İçi Toplantısı” Sunum Notları, 10.07.2020
- İstanbul Sanayi Odası Sürdürülebilirlik Günleri Web Eğitim Serisi – “Sera Gazı Emisyonlarının İzlenmesi ve Raporlanması” Sunum Notları, 15.10.2020

KATAR İÇİN İNŞA EDİLEN AL DOHA SUYA İNDİ

Katar Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın siparişi üzerine Anadolu Tersanesi tarafından inşa edilecek 2 adet askeri eğitim gemisinin ilki olan QTS 91 AL DOHA düzenlenen törenle denize indirildi.



Askeri eğitim gemisi AL DOHA'nın suya iniş törenine Milli Savunma Bakanı Hulusi Akar, Katar Savunma Bakanı Khalid Mohamed Al Attiyah, Genelkurmay Başkanı Orgeneral Yaşar Güler, Savunma Sanayii Başkanı İsmail Demir, İMEAK Deniz Ticaret Odası



Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Türk ve Katarlı askeri yetkililer ile sektör temsilcileri katıldı. Törende konuşan ADİK Tersanesi İcra Kurulu Başkanı Süalp Ürkmez, tersanelerinin 16 yıldır sadece askeri projelere imza attığını ve önemli bir tecrübeye sahip olduğunu

ifade etti.

Savunma sanayii projelerinde hem özgün dizayn, hem de proje sürelerinin kısa olmasıyla dikkat çeken ADİK Tersanesi'nin gelecek projelerine de değinen Ürkmez, "Bugün burada Silahlı Eğitim Gemisi töreninde bulunuyoruz, ama yeri geldiği için belirtmekte fayda var, size teşekkür ediyorum. Çünkü aynı zamanda Barzan Holdings olarak bize bu Amfibi Çıkartma Gemilerinden de sipariş verdiniz.

Ayrıca önemli bir karar vererek Katar Deniz Kuvvetleri Amfibi Çıkarma Filosu kurmak için ilk adımı atmış oldunuz. Sipariş etmiş olduğunuz LCT ve 2 adet LCM ve 1 adet LCVP'nin imalatı bu ay başlıyor ve bu dört gemiyi de size sadece 24 ayda teslim edeceğiz. Kabiliyetlerimiz ve dizaynlarımız arasında çıkarma gemileri dışında hızlı hücumbotlar, karakol botları, güdümlü mermili hücumbot, 74 metre ve 90





metre OPV'ler ile fırkateyn dizaynı da dâhildir. Bu projelerimizle yurtdışında birçok ülke ile sözleşme imzalama aşamalarına geldik. Ortaklarımız Sedef ve Sefine Tersaneleri ile kurduğumuz TAİS Shipyards bugün uluslararası pazarlarda Türkiye'yi en üst seviyede temsil ediyor" dedi.

ATMACA GEMİLERİNDE SON TESTLER YAPILDI

Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayii
Başkanı İsmail Demir, Katar Deniz



eğitim gemisinin Tuzla'daki Anadolu Tersanesi'nde yapılan denize indirme töreninde yaptığı konuşmada, Türk savunma sanayisi olarak güvenlik güçlerinin ihtiyaçları doğrultusunda son yıllarda birçok projeyi hayata geçirdiklerini ifade etti ve bu projeler çerçevesinde ayrıca 300'ü aşkın platformu çeşitli yıllarda ihraç ettiklerini söyledi. İnşa ve modernize edilen deniz araçlarının yerli ve milli silah, radar, muharebe ve elektronik sistemler ile donatıldığını anlatan Demir, "Gittikçe

olarak da milli deniz seyir füzemiz
Atmaca gemilerimizde son atış testlerini
yaptık ve seri üretime hazır hale geliyor”
ifadelerini kullandı.

**DÜNYADA İLK 100'DE 7 FİRMAMIZIN
BULUNMASI POTANSİYELİMİZİ
GÖSTERİYOR**

Törende bir konuşma yapan Milli Savunma Bakanı Hulusi Akar, Türkiye'nin köklü tarihi dostluk ve kardeşlik bağları bulunan Katar ile ilişkilerinin mükemmel ve örnek bir seviyede bulunduğunu belirterek, her iki ülkenin bölgesel konularda yakın bir iş birliği içerisinde, tek yürek ve tek yumruk olarak hareket ettiğini vurguladı.

Akar, bölgede barış, huzur ve istikrarın sağlanmasında önemli roller üstlenecek güçlü bir Katar ordusunun varlığını samimiyetle arzuladıklarını ifade ederken, “Silahlı eğitim gemilerinin inşası da bu amaçla atılmış son derece önemli bir adımdır” dedi. Savunma sanayinde Türkiye’nin önemli projelere imza attığını ve kabiliyetlerini her geçen gün artırdığını ifade eden Bakan Akar, “Dünyanın ilk 100 savunma sanayi firması içerisinde bu yıl 7 firmamızın yer alması sahip olduğumuz potansiyeli en açık şekilde göstermektedir. Ancak biz bununla yetinmiyoruz. Çok daha fazla firmamızın dünya pazarında yer alabilmesi için, kaynaklarımızın etkin yerinde ve doğru kullanılması için çaba gayret gösteriyoruz” diye konuştu.

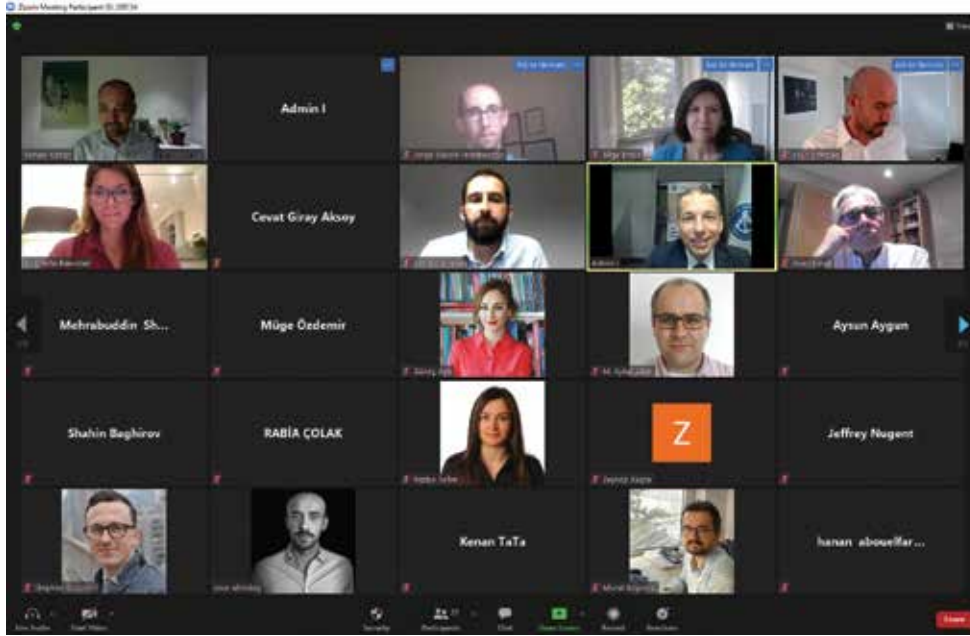


Kuvvetleri için üretilen ve 2021'de teslim edilmesi planlanan silahlı

gelişmekte olan silah sistemlerimizin entegrasyonuna devam ediliyor. Son

PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ'NDE EKONOMİ KONFERANSI YAPILDI

Orta Doğu Ekonomik Birliği'nin (MEEA) 19. Uluslararası Konferansı Piri Reis Üniversitesi ev sahipliğinde 9-11 Ekim 2020 tarihlerinde online olarak gerçekleştirildi.



214 yerli ve yabancı akademisyenin 30 ayrı oturumda 110 tane çalışma sunduğu konferans, Orta Doğu Bölgesi, Türkiye ve Dünya Ekonomisi ile ilgili farklı konuların tartışıldığı çok zengin bir içeriğe sahip. Konferansın ana temasını Orta Doğu ve Kuzey Afrika Bölgesinde Uluslararası Ticaret ve Sürdürülebilir Kalkınma oluşturuyor. Açılış konuşmaları Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan ve MEEA Başkanı Prof. Dr. Wasseem Shahin tarafından yapılan konferansın “keynote” konuşmacısı dünyanın en önemli iktisat tarihçileri arasında sayılan Prof. Dr. Şevket Pamuk oldu.

Açılış konuşmasında Erdoğan şunları kaydetti: “Keşke sizleri deniz kıyısındaki güzel kampüsümüzde ağırlayabilseydik. Ne yazık ki bu, pandeminin etkileri sebebiyle mümkün olmadı. Bu günün MEEA’nın ilk online konferansı olduğunu bilmek heyecanımızı yükseltiyor. Salgın sona erdiğinde hepimizi İstanbul Tuzla’daki kampüsümüzde ağırlamak bizi çok mutlu edecektir. Bu üç günlük

konferans sırasında, yaklaşık 200 akademisyen çeşitli konularda farklı bildiriler sunacak ve tartışacak. 30 ayrı oturumda 100’den fazla bildiriye ev sahipliği yapacağız.

Ekonomik gelişmeler, işgücü piyasaları, makroekonomik politikalar, finansal piyasalar ve kurumlar hakkında oturumlar bulacaksınız. Farklı üniversitelerin akademisyenlerin yanı sıra OECD ve Dünya Bankası gibi uluslararası enstitülerden de akademisyenleri ağırlıyor olacağız. Bu konferansın kurumlarımız ve akademisyenlerimiz arasındaki işbirliklerini kolaylaştıracağına inanıyoruz.

Bilimsel programımızın birçok seçkin akademisyenden değerli katkılar aldığını fark etmek beni çok mutlu etti. Öncelikle Konferansın Açılış konuşmasını yaptığı için Prof. Dr. Şevket Pamuk’a müteşekkirim. Ayrıca davet edilen konuşmacılarımıza ve panelistlerimize bilimsel programımıza

katkılarından dolayı teşekkür ederim. Son olarak böylesine canlı bir kitleyi gördüğümüz için oldukça heyecanlıyız. Bu vesileyle MEEA Yönetim Kurulu’na ve Wassim Shahin’e Piri Reis Üniversitesi ile yaptıkları işbirliği için teşekkür etmek istiyorum. Prof. Dr. Erhan Aslanoğlu ile Organizasyon Komitesi ve Bilimsel Komite’nin tüm değerli üyelerine de teşekkür ediyorum.”

Konferansın ilk ve ikinci gününde Covid-19 pandemisinin Türkiye ekonomisi üzerine etkilerinin tartışıldığı iki panel toplantısı düzenlendi. Türkiye’den ve yurt dışından birçok akademisyenin ve üniversitenin katılım gösterdiği toplantıda ayrıca Dünya Bankası (WB), Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası (EBRD), Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü (OECD), Türkiye Ekonomi Kurumu (TEK) gibi uluslararası ve ulusal kuruluşlardan da katılımcılar yer aldı.

Konferans, iktisat ve finansın belli başlı güncel konularının tartışıldığı paralel ve davetli paneller ile üç gün sürdü. Konferans günlerinde farklı temalarda konuşma yapan davetli konuşmacıların da bulunduğu özel oturumlarda yapıldı. Bu oturumlarda Prof. Dr. Ragui Assaad, Prof. Dr. Erinc Yeldan, Prof. Dr. Güven Sak, Prof. Dr. Şebnem Kalemlî Özcan, Prof. Dr. Caroline Krafft, Prof. Dr. Hurşit Güneş, Prof. Dr. Sevdâ Demiralp, Prof. Dr. Gregory H. Bauer ve Prof. Dr. Fatma Doğruel başta olmak üzere birçok değerli akademisyen konuşma yaptı.

Konferansın kapanış günü ise özellikle makro iktisadi politikalarının tartışıldığı ve Prof. Dr. Erhan Aslanoğlu, Prof. Dr. Refet Gürkaynak ve Dr. Murat Üçer gibi konuşmacıların olduğu FED özel oturumu ile sonuçlandı.

CUMHURBAŞKANLIĞI ULUSLARARASI YAT YARIŞI HEYECANI BAŞLADI

İstanbul Açıkdeniz Yat Yariş Kulübü tarafından Cumhurbaşkanlığı himayelerinde bu yıl ilk kez düzenlenen ‘Cumhurbaşkanlığı Uluslararası Yat Yariş’ 29 Ekim’de başladı.



İlk gün yapılan 29 Ekim etabı, Dolmabahçe'de Gazi Mustafa Kemal Atatürk ve silah arkadaşlarının manevi şahsiyetleri huzurunda yapılan saygı duruşunu takiben başladı. Birinci gün yarışa katılan 61 yat, Dolmabahçe, Ortaköy, Galataport İstanbul ve Anadolu Hisarı parkurunda nefes kesen mücadele verdi.

29 Ekim etabında, finişe ilk ulaşan
Arkas'ın sponsorluğunda yarışan Comet

A takımı Yatı oldu. Etabın kazananı ise düzeltilmiş zaman hesaplamaları sonrası ilan edilecek.

Yarışla ilgili değerlendirmelerde bulunan İstanbul Açık Deniz Yat Yarış Kulübü Başkanı Ekrem Yemlihaoğlu şunları söyledi: “Bugün ülkemiz için çok anlamlı bir günde, Cumhuriyet Bayramımızda başlayan yarışlarımızda ilk günü tamamladık. Cumhurbaşkanlığımızın himayelerinde düzenlediğimiz yarış, ülke sporumuz için de yepyeni uluslararası bir atılım anlamı taşıyor.

Bugün yarışların tüm etaplarına katılacak yat sayısı 61'e ulaşmış durumda. 31 Ekim Cumartesi ve 1 Kasım Pazar günleri de yarışlarımız büyük heyecana sahne olacak ve gerçekleştirilecek üç etabın sonunda sınıflarında toplamda en iyi dereceyi elde edecek ekip, Cumhurbaşkanlığı Uluslararası Yat Yarışı Şampiyonu unvanına ve Cumhurbaşkanlığı Kupası'na hak kazanacak. Dünya genelinde de büyük ilgi ile takip

edilecek ve ülkemizin tanıtımına büyük katkı sağlayacak organizasyonun uzun seneler büyük başarıyla gerçekleşmesi için çalışmalarımıza devam edeceğiz”.

YARIŞLAR TÜM HIZIYLA SÜRECEK

31 Ekim Cumartesi günü Adalar parkurunda 'Mavi Vatan Kupası' etabı gerçekleşecek. Yarışmanın son günü olan 1 Kasım Pazar günü ise, Kalamış Koyu'nda 'Barbaros Hayreddin Paşa Kupası' etabı ile etkinlik sona erecek. Gerçekleştirilecek 3 etabın sonunda toplamda en iyi dereceyi elde edecek ekip Cumhurbaşkanlığı Uluslararası Yat Yarışı Şampiyonu unvanını ve Cumhurbaşkanlığı trofesini kazanacak.

Galataport İstanbul'un mekân, Paraf'ın platin, Borusan Otomotiv'in Türkiye distribütörü olduğu BMW'nin ulaşım ve NTV'nin ana medya sponsorları olduğu Cumhurbaşkanlığı Uluslararası Yat Yarişısı'nın diğ er sponsorluklarını Red Bull, Magdeburger Sigorta, Helly Hansen, Coca Cola İçecek ve Sport Works ile medya sponsorluklarını Alem FM ve Lig Radyo üstleniyor.

UTİKAD 38. SEÇİMLİ OLAĞAN GENEL KURULA HAZIRLANIYOR

Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD), 38. Seçimli Olağan Genel Kurulu'na hazırlık yapıyor. Bu kez UTİKAD tarihinde ilk kez iki farklı liste yarışacak.



Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik
Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD).

38. Seçimli Olağan Genel Kurulu'na hazırlanıyor. Aralık ayında yapılması planlanan genel kurul için UTİKAD tarihinde ilk defa, mevcut yönetim kadrosunda yer almayan üyeler bir araya gelerek oluşturdıkları liste ile

seçime girme kararı aldı. “Geçmişten Geleceğe” adı verilen yeni oluşum ve şu andaki UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı Emre Eldener başkanlığındaki yönetim kadrosunun yarışacağı seçimler için geri sayım başladı.

SÖNDÜREN-10 VE ÖZGÜR RÖMORKÖRÜ KKTC'YE UĞURLANDI

Kıbrıs Türk Kıyı Emniyeti'ne ait Söndüren-10 ve Özgür römorkörü, Kocaeli ve Yalova'daki modernizasyon çalışmalarının ardından Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'ne (KKTC) uğurlandı.



Kıbrıs Türk Kıyı Emniyeti için modernizasyonu tamamlanan "SÖNDÜREN 10" römorkörü teslim töreni Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Selim Dursun, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü ve Yönetim Kurulu



Başkanı Durmuş Ünüvar, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt, Yönetim Kurulu Üyesi Burak Akartaş, Uzmar Yönetim Kurulu

Başkanı Ahmet Noyan Altuğ, İMEAK DTO Kocaeli Şube Başkanı Vedat Doğusul başta olmak üzere sektör temsilcilerinin katılımı ile UZMAR Tersanesi'nde yapıldı.

Mülkiyeti Kıbrıs Türk Kıyı Emniyeti ve Gemi Kurtarma şirketine ait Özgür ve Söndüren-10 römorkörü, uluslararası seyir kurallarına göre bütünüyle modernize edilerek, Doğu Akdeniz'in seyir emniyeti ve deniz güvenliği için tam donanımlı göreve hazır hale getirildi.

Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Selim Dursun, Kocaeli'nin Başiskele İlçesi'ndeki Uzmar Tersanesi'nde düzenlenen Söndüren-10 römorkörünün uğurlama töreninde yaptığı konuşmada, Özgür ve Söndüren-10 römorkörlerinin yenileme ve modernizasyon çalışmalarında emeği geçenlere teşekkür etti. KKTC Cumhurbaşkanı seçilen Ersin Tatar'ı tebrik eden Dursun, deniz ve okyanusların, sahip oldukları besin,



doğal kaynaklar ve alternatif enerji üretim potansiyelleri nedeniyle insanlığın ekonomik mücadelesinin temel zeminini oluşturduğunu söyledi.

"TÜRKİYE VE KKTC BAYRAKLARI DOĞU AKDENİZ'DE DALGALANMAYA DEVAM EDECEK"

Deniz yetki alanlarında deniz, seyir, can, mal ve çevre emniyeti anlamında önemli sorumlulukları bulunduğunu aktaran Bakan Yardımcısı Selim Dursun, "Bu kapsamda geçtiğimiz günlerde deniz ve hava araçları kazalarında arama kurtarma yönetmeliğimiz yayınlanmış olup, deniz yetki alanlarımız dahilindeki Türk arama kurtarma sahası Doğu Akdeniz'deki kıta sahanlığımızı da kapsayacak şekilde genişletildi. Diğer bir ifadeyle arama kurtarma sorumluluk sahamızı yaklaşık iki katına çıkardık" ifadelerini kullandı.

Dursun, Doğu Akdeniz'deki deniz emniyetinin artırılmasına yönelik Kıbrıs Türk Kıyı Emniyeti bünyesinde gemi trafik hizmetleri merkezinin kurulması amacıyla çalışmaları başlattıklarını belirterek, bu çalışmayla Doğu Akdeniz'deki gemi trafik izleme alanlarının da genişleyeceğini söyledi. Özgür ve Söndüren-10 römorkörlerinin



modernizasyon çalışmalarıyla daha uzun süre aktif olarak bölgede ve sahada görev yapacak duruma getirildiğini aktaran Dursun, Türkiye ve KKTC bayraklarının her zaman Doğu Akdeniz'de gururla dalgalanmaya devam edeceğini vurguladı.

Kıyı Emniyeti Genel Müdürü ve Yönetim Kurulu Başkanı Durmuş Ünüvar da, Kıbrıs Türk Kıyı Emniyeti'nin mevcut römorkörlerinin yenilenmesi kapsamında modernize edilen Özgür ve Söndüren-10'un tesliminin kendilerini memnun ettiğini dile getirerek, çalışmada emeği geçenlere teşekkür etti.

Uzmar Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Noyan Altuğ ise, tersane olarak bu



proje için seferber olduklarını aktararak, görevi en iyi şekilde layıkıyla yapmak için maddi ve manevi tüm imkanları Söndüren-10 gemisi için kullandıklarını kaydetti. Söndüren-10 römorkörünü yenilediklerini belirten Altuğ, geminin yaşam mahallinin her iki tarafına KKTC bayrağını naksettiklerini söyledi. Törende, ayrıca KKTC Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanı Tolga Atakan'ın mesajı okundu. Konuşmaların ardından yapılan,



denizlerin zeybeği olarak nitelendirilen
römorkörlerce gösteri yapıldı. Daha sonra
dua edilmesinin ardından Söndüren-10
römorkörü KKTC'ye uğurlandı.

ÖZGÜR RÖMORKÖRÜ DE TÖRENLE KKTC'YE UĞURLANDI

Yine aynı gün "Özgür" adlı römorkör de, Yalova Altınova'da bulunan Sanmar Tersanesi'nde yenileme ve modernizasyon çalışmaları sonrası Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'ne (KKTC) uğurlandı.

Özgür römorkörünün uğurlama töreni için Sanmar Tersanesi'nde düzenlenen törende konuşan Sanmar Denizcilik Yönetim Kurulu Başkan Vekili Ali Gürün, gönüllük esasına dayanan bu projeyi hiç



tereddütsüz, büyük bir mutlulukla kabul ettiklerini belirterek, “Ocak ayında Kıbrıs Türk Kıyı Emniyeti’nin filosu hakkında daha fazla bilgi edinmek için Kıbrıs’a gittik.

Ardından kapsamlı bir rapor hazırladık. Römorkörün çok ciddi biçimde bakım ve modernizasyon ihtiyacı vardı. Bu konuda zaten tecrübemiz bulunduğu için hiç zorlanmadık” dedi. Gürün, Sanmar

olarak pandemiye rağmen ihracata ve üretime devam ettiklerinin altını çizerek, şunları söyledi: “Bugüne kadar inşa ettiğimiz 276 römorkörden 154’ünü 37 ayrı ülkeye ihraç ettik. Pandemi döneminde de hem ihracata hem iç pazara üretim yapmayı sürdürdük. Bu yıl çok yoğun geçti. 2020 sonunda 25 römorkör ihraç etmiş olacağız. İç pazar için de 8 römorkör ürettik. Ayrıca kendi filomuzu de 5 yeni römorkörle gençleştirdik” diye konuştu.

“KKTC VE TÜRK BAYRAKLARI HER ZAMAN DOĞU AKDENİZ’DE GURURLA DALGALANACAK”

Törende konuşan Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Selim Dursun, karasal kaynakların azalması ile denizlerdeki besin, hidrokarbon gibi kaynaklarla ilgili mücadelenin arttığına dikkat çekerek, “Devletler deniz yetki alanlarının ötesinde bir mücadele içerisindeler. Doğu Akdeniz her zaman uygarlığın beşiği olmuş bir coğrafya. Yani bugün yaşananlar yeni değil. Akdeniz, dünya su yüzeylerinin yüzde 1’ini oluşturmalarına karşın dünya ticaretinden yüzde 20 dolayında pay alıyor. O yüzden çok önemli.

Deniz yetki alanlarında haklarımızı koruyacak imkanlara her zamankinden daha fazla sahibiz. Nitelikli araştırma filomuz ve güçlü donanmamızla kaynakların tespiti konusunda çok önemli adımlar attık. KKTC ile de her zaman işbirliği içindeyiz. Bu kapsamda KKTC filosundaki römorkörlerin modernizasyon çalışmasını başlattık. KKTC ve Türk bayrakları her zaman Doğu Akdeniz’de gururla dalgalanmaya devam edecek” şeklinde konuştu.

TÜRK LOYDU NSCA BAŞKANI SEÇİLDİ

TürkLoydu Askeri Gemi Klas Kuruluşları Birliği NSCA'nın 12 Ekim 2020'de yapılan yıllık genel toplantısında Başkanlığı Polonya Klas Kuruluşu PRS'den devralarak, NSCA'nın yeni başkanı oldu.



Yeni tip Koronavirüs salgını dolayısıyla sanal ortamda yapılan toplantıda geçen dönem başkan yardımcılığı görevini üstlenmiş olan Türk Loydu yeni dönemde oybirliği ile başkanlığa seçildi. Bir yıl süreyle bu görevi üstlenecek olan Türk Loydu, NSCA'nın idari görevlerinin yanında komite toplantılarını yöneterek NATO ile olası görüşme ve raporlamayı yürütecek. Toplantıda ayrıca, otonom tekneler üzerine yapılan kural çalışmaları, otonom teknelerin ticari ve askeri uygulamaları ile askeri gemilerin çevre sözleşmelerine (MARPOL, BWM, vb.) azami uyumunu sağlamak üzerine INSA (International Naval Safety

Association)'da yapılan çalışmalar ve bu konuda verilebilecek destekler görüşüldü. NSCA'nın 2017 sonunda askeri gemilerin MARPOL Sözleşmesine uyumu ile ilgili yaptığı ortak yorumlarla başlanılan bu süreçte, INSA altında kurulan çalışma grubunda NSCA üyelerin destekleri ve Birleşik Krallık donanmasının başkanlığında oluşturulan balast suyu sözleşmesinin askeri gemilerde uygulanmasına ait taslak kılavuz, gemi odaklı kirlilik kaynaklarının belirlenmesi için oluşturulan taslak çalışma ve NSCA'nın çevre vizyonu ve gelecek planları üzerine toplantıda görüşmeler gerçekleştirildi.

TÜRKİYE'NİN İLK SİLAHLI İNSANSIZ DENİZ ARACI TANITILDI

Ares Tersanesi ve Meteksan Savunma tarafından geliştirilen Türkiye'nin ilk silahlı insansız deniz aracı (SİDA) Ankara'da yapılan bir toplantıyla tanıtıldı.



Tanıtım toplantısına METEKSAN Savunma Genel Müdürü Selçuk Kerem Alparslan, ARES Tersanesi Genel Müdürü Utku Alanç, METEKSAN Savunma Haberleşme Sistemleri Genel Müdür Yardımcısı Dr. Erdal Torun, ARES Tersanesi Üretim Müdürü Oğuzhan Pehlivanlı ve çok sayıda yetkili katıldı.

İki şirketin birkaç yıldır devam eden araştırma geliştirme faaliyetleri sonunda ortaya çıkan ULAQ serisinin ilk ürünü olan SİDA'nın prototip üretimi aralık ayında tamamlanacak. SİDA, 400

kilometre seyir menziline, saatte 65 kilometre sürata, gündüz/gece görüş kabiliyetine, milli kriptolu haberleşme altyapısına sahip olacak. Araç, farklı operasyonel hareket ihtiyaçlarına cevap verebilecek şekilde füze sistemlerinin yanı sıra elektronik harp, karıştırma gibi farklı tiplerde faydalı yükler ve farklı haberleşme ve istihbarat sistemleriyle donatılabilir. SİDA, 400 kilometre seyir menziline, saatte 65 kilometre sürata, gündüz/gece görüş kabiliyetine, milli kriptolu haberleşme altyapısına sahip olacak. Araç, farklı operasyonel hareket ihtiyaçlarına cevap verebilecek şekilde füze sistemlerinin yanı sıra elektronik harp, karıştırma gibi farklı tiplerde faydalı yükler ve farklı haberleşme ve istihbarat sistemleriyle donatılabilir.

Tasarımını ve üretimini ARES Tersanesi'nin, haberleşme, görev bilgisayarını, komuta kontrol yazılımları,

otonom algoritmaları gibi konuları da METEKSAN Savunma'nın üstlendiğini belirten METEKSAN Savunma Genel Müdürü Selçuk Kerem Alparslan, şunları söyledi: "Üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizin 'mavi vatan' savunmasını deniz kıta sahanlığımızın ve münhasır ekonomik bölgemizin korunmasının ne kadar elzem olduğunu son yıllarda ortaya çıkan gelişmelerde bir kez daha anlıyoruz. Biz de ARES Tersanesi ile birlikte mavi vatanımızın savunmasında, çağın ilerisinde insansız otonom teknolojiler geliştirmeyi hedef alarak, sizlere Türkiye'nin ilk muharip insansız deniz aracını sunmaktan büyük gurur duyuyoruz". Tamamen milli sermayeye sahip bir tersane olduklarının altını çizen ARES Tersanesi Genel Müdürü Utku Alanç ise, "Biz vatanımızın her bir köşesinin sevdalıyız elbet. Fakat Mavi Vatan için bir miktar iltimas gösterdiğimizi de inkar edemeyeceğim." şeklinde konuştu.



TEMAR DENİZCİLİK
— DENİZCİLİK VE TİCARET A.Ş. —

Vira
Bismillah

Temar Denizcilik her zaman yanınızda.

Tüm balıkçılarımıza

Haydi Rastgele



MERKEZ OFİS
0 216 582 00 52
İçmeler Mah. Aydınlı yolu Cad. No:34/4
Tuzla / İSTANBUL



TEOS MARİNA
0 232 743 24 41
Sığacık Mah. Akkum Cad. No:4/29
Seferihisar / İzmir



TUZLA MAĞAZA
0 216 582 00 52
Evliya Çelebi Mh. Mehmet Akif Sk.
No:3/1 Tuzla - İstanbul



TRABZON MAĞAZA
0 462 752 25 61
Yeni Ay Mh. Liman Kumru Cd. Engin
Terzioğlu Apt. No:104/B Sürmene / Trabzon

info@temar.com.tr - www.temar.com.tr

[f](#) [i](#) [in](#) /temardenizcilik

TÜRK SAVUNMA SANAYİSİ DENİZCİLİKTE KATLANARAK BÜYÜYOR

Türkiye'nin en büyük tersanelerinden Kaptanoğlu-Desan Tersanesi Yönetim Kurulu Başkanı Cenk İsmail Kaptanoğlu, Türk denizcilik sektörü hakkında önemli açıklamalarda bulundu.



Dünyanın en büyük yüz savunma sanayisi şirketi sıralamasında, 2019'da 7 Türk şirketinin bulunduğunu belirten Cenk İsmail Kaptanoğlu, yatırımların ve trendin devam etmesi halinde bu sayının artacağını dile getirdi. Bugüne kadar savunma sanayisinde, denizcilik tarafında 3 milyar doları aşan proje gerçekleştirildiğine dikkat çeken Kaptanoğlu, devam eden ve yapılacak projelerle bu rakamın 12 milyar doları bulacağını altını çizdi ve yakın zamanda Türkiye'nin büyük ihracatçı ülkeler arasına gireceğini belirtti. Türk Deniz Kuvvetleri'ne teslim ettiği Acil Müdahale ve Dalış Eğitim Botlarında yüzde 71 yerlilik oranını yakalayıp savunma sanayisinde önemli bir projeye imza atan Kaptanoğlu Desan Tersanesi, yeni projelerle dünyaya açılmaya hazırlanıyor. Katıldığı televizyon programında Türk savunma sanayisi hakkında önemli açıklamalarda bulunan Kaptanoğlu-Desan Tersanesi Yönetim Kurulu Başkanı Cenk İsmail Kaptanoğlu, yerlilik ve ihracata dikkat çekti.

YERLİLİKTE YÜZDE 20'DEN YÜZDE 71'E ULAŞILDI

Türkiye'nin 2000'li yıllarında başında savunma sanayisinde yüzde 20 oranında yerlilik ile üretim yaptığını belirten Cenk İsmail Kaptanoğlu, "Deniz Kuvvetleri'mize teslimini yaptığımız Acil Müdahale ve Dalış Eğitim Botları ile yüzde 71 yerlilik oranına ulaştık. Şimdi bu başarılı projenin ardından bu ve benzeri gemilerin ihracatı için çalışıyoruz. 2019'da dünyanın en büyük 100 savunma sanayisi şirketinde 7 şirketimiz vardı. Trend böyle devam ederse bu sayı çok daha fazla olacaktır. Şu ana kadar savunma sanayisinin denizcilik tarafında gerçekleşen projelerin büyüklüğü 3 milyar doları aştı. Devam eden ve yapılacak projelerle bu büyüklük 12 milyar dolara ulaşacak." dedi.

ORDUNUN YERLİ ÜRÜNLERİ TERCİH ETMESİ İHRACATI GÜÇLENDİRİYOR
Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan ve Savunma Sanayii Başkanlığı'nın

sektöre her zaman destek verdiğini ve sektör oyuncularını teşvik edici olduğunu dile getiren Cenk İsmail Kaptanoğlu, "Kendi ordumuzun yerli üretimleri tercih etmesi sektörümüzün ihracat yapmasını kolaylaştırıyor.

Katıldığımız tüm fuarlarda, görüştüğümüz ülkelerin yetkilileri bize bu ürünleri Türk Deniz Kuvvetleri'nin kullanıp kullanmadığını soruyor. Kendi Deniz Kuvvetleri'mize denenmiş projeleri yaptıktan sonra ihracat tarafında da başarı gelecektir. Bu sebeple projelerini tamamlayan tersanelerimizin ihracatta başarı oranı daha yüksek." ifadelerini kullandı.

TÜRK TERSANELERİ ÖZEL TERZİ GİBİ ÇALIŞIYOR

Türk tersaneciliğinin proje bazlı ve ihtiyaca yönelik çalıştığını belirten Kaptanoğlu, "Türk tersaneleri özellikle Avrupa pazarının tercih ettiği özel gemileri, kaliteli ve zamanında ürettirebilen yegane tersanelerdir. Sektörün ilk 3 büyük üreticisi olan Çin, Güney Kore ve Japonya tersaneleri, tıpkı bir konfeksiyon atölyesi gibi çalışır. Bu ülkelerde katalog üzerinden gemi seçersiniz ve değişiklik yapamazsınız.

Fakat Türk tersaneciliği ise özel dikim yapan terzi gibidir. Bu yüzden nitelikli projelerin adresi genelde Türkiye'dir. Mesela Norveç özel sektörü, neredeyse tüm yolcu ve araç taşıyan ferry tipi özel gemilerini Türk tersanelerinde inşa ettirmektedir." şeklinde konuştu.

Cenk İsmail Kaptanoğlu'nun verdiği bilgiye göre 2019 yılında Türkiye, sivil gemi ve yat ihracatında 1 milyar doları aşmayı başardı.

PORT OF BANDIRMA

'GÜVENİLİR LİMAN'

Rıhtımlara kadar ulaşan
ulusal demiryolu bağlantısı
ile bölgenin TEK LİMANI

Operasyon hızı ile
GÜNEY MARMARA'NIN
LİDERİ

Yük elleçme ve depolama
kapasitesi ile bölgenin
EN BÜYÜĞÜ



ÇELEBİ
PORT OF BANDIRMA

www.portofbandirma.com.tr

KAPTAN BORA EKŞİ'NİN KATİLİ HAKİM KARŞISINA ÇIKTI

Endonezya'da seyir halinde olan gemide Kaptan Bora Ekşi'yi bıçaklayarak öldüren geminin makine yağcısı Ergin Aktaş hakim karşısına çıktı. Sanık savunmasında kendisini askeri bir gemide sandığını, Ekşi'yi ise düşman askeri olarak düşündüğü için cinayeti işlediğini söyledi.



Endonezya'nın Semarang limanından yükünü aldıktan sonra okyanusa açılan "İnce Karadeniz" gemisinde makine yağcısı olarak çalışan 34 yaşındaki Ergin Aktaş, 20 Aralık 2019 tarihinde geminin kaptanı Bora Ekşi'yi kamarasında bıçaklayarak öldürmüştü ve 8 mürettebatı da yaralamıştı. Olayın ardından gemi mürettebatı tarafından etkisiz hale getirilen Aktaş, Sri Lanka'daki yetkililer tarafından gözaltına alınarak Türkiye'ye gönderilmişti. İstanbul Cumhuriyet Başsavcılığı tarafından hakkında "kasten öldürme" suçundan ağırlaştırılmış müebbet

talebiyle dava açılan Ergin Aktaş, bugün ilk kez hakim karşısına çıktı. Hayatını kaybeden Bora Ekşi'nin kız kardeşi İrem Ekşi Mutlu ile babası Vahdettin Ekşi ve olayda yaralanan 8 müşteki de duruşmada hazır bulundu. İstanbul 1. Ağır Ceza Mahkemesi'nde görülen davaya sanık Aktaş Sesli ve Görüntülü Bilişim Sistemleri (SEGBİS) ile bulunduğu cezaevinden bağlandı.

GEMİNİN 3. KAPTANI GEMİDE YAŞANANLARI ANLATTI

Geminin 3. kaptanı olan Keziban Hazel de duruşmada verdiği ifadede olay gününü yaşananları şöyle anlattı: "Ergin bana 'Ben kabeye gidip putları yıktım. Siz hazreti Ayşe'nin kızına benziyorsunuz' dedi. Ben de tedirgin olup Bora kaptanı aradım. Gelip Ergin'i sakinleştirdi. Sonra ben kamarama gittim. Bora kaptanla kamaralarımız çok yakındı. Tam yattığım sırada sesler duydum. Ergin, 'Beni aileme neden şikayet ettin' diye bağıyordu. Kısa süre sonra Bora kaptanın, 'Beni öldürme, benim iki çocuğum var' dediğini duydum. Hemen

diğer gemi personelini arayıp çağırdım. Beni de bacağımdan yaraladı. Daha sonra bana 'beni niye engelledin herkesi öldürecektim dedi.' Ergin Aktaş'ın verdiği ifadeler sonrasında Bora Ekşi'nin kardeşi İrem Ekşi Mutlu, sinir krizi geçirdi. Mahkeme sanığın tutukluluk halinin devamına karar vererek müştekilerin dinlenmesi için duruşmayı erteledi.

BORA EKŞİ'NİN BABASI: "ADALETE GÜVENİYORUM"

Duruşmanın ardından basına konuşan Bora Ekşi'nin babası Vahdettin Ekşi, "Ailemizi toplu halde katletti ve her gün de katlediyor, öyle bir duygu yaşıyoruz. Bütün aile fertleri psikolojik tedavi görüyoruz. Adaletle güveniyorum. Eminim adalet tecelli edecek" dedi. İrem Ekşi Mutlu ise, "Hepimizi mahvetti. Ağabeyime sürekli 'iyi bir insandı' dedi. Söyleyecek hiçbir şey yok. Tamamen alavere dalevere, hasta olduğunu söylüyor, ağabeyimi İngiliz kumandanına benzettiğini söylüyor" dedi.

ARKAS LİNE, MERSİN'DEN RUSYA'YA REEFER SERVİSİNE BAŞLIYOR

Arkas Line ve Sealand ortaklığı ile taze meyve ve sebze sezonuna bağlı olarak tekrar açılan reefer servisi "Rusya Ekspres Servisi", Ekim sonu itibarıyla Mersin Limanı'ndan hizmet vermeye başlayacak.

Arkas Line ve Sealand hatlarının birer gemiyle sürdüreceği bu ortak servis sayesinde, ihracat taze ürünler Mersin Limanı'ndan 4 gün gibi kısa bir sürede, Novorossiysk üzerinden Rusya piyasasıyla buluşacak. Haftalık olarak hizmet verecek bu servise Cosco Hattı da yer(slot) anlaşmasıyla katılacak.

İlk aşamada servis rotasyonu olarak Mersin ve Novorossiysk limanları arasında faaliyet gösterecek bu servisin ilk gemisi olan BOMAR RESOLVE, 30 Ekim 2020 akşamı Mersin limanına yanaşacak. Takip eden haftalarda NELE MAERSK ve SINE A gemileri bu servis altında haftalık olarak hizmet vermeye başlayacak.



ASYAPORT YENİ BİR REKOR KIRDI

Covid-19 salgınının etkilerine rağmen en büyük gemilerin Türkiye'ye gelmeye başlamasıyla artan hacim, yeni rekorları da beraberinde getiriyor. Asyaport'ta, toplam 5.562 konteyner elleçleme hareketi ile liman tarihinin en yüksek hareketi gerçekleştirildi.



Türkiye'nin en büyük transit limanı Asyaport'a 5 Ekim Pazartesi günü yaşanan Oscar sınıfı gemi MSC INGY'ye toplam 5.562 konteyner elleçleme hareketi ile liman tarihinin en yüksek hareketi gerçekleştirildi. Pandeminin etkilerine rağmen artan hacim ile birlikte,

Türkiye'ye MSC Oscar sınıfı gemilerin uğrak yapmaya başlaması limanda gerçekleşen hareket sayısını da artırdı. 5 Ekim Pazartesi günü yaşanan 400 metre uzunluğunda, 19.462 TEU kapasiteli, MSC INGY konteyner gemisine 2.487 tahliye, 3.075 yükleme ile lokal ve transit olmak üzere toplamda 5.562 hareket gerçekleştirilerek liman tarihinin en yüksek hareket rakamına ulaşıldı.

Günün anısına gemi kaptanına Asyaport Planlama Müdürü Kaptan Gökmen Azaklı ve MSC Tekirdağ Liman Acente Hizmetleri Müdürü Volkan Aytaş tarafından plaket takdim edildi.

Sahip olduğu 2010 metre toplam rıhtım uzunluğu, 18 metre derinliği ile tam dolu olarak Türkiye'de sadece Asyaport'a yanaşabilen MSC Oscar sınıfı gemilerin limanlarımıza gelmesi; ülkemizin bölgesindeki önemini ve diğer ekonomilerden farkını bir kez daha gösterdi.

Asyaport, MSC'nin Covid-19 salgınının etkilerini dengelemek için başlattığı "Transit Taşımanın Askıya Alınması (SOT)" programı kapsamında tüm Doğu Akdeniz ve Karadeniz için ana aktarma noktası olarak önemli bir rol oynuyor.

TERSAN YEŞİL ENERJİ'YE GEÇTİ

Tersan Tersanesi Eylül 2020 itibari ile yüzde 100 yenilenebilir temiz enerji kullanımı için Selenka Enerji ile anlaştı.

Yalova'da 300 metrekare alan üzerine kurulu gelişmiş üretim tesislerine sahip, aylık enerji tüketimi ortalama iki milyon KW saati bulan Tersan Tersanesi, Selenka Enerji'nin IREC sertifikalı (International Renewable Energy Certificate) rüzgar santrallerinden sağlanacak yüzde 100 yenilenebilir temiz enerji kullanımı için anlaştı. I-REC sertifikalı rüzgar santralleri, nihai tüketiciye sağlanan enerjinin yenilenebilir kaynaklardan geldiğini garanti eden ve ulusal ve uluslararası yenilenebilir enerji hedeflerine ulaşılmasına yardımcı olan bir araç olarak küresel sürdürülebilirlik endeksleri tarafından kabul edilmektedir. Yüzde 100 yenilenebilir enerji kullanımı, bu yıl beş gemi teslim etmesi planlanan Tersan Tersanesi'nde eylül ayı itibari ile başladı. Tersan Tersanesi İş Geliştirme ve Pazarlama Direktörü Şakir Erdoğan, yenilenebilir enerji tüketimine geçmenin



düşük ve sıfır karbon salınımı hedefli küresel dönüşüm için hayati önem arz ettiğini dile getirdi. Şakir Erdoğan şunları söyledi: "Tersan olarak, doğa dostu, düşük ya da sıfır emisyonlu gemiler üretmeye devam ediyoruz. Bu gemiler sadece çevre kurallarına uymakla kalmıyor, karbon ayak izi salınımını da azaltıyor. Tersanemizde yüzde 100 yenilenebilir enerji kullanımı ile Tersan'ın enerji tedarik stratejilerini

üretim stratejisi ile uyumlu hale getirerek büyük bir sürdürülebilirlik eylemi gerçekleştirdiğini söyleyebiliriz. Bununla birlikte Tersan Tersanesi olarak doğa ile ilgili sorumluluklarımıza dikkat çekmiş olmak ve üzerimize düşen aksiyonları almış olmaktan büyük memnuniyet duyuyoruz. Selenka Enerji ile yapılan işbirliği sayesinde, Tersan Tersanesinde üretilen doğa dostu gemiler artık I-REC sertifikalı rüzgar enerji santralinde üretilen temiz ve yenilenebilir enerji kaynakları ile inşa ediliyor."

Tersan Tersanesi'nin güncel sipariş defterinde, mühendislikten teslimata farklı aşamalarda üretim süreci devam eden 20 aktif proje bulunuyor. Tersanenin üretim ve teslimat takvimi planlamasına göre 2022 yılı sonuna kadar bu projelerin teslim edilmesi planlanıyor.

GEMİ GERİ DÖNÜŞÜMÜNDE HEDEF 1 MİLYON 100 BİN TON

İzmir'in Aliağa ilçesindeki Gemi Geri Dönüşüm Sanayi Bölgesi'ne getirilen hizmet süresini tamamlamış gemiler, ekonomiye kazandırılıyor.

Son dönemde, savaş gemileri, tanker gemisi, turizm alanında hizmet veren büyük kruvaziyer gemilerinin geldiğini anlatan Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Kamil Önal, eylül ayı sonunda ekonomiye 300 bin dolar katkı sağladıklarını ve yıl sonunda 1 milyon 100 bin ton demir üretmeyi hedeflediklerini söyledi. Elde edilen demirden jilet, inşaat demiri ve yassı mamulü yapıldığını söyleyen Önal, şimdiye kadar bölgede 700 bin ton demir üretildiğini aktardı.

Birçok farklı amaçla kullanıldıktan sonra hizmet sürelerini tamamlayan gemiler, Aliağa Gemi Geri Dönüşüm Sanayi Bölgesi'ne gelerek, ekonomiye kazandırılıyor. Tankerden yük gemisine, cruise gemisinden savaş gemisine, farklı türdeki gemi parçalarının yüzde 80'i demir çelik sanayiinde kullanılıyor. 22 gemi söküm firmasının bulunduğu bölgede, şimdiye kadar 700 bin ton demir üretildi. Gemiler kimi zaman armatörler, kimi zaman da gemi söküm firmaları tarafından tersaneye getirilerek, uzman kişiler tarafından parçalanıyor. Geminin pruvasından başlayıp, pupaya kadar söküm işlemi devam ediyor. Bir geminin söküm işlemi ortalama 6 ay sürüyor. Gemilerin parçalarından jilet, inşaat demiri ve yassı mamulü üretiliyor.

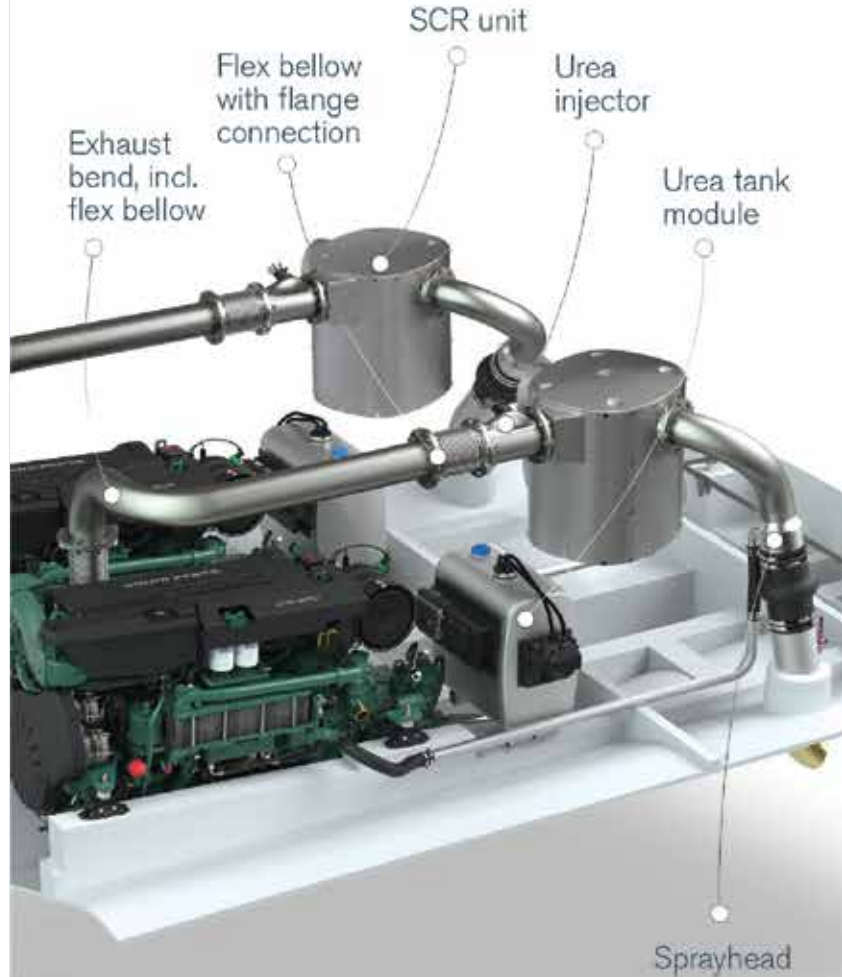
GEMİLER GERİ DÖNÜŞÜM İÇİN SIRADA BEKLİYOR

Firma çalışanları, armatörlerin gemilerini geri dönüşüme getirmek için sırada beklediğini söylüyor. Pandemi sonrasında bölgeye dev kruvaziyer gemilerinin geldiğini söyleyen Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Kamil Önal, "Gemileri geri dönüştürerek, demir çelik hammaddesi olarak ekonomiye katkı sunuyoruz. Bu yılın başında toplam 95 gemi geldi. Şimdiye kadar 700 bin ton civarında demir üretildi. Yıl sonunda ulaşmak istediğimiz hedef 1 milyon 100 bin ton. Pandemiden önce, kruvaziyer gemileri pek fazla gelmiyordu.

Cruise gemileri, Aliağa'ya daha çok gelmeye başladı. Şu anda 5 tane kruvaziyer gemisi var. Ciddi anlamda büyük gemiler bunlar. Arkasından 3 adet daha gemi gelecek. Sektörümüzde yaklaşık 2 bin 500 çalışmamız var.

Eylül ayı sonu itibarıyla ekonomiye 300 milyon dolar civarında katkı sağladık. Yüzde 80'i demir çelik sanayiinde kullanılıyor. İnşaat demiri, yassı mamulü olarak kullanılıyor" dedi.

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

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

ASELSAN, AR-GE'DE HIZ KESMİYOR

Turkishtime Dergisi tarafından “Türkiye’nin Ar-Ge Harcamaları En Yüksek 250 Şirketi” araştırması yayınlandı.



Ar-Ge proje sayısında açık ara birinciliğini sürdüren ASELSAN, 620 proje ile listede ilk sırada yer aldı. Ar-Ge çalışanları bakımından da ASELSAN, 2019 yılı sonu itibarıyla 3 bin 947 personel ile en çok araştırmacı istihdam eden şirket oldu. ASELSAN, geçen yıl 2 milyar 975 milyon 377 bin 381 liralık Ar-Ge harcaması gerçekleştirdi. ASELSAN, yaptığı Ar-Ge yatırımlarını 2018 yılına nazaran %37,6 oranında artırmayı başardı.

ASELSAN; kritik teknolojik kabiliyetleri kendi mühendis kadrosu ile özgün olarak geliştirmesi, ürünlerinde en ileri teknolojileri uygulaması ve sürdürülebilir Ar-Ge'ye düzenli olarak yatırım yapmasıyla biliniyor.

ASELSAN, yüzde 59'u mühendis 8 bini aşkın çalışanı ile Ankara'da üç ana yerleşkede faaliyetlerini sürdürüyor.

ASELSAN HER YIL DAHA DA YÜKSELİYOR

ASELSAN; Askeri ve Sivil Haberleşme Sistemleri, Radar ve Elektronik Harp Sistemleri, Elektro-Optik Sistemleri, Aviyonik Sistemleri, Savunma ve Silah Sistemleri, Komuta Kontrol Sistemleri, Deniz Sistemleri, Ulaşım Sistemleri, Güvenlik Sistemleri, Enerji ve Güç Yönetimi Sistemleri ve Sağlık Sistemleri gibi pek çok alanda tasarım, geliştirme, üretim, entegrasyon, modernizasyon ve satış sonrası hizmetler dahil olmak üzere anahtar teslimi çözümler sunuyor. Giderek artan ihracatı ile ASELSAN; düzenli olarak yer aldığı dünyanın en büyük 100 savunma sanayi kuruluşu listesinde her yıl daha da yükseliyor ve 2020 itibarıyla 48'inci sırada yer alıyor.

ARAŞTIRMA AR-GE'DEKİ TRENDLERİNİ ORTAYA KOYDU

Ar-Ge 250 Araştırması, geçtiğimiz

yıllarda olduğu gibi bu yıl da Ar-Ge'deki trendleri ortaya koyarken Türkiye'nin katma değer yolculuğunun hangi noktada olduğunu da gözler önüne serdi. Bu yılki rapor; T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'ndan onaylı Ar-Ge merkezine sahip firmaların Ar-Ge 250 araştırması kapsamında yaptıkları bildirimler ile Türkiye ihracat sıralamasındaki ilk 500 firma tarafından verilen bilgiler ve Borsa İstanbul şirketlerinin Kamuyu Aydınlatma Platformu'na (KAP) yaptıkları açıklamalardan yola çıkılarak hazırlandı.

Araştırmanın temeli ise; firmaların 2019 yılında Ar-Ge harcamaları, 2020 yılı için planlanan Ar-Ge harcamaları, Ar-Ge personel sayısı, 2019 yılında Ar-Ge merkezlerinde alınan; patent sayısı, faydalı model sayısı, tasarım tescil sayısı, marka sayısı ve 2019 yılı Ar-Ge desteklerinden yararlanma oranı oluşturdu.

TÜRK P&I SİGORTA'YA YENİ GENEL MÜDÜR YARDIMCISI ATANDI

Bugüne kadar bankacılık ve sigortacılık sektöründe başarılı işlere imza atan Enis Güngör, Türk P&I Sigorta ailesine Genel Müdür Yardımcısı olarak katıldı.



Enis Güngör, 2007 yılında İstanbul Bilgi Üniversitesi Uluslararası Finans bölümünden burslu mezun olup 2007 yılında PwC'de denetim asistanı olarak başladığı görevini 2012-2014 yılları arasında Müdür olarak devam ettirdikten sonra Operasyonel Filo Kiralama sektöründe faaliyet gösteren Hedef Filo'da Bütçe, Raporlama ve Muhasebe Departmanlarından sorumlu müdür olarak yaklaşık 1,5 yıl görev almış, 2015-2018 yılları arasında PwC'deki kariyerine Kıdemli Müdür olarak devam etti.

2018 yılından 2020 yılı eylül ayına kadar PwC Denetim Departmanı Finansal Hizmetler Bölümünde Direktör olarak görev alan Güngör, PwC Denetim Departmanı Finansal Hizmetler Bölümü insan kaynakları planlaması sorumluluğunun yanında Türkiye'de faaliyet gösteren yerli ve yabancı banka ve sigorta şirketlerinin denetimlerinde kıdemli denetçi olarak görev alıp; sigorta, banka ve diğer finans kuruluşlarının satınalma, birleşme ve sermaye piyasası ihraçlarında aktif rol aldı. Son olarak 2020 Ekim ayında Türk P&I Sigorta ailesine Genel Müdür Yardımcısı olarak katıldı. Güngör'ün SMMM, KGK Bağımsız Denetçi ve Hazine Müsteşarlığı tarafından verilen Sigortacılık Bağımsız Denetim lisansları bulunuyor.

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

PETROL OFİSİ, İDO'NUN YAKIT TEDARİKÇİSİ OLDU

Türkiye akaryakıt ve madeni yağlar sektörlerinin lideri Petrol Ofisi ile dünyanın en büyük araç ve deniz yolcu taşımacılığı şirketi İDO, önemli bir anlaşmaya imza attı.

Kamu ve özel sektördeki pek çok önemli kurum ve kuruluşun akaryakıt ikmalini üstlenen Petrol Ofisi, önemli bir anlaşmaya daha imza attı. Türkiye'nin akaryakıt pazarı lideri Petrol Ofisi, deniz yolcu ve araç taşımacılığının en önemli şirketlerinden olan İstanbul Deniz Otobüsleri Sanayi ve Ticaret A.Ş. (İDO) ile yakıt tedarik anlaşması imzaladı.

PO Marine ile geçmişte de hizmet verdiği İDO'nun tekrar yakıt tedarikçisi olan Petrol Ofisi, 3 yıl boyunca şirketin bünyesindeki deniz araçlarına yakıt ikmalini sağlayacak. Anlaşma ile aynı zamanda hem Petrol Ofisi'nin hem de İDO müşterilerine değer katacak, kampanya ve hizmetlerin de hayata geçirilmesi hedefleniyor.

365 GÜN BOYUNCA HER KOŞULDA, 7/24 KESİNTİSİZ YAKIT İKMALİ

Türkiye'nin tüm limanlarında gemilere yakıt sağlayabilen PO Marine, Hopa'dan İskenderun'a sahil şeridinin boyunca konumlandırılmış 7 deniz terminali ve 1 yüzer istasyonu, 15 adet barç, ülkenin en büyük kara tanker filosu ve uzman insan kaynağı ile; her türlü bölge, iskele ve hava koşullarında ikmal yapabilme gücüne sahip.

PO Marine, 3 adet barç, 15 adet kara tankeri ve uzman çalışanlarından oluşan özel bir ekip ile İDO'nun deniz araçlarına, yılın 365 günü 7/24 kesintisiz yakıt ikmalini sağlayacak.

Denizcilik yakıtları alanında benzersiz altyapı, teknik imkân ve tecrübeye sahip olan PO Marine, hâlihazırda İstanbul Şehir Hatları, TURYOL, SS Erdek başta olmak üzere yolcu ve araç taşımacılığı yapan birçok önemli firmanın yakıt ikmal hizmetlerini de sürdürüyor.



İDO, TÜRKİYE VE DÜNYANIN DA EN BÜYÜKLERİ ARASINDA

İDO, araç ve deniz yolcu taşımacılığında sadece ülkemizin değil aynı zamanda dünyanın da en büyük şirketlerinden biri konumunda. Bünyesinde 7 adet hızlı feribotu, 20 arabalı vapuru ve 24 adet de deniz otobüsü olmak üzere 51 gemisi bulunan İDO, 21'i İstanbul, 13'ü Marmara bölgesinde olmak üzere toplam 34 iskelede 16 hatta hizmet veriyor. İDO, 2019 yılında 35 milyon yolcu ve 11 milyon da araç taşıyarak, önemli bir başarıya imza attı.

İDO Genel Müdürü Murat Orhan, "İDO olarak sektörünün lideri Petrol Ofisi ile gerçekleştirdiğimiz iş birliğinin operasyonlarımıza güç katacağına inanıyoruz. Yüksek kalite hizmetimizi daha yukarı taşıyacak bu iş birliğiyle gelenekselleşen başarılarımızı geliştirerek sürdüreceğiz. Petrol Ofisi müşterileri ile

İDO yolcularını avantajlı kampanyalarda buluşturacağız. Petrol Ofisi ile iş birliğimizi önümüzdeki yıllarda da hizmetlerimize değer katacak şekilde devam ettirmeyi hedefliyoruz." açıklamasında bulundu.

Petrol Ofisi Ticari ve Endüstriyel Satışlar Direktörü Ulvi Kılıç, "İDO, sahip olduğu büyük ve yaygın yapısı, farklı deniz araçları ve hizmetleri, tarifeli seferleri ile önemli bir operasyon dinamiğine sahip. Biz de benzersiz altyapımız, tecrübemiz, kabiliyetimiz ve uzman çalışanlarımızla İDO'nun bu dinamik operasyonuna, her koşulda 7/24 aralıksız mükemmel hizmet ve kaliteli ürün ikmalini gerçekleştireceğiz. İDO ile iş birliğimizi daha da geliştirmeyi, müşterilerimize değer katacak kampanya ve hizmetler ile daha uzun yıllar sürdürmeyi arzuluyoruz" diyerek, İDO ile iş birliği yapmaktan duydukları memnuniyeti dile getirdi.



20 METRE DRAFT



980 METRE
YANAŞMA RIHTIMI



SON TEKNOLOJİ VİNÇ VE
ELLEÇME EKİPMANLARI



KAPALI, AÇIK DEPOLAMA ANTREPO
SAHALARI VE HUBUBAT SİLOLARI

 **YESİLYURT**
LİMAN



+90 362 266 43 56



www.yesilyurtliman.com



info@yesilyurtliman.com



Organize Sanayi Bölgesi Kutlukent/SAMSUN

GLOBAL, PORT AKDENİZ'İ QTERMINALS'E DEVREDİYOR

Dünyanın en büyük kruvaziyer liman işletmecisi ve Global Yatırım Holding iştiraki Global Ports Holding, portföyünde bulunan Antalya'daki ticari limanı Port Akdeniz'in devri için Katar merkezli ticari liman işletmecisi QTerminals ile hisse satım sözleşmesi imzaladı. Gerekli onayların alınmasının ardından gerçekleşecek satışın toplam bedeli ise 140 milyon dolar olacak.

Dünyanın en büyük kruvaziyer liman işletmecisi ve Global Yatırım Holding iştiraki Global Ports Holding, Türkiye'nin önde gelen ticari kargo ihracat limanı, daha çok Asya ve Ortadoğu pazarlarına yönelik olarak konteyner, genel ve dökme kargo alanlarında faaliyet gösteren Antalya'daki Port Akdeniz'in satışı için başladığı görüşmelerde son aşamaya geldi. Katar merkezli ticari liman işletmecisi QTerminals ile 140 milyon dolar değerinde hisse satım sözleşmesi imzalayan Global Ports Holding, gerekli onayların alınmasının ardından devri tamamlayacak. Global Ports Holding'in bu satıştan elde edeceği nakit girişi, kapanış gününde Port Akdeniz'in net borç durumu ile satış işlemine ilişkin giderler ve vergilere göre kesinleşecekken, QTerminals bedelin küçük bir kısmını kapanış işleminden 12 ay sonra ödeyecek.

'İKİ ÜLKE İLİŞKİLERİNİ DAHA DA İLERİYE TAŞIYACAK'

Katar'ın dünya ticaretine açılan kapısı Hamad Limanı'nda konteyner, genel kargo, RORO, canlı hayvan ve açık deniz tedarik hizmetleri sunmak üzere Mwani Qatar (% 51 hissedar) ve Milaha (% 49 hissedar) tarafından ortaklaşa kurulan QTerminals, Katar'ın ithalat ve ihracatından, deniz ticaretini sağlamaktan, yerel ve bölgesel olarak ekonomik büyümeyi teşvik etmekten sorumlu.

Global Yatırım Holding (GYH) ve Global Ports Holding (GPH) Yönetim Kurulu Başkanı Mehmet Kutman, Port Akdeniz'in QTerminals'e devrinin zaten güçlü olan Türkiye ve Katar



ilişkilerini daha da ileriye taşıyacağını kaydederek, tüm yerel, bölgesel ve hükümet paydaşlarının anlaşmayı sıcak karşılayacağını beklediğini ifade etti.

'PORT OF ADRIA KARADAĞ İÇİN DE GÖRÜŞMELERE BAŞLANDI'

Mehmet Kutman, satış işleminin tamamlanması ile birlikte Global Ports Holding'in stratejisi doğrultusunda kruvaziyer odağının daha da arttığını söyledi. Portföylerindeki iki ticari limanından diğeri olan Port Of Adria Karadağ için de satış kararı alındığını ve görüşmelere başlandığını açıklayan Kutman, kruvaziyer operasyonları Covid-19 pandemisinden önemli ölçüde etkilenmeye devam etse de kruvaziyer turizminin uzun vadede önemini koruduğunu anlattı. Kruvaziyer şirketlerinin 2021 için güçlü rezervasyonlar bildirmeye devam

etmesinin sektörün geri dönüşü açısından cesaret verici olduğunu belirten Kutman, "Bu dönemde de dünyadaki önemli kruvaziyer limanları için önümüze çıkan fırsatları değerlendirmeye devam ediyoruz.

Port Akdeniz 2006 yılından beri GPH'nin ayrılmaz bir parçası ve yıllar içinde Grubun başarılı gelişiminde çok önemli bir rol oynadı. Bununla birlikte, kruvaziyer limanı pazarında büyümemize devam ederken, Port Akdeniz yönetiminin öncelikli olarak ticari liman pazarına odaklanan bir organizasyona geçmesinin zamanı geldi. Önde gelen bir küresel ticari liman işletmecisi olarak QTerminals'in Port Akdeniz için ideal bir yuva olacağını ve tüm yerel paydaşların önümüzdeki yıllarda limanın QTerminals yönetiminden faydalanacağına inanıyorum" dedi.



HAYDARPAŞA LİMAN HİZMETLERİ TİC.LTD.ŞTİ.

Güvenilir Ortak & Profesyonel Hizmet
Reliable Partner and Professional Service

www.limangumrukleme.com



İddia ediyoruz; kaliteli, istikrarlı ve en ekonomik olan biziz... Bizimle çalışın, giderleriniz %50 azalsın...

- || Türkiye'nin tüm limanlarında gemi acentelik servisleri
- || Lashing/unlashing hizmetleri
- || Özet beyan tescili
- || Boğaz acentelik hizmeti
- || Tayfa transferleri
- || Ambar onayları
- || Tüm konteyner hatlarına line hizmeti
- || Tüm limanlarda gümrük hizmetleri
- || Raporlamalar
- || Geçici kabul hizmeti
- || Gemi operasyon ve puantörlük hizmetleri
- || Liman hizmetleri

MERKEZ OFİS: DÜMLUPINAR MAH. YUMURTACI ABDİBEY CAD. TEKNİK YAPI CONCORD 1. ETAP A BLOK NO: 15 K: 6 D: 52 FİKİRTEPE / KADIKÖY / İSTANBUL
TEL: +90 216 337 83 71 / haydarpasa@limangumrukleme.com

SU DERYASI GEMİLERE SU İKMALİNDE EMİN ADIMLARLA İLERLİYOR

İstanbul Boğazı ve İzmit Körfezi'nde su tedariki konusunda hizmet veren Su Deryası Denizcilik, henüz çok yeni bir firma olmasına rağmen, 30 yıllık armatörlük tecrübesinin de getirdiği deneyim sayesinde, başarılı bir grafikte yoluna devam ediyor.



Su Deryası Denizcilik Genel Müdürü Derya Aytekin, üç tanker alarak işe başladıklarını belirterek, tankerlerini en yüksek standartta tadilat yaparak su tankerlerine dönüştürdüklerini, tatlı su ikmalinin çok hassas ve sağlıklı ilgilendiren önemli bir hizmet olduğunu vurgularken “tankerlerin

Tanklarımızı haftalık temizliyoruz ve bu sayede suyumuzun, ikmal yaptığımız andaki kalite ve temizlikte kalmasını sağlayabiliyoruz” şeklinde konuştu.

Sularını, İSKİ'nin Bostancı İskelesi'nde bulunan iştiraki Hamidiye A.Ş.'den aldıklarını belirten Derya Aytekin,



tankları Solventsiz Epoksi kaplama ile yalıtıldığı için yüksek standartta hijyen sağlamakta olup, eski sistem ucuz maliyetli beton sıva ile kaplanmamıştır.

“Su analiz raporlarımızı çok güncel müşterilerimiz ile paylaşıyoruz. Ayrıca, İstanbul Valiliği İl Sağlık Müdürlüğü'nün bizlerden istediği “Tankerlerle İçme

Suyu Temin Belgesini” İstanbul Valiliği İl Sağlık Müdürlüğü'nden alan ilk firmayız” dedi. 2020 yılı ocak ayında 3 kadın çalışma arkadaşı ile beraber 7/24 tüm operasyonu yönettiklerini ve ancak bu süreçte haksız rekabet ile karşılaştıklarını belirten Derya Aytekin, “Rakip firmalar 2019 Eylül ayına ait nereden ve ne şartlarda aldıkları belli olmayan bir su analiz raporunu ‘Su Deryasının Raporudur’ diye müşterilerimize yalan ve yanlış bilgilendirme yaparak, oluşturdukları haksız rekabetin hesabını adalet önünde verecekler. Biz işimizi düzgün yaparak en iyi cevabı veriyoruz” şeklinde konuştu.

Pazarda paylarının gün geçtikçe arttığını ve müşteriler ile yüz yüze iletişim kurarak yapılmayanı yaptıklarını ve fark yarattıklarını belirten Derya Aytekin şunları söyledi: “Müşterilerimiz, kiminle çalıştıklarını görmek istiyor ve kendilerine gösterdiğimiz nezaketi gördüklerinde olumlu geri dönüş yapıyorlar. Sadece telefonla iş yapmaya çalışmak yaptığımız işte söz konusu bile olamaz.

Biz bu sayede başarıyı yakaladık. Sayemizde, rakipler de yaptığımız tüm bu yenilikleri bizden örnek alarak yavaş yavaş uygulamaya başlıyorlar. Ne güzel ki bizim bu yeniliklerimiz takip görmekte. Ayrıca Su Deryası olarak sektöre kalitenin yanında daha uygun fiyatlarda su alımın önünü açtık. Bu sayede gerçek rekabeti başlattık.”

Su Deryası başta İstanbul demir bölgesi olmak üzere Ambarlı, Kartal, Tuzla Tersaneler Bölgesi, İzmit, Yalova Tersaneler Bölgesi, Türkeli hatta tüm Marmara'da ihtiyaç durumunda 7/24 su ikmali yapıyor.

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

Ordinonun takipçisi olmayı sürdüreceğiz



EMRE ELDENER *

Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri UTİKAD olarak sektörümüzü yakından ilgilendiren ve faaliyetlerimizi güven altına almamızı sağlayan ordino konusu ile ilgili girişimlerimizin sonuçlarını almaya başladık. Ordino diğer adıyla 'Yük Teslim Talimat Formu' ile ilgili yasalara uygun olmayan uygulamalara yıllar içinde pek çok defalar şahit olduk. Bu konuda karşıt görüşleri olan sektör temsilcilerimiz ya da farklı sektörlerdeki paydaşlarımıza da bu uygulamanın gerekliliğini farklı platformlarda onlarca kez anlattık.

Peki, neden ordino konusu yeniden gündeme geldi, Temmuz ayından bu yana neler yaşandı? Lojistik sektörünün siz kıymetli paydaşları için bu süreci kısaca anlatmak istedim.

Bir süredir üzerinde değerlendirmeler yapılan ve ordino olarak da bilinen 'Yük Teslim Talimat Formu' konusu, Danıştay İdari Dava Daireleri Kurulu kararı sonrasında yeniden gündeme geldi. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü'nün 24.07.2020 tarihli yazısı sonrasında bazı çevreler ordinoyu yeniden

hukuksuz bir belge olarak gösterme girişimlerinde bulundu. UTİKAD olarak; dünya çapında süregelen bir uygulama olan ordinonun işlevini, bu işlemin olmaması halinde ne tür olumsuz sonuçların ortaya çıkabileceğini kamuya ve sektöre aktarmak için yeniden harekete geçtik. Konuyla ilgili hazırladığımız bilgi notunu Ticaret Bakan Yardımcısı, kamu kurumları ve ilgili paydaş kurumlarla paylaştık.

KONUYU ANKARA'DA DA GÜNDEME GETİRDİK

Yazının paylaşılmasını takiben 24 Ağustos tarihinde UTİKAD Genel Müdürü Cavit Uğur ile birlikte Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürü Murat Baştor ve UHDGM Daire Başkanı Dr. Murat Korçak'ı makamlarında ziyaret ettik. UTİKAD Heyeti olarak gerçekleştirdiğimiz bu ziyaret ile yükün taşıyanın onayı olmaksızın alıcıya teslim edilmesi gibi yanlış uygulamaların olası sonuçlarını aktardık. Aynı tarihte Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan'ı da ziyaret ederek, kendisine ordinoya ilişkin 11 sayfalık bir bilgilendirme notu sunduk.

Yapılan bu görüşmelerin ardından Denizcilik Genel Müdürlüğü, Gümrükler Genel Müdürlüğü'ne gönderdiği 24 Eylül 2020 tarihli yazısında ulusal ve uluslararası taşımacılıkta yükün teslimi için taşıyanın onayının aranması gerektiği tespitini aktardı ve bu işlemin hukuka uygun biçimde düzenlenmesi için Gümrükler Genel Müdürlüğü'nden talepte bulundu. UTİKAD konuyla ilgili olarak İstanbul Barosu Lojistik ve Taşıma Hukuku Komisyonu ile ortak çalışmalar yürütmüş ve Baro iş birliği ile 17 Ocak 2018 tarihinde "Lojistikte Son Gelişmeler" konulu bir panel düzenlemişti. Bu panelde yük teslim sürecinin uluslararası ve ulusal taşımacılık hukukundaki yeri, Türkiye ve dünyadaki ordino uygulamaları hukukçular ve sektörün yetkin isimleri tarafından ele alınmıştı. Düzenlenen panel sonrasında çıkan sonuçlar ve

ordino hususunda hukukçuların görüşü talep edilmiş, söz konusu talep üzerine de İstanbul Barosu Lojistik ve Taşıma Hukuku Komisyonu tarafından konu hakkında hukuki görüş oluşturulmuştu. Yaşanan gelişmelerin ardından bu görüşü de hem kamu ile hem de lojistik sektörü temsilcileri ile paylaştık. UTİKAD olarak aynı zamanda liman işletmelerinde ve geçici depolama yerlerinde taşıyanın onayı olmaksızın yapılan yük teslim uygulamalarının da takipçisi olduk. 5 Ekim 2020 tarihinde T.C. Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü'ne "TCDD Haydarpaşa Liman İşletmesinde Ordino Aranmadan Konşimento İbrası İle Yük Teslimi Yapılması" konulu bir yazı ilettik. T.C. Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü Liman ve Feribot Yönetimi Dairesi Başkanlığı Operasyon Şube Müdürlüğü tarafından 9 Ekim 2020 tarihinde UTİKAD'a iletilen cevap yazısında, limana gelen eşyanın tesliminde herhangi bir yanlışlık yapılmaması amacıyla alıcısının teslim için diğer belgelerle birlikte acente onaylı konşimento da istendiği belirtildi.

TCDD Haydarpaşa ve TCDD İzmir limanlarında taşıyanın onayı olmaksızın veya taşıyan/acente onaylı konşimento olmaksızın mal teslim edilmesi gibi uygulamalarla karşılaşan üyelerimizden konuyu takip edebilmek adına derneğe bilgi vermelerini istedik. Yaşanan tüm bu süreçte ancak taşıyanın onayıyla yük teslimi yapılması gerektiğinin ve adı her ne olursa olsun bunu sağlayan işlemin/belgenin arkasında durmayı sürdüreceğimizi bir kez daha belirtmek isterim. UTİKAD olarak, ülkemizin dünya değer zinciri ve uluslararası ticaretteki güvenilirliğinin zedelenmemesi için yük teslim süreçlerinin mevzuat hükümleri gereği ve hukuki değerlendirmeler ışığında gerçekleştirilmesi gerektiğini savunmaya devam edeceğiz.

*** UTİKAD YÖNETİM KURULU BAŞKANI**



MCE KARGO

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

www.MCEKARGO.com

Fuel Oiller'in sorunları...



* MÜH. FAHRETTİN KÜÇÜKŞAHİN

1973/1974 yılları; dizel motorları ile yürütülen gemilerde fuel oillerin kullanımının düşünölmeye başladığı yıllardı. Sözü edilen tarihe kadar, tüm gemi dizel makinelerinde “Damıtma ürünü” yakıtlar adı verilen dizel oiller (marine diesel oil-MDO) ya da gaz oiller (Marine gas oil-MGO) kullanılmaktaydı. Fuel oiller sadece buhar makineleri ile yürütölen gemilerin kazanlarında ve termik santrallerde kullanılmaktaydı. Bu durum bir “Milat” diyebileceğimiz 73/74 “Petrol krizine” kadar sürdü. Petrol krizine kadar fazla kullanılmayan fuel oiller dev petrol şirketlerinin depolama tanklarını doldurmaktaydı. Petrol şirketleri, milyonlarca ton fuel oil olan bu sıkıntılı durumdan kurutulmak için çimento fabrikaları yetkilileri ile görüşmeye ve cazip öneriler getirmeye başladılar. Onların kömürle fayraplı kazanlarını fuel oile dönöştürmeyi ve bunun yanında bir yıl yetecek miktardaki fuel oili de bedava vermeyi teklif ettiler. Çimentocular bu harika teklifi tartışırken, 73/74 krizi patlak verdi. Tüm dünya ve gelişmiş ölkeler önemli bir şekilde sarsıldılar ve dizel makinelerinde fuel oillerin kullanılması gündeme geldi, “Milat” başlamıştı.

Fuel oillerin viskoziteleri, damıtma ürünü yakıtlara göre çok daha yüksek

olduğundan ısıtılmadan kullanılmaları mümkün değildi. Dizel oillerle kıyaslandıklarında fuel oillerin kükört içerikleri çok fazlaydı. Ayrıca dizel oilleri bakterilerden korumaya da gerek yoktu. Uyuşmazlık (inmiscible) olayı da sadece fuel oillerin sorunuydu. Fuel oiller lehine söylenecek şey: a) Fiyatlarının çok ucuz ve b) Alt ısı değeri (Low heat value-LHV) damıtma ürünü yakıtlardan biraz daha yüksek olmasıydı.

73/74 yıllarındaki petrol krizinden sonra, fiyatı diğer yakıtlara göre çok ucuz olan fuel oiller ve atık yakıtlar giderek hızlanan bir tempoda kullanılmaya başlandı. Ama ardından gemi dizel makinelerinde filtrelerin, enjektörlerin kısa bir işletmeden sonra tıkanması, yakıt pompalarında türlü arızalar, egzoz portlarında kurum ve kül birikintileri, piston segmanlarının yuvalarında sıkışmaları, silindir gömleklerinin aşırı bir şekilde aşınmaları, zayıf yanma, artan korozyon miktarı, santrifüj separatör arızaları vb. sorunlar oluştu. Fuel oillerin sorunlarını;

1. Depolama sorunları,
2. Fuel oillerde su,
3. Zayıf yanma,
4. Alçak sıcaklık korozyonu,
5. Yüksek sıcaklık korozyonu,
6. Katalitik tanecikler (pariküller),
7. Yakıt ve yağ bakterileri şeklinde sıralamak mümkündür.

1.1-DEPOLAMA SORUNLARI

Ağır yakıtların depolama tanklarında meydana getirdiğı sorunların nedeni, makinelerin operasyonlarında sorun oluşturan çamurdur. Tanklardaki çamur miktarının çoğalmasının nedeni uyuşmazlıktır. İleride de açıklanacağı gibi, uyuşmazlık yakıt içinde askıda olan büyük molekül ağırlıklı bileşikler ya da

“Asfaltten'den” kaynaklanır. Depolama tankları yakıt devrelerinde çöken çamur, separatörün aşırı yüklenmesine, yakıt püskürtme valfi (enjektör) sorunlarına ve makinenin hızlı bir şekilde aşınmasına neden olur.

1.2-FUEL OILLERDE SU

Taşınması veya gemilerde depolanması sırasında yakıtı karışan su daima sorun oluşturur. Serbest su, yakıt püskürtme bileşenlerinde ciddi hasara, zayıf yanmaya ve silindir gömleklerinin aşırı bir şekilde aşınmasına neden olur. Eğer yakıtı karışan deniz suyu ise, içerdığı deniz tuzları, yanma sırasında vanadyum ve kükürtle bileşerek önemli bir korozyon türünü oluşturur. Yakıtlardaki su, separatörler yardımıyla giderilebilir. Eğer yakıtın yoğunluğu, suyun yoğunluğuna eşit ise, seperasyon sırasında suyun yakıttan ayrılması çok zordur, bazen mümkün olmaz ve farklı püskürtme sistemlerinin kullanılmasını gerektirir.

1.3-ZAYIF YANMA

Sorun makine silindirlerindeki “Zayıf yanma” ya da “Eksik yanmaya” ilişkindir. Zayıf yanma sonucu ortaya çıkan en önemli sorunlar, enjektörler, egzoz portları, pasajları ve türboşarjer gaz türbinlerinin önemli bir şekilde kirlenmesidir. Bunlara egzoz gaz kazanlarının da eklenmesi gerekir.

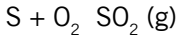
Ağır yakıtların eksik yanmasından oluşan diğer sorunlar ise, makinede vuruntu, art yanma (after Combustion), düzgün olmayan yanma, tutuşma gecikmesi sürecindeki değışiklikler ve ofset ya da 90 derece kaydırılmış, açık endikeyter diyagramlarında görölen daha dik yanma ya da hızlı basınç yükselmesi eğrisinin oluşmasıdır. Bu etkenler; makine parçalarında malzeme yorulmasının artmasına, ısı yükü, çoğalan gaz emisyonuna ve kritik piston segmanları ve silindir gömleği aşınmaları ve hasara neden olur. Ayrıca makine düşük yüklerde çalıştırıldığı zaman en büyük

kirlenme ve atık birikimi de oluşur. Uzun vadede bunun etkileri ise yakıt tüketiminin önemli bir şekilde artması ve makine hasarlarıdır.

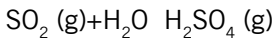
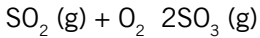
Önceki paragraflarda açıklanan sorunları gidermek için uygun yakıt püskürtme, separatörler, dinlendirme tankları, yakıt filtrelerinin verimli kullanımı, ayrıca uygun yakıt viskozitesi sağlamak amacıyla uygun püskürtme zamanlaması (injection timing) da son derece önemlidir.

1.4-ALÇAK SICAKLIK KOROZYONU

1 Ocak 2020 tarihinden önce son derece önemli olan alçak sıcaklık korozyonu (Low temperature corrosion-LTC), bu tarihten sonra, fuel oilerin maksimum kükürt içeriklerinin %0,5 oranına çekilmesiyle önemini kaybetmiş görülmektedir. Yine de bilinmesinde yarar olduğu kanısındayım. Genel olarak kükürt, alçak sıcaklıklarda korozyon nedenidir. Yanma olayı sırasında yakıtların yapısındaki kükürt oksijenle birleşerek kükürt dioksiti oluşturur:



Kükürt dioksitin küçük bir bölümü yeniden oksijenle birleşerek kükürt trioksiti meydana getirir. Kükürt trioksit de yanma sırasında oluşan ve gaz karışımı içindeki su buharı ile tepkimeye girerek “Gaz sülfürik asidi” oluşturur:

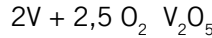


Gaz halindeki sülfürik asit silindir içinde herhangi bir yerde, bulunduğu yerin sıcaklığı çiyleşme noktası (Dew point) olan 160°C'nin altına indiğinde yoğunlaşarak sıvı sülfürik asidi oluşturur. Sonuç makine parçalarında önemli miktarda korozyondur. Bu açıklamalardan, silindir ceketlerine verilen soğutma suyunun denetimi ve iyi bir şekilde dağıtımının, sorunu önemli bir oranda azaltacağı anlaşılmaktadır. Ancak alçak sıcaklık korozyonunu azaltmak için soğutma suyu sıcaklığının çiyleşme noktası üzerinde tutmaya

çalışılması, yüksek sıcaklık korozyonunu gündeme getirebilir. Bu tehlikeleri: a) Bugün uygulandığı gibi kükürt içeriği az yakıtlar kullanarak, b) Silindir gömleğindeki sıcaklığın denetimi ve c) Alkalın silindir yağları kullanarak en aza indirmek mümkündür. Bu gün ticaret gemilerinde kullanılan fuel oil'lerdeki kükürt içeriğinin çok küçük miktarda oluşu, alçak sıcaklık korozyonu tehlikesini önemli şekilde azaltmış, hatta tehlikeli olmaktan çıkarmıştır, denilebilir.

1.5-YÜKSEK SICAKLIK KOROZYONU

Vanadyum yüksek sıcaklık korozyonunu (High temperature corrosion-HTC) oluşturan kimyasal bir elementtir. Rafinerilerde ön işlem ile ham petrolden ve yakıtlardan çıkarılması mümkün değildir. Yakıtların makine silindirlerinde yanma sırasında yapısındaki vanadyum elementi vanadyum penta oksidi oluşturur:



Yanma sırasında oluşan vanadyum penta oksit, sodyum ve kükürt ile birleşerek, erime noktası (Stiction temperature) 538-2000°C sınırları arasında olan, kolay eriyen (Ötektik) bileşikler oluşturur. Bu erimiş bileşikler çok paslandırıcı olup, çeliklerin yüzeylerindeki oksit katmanını gidererek korozyona neden olurlar. Egzoz valfleri ve piston kafaları yüksek sıcaklık korozyonuna çok hassastırlar. Ciddi durumlardan biri, mineral kül birikimi oluşması ve sonuçta sabit bir vuruntu ve kızgın gazların geçebileceği küçük kanalların meydana gelmesidir. Bu durumda ötektik bileşik ısınır ve valf yuvasının merkezine hücum eder. Korozyon için kapasitelerine bağlı olarak yanma sırasında vanadyum, kükürt ve sodyum birikintileri oluşur ve makine parçaları kirlenir.

Yüksek sıcaklık korozyonuna karşı en iyi koruma, makine parçalarını, özellikle egzoz valflerinin operasyon sıcaklığını, vanadyum bileşiklerinin eriyeceği sıcaklıkların altına indirmektir. Silindir başlıkları (kaverleri), silindir

gömlekleri ve valflerin yoğun bir biçimde soğutulması ve valflere “rotator” ya da “Rotokep” donatılması, sorunun önemli bir şekilde giderilmesini sağlar. Bu nedenle, egzoz valflerine stelait (stellite) ve plazma kaplama gibi, korozyona dayanıklı özel kaplamalar uygulanmaktadır.

1.6-AŞINDIRICI MADDELER

Yakıtlarda bulunan normal aşındırıcı maddeler kül ve tortu bileşikleridir. Katı metaller ya da metaller, örneğin nikel, sodyum, vanadyum, kalsiyum ve silika (silisyum dioksit), yakıt püskürtme bileşenleri, silindir gömlekleri, piston segmanları ve segman yuvalarında önemli aşınmalara neden olurlar.

Oysa son yıllarda çok sert ve aşındırıcı silisyum dioksit (SiO₂) ya da silika tanecikleri ile alümina'nın (Al₂O₃) üzerinde durulması gerektiği anlaşıldı (Bk. F. Küçükşahin, Gem Makineleri Operasyonu 2, sayfa 341). Çoğu kitap ve dergilerde “Cat Fines” kısaltması şeklinde belirtilen katalitik tanecikler (catalytic Particle) rafinerilerde ya da damıtım tesislerinde, kraking (Kracking) işlemi sırasında fueloilere katılmakta ve uzun bir süre yakıt içinde askıda kalmaktadırlar. Yeni bir yakıt püskürtme pompasının kısa sürede aşınarak bozulması, piston segmanlarının aşındırıcı bir şekilde kırılması, yepyeni bir makinenin adeta hurda haline gelmesi gibi sorunlar, kullanılan yakıtta katalitik taneciklerin varlığına düşündürmelidir.

1.6.1-HAM PETROLÜN DAMITILMASI

Yakıtlar; ham petrolün belirli sıcaklık derecelerinde ısıtılması ve oluşan buharların yoğunlaştırılması ile elde edilirler. Petrol gazları, benzin, lamba petrolü ve diesel oilerin elde edilmeleri şu şekilde gerçekleştirilir. Ham petrol atmosfere kapalı bir tank ya da “Damıtma kulesine” verilmeden önce bir ısıtıcıdan geçirilir. Isıtıcı boruları içinden su buharı ya da kızgın gazlar geçirilerek, ham petrol en düşük kaynama sıcaklığına kadar ısıtılır. Damıtma kulesinde oluşan buharlar, kuleye bağlı bir devre yardımıyla bir tanka alınır, orada soğutularak

yoğuşturulur ve bunlar diğer bir tankta toplanır. Kademeli bir şekilde yükseltilebilir buharlaşma sıcaklıklarına göre damıtma ürünü olarak butan, propan ve pentan gibi petrol gazları elde edilir. Sonra sıra ile benzin, nafta, lâmba petrolü, gaz oil, dizel oiller, fuel oiller ve yağlama yağları gelir. Damıtma sonunda, ham petrolün kökenine göre, parafin mumu veya asfalt gibi atıklar kalır (Bk. ŞEKİL:1).

Rafineriler damıtma işlemine ek olarak “Dönüşüm teçhizatı” ile donatılmışlardır. Bunlara “Krating sistemi” adı verilmektedir. Bu sistemde damıtma kulesinden gelen atıklar olan Bunker “C” ya da “Bunker fuel’ler” başka bir ısıtıcıdan geçirilerek vakumlu damıtıcıya verilmekte ve hafif bileşenleri bir kez daha ayrılmaktadır. Krating işleminde ağır yakıtlar ısı ve katalizör ile parçalanarak, tekrar benzin, gaz oil, diğer hafif ürünler ve fueloil elde edilmektedir. Katalizör’lü krating işlemlerinde kullanılan katalizörler %87 silika (SiO_2), %17 alümina (Al_2O_3) iken sonradan kristal yapıdaki alüminyum silikalar (zeolit’ler) kullanılmaya başlanmıştır. Katalizör’lü krating sistemi, birçok krating türünden biridir.

Uluslararası yasalar, çevre kirlenmesine önemli katkıları nedeniyle, gemi dizel yakıtlarının kükürt miktarını azaltması, alçak kükürt içerikli fueloil’lerin kullanılmasını zorunlu hale getirdi. Nitekim 1 Ocak 2020 tarihinden başlamak üzere dizel yakıtlarındaki kükürt seviyesini %0,5’in altına indirildi. Ancak birkaç örnek katalitik taneciklerin, makinelerin operasyonları sırasında yakıt sistemine girdiklerini gösterdi. Günümüzün genel ortalamaları, dinlendirme tanklarındaki az kükürlü yakıtlarda (LSFO) 30 ppm’den yüksek miktarda katalitik tanecikler bulunduğu ve bunların depolama ve dinlendirme tanklarında çoğaldığını gösterdi. Ayrıca ağır denizlerde gemilerin oluşturduğu yalpa ve başkışklar tehlikeyi daha da arttırdı. Bunun sonucu olarak, makine silindirlerine giren katalitik tanecik miktarı, santrifüj separatörlerin

önleyebileceği miktarların üzerine çıktı. ISO 8217.2012 müsaade edilen katalitik tanecik (Cat fines) miktarının 80 ppm’den 60 ppm’e düşürüldüğünü gündeme getirdi. Oysa modern ve pahalı dizel makinelerinin tahrip olmasını önlemek için makine silindirlerine girecek yakıt tanecik miktarının 15 ppm’in altında olması gerekir. Tehlikeyi önlemek için yapılması gereken şey, gemiye yakıt alınmasından önce, yakıt alım kontratı yapılırken katalitik tanecik miktarının 60 ppm’den küçük olmasının sağlanmasıdır. Bu miktar separatörlerde yaklaşık 10 ppm dolayına indirilmelidir.

Gemi dizel makinelerinde sorun oluşturan katalitik taneciklerin çapları 10-20 ppm sınırları içindedir. Bu ölçülerdeki tanecikler dizel makineleri silindir gömlekleri, pistonları ve piston segmanlarında çok önemli hasara ve parasal giderlere neden olur.

Katalitik taneciklerin hemen hemen etkisiz bir hale getirilmesi için yapılması gerekenler şunlardır:

- Yakıtların yapılarındaki 60 ppm miktarında olan taneciklerin, yaklaşık 10 ppm’e indirebilmek için separatörlerin %80’den büyük bir verimle çalıştırılması gerekir. Oysa ticaret gemilerinde kullanılan separatörlerin çoğunun normal separasyon verimi %20-%60 sınırları içindedir. Bu bakımdan özellikle yeni gemilerde %80’den büyük verim sağlayacak separatörlerin tercih edilmesi gerekecektir.
- Fueloil’lere su karışması önlenmelidir.
- Dinlendirme (setling) tanklarında bulunması olası suyu gidermek için yakıt daha uzun bir süre dinlendirilmelidir.
- Fueloil depolama ve dinlendirme tanklarının içerdiği suyun buharlaştırılması için ısıtımları gerekir.
- Yakıtın makineye giriş tarafına uygun ölçülerde (10 ppm gözenekli) filtreler tercih edilmeli ve donatılmalıdır.

f. İyi havalarda katalitik tanecikler yakıt tanklarının dibindedir. Bunlar fırtınalı denizlerde tankın içinde yükselir ve yakıt sistemine girerler. Yakıt separatörleri yüksek verimle çalıştırılmadığı takdirde, katalitik tanecikler yoğun bir şekilde makine silindirlerine girerek önemli hasara ve parasal giderlere neden olurlar. Bu nedenle, özellikle dinlendirme tanklarının zaman zaman temizlenmeleri gerekir. Benzer uygulamalar servis tankları için de düşünülmelidir.

1.6.2-KATALİTİK TANECİKLERİN ÖZELLİKLERİ

Mohs Sertlik Skalası türlü minerallerin sertliklerinin ölçümü amacıyla 1812 yılında Avusturyalı mineralog Friedrich Mohs tarafından keşfedildi. Bu gösterme çizelgesine(skalaya) göre, elmas en sert mineral olarak 10, zirkon 7,5, topaz 8, safir 9, seramik 1-10 ve katalitik partiküllerin ise Mohs sertliği 7-8 olarak ölçülmüştür. Bu sertlikteki katalitik taneciklerin, dizel makinelerinin silindir gömlekleri, piston segmanları, enjektör nozul’ları gibi makine parçaları için son derece tehlikeli olacağı ortadadır.

Makinelerin çok kısa sayılabilecek bir süre içinde kullanılmaz bir hale gelebileceği de unutulmamalıdır. Maalesef deniz ticaret filomuza ait bazı ticaret gemilerinde sözü edilen olaylar meydana gelmiş, konu henüz ayrıntılı bir şekilde bilinemediği için bazı gemilerde olaylar birkaç kez aynen tekrar etmiştir.

1.7- YAKITLARIN UYUŞMAZLIĞI

Gemilere yakıt alınırken üzerinde durulması gereken en önemli nokta “Yakıtların uyumsuzluğu” (incompatibility). Atık yakıtlar (Residual oil, Bunker C), farklı kategori ve karbonlu hidrojen moleküllerinin ölçüleri bakımından çok karmaşık karışımlardır.

Sözü edilen yakıtlar, dengede tutulan yüksek molekül ağırlığındaki koloidal askı maddeleri olarak düşünülebilir. Eğer denge durumu bozulursa, yüksek molekül ağırlığındaki asfalt kökeni madde, çözeltide daha fazla

tutulamaz ve tortu olarak çöker. Uyuşmazlık oluştuğu zaman tortu yakıt, depolama tankları, aktarma boruları ve dinlendirme tanklarında çökecektir.

Bu nedenle merkezkaç separatörler aşırı yükte çalışacak, filtreler tıkanacak ve bu durum yakıt püskürtme sisteminde hasara neden olacak ve yanma bu durumdan etkilenecektir. Yakıt uyuşmazlığının nedeni, normal olarak farklı kökenli atık yakıtların, gemilerin bunker tanklarında karıştırılmasıdır. Örnek olarak aromatik/asfalt kökenli bir atık yakıtın, bunker tanklarından birinde parafin kökenli yakıtla karıştırılması sırasında uyuşmazlık olasılığı, aynı kökenli ve farklı petrol bölgelerinde üretilen atık yakıtların karıştırılmasına göre daha büyüktür.

Atık yakıtların uyuşmazlık özellikleri, üretildikleri ham petrol bölgelerine ve rafinerilerde uygulanan damıtma yöntemlerine bağlıdır. Dolayısıyla farklı yörelerden alınan ve farklı kimyasal kökenli atık yakıtların, gemi tanklarında birbirleriyle karıştırılmasından mümkün olduğu kadar kaçınılmalıdır.

Yaşanmış bir örnekle konuyu daha açık, daha kolay anlaşılır bir duruma getirmek gerekirse, son derece önemli soruları olan uyuşmazlık olayı daha kolay anlaşılır. Türk Bandıralı bir şilep Güney Amerika ülkelerinden birinde yükünü boşaltır ve içinde az bir miktar RMG 35 fuel olan tanklarından birine, 400 ton RMG 35 fuel oil alır. Bir süre sonra tanktaki yakıtın pelte (jel) haline geldiği, 70°C'den fazla ısıtılmadığı zaman anlaşılır ve hemen mahkemeye başvurulur. Bu alışverişte gemi zabıtlarının uyuşmazlığı bilmediği gerçeği ortaya çıkar ve işletme büyük paralar kaybeder. Çünkü firma yetkililerinin mahkemeye hiçbir kanıt sunmaları mümkün değildir. Tanktaki 400 ton yakıt, önemli paralar verilerek bir sahil tesisine aktarılır. Sözü edilen tank ve tankla ilgili tüm boru devreleri dikkatle temizlenir, yeniden 400 yakıt alınır. Eğer uyuşmazlık oluşur, fakat tanktaki yakıt pelte halini almaz

ve kullanılması gerekirse aşağıda belirtilenler dikkate alınmalıdır:

1. Santrifüj separatör en düşük kapasite ile alıştırılmalıdır.
2. İki merkezkaç separatör paralel olarak çalıştırılabilir.
3. Santrifüj separatörler ve filtreler daha dikkatli bir şekilde denetlenmeli ve sık sık temizlenmelidir.
4. Makinenin yükü (ürettiği güç) azaltılır ve uyuşmazlığın özelliğine bağlı olarak, diğer yakıt tanklarından birinin kullanılması düşünülebilir.

5. Tanktaki yakıtın gas oil ile karıştırılması kötü sonuçlar verebileceğinden bu uygulama kesin olarak yapılmamalıdır. Çünkü eklenen gas oil, yüksek molekül ağırlığına sahip asfalt kökenli maddenin dengesini daha da bozacak ve çökmeyi hızlandıracaktır.

Sonuç olarak, gemiye atık yakıt alınmadan önce, içinde az miktarda da olsa fuel oil bulunan tankların boşaltılması ve farklı kökenli olabilecek yeni yakıtın, içinde fuel oil bulunmayan boş tanklardan birine alınması, yakıt uyuşmazlığını giderecek ya da en aza indirecektir.

1.8-YAKIT BAKTERİLERİ

Deniz endüstrisinde mikrobiyolojik canlılar bilinmeyen bir olay değildir. Zaman zaman unutulmuş bu olay, gemi teçhizatı ve operasyonunda aşırı bir şekilde tehlikeli olabilir. Biyolojik organizmalar yakıtlardan elde edilen enerjiden yararlanmayı önemli bir şekilde sınırladıkları gibi, yüksek bakım giderleri ve teçhizatın servis ömrünün kısalmasına da neden olabilirler. Deniz endüstrisinde çalışanların tümü, gemi karinasında büyüyen canlıların, karina boyası ve karina saçını tahrip ettiklerini de bilirler. Oysa gemi yakıt sisteminde mikrobiyolojik atağın tehlikesini ve bunun henüz denetim dışında bulunduğunu, çok fazla sayıda denizcimiz bilememektedir. Havasız ortamlarda yaşayabildikleri için çoğu kez

anaerobik bakteriler adı verilen yakıt ve yağ bakterilerinin oluşturdukları zararlar şunlardır: 1) Atıklar ve birikintiler, 2) Korozyon, 3) Emülsiyon ve 4) Enerji kaybı.

1.7.1-ATIK VE BİRİKİNTİLER

Anaerobik bakterilerin oluşturdukları atık ve birikintiler yakıt devresinin tümünde, örneğin yakıt tankları, yakıt boru devreleri, filtreler, separatörler, yakıt ısıtıcıları ve yakıt püskürtme valflerinde meydana gelir. Sözü edilen yerlerde biriken atıklar, tıkanma, akımda azalma ve zayıf püskürtmeye neden olacak sorunlar oluştururlar.

1.8.2-KOROZYON

Korozyon, sülfat giderici bakterilerin neden olduğu metal kayıpları şeklinde ve tank diplerinde görülür. Bu tür bakteriler sülfatları azaltıp, kükürtlü hidrojen ürettikleri ve bir asit ortamı meydana getirdikleri için tüm yakıt sisteminde metal erozyonuna neden olurlar. Üretilen asitler Metalleri hücum ederek ek korozyon oluştururlar. Araştırmalar havasız ortamlarda yaşayan bakterilerin 6 ay gibi çok kısa sayılabilecek bir süre içinde çelik saçlara 12 mm nüfuz edebildiklerini göstermiştir. Bu nedenle bakterilerle savaş önemli bir şekilde uygulanmalı ve kaçınılmaz olmalıdır.

1.8.3-SU EMÜLSİYONU

Bakteriler ayrıca yakıtın bir daha ayrılmayacak bir şekilde su ile birleşmesine ya da su emülsiyonuna neden olmakta ve su, filtreler ve separatörlerde hiçbir şekilde yakıttan ayrılmamaktadır. Yakıt ile emülsiyon oluşturan su, makinede zayıf püskürtmeye neden olmakta ve aynı zamanda silindir gömleği yüzeyindeki yağ filminin (katmanının) bozulmasını hızlandırmaktadır.

1.8.4-ENERJİ KAYBI

Yakıtların enerji kaybı da mikroorganizmalardan kaynaklanan bir sorundur. Çünkü yakıt sistemindeki bakteriler, yakıtın karbonlu hidrojen bileşiklerinin bir bölümünü tüketerek yaşamlarını sürdürür ve geliştirir.

Dolayısıyla yakıtların alt ısı değeri (HLV) küçülür, makinenin ürettiği güç azalır, bunu önlemek için yakıt tüketimi çoğaltılır ve dolayısıyla yakıt giderleri de yükselir. Bu tehlikeyi önlemenin yolu bakterilerle mücadeledir.

1.8.5- SORUNU GİDERMEK İÇİN YAPILMASI GEREKENLER

Bakterilerden kaynaklanan sorunları gidermek ya da en aza indirmek için yapılması gerekenler şunlardır:

- Yakıt tankları mümkün olduğu kadar kuru tutulmalı ve biyolojik atıkların varlığını saptamak için sık sık denetlenmelidir.
- Yakıt tanklarına çeşitli yerlerden su girmemesi için tüm önlemler alınmalıdır. Çünkü bakteriler tanklarda yakıt ile suyun ara kesitindeki havasız ortamda yaşamlarını sürdürmekte ve üremektedirler.
- Yakıtın çok küçük delikli veya ince filtrelerden geçirilerek, bakterilerin bir

yerden diğer bir yere geçişine engel olmaya çalışılmalıdır. Sözü edilen filtreler sık sık temizlenmeli ya da değiştirilmelidir. Bu amaçla yakıtın separatörlerden de geçirilmesi de düşünülebilir. Bu yanlış bir düşüncedir. Çünkü separatörlerin yakıtlarda bakterileri ayırması söz konusu değildir.

d. Bakterilerin zararlı etkilerini gidermek için etkili bakteri öldürücüler kullanılması çok etkilidir. Kullanılacak bakteri öldürücülerin “Suda çözünen” türden ve yakıttan daha yüksek yoğunlukta olmaları gerekmektedir.

e. Bakteri öldürücüler genel olarak gemiye bunker alınırken kullanılmalıdır. Bunların dozu yakıtın içindeki su miktarına göre saptanır. Ancak bunker alınışı sırasında yakıttaki su miktarı tespit edilemeyeceğinden, yakıtın her 10 tonu için yaklaşık 100-200 ppm bakteri öldürücü kullanılır. Bu miktar ciddi bir şekilde tüm yakıt sistemi için geçerlidir. Unutulmaması gereken önemli nokta uygun koşullarda

bakterilerin bölünme ile bir günde 1,5 milyar birey oluşturmalarıdır. Bu nedenle bakteriler ile savaş, tekrarlamakta yarar var, son derece önemlidir.

Yararlanılan Eserler

1. Küçükşahin, F. *Denizcilik Kimyası* (2001).
2. Küçükşahin, F. *Dizel Motorları* (2004).
3. Küçükşahin, F. *Gemi Makineleri Operasyonu 2* (2009).
4. Nelson, W.L. *Petroleum Refinery Engineering* (1980).
5. Küçükşahin, F. *Gemi Dizel Motorları* (2010).
6. Küçükşahin, F. *Denizcilik Kimyası* (2001).
7. Küçükşahin, F. *Çevre ve Gaz Emisyonları* (2013).

Not: Bunker sayfamız DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır'ın katkıları ile hazırlanmıştır.

* İTÜ ULUSLARARASI ORTAK LİSANS PROGRAMLARI
ÖĞRETİM GÖREVLİSİ

EKİM 2020 YAKIT FİYATLARI

07.10.2020			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	309.500	345.000	385.000
Piraeus	288.000	334.000	360.000
Malta	291.000	319.000	360.000
Novorossisk	283.000	294.000	375.000
Ceuta	291.500	323.500	360.000
Gibraltar	291.500	323.500	360.000
Rotterdam	251.000	317.000	329.500
Fujairah	263.500	340.000	437.500
Singapore	266.000	340.500	350.500
Brent 41.99			

21.10.2020			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	319.500	335.000	385.000
Piraeus	300.000	349.000	372.500
Malta	300.000	334.000	366.000
Novorossisk	278.000	293.000	385.000
Ceuta	295.000	334.000	370.000
Gibraltar	295.000	334.000	370.000
Rotterdam	262.500	312.500	342.500
Fujairah	277.500	340.000	437.500
Singapore	286.000	336.500	343.000
Brent 41.73			

14.10.2020			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	333.500	340.000	390.000
Piraeus	290.500	346.500	378.000
Malta	297.000	327.500	359.500
Novorossisk	283.000	290.000	390.000
Ceuta	292.000	339.500	376.500
Gibraltar	292.000	339.500	376.500
Rotterdam	257.500	318.000	337.500
Fujairah	269.000	342.500	436.500
Singapore	274.000	341.500	351.500
Brent 43.32			

28.10.2020			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	313.000	325.000	370.000
Piraeus	297.500	331.500	361.500
Malta	297.500	321.500	347.500
Novorossisk	268.000	285.000	380.000
Ceuta	295.000	317.500	360.000
Gibraltar	295.000	317.500	360.000
Rotterdam	265.000	307.500	329.000
Fujairah	275.500	337.500	440.000
Singapore	274.000	327.500	335.000
Brent 40.97			

KAYNAK: BU SAYFA ENERGY PETROL TARAFINDAN HAZIRLANMIŞTIR.



- ÜRETİM- Bariyerler-Sorbentler-Yüzer Tanklar
- ACİL MÜDAHALE HİZMETİ
- ACİL 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 : Mühane Cid. Çağlar Hn. 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



www.marticevre.com.tr

Bir trend ne zaman tam anlamıyla bir trend haline gelir?

Bir trendin ne zaman tam anlamıyla bir trend haline geldiği sorusunun cevabı, bu soruyu kime ve hangi noktada sorduğunuza bağlıdır. Benim kendi çapımda edindiğim tecrübelerle göre sorunun tek bir cevabı ya da mutlak doğru bir cevabı mevcut değildir.

Örneğin geçen şubat, mart ve nisan ayı civarlarında hem tekne imalatı, hem de satışı dünya çapındaki pandemi dolayısıyla oldukça sert bir darbe yedi. İmalat tesisleri kapanırken, bayi satışları düşüyor ve insanlar işlerinden çıkartılıyordu. Marinalar kapanıyor ve ticari işletmeler faturalarını ödeyip, ayakta kalabilmek için büyük bir mücadele veriyor ve geleceğe yönelik vahim tahminlerde bulunuluyordu. Evden çalışmayı başarabilenler evden çalışıyorlardı (ve birçok insan hala evden çalışıyor).

Halka açık toplantılar iptal ediliyor ve okullar kapatılıyordu. Birçok işyeri, bir kısmı bir daha açılma imkânı olmamak üzere kapatılıyordu. Hemen hemen diğer tüm sektörler ile birlikte denizcilik endüstrisindeki işyerleri de feryat figan ekonomide ne kadar temel bir öneme sahip olduklarını ileri sürerek finansal destek arayışına, en azından kısıtlamaların biraz kolaylaştırılması arayışına girmişlerdi. Bunun üzerine hükümetler harekete geçerek denizcilik endüstrisine yardım etmeye ve onu daha ileri bir noktaya taşımak için ellerinden geleni yaptılar. Çünkü marinalar çoğunlukla temel bir iş kolu ve tekne seferleri de güvenli sosyal mesafeye dayalı bir rekreasyon faaliyeti olarak kabul ediliyordu. Dolayısıyla, sosyal mesafeyi koruma, yeni normal haline geldiği için yaz mevsimi geldiğinde tekne gezintileri esas olarak aileleri ile birlikte dışarıya çıkıp biraz eğlenmek



ve zevk aldıkları etkinlikleri yapmak isteyenler için adeta bir can simidi olarak hareketlilik kazandı. Daha önceki sütunda bu olgu tartışılmıştır. Dolayısıyla geçtiğimiz bahar mevsimindeki trend, içinde bulunduğumuz yaz döneminde hâkim olan trendden oldukça farklıydı ve önümüzdeki kış döneminde ne gibi gelişmeler alabileceğine ilişkin tahminler, esas olarak kimin kristal küresine baktığınıza bağlı. “Pandemide yeni ani yükselişler ya da sokağa çıkma yasakları mı olacak ya da mevcut durum aşağı yukarı aynı şekilde devam mı edecek?” İşsizliğin oldukça yüksek bir oranda seyredeceğini varsayarak, işlerin önümüzdeki 6 ile 12 aylık dönem zarfında nerelere varacağını sadece tek bir göstergesi olarak işsiz kalanların eski işlerine tekrar dönme oranlarına bir göz atabiliriz.

Benim görüşüm odur ki, daha temel trendlerin geçmişte ve halen neler olduğunu görmek için zaman ölçeğinde daha uzun erimli bir bakış açısına ihtiyaç vardır. Geçmiş analiz etmek, geçmiş tecrübelerle dayanarak göreceli olarak daha kolaydır. Bu tecrübeler ışığında diyebiliriz ki, hâkim trend, tümüyle ahşap teknelerden alüminyum

çelik fiberglas teknelere ve daha yeni karbon elyaf ve benzeri materyallerin devreye girmesi ile birlikte alaşımlı malzemelerden imal edilmiş teknelere doğru kaymaktadır. Teknelerde şimdiye kadar olduğundan çok daha fazla tamamlayıcı donanımlar mevcut ve günümüzde tekneler ile bağlantılı elektronik ve kablolama donanımları birçok konutta bulunandan daha karmaşık olabilir. Teknecilik zaman içinde daha fazla performansla dayalı bir kimliğe sahip olmuştur. Teknecilik sektörü, donanımları ve performans tasarımları ile birçok yönden otomotiv endüstrisini izlemektedir. Teknecilik, giriş seviyesinden başlayıp daha üst seviyelere kadar her zaman daha pahalı bir uğraş olmuştur. Aynı zamanda tekne sahiplerinin ortalama yaşı giderek yükselme trendinde olup tekneciliği bir uğraş olarak benimseyen yeni nesil gençlerin sayısında keskin düşüşler görülmektedir.

O ZAMAN TREND EĞRİLERİ, GELECEK İÇİN NEYİ GÖSTERİYOR?

Teknelerin hala giderek daha uzun ve geniş hale geldiğinden ve daha fazla rahatlık sağlayan kolaylıklarla donatıldığından kuşku yok. Bu trendin



devam edeceğinden şüphe ediyorum, ancak böyle giderse fiyatlar ve karmaşıklığın da artacağı ortadadır. Otomobil endüstrisinin aksine, giriş seviyesinde fiyatlandırılmış tekne modelinin sayısı göreceli olarak daha azdır. Karmaşıklığın artması da tekne ile ilgili olan her şeyi tam olarak anlamak ve tekneyi çalışır durumda tutmak için gereken zaman ve para maliyeti açısından biraz ürkütücü olabilir. Birçok insan tekneçiliğin toplam maliyeti ve karmaşıklığının genç insanların tekneçilik faaliyetine ya hiç girişmemelerine ya da tekneçiliğin gerektirdiği lüksü satın alabileceklerine inandıkları ve belki de daha fazla boş zamana sahip olacakları çok daha ileri yaşlara varıncaya kadar girişmemelerine katkıda bulunan sebepler olduğuna inanmaktadır. Daha önce gördüğümüz bu olgu böylece devam ederse, endüstri üzerinde olumsuz etkilere yol açabilir.

Diğer yandan, aynı zamanda rahatlık sağlayan kolaylıklar, yüksek performans ve çok güçlü elektronik donanımlar için bir talep olduğu açıkça ortada. Elbette tüm bunların bir fiyatı olacak ve otomotiv endüstrisine benzer bir şekilde fiyatları yüksek modellerin çoğu zaman bu kadar iyi satmasının nedeni

de budur. Ancak orta gelirli insanların lüks arabalar ve lüks tekneler için ne kadar bedel ödeyebileceği arasında farklar vardır. Çünkü birçok insan lüks arabanın bir ihtiyaç olduğu düşüncesi ile yüksek bir bedeli feda ederken tekne söz konusu olduğunda bunu bir lüks olarak görüp yüksek fiyat ödemeye yanaşmamaktadır. Çok fazla denilen bedel ne kadardır? Bunları belirttikten sonra daha iyi malzemelerin pazarda daha büyük bir paya sahip olma şansının daha yüksek olduğunu ifade edebiliriz. Karbon elyaf birçok diğer malzemeye göre daha hafif ve güçlüdür. Daha az ağırlıkla daha iyi bir performansla olanak sağlar. Ancak bunun da bir bedeli vardır. Örneğin "Carbon Marine Super Sport 28" modeli teknenin fiyatı kabaca 350 dolar olup maksimum 80 mil/saat hıza sahiptir; buna karşılık biraz daha yavaş olan Slipstream Watercraft Sport Duo 13modeli kanonun fiyatı kabaca 2000 dolardır. Bu kanonun fiyatı yalnızca 21 Sterlin'dir. Fiyatı 4500 Sterlin olan Super Sport modeli 2 mpg'de saatte 45 mil yapabilmektedir. Bu rakam bir Prius modeli tekne sahibine oldukça ürkütücü gelebilir, ancak böyle bir yüksek performanslı tekne için oldukça iyi bir başarı sayılır! Bu örneklerin her ikisinde de teknenin

gövdesinde karbon elyaf/Kevlar hibritleri kullanılmış olup, bu kesin bir şekilde trend olarak gözükmemektedir. Yeni malzemelerin çoğunda olduğu gibi bu malzemeler de ne kadar yaygın bir şekilde kullanılırlarsa maliyetlerinin de o kadar aşağı inmesi muhtemeldir. Böyle bir gelişme ise bu malzemelerin kullanıldığı teknelerin daha yaygın olarak kullanılmasını sağlayacaktır. Endüstri, yakıt randımanını iyileştirmek ve daha hibrit ve elektrik donanımlı tekneçilik alternatiflerini tanıtmak dâhil olmak üzere, tekneçiliği tüm yönleri ile daha yeşil ve temiz bir faaliyet haline getirmenin yollarını aramaya daha ciddi olarak başladııkça, yukarıda belirtilenler ve onlara benzer, ağırlıktan tasarruf sağlayan malzemelerin daha kapsamlı ve yaygın olarak kullanılması kaçınılmaz bir zorunluluk haline gelecektir. Tekneçilik dünyasının yukarıda belirtilen faktörler açısından otomotiv dünyasının gerisinde kalmasına karşılık, farklı alternatifler geçen yıllarda gerçekten artmaya başlamıştır.

Öyle ki, yeni doğmakta olan bu trendin daha sağlam bir trend yolu üzerinde güvenli bir şekilde ilerlediğini söyleyebiliriz. Bu cephedeki birkaç ilginç alternatif arasında Yeni Zelandalı Evocean firmasının EVO33 model teknesini sayabiliriz. Bu firma elektrikli ya da hibrit motor seçenekleri için Finlandiyalı Oceanvolt firması ile işbirliği yapmaktadır (ve Oceanvolt web sitesini ziyaret ederseniz, bu motor sistemlerinden yararlanan ve sayıları giderek artan diğer tekneleri bulabilirsiniz). Diğer bir seçenek ise elektrik prizi gerekmeksizin yalnızca güneş panellerinden aldığı enerji ile oldukça uzun bir süre seyredebilen Cayman Adaları menşeli Serenity Yachts Firması'nın imal ettiği Serenity 63 modeli teknedir. Firmanın kısa bir süre önce Instagram sayfası üzerinde yayınladığı bir paylaşım, mevcut piyasa ile temas halinde olduklarını öğrenmenizi sağlayacaktır. "Serenity Yachts'ingeniş ve ferah, kendi kendine yeterli tekneleri #Sosyal Mesafe sağlamak için mükemmeldir. İnsanda bir

tekneden ziyade gitmek istenilen yere güvenli bir şekilde götürebilecek şatafatlı sahil evleri izlenimi bırakmaktadırlar. İşçi Bayramı kutlu olsun!"

Hem EVO33, hem de Serenity 63 modelleri yelkensiz katamaran tipte teknelerdir. Bu tekneler, imalatçıların yeni elektrikli ve yelkenli üretim hatlarında görünmeye başlayan giderek daha fazla sayıdaki katamaran ve trimaran modellerinin de gösterdiği gibi yeni doğmakta olan bir trende ışık tutmaktadır. Bu tekneler elbette mevcut kızak düzenlerine uyan zor bir işi gerçekleştirmişlerdir ve bu teknelerin sayıları da potansiyel alıcılar teknelerini daha kolay yaşatabilecekleri yerlerin mevcut olduğuna inansalardı muhtemelen daha fazla olacaktı.

Bu çerçevede artan sayıda yat limanının bu tekneler için yer bulmanın yollarını aradıklarını ve bir kere bunu buldukları zaman da çoğu zaman kızak alanı için ne kadar fiyat talep edeceklerini yeniden değerlendirmeye başladıklarını görüyoruz. Doğrusal ayak (foot) fiyatlandırmasının giderek daha az bir anlam ifade ettiğini görüyoruz. Aynen giderek artan sayıda tekne elektrik kullanım ihtiyacının artmasına paralel olarak, elektrikli sisteme doğru yöneldikçe ölçülmeyen elektriğin giderek daha az bir anlam ifade etmesi gibi... Ölçülmeyen su kullanımı için de benzeri değerlendirmeler yapılabilir.

"BİR İŞİ YA DOĞRU YAPIN YA DA HIÇ YAPMAYIN"

Marinalara gelince, bu alanda büyüklük ve piyasa şartlarına dayalı olarak konsolidasyona doğru sürekli bir trend ortaya çıkacaktır. Aynı zamanda bağımsız tesislerin de bu alanda oynayacakları bir rol olacak ve bunlar da bir pazara sahip olmaya devam edecektir. Gelişmiş ülkelerde endüstri önemli derecede ertelenmiş bakım sorunu ile uğraşmaya devam etmektedir. Sahilde konut amaçlı ve karma kullanımlı emlak komplekslerine olan talep arttıkça bu tesislerin birçoğu ortadan kalkacak ya da

yeniden tasarlanmış ve çoğu zaman farklı tipte tesisler halinde yeniden canlanacaktır. Bunun yanında, yasal süreç ve prosedürler giderek daha sıkı ve sert, zaman alıcı ve pahalı hale gelecektir. Bu olgu, gelişmiş ülkelerde ertelenmiş bakımın neden bu kadar yüksek bir düzeyde olduğunu da kısmen açıklamaktadır. Ancak gelişmiş ülkelerdeki marinalar çok nadir olacağı için mevcut tesisleri yenileme ve yeniden yapılandırma bir normal olmaya devam edecektir.

Ertelenmiş bakıma benzer şekilde, görmüş olduğumuz diğer bir talihsiz trend, artan sayıda marinanın tesislerini inşa etme, iyileştirme ve zenginleştirme konusunda kestirmeden gitmeyi tercih etmeleridir. Bunların çoğu bütçeye ilişkin sıkıntılar dolayısı ile böyle bir yola gitmektedir. Her ne kadar bunu anlayabiliyor olsam da böyle bir yaklaşımın ileri bir tarihte çok daha masraflı onarımların yapılması gerekliliği ile sonuçlanacağı ortadadır. Örneğin dalgakıranının tepesinde kasırganın yol açtığı bir hasar meydana gelen bir tesis, dalgakıranının tepesini yeniden inşa etme yolunu tercih etmiştir. Ancak böyle bir hasarın meydana gelmesinin asıl nedeni, dalgakıranının uygun bir temel desteğine sahip olmaması ve dolayısıyla dalgakıranının devamlı kayması ve kabarması idi ve kasırganın yaptığı ise sadece bu bozukluğun üzerine tuz biber ekip hasarın meydana gelişini hızlandırması oldu. Hasarın gerçek nedenine yönelmezseniz, sorunun birkaç yıl içinde tekrarlaması kaçınılmazdır ve bu durumda genel masraflarda çok daha yüksek olacaktır.

"Bir işi ya doğru yapın ya da hiç yapmayın" diye bir deyiş vardır. Gerçekleştiğini görmekten mutlu olacağım bir trend, endüstrinin fiyatlandırma politikalarını yeniden gözden geçirmesi ve işi doğru yapmak ve arzu edilen tesisi sağlamak için gerekli fiyatı belirlemesidir. Müşterilerin ödedikleri bedelin karşılığını aldıklarına kanaat getirdikleri takdirde, bir tesise destek olmak için ihtiyaç duyulan

ödemeyi yapmaya istekli olduklarını gözlüyoruz. Marinalar sermaye yoğun yatırımlardır, ancak tesisi müşterileri için iyileştirmek amacıyla üstlenilen ve yapılan işleri iyi bir şekilde duyuramamaktadırlar. Ümit ederiz ki bu trend, tesisleri iyileştirmeye devam etmek ve hizmet sağlamak istediği pazara arzu edilen seviyede bir hizmet sağlamak için gerekli olan bedeli talep etme yönünde değişecektir.

Öte yandan, derin deniz balıkçı tekneleri, yelkenli yarış tekneleri, Mega yat tesisleri gibi daha uzmanlık gerektiren tesislere yönelik bir trend de mevcuttur. Tüm bu tekneler kendi alanlarındaki piyasa için uygun olarak boyutlandırılmıştır. Marinalar da daha yeni teknolojiler ve malzemeler ve bunun yanında daha sofistike yazılım yönetim sistemleri kullanacaklardır. Bu konuda benim dikkatimi özellikle Molo Inc. firması çekmiştir. Bir firmanın geliştirdiği sistem ve sağladığı müşteri desteği oldukça etkileyicidir.

Rafta depolama (rack storage) özellikle su içi alanların kıt olduğu ya da yüksek arazilerin suyu maksimum seviyede kullanmaya imkân vermeyecek kadar pahalı olduğu durumlarda artmaya devam edecektir. Rafta depolama giderek daha geniş ve ağır tekneleri idare etmeye doğru gitmeye ve daha çok sayıda küçük, düşük profilli balıkçı, küçük teknelere ve kayak teknelerine hizmet sağlamaya devam etmektedir.

Kayak teknelerinden bahsedecek olursak, geleceği gören kristal küremi bir kenara koyup, 2020 sezonunu sarsıntılı bir sezon olarak adlandırmadan önce gidip bir kere daha suya vurmak gerekir!

Dan Natchez, dünya çapında marina tasarımı ve marina dinlenme tesisi konularında uzmanlaşmış, önde gelen uluslararası çevresel kıyı tasarım danışmanlığı şirketi olan DANIEL S. NATCHEZ and ASSOCIATES Inc. Şirketinin başkanıdır. Yorum ve sorularınızı 914/698-5678 numaralı telefon, 914/698-7321 numaralı faks ya da dan.n@dsnainc.come-posta adresi üzerinden kendisine iletebilirsiniz.

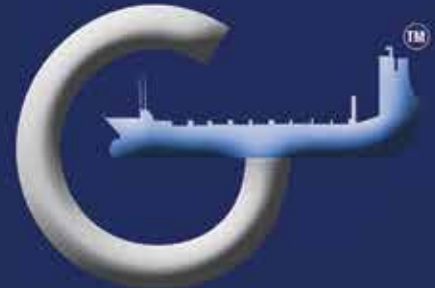


SOLID SOLUTIONS FOR HEAVY SEA CONDITIONS

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 - KOCAELİ / 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



HALİKARNAS BALIKÇISI, 47'NCİ ÖLÜM YIL DÖNÜMÜNDE ANILDI

Türk edebiyatının yapı taşlarından olan ve 'Halikarnas Balıkçısı' adıyla bilinen ünlü yazar Cevat Şakir Kabaağaçlı, ölümünün 47'nci yıl dönümünde Muğla'nın Bodrum ilçesinde mezarı başında anıldı.



Cevat Şakir Kabaağaçlı için adının verildiği mahallede Bodrum Belediyesi tarafından düzenlenen anma törenine Halikarnas Balıkçısı'nın torunu Sibel Kabaağaçlı ile bazı sivil toplum kuruluşlarının temsilcileri katıldı.

Bodrum Belediye Başkanı Ahmet Aras, etkinlikte yaptığı konuşmada, Kabaağaçlı'nın ilçeye çok değerli katkılarda bulunduğunu söyledi. Halikarnas Balıkçısı'nın torunu Sibel Kabaağaçlı da dedesinin doğayı ve insanları seven, çok yönlü bir kişiliğe sahip olduğunu ifade ederek, onun torunu olmaktan gurur duyduğunu dile getirdi. Halikarnas Balıkçısı Forumu üyesi yazar Sönmez Taner de çok uzun yıllardır ilçede yaşadığını, Bodrum'a olan sevgisini Halikarnas Balıkçısı sayesinde kazandığını kaydetti. Yapılan konuşmaların ardından Kabaağaçlı'nın

mezarına begonvil çiçekleri bırakıldı, mezarının arkasına belediye başkanı ve torunu tarafından begonvil çiçeği dikildi. Anma etkinliği kapsamında Bodrum Deniz Müzesi'nde, Halikarnas Balıkçısı'nın orijinal el yazmaları da sergilendi.

HALİKARNAS BALIKÇISI KİMDİR?

Cevat Şakir Kabaağaçlı, Ferik Mehmed Şakir Paşa ile Sare İsmet Hanım'ın çocukları olarak 7 Nisan 1890'da Girit'te dünyaya geldi. Çocukluğu, babasının görevli olduğu Atina ve Büyükada'da geçen yazar, yazı yazmaya Robert Kolej'de okurken başladı. Oxford Üniversitesi'nde "Yakınçağ Tarihi" eğitimi gören Kabaağaçlı, 1913'te İtalyan bir kadınla evlenerek bir müddet İtalya'da yaşadı. 1914'te Türkiye'ye dönen ve babasının Afyon'daki çiftliğine yerleşen yazar, babasının çiftlikte

bir tartışma anında Cevat Şakir'in silahından çıkan kurşunla vurularak ölmesi üzerine cinayet iddiasıyla yargılandı ve 15 yıl kürek cezasına çarptırıldı.

Cezasının 7 yılını tamamladıktan sonra verem hastalığına yakalanan Kabaağaçlı, serbest bırakıldı. Serbest kalınca İstanbul'a dönen yazar basın dünyasına girdi ve "Güleryüz", "Yeni İnci", "Resimli Gazete", "Resimli Hafta", "Zümrüd-i Anka", "Resimli Ay" gibi dergilerde yazılar yazdı, karikatürler çizdi, kapak resimleri ve desenler yaptı. Resimli Hafta Dergisi'nin 13 Nisan 1925 tarihli sayısında yayımlanan "Hapishanede idama mahkum olanlar bile bile asılmaya nasıl giderler" başlıklı yazısı yüzünden İstanbul İstiklal Mahkemesi tarafından yargılanan yazar, "Memlekette isyan bulunduğu sırada, askeri isyana teşvik edici yazı yazmak"tan suçlu bulundu. Yıllar sonra Bodrum'a olan aşkıyla tanınacak yazarın Bodrum'a ilk gelişi, İstiklal Mahkemesi'ni kendisini üç yıl kalebentlik cezası alarak Bodrum'a sürgün etmesiyle oldu.

Kabaağaçlı, cezasını tamamladığı 1928'de kendi arzusuyla tekrar Bodrum'a dönerek, 1947'ye kadar burada yaşadı. Bu dönemden sonra kentin antik dönemlerdeki adı Halikarnassos'tan dolayı "Halikarnas Balıkçısı" takma adıyla eserlerini yazmaya başlayan yazar, yurt dışından tohum ve fidan getirerek Bodrum'un güzelleşmesi için büyük bir çaba harcadı. Cevat Şakir Kabaağaçlı, 1928'e kadar daha çok karikatür, kapak resimleri ve desenler yaparken,



bu tarihten sonra giderek ressamlıktan uzaklaştı ve kendisini tamamen yazarlığa verdi. Bodrum ve çevresindeki hayat, tabiat, deniz, denizciler, sünger avcıları, balıkçılar, balıklar, kuşlar roman ve hikayelerinin konusunu oluşturdu. Bodrum'a sürgün edildiği 1926'dan sonra yazdığı deniz hikayeleriyle tanınan Halikarnas Balıkcısı'na, Kültür ve Turizm Bakanlığı'nca 1971 yılında "Devlet Kültür Armağanı" verildi.

İkinci Dünya Savaşı'nın sıkıntılı ve zor yılları Halikarnas Balıkcısı'nı Bodrum'dan ayrılmak zorunda bıraktı. Kabağaçalı, "Yatağan" isimli teknesini ve evini satarak, 1947'de İzmir'e yerleşti. Buraya yerleştikten sonra "Demokrat İzmir" gazetesinde gazeteciliğe ve yazı hayatına devam eden yazar, bir süre turist rehberliği de yaptı ve İzmir'den Bodrum'a kadar Ege kıyılarını "Mavi Yolculuk" adını verdiği rotayla gezdirdi.

BODRUM, BALIKÇISINI KAYBEDİYOR

Ve koskoca bir hayatın sonu... 13 Ekim 1973... Bodrum, balıkcısını kaybediyor, Anadolu, savunucusunu, Akdeniz, rüzgârını, Ege, sevdâsını o gün. Deniz duruluyor, güneş soluklaşıyor. Bodrum bomboş... Bodrumlu atlıyor arabalara İzmir'e geliyor haberi duyar duymaz, geri kalanlar Torbalı mevkiinde bekliyor Halikarnas Balıkcısı'nı. Sonra Halikarnas'ın

arkasından tüm Bodrumlu kuyruk oluyor yollarda. Balıkçı ilk oturduğu evin mahallesine, Kumbahçe'ye götürülüyor. Yokuş başında öğrenciler, ellerinde çiçekler, balıkçıyı bekliyor. Cenaze "Halikarnaslım" adlı tekneye bindiriliyor. Bir süre en sevdiği mavilikte gezdiriliyor Balıkçı. Deniz hareketleniyor, selam veriyor balıkçıya... Güneş parlaklaşıyor.



Kalksa ayağa, avucunu açsa mavilik dolacak adeta oraya... Çok sevdiği Karaada ve Salmakis'e veda ediyor balıkçı. Bütün körfezde dolaşıyor. Ardından cenaze kalenin arkasından limana yol alıyor. Balıkçılar tabutu

alıyor, Maviyle sarılı tabutu... Narenciye dalları, palmyeler, yaseminler, mimozalar yanında... Çok sevdiği Bodrumlular, dostları balıkçılar yanında. Bodrumlular balıkçıyı omuzlarına alıyor. Mavilik göğe, denize uçuyor. Ölmeden önce kendisinin seçtiği Bodrum'un iki koyundan biri, Bodrum Kalesi, Gümbet Koyu ve Asarlık'ı gören Türbetepe'ye gömüyorlar onu. Başına da istediği gibi kocaman bir kaya koyuyorlar.

"DENİZİ RUHUMDA YAŞATIYOR GÖNÜL GÖZÜYLE GÖRÜYORUM"

Halikarnas Balıkcısı'nın manevi oğlu Şadan Gökovalı, yazarın kendisine vasiyetini ise şöyle aktarıyor: "Yazacağım bunları ama belki yazmadan giderim. Sana şimdiden söylemiş olayım. Bodrum'a gömülmek istiyorum. Bittabi orayı çok sevdim. Hayli hizmetim de geçti. Belediyeye de yazmak istiyorum ama sana söyleyeyim daha iyi. Mindos kapısı tarafında bir yere gömsünler beni, yanımda Hatice'ye de (son eşi) bir yer ayırsınlar.

Sakin mermer, beton filan istemem ha... Bir taş bulun, uzunca bir taş, yazısız. Onu dikin mezarımın başına. Falanca oğlu filancaymış şu tarihte doğup şu tarihte ölmüşüm. Katiyen yazı istemiyorum, basit bir taş. Eh bizim tekne su almaya başladı. Şatafatı da sevmem, tepelere, deniz gören yerlere gömülmem şart değil. Nasıl olsa yattığım yerden denizi seyretemem, denizi ruhumda yaşıyor gönül gözüyle her zaman görüyorum.

Suat (oğlu) sık sık ziyaret edebilmeleri için İzmir'e gömmek istediklerini söylüyor. İstemem yahu. Bodrum'u severim bilirsin. Beni ziyaret için çocuklar ara sıra da olsa gezmiş, hava almış olurlar. Zaten ben saygı duruşu isteyecek değilim ya. Balıkçı'ya bir 'Merhaba' yaraşır."

Yüzü denize dönük bir mavi yolculuk insanı Halikarnas Balıkcısı... Mavi hiç bitmez ya, o da hiç bitmeyecek, akıllarda kalacak, yüreklerde yaşayacak hep.



ULUÇ KEDME *

Öncelikle başta Ulu Önderimiz Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ü, aziz şehitlerimizi ve gazilerimizi saygı ve rahmetle anarak, beraberinde tekrardan geçmiş olduğumuz Cumhuriyet Bayramınızı en içten dileklerle kutlayarak yazıma başlamak isterim.

Global piyasalarda pandemi süreci ile birlikte önümüzdeki ABD seçimlerinin olası piyasalara nasıl etki edeceği

ABD seçimlerinin piyasalara etkisini bekleyip göreceğiz

beklenmektedir. Son bir aylık süreçte stabil seyreden piyasalara baktığımızda Baltık Kuruyük Endeksi özellikle son iki hafta içerisinde Baltık Capesize Endeksinin hızlı gerilemesinden sebep kazanımlarını düşürerek, son bir ayı %2.4 artıda kapatmıştır.

Beraberinde Baltık Handysize Endeksi'nde ise %6 civarı bir artış dikkati çekmektedir ve son olarak Baltık Supramax Endeksi'nde de % 2 civarı bir artış gözlemlenmektedir.

Yukarıdaki veriler ışığında yaklaşık son iki aydır piyasalarda çok sert hareketler gözükmesine de, fiyatlarda gevşeme dikkati çekmektedir. Bunu alım satım rakamlarından özellikle büyük tonajlarda görmekteyiz. Geçtiğimiz aylara kıyasla el değiştirmelerde de hacmin azalmakta olduğu dikkati

çekmektedir. Brent petrol tarafında ise artan vakaların tüketimi etkilemesinden dolayı OPEC koalisyonunun istikrarsız bir piyasa uyarısı ile düşüşte olduğunu ve son ayı yaklaşık %3 civarı bir kayıpla kapadığını görmekteyiz.

Özellikle hurda piyasalarında en uzun stabil seyre şahit olduğumuzdan bahsedebiliriz, yaklaşık olarak üç aydır özellikle Hindistan/Pakistan başta olmak üzere Çin ve Türkiye'de ton başı rakamların hemen hemen aynı seviyede devam ettiğinden bahsedebiliriz.

Kasım ayında Amerika seçimleri, kış döneminin özellikle Pandemi sürecinde piyasaları ne yönde etkileyeceği, bunun başta navlunlar olmak üzere gemi fiyatlarına nasıl yansıtacağını önümüzdeki aylarda takip edip yorumluyor olacağız.

EKİM 2020 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

Gemi İsmi	DWT	İnşa Yılı	İnşa Ülkesi	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	Fiyat US\$ M
ELENA II	76.741	2006	JAPAN	BULK	GREEK	8,10
IKAN SEMBAK	61.358	2012	JAPAN	BULK	NA	13,80
WATFORD	57.022	2010	CHINA	BULK	GREEK	8,90
SKUA	53.350	2003	JAPAN	BULK	CHINESE	5,20
GLOBAL GARNET	52.223	2005	JAPAN	BULK	CHINESE	6,60
EXPLORER	47.639	1996	JAPAN	BULK	CHINESE	2,80
ANGELIC ZEPHRY	37.780	2014	JAPAN	BULK	CHINESE	14,10
TRANSCENDEN TIME	32.688	2010	CHINA	BULK	NA	6,00
GLORIOUS STARLIGHT	28.236	2012	JAPAN	BULK	GREEK	6,90
CAPE DAISY	203.153	2006	JAPAN	BULK	SINGAPORE	12,80
KEY CALLA	83.353	2010	JAPAN	BULK	GREEK	13,50
ADELANTE	81.585	2012	KOREA	BULK	NA	15,70
ADVENTURE III	62.534	2019	JAPAN	BULK	BANGLADESH	24,30
WESTERN HONOLULU	57.924	2014	CHINA	BULK	GREEK	14,00
PURE TRADER	56.855	2011	CHINA	BULK	NA	8,70
CAS AVANCA	55.561	2009	VIETNAM	BULK	INDONESIAN	8,60
V SANDERLING	50.307	2003	JAPAN	BULK	CHINESE	5,00



ZEYNEP	33.476	2001	JAPAN	BULK	NA	4,00
CALLISTO	25.981	2010	JAPAN	BULK	NA	4,75
LOWLANDS ERICA	176.862	2007	JAPAN	BULK	GREEK	15,00
OCEAN GARNET	93.018	2010	CHINA	BULK	GERMAN	11,00
IKAN BAGANG	83.651	2009	JAPAN	BULK	SWITZERLAND	12,50
TAI PROMOTION	77.834	2004	TAIWAN	BULK	NA	6,50
FUKUYAMA STAR	64.012	2017	PHILIPPINES	BULK	GREEK	21,30
SAM JAGUAR	57.200	2013	KOREA	BULK	SAM JAGUAR	10,65
FALCON BAY	38.464	2015	CHINA	BULK	NA	13,50
DERIBAS	28.665	1996	JAPAN	BULK	LEBANESE	2,60
STARGATE	28.221	2011	JAPAN	BULK	GREEK	6,00*
WESTGATE	28.202	2011	JAPAN	BULK	GREEK	6,00*
CRYSTALGATE	28.183	2010	JAPAN	BULK	VIETNAMESE	6,20
JUBILANT EXCELLENCE	181.415	2013	JAPAN	BULK	NA	24,50
SAKIZAYA JUSTICE	81.691	2017	JAPAN	BULK	NA	25,20
ECOMAR G. O.	75.093	2008	CHINA	BULK	GREEK	9,50
IKAN JUBAL	33.126	2012	JAPAN	BULK	VIETNAMESE	NA
GIOVANNI CORRADO	81.100	2020	JAPAN	BULK	NA	30,50
GLORIOUSE KAMAGARI	38.182	2013	JAPAN	BULK	SWITZERLAND	13,20
PACIFIC ENDURANCE	181.458	2011	JAPAN	BULK	GREEK	18,00
CHINA STEEL GROWTH	175.775	2002	TAIWAN	BULK	HONG KONG	9,20
GIVANNI CORRADO	81.100	2020	JAPAN	BULK	NA	30,50
SAM HAWK	57.200	2013	KOREA	BULK	TURKISH	10,65
DD MARMARA	57.195	2012	KOREA	BULK	FAR EASTERN	10,00*
DD KARADENIZ	57.157	2012	KOREA	BULK	FAR EASTERN	10,00*
DD EGE	57.111	2012	KOREA	BULK	FAR EASTERN	10,00*
SIDERAKE	46.673	2002	JAPAN	BULK	NA	NA
SELINDA	34.236	2013	CHINA	BULK	GERMAN	8,85
HONGXIN OCEAN	32.484	2012	CHINA	BULK	CHINESE	6,95
EASTERN CONFIDENCE	28.449	2008	JAPAN	BULK	CHINESE	6,95
MAPLE OCEAN	28.506	2012	JAPAN	BULK	NA	8,00
STAR AQUA	28.225	2011	JAPAN	BULK	NA	6,70
WESTGATE	28.202	2011	JAPAN	BULK	NA	6,40
PETROPAVLOVSK	106.532	2002	JAPAN	TANKER	RUSSIAN	10,20
HAFNIA AMERICA	74.996	2006	JAPAN	TANKER	GREEK	12,00
NORD ANDES	49.962	2011	JAPAN	TANKER	CHINESE	20,60
LOVELY LADY	47.431	1999	CROATIA	TANKER	NA	6,50
GT INDEPENDENCE	30.957	1998	JAPAN	TANKER	NA	4,80
SEA LONGITUDE	16.526	2003	JAPAN	TANKER	CHINESE	7,30
XIN SHENG	4.922	2014	CHINA	TANKER	NA	2,68
AYSE C	158.000	2020	KOREA	TANKER	CHINESE	63,50*
ZEYNEP	158.000	2020	KOREA	TANKER	CHINESE	63,50*
EBN BATUTA	112.679	2002	KOREA	TANKER	MIDDLE EASTERN	10,50*
INTISAR	112.668	2002	KOREA	TANKER	MIDDLE EASTERN	10,50*
CHEMBULK COLUMBUS	12.573	2011	JAPAN	TANKER	JAPANESE	12,40
CTG MAGNESIUM	24.789	2017	CHINA	TANKER	NORWEGIAN	*
CTG MERCURY	24.762	2017	CHINA	TANKER	NORWEGIAN	*
ARCON	24.761	2016	CHINA	TANKER	NORWEGIAN	*

CTG COBALT	24.755	2016	CHINA	TANKER	NORWEGIAN	*
CTG BISMUTH	24.755	2016	CHINA	TANKER	NORWEGIAN	*
						137,50*
SUPER LADY	105.528	2000	JAPAN	TANKER	NA	11,00
TORM GERD	46.317	2002	KOREA	TANKER	NA	9,50*
TORM CAROLINE	46.317	2002	KOREA	TANKER	NA	9,50*
CHEMBULK SINGAPORE	19.940	2007	JAPAN	TANKER	NA	8,50
KIRANA TRITYA	18.774	2004	JAPAN	TANKER	INDONESIAN	NA
SONANGOL KIZOMBA	159.165	2001	KOREA	TANKER	CHINESE	12,30
GW FORTUNE	55.600	2020	CHINA	TANKER	CHINESE	34,40*
GW DOLPHIN	55.600	2020	CHINA	TANKER	CHINESE	36,60*
YM UBERTY	103.614	2008	TAIWAN	CONT.	SWITZERLAND	27,00
ITAL MASSIMA	53.728	2007	KOREA	CONT.	GERMAN	*
ITAL MELODIA	53.697	2007	KOREA	CONT.	GERMAN	*
						17,20*
KOTA LAGU	50.689	2006	CHINA	CONT.	NA	NA
MOEN ISLAND	39.333	2005	KOREA	CONT.	SINGAPORE	6,30
TONG CHENG 604	5.821	2010	CHINA	GC	CHINESE	1,60
TONG CHENG 603	5.821	2010	CHINA	GC	CHINESE	1,90
NORDIC MACAO	45.651	2014	CHINA	CONT.	GERMAN	10,40
DOMINGO	51.087	2001	KOREA	CONT.	GREEK	5,60
ISOBEL	23.232	2010	CHINA	CONT.	NA	5,75
EKARMA	8.232	2011	CHINA	CONT.	TURKISH	2,30
BOMAR AURORA	38.104	2005	GERMANY	CONT.	NA	6,00
ANTUNG	7.602	2007	CHINA	CONT.	NA	NA
EAST SEA	6.648	2008	CHINA	CONT.	NA	NA
YM ENHANCER		2008	TAIWAN	CONT.	NA	8,00*
FSL ELIXIR		2008	TAIWAN	CONT.	NA	8,00*
FSL EMINENCE		2008	TAIWAN	CONT.	NA	8,00*
PORT ADELAIDE		2007	JAPAN	CONT.	NA	6,00

*Enbloc satışı ifade eder

EKİM 2020 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

Gemi İsmi	DWT	LWT	İnşa Yılı	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	USD per T/Lwt
JANICE N	264.340	28.200	1995	BULK	INDIA	330
PARKER	171.090	21.103	1996	BULK	NA	NA
PANAMAX ENERGY	74.083	7.475	1998	BULK	PAKISTAN	402
BARA ANUGERAH	48.131	10.283	1994	BULK	NA	338
KHAN 5	47.574	7.585	1996	BULK	INDIA	370
NAZLIKIZ	8.140	3.456	1978	BULK	PAKISTAN	NA
JAG LEELA	105.148	17.027	1999	TANKER	BANGLADESH	278



AL NABILA 5	29.027	9.557	1993	TANKER	PAKISTAN	384
ERIN	12.630	4.547	1996	GENERAL CARGO	BANGLADESH	NA
STAR B	8.312	4.690	1979	GENERAL CARGO	PAKISTAN	368
MARELLA CELEBRATION	4.243	19.273	1984	PASSENGER	TURKEY	NA
GRAND ROYAL	38.455	7.577	1987	BULK	BANGLADESH	NA
PORTLAND	29.105	6.865	1985	BULK	INDIA	NA
TANGER A	9.200	4.650	1995	CONT.	TURKEY	310
SRIRACHA EAGLE	96.168	14.461	1996	TANKER	NA	NA
NORMA	17.878	5.869	1982	TANKER	NA	305
LUMINOUS ACE	15.181	12.500	1995	RORO	INDIA	200
COSMOS ACE	15.439	12.783	1998	RORO	INDIA	350
SHINSEN MARU	7.078	7.560	2002	RORO	BANGLADESH	347
CARNIVAL IMAGINATION	7.180	29.102	1995	PASSENGER	TURKEY	370
BEST FUTURE	45.320	7.037	1995	BULK	PAKISTAN	NA
SHANTHI INDAH	45.681	7.440	1996	BULK	NA	270
HAMOUDI	11.702	3.581	1982	BULK	PAKISTAN	355
SINGAPORE EXPRESS	66.793	20.175	2000	CONT.	NA	365
MELANESIAN CHEF	13.387	5.889	1990	CONT.	INDIA	325*
KWANGSI	23.586	9.439	1995	GENERAL CARGO	INDIA	325*
ZAGORA	14.100	5.751	1995	CONT.	INDIA	360
HAN FENG	7.802	3.693	1992	GENERAL CARGO	NA	315
KUTCH BAY	107.176	16.707	1997	TANKER	NA	358
BAHIA DAMAS	35.652	7.306	1991	TANKER	PAKISTAN	354
TAGANROGA	6.297	3.103	1983	TANKER	NA	182
SHUNTER	1.866	1.753	1983	OFFSHORE	INDIA	NA
EVER DECENT	55.604	21.731	1997	CONT.	INDIA	310
EVER DELUXE	55.635	21.700	1998	CONT.	INDIA	310
ATLANTIC HIGHWAY	17.323	15.000	2002	PCC	INDIA	312
CARIBBEAN HIGHWAY	17.866	13.188	2002	PCC	INDIA	321
GREEN WORLD	49.673	10.203	1996	BULK	PAKISTAN	360
SURYAWATI	69.124	9.730	1996	BULK	PAKISTAN	360
UNI-ARISE	15.477	5.129	1997	CONT.	INDIA	268

***Enbloc satışı ifade eder**

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

2019-2020 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2020 yılı Eylül ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 5,28 artış göstererek 42.558.947 ton olmuştur.

Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Yük Elleçlemesi, Eylül 2020



Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2020 yılı Eylül ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 6,92 arttı.

- Limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı 2020 yılı Eylül ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 13,60 artarak 12.151.593 ton,
- Limanlarımızda gerçekleştirilen ithalat amaçlı boşaltma miktarı 2020 yılı Eylül ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 3,04 artarak 19.025.862 ton,
- Dış ticaret taşımacılığında (ithalat + ihracat) toplam yük miktarı 2020 yılı Eylül ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 6,92 artarak 31.177.455 ton olmuştur.

DENİZYOLU İLE DIŞ TİCARET							
Aylar	Yıl	İHRACAT		İTHALAT		DIŞ TİCARET	
		Miktar	Değişim (%)	Miktar	Değişim (%)	Miktar	Değişim (%)
Eylül	2019	10.696.446	13,60%	18.463.859	3,04%	29.160.305	6,92%
	2020	12.151.593		19.025.862		31.177.455	
Ocak - Eylül	2019	98.324.514	2,46%	161.753.318	4,99%	260.077.832	4,03%
	2020	100.741.071		169.830.590		270.571.661	

Hazırlayan: Metin AK (Sektörel Araştırmalar Uzmanı)

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

reliable partner!"



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

"**MOST Denizcilik** olarak, petrol döküntüsü konusunda planlama, hazırda bekleme, eğitim, tatbikat ve operasyonel müdahalenin gerçekleştirilmesi amacı ile kurulduk. Türkiye'nin en hassas noktalarında haftanın her günü, günün her saatinde hizmet vermeye hazırız. Açık deniz bariyerleri, sorbent emici malzemeler, sıyrıcılar, yıkama makineleri ve yüzer depolama tanklarını da kapsayan tüm ileri teknoloji altyapımızla ve uzman kadromuzla; **çevreyle, ülkemizi üç yandan kucaklayan denizlerimiz ile dostuz...**"



ACİL ÇAĞRI:

+90 530 940 8787
+90 531 773 3733

MOST Denizcilik Merkez Ofis:

Tuzla 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

f MostDenizcilikTR

t MostDenizcilik

ig MostDenizcilik

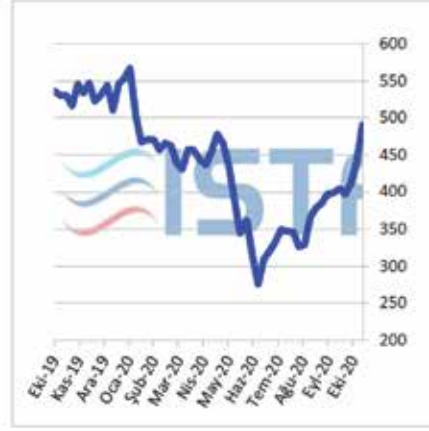
19.10.2020

43. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

ISTFIX Bileşik Endeksi bu hafta kuvvetli bir yükseliş daha kaydetti ve 442 puandan 491 puana çıktı.



ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2020



ISTFIX – Son 1 yıl

HABERLER

Avrupa ve Birleşik Devletler

Uluslararası Para Fonu (IMF) geçen hafta Küresel Ekonomik Görünüm raporunun ekim ayı versiyonunu yayımladı. Raporda evvelce küresel büyüme için 2020 yılı genelinde öngördüğü yüzde 5,2'lik daralmayı yüzde 4,4'e yumuşattı. Revizyon, bilhassa gelişmiş ekonomilerin beklenenden daha hızlı toparlanması ve üçüncü çeyrekte kuvvetli iyileşme görülmesinden kaynaklandı. IMF, Birleşik Devletler ekonomisinin 2020'de daha evvelki tahmininin aksine yüzde 8 değil sadece yüzde 4,3 daralmasını bekliyor. Bir sonraki yıl için ise büyüme tahmini yüzde 4,5'ten yüzde 3,1'e çekildi. Benzer şekilde IMF, avro bölgesinin yüzde 10 yerine yüzde 8,3 daralacağını tahmin ediyor. Kuruluş bölge ekonomisi için 2021 yılında yüzde 5,2 büyüme bekliyor. IMF'ye göre, gelişmiş ülkeler genel olarak bu sene yüzde 5,8 daralacak ve 2021 yılında 3,9 büyüyecek. Gelişmekte olan ekonomiler ise bu sene 3,3 daraldıktan sonra 2021'de yüzde 6 büyüme kaydedecek. Buna ek olarak IMF, kısa vadeli risklerin şu an için küresel çapta kontrol altına alındığını ifade etti. Bu açıklama en basit anlamıyla,

dünya genelindeki politika yapıcılar tarafından alınan olağanüstü önlemlerin, Koronavirüs kaynaklı olumsuz etkileri hafifletme konusunda başarıya ulaştığını teyit ediyor. Uluslararası Enerji Ajansı (IEA) Yönetim Kurulu Başkanı Fatih Birol, küresel enerji talebinin Koronavirüs etkisiyle bu sene yüzde 5 azalacağını ve günlük petrol talebinin ise yaklaşık yüzde 8'lik düşüşle 100 milyon varil/gün seviyesinden yılı kapatacağını aktardı. Ajans, küresel talebin tekrar pandemi öncesi seviyeye dönmemesinin 2023'ü bulacağı kanaatinde.

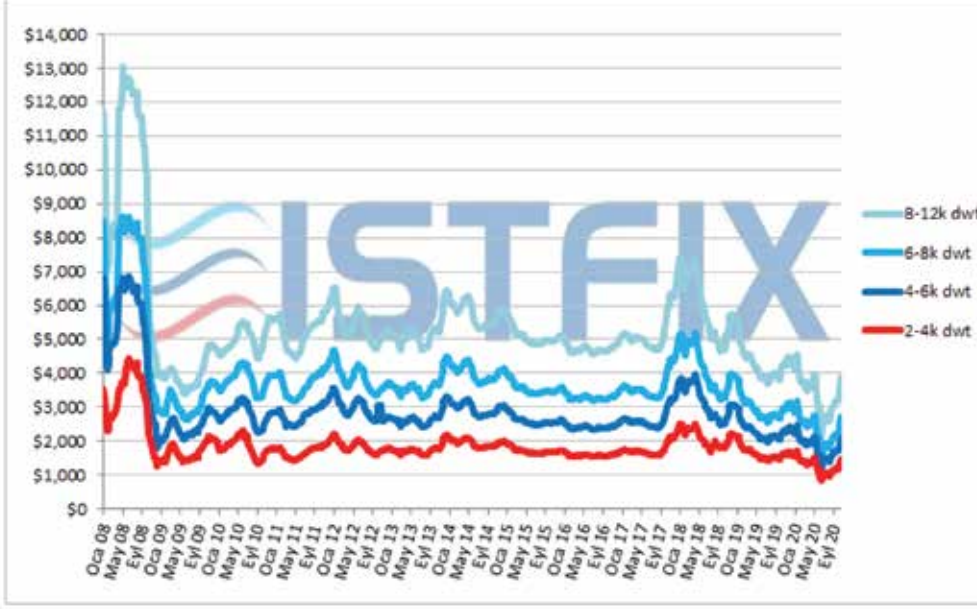
Emtia Haberleri

Petrol fiyatları bu hafta aşağı yukarı sabit seyretti. Batı Teksas tipi ham petrol 40 dolar/varilde seyrederken Brent ise 43 dolar/varil seviyesinin biraz altında kaldı. Ekim ayının başı itibarıyla Rusya toplam tahıl hasadını yüzde 90 oranında tamamladı ve 123,6 milyon ton üretim gerçekleştirdi. Buğday hasadı yüzde 96 oranında tamamlanırken 86 milyon ton civarı buğday üretildiği, arpa üretiminin 22 milyon ton, mısır üretiminin ise 4 milyon ton seviyesinde olduğu açıklandı. Yine de Rusya'daki yetkililer, rublenin yabancı paralar karşısında hızla değer kaybetmesi sebebiyle ve biraz da yerel tarım ürünü piyasasındaki fiyat dalgalanmalarından

duydıkları endişeyle beraber, yeni ihracat kısıtlamaları gelebileceği sinyali net biçimde verdiler. Böyle bir kota uygulamasına 2021 yılı başı itibarıyla geçilebileceği aktarıldı. Rusya haziran ayından bu yana belli zamanlarda bu konuyu gündeme getirmekteydi ancak önceki beklentiler zayıf rubleden ziyade Koronavirüs kaynaklı idi. Ukrayna'da, yerel gümrük verilerine göre 2020/2021 hasat yılı başı olan 1 Temmuz 2020'den bu yana ve eylül ayı sonu itibarıyla ihracat 11,85 milyon tonu buldu. Bu rakam geçen senenin aynı dönemine kıyasla 1,5 milyon ton civarında geride kalırken yaklaşık yüzde 11'lik düşüşe tekabül ediyor. Genel olarak, buğday ve arpa ihracatı geçen seneye göre aynı seviyelerde kalırken, mısır ihracatında görülen ve neredeyse yüzde 70'e denk gelen 1,3 milyon tonluk sert düşüşün toplam rakamı da aşağı çektiği görülüyor. Ukrayna, dünya tahıl ihracatının yüzde 16'sını tek başına gerçekleştiriyor. Ülke, bir önceki dönem olan 2019/2020 hasat yılında 57,2 milyon ton tahıl ihracatı gerçekleştirmişti. Ukrayna hükümetine göre ihracat, 2020/2021 döneminde yaşanan kuraklıktan ötürü 47,4 milyon tona gerileyebilir. Toplam üretim ise geçen sene gerçekleşen rekor 75,1 milyon ton seviyesinden 68 milyon tona inebilir.

NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	1,472	2,104	2,725	3,910
Geçen Hafta	1,325	1,894	2,453	3,520
Geçen Ay	1,211	1,731	2,242	3,217
Geçen Yıl	1,631	2,275	2,945	4,227



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2020

S&P VE HURDA

Bu hafta da herhangi bir koster satışı raporlanmadı.

TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonnage	Cargo	LOAD. - DISCH. PORT	L/D Rate (t/day)	Freight (\$/tonne)
2,200	MARBLE POWDER IN BB	NEA KARVALI-KHERSON	900/800	13.00
2,800	SFS (87')	CONSTANTA-ISKENDERUN	900/1000	30.00
5,000	UREA (52')	CONSTANTA-BARLETTA + RAVENNA	2000/1750	26.50
5,000	SHREDDED TIRES (70')	ROTTERDAM-MARMARA	1750/1750	26.00
5,000	STEEL COILS	GALATI-PIOMBINO	1500/1250	26.00
5,000	MARBLE BLOCKS	KAVALA-SOUSSE	1550/1550	16.00
5,100	WRIC	BILBAO-HAIFA (LO 9,5 USD PER TONNE)	1500/500	44.00
5,500	UREA	CONSTANTA-ISKENDERUN	2500/1000	18.00
5,500	REBARS	NIKOLAEV-BATUMI	1850/1850	13.50
6,000	SFM (65')	KHERSON-RAVENNA	1500/2000	25.00
6,000	WHEAT (45')	MARIUPOL-LEBANON	1500/1500	19.00
6,000	SFMP (56')	IZMAIL-CASABLANCA	2000/1500	26.00
7,000	COAL	NOVOROSSIYSK-ZONGULDAK	2500/2500	11.00
7,000	CLAY	BARTIN-CONSTANTA	2000/2000	9.50
7,000	CLAY	NIKOLAEV-BANDIRMA	3000/3000	14.00
9,000	FERTILIZERS	MERSIN-ALICANTE	2000/2000	16.00

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

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

TÜRKİYE'DE GEMİ SÖKÜM / OCAK - EYLÜL 2020

(Bayrak Ülkelerine Göre Listelenmiştir.)

SIRA NO	IMO NO	GEMİ ADI	TİPİ	BAYRAK	TONAJI GT	TONAJI DWT	TONAJI LDT	İNŞA YILI	GELİŞ TARİHİ
1	9014688	CLAVIGO	KURUYÜK	ANTIGUA BARBUDA	2.446	.735	1.01	1992	4.05.2020
2	9188099	STENA SIRITA	TANKER	BAHAMALAR	7 6.836	126.873	2 3.862	1999	10.01.2020
3	9168922	NAVION HISPANIA	TANKER	BAHAMALAR	7 2.132	126.183	26.094	1999	13.01.2020
4	8420244	SEVEN PELICAN	DESTEK GEMİSİ	BAHAMALAR	4 .892	2.333	4.892	1985	16.05.2020
5	9189160	CMA CGM OKAPI	KONTEYNER	BAHAMALAR	1 6.803	2 2.9	7 .802	1999	1.07.2020
6	9087489	CARNIVAL INSPIRATION	YOLCU	BAHAMALAR	7 0.367	7.18	30.623	1993	4.08.2020
7	9053878	CARNIVAL IMAGINATION	YOLCU	BAHAMALAR	7 0.367	7.18	30.605	1995	14.09.2020
8	8230425	BELLATRIX	KURUYÜK	BOLIVYA	2.457	2.893	1 .273	1978	6.05.2020
9	9146455	SINE MAERSK	KONTEYNER	DANİMARKA	92.198	110.387	38691.4	1998	21.08.2020
10	9106443	TANGER A	KONTEYNER	FAS	8.633	9 .316	4 .650	1995	7.08.2020
11	-	MANDALINA	RÖMORKÖR	HİRVATİSTAN	8 85	1.017	600	1975	13.04.2020
12	-	UZORITA	RÖMORKÖR	HİRVATİSTAN	885	1.017	9 62	1975	13.04.2020
13	8414790	GEOPTES 15	TARAMA	HOLLANDA	1 0.188	1 2.387	7.319	1985	17.07.2020
14	9030864	SPES	RO-RO	İTALYA	33.823	1 6.806	11.323	1993	7.08.2020
15	7724253	OTTO	KURUYÜK	KAMERUN	5.309	5.238	3 .655	1978	1.02.2020
16	8764200	NSC 6002	SONDAJ PLATFORMU	KAMERUN	1 4.559	-	1 0.292	2001	6.03.2020
17	8813142	EKO 4	YAĞ TANKERİ	KAMERUN	2.041	3 .224	1.35	1989	3.02.2020
18	8820121	EKO 5	YAĞ TANKERİ	KAMERUN	2.041	3.229	1 .350	1989	3.02.2020
19	8756772	SEVEN POLARIS	DUBA BARÇ	KAMERUN	1 6.455	-	1 3.5	1979	13.02.2020
20	7347433	MSS 2	SONDAJ PLATFORMU	KAMERUN	1 0.958	-	10.712	1977	15.02.2020
21	8710687	AGAT	RORO KURUYÜK	KAMERUN	7.876	7.19	3.836	1988	17.06.2020
22	8752192	NOBLE DRILLER	SONDAJ PLATFORMU	KAMERUN	13.265	-	1 4.478	1976	9.07.2020
23	9161338	HIGHLAND ROVER	AÇIK DENİZ DESTEK	KAMERUN	2 .186	3.2	1 .628	1998	13.08.2020
24	9249491	HIGHLAND COURAGE	AÇIK DENİZ DESTEK	KAMERUN	3 .160	2.75	3.448	2002	18.08.2020
25	7118181	EDARTE	KURUYÜK	KAMERUN	1.227	1 .845	902	1971	28.08.2020
26	8752790	MSS 1	SONDAJ PLATFORMU	KAMERUN	20.067	-	2 0.2	1981	19.09.2020
27	8769597	ENSCO 8502	SONDAJ PALATFORMU	KAMERUN	19.377	-	18.581	2010	29.09.2020
28	8131233	BURIN SEA	ROMORKÖR	KANADA	2 .588	-	2 .463	1983	9.01.2020
29	8225486	TRINITY SEA	ROMORKÖR	KANADA	2 .623	-	2 .451	1983	9.01.2020
30	7724057	WISMAR	TARAK GEMİSİ	KOMORLAR	2.082	1.419	1.8	1978	19.01.2020
31	7358327	VITSENTZOS KORAROS	RORO	KOMORLAR	6 .387	1.616	5 .114	1976	13.04.2020
32	-	ALKIONA	BARÇ	KOMORLAR	8 27	5 00	4 85	1970	20.04.2020
33	-	GREGORY	KURUYÜK	KOMORLAR	6 60	500	4 81	1957	29.04.2020
34	7416040	SKYLARK I	KURUYÜK	KOMOROS	999	1.608	560	1975	15.05.2020
35	-	FD 1 SC	HAVUZ	KOMOROS	9 .167	-	3 .902	1959	4.06.2020
36	7329244	SORMOVSKY	KURUYÜK	KOMOROS	2 .478	3.353	1.5	1974	26.06.2020
37	8908868	TAILWIND	KURUYÜK	LIBERYA	11.542	16.88	5 .403	1995	7.09.2020
38	7920857	BANA	RORO	LÜBNAN	9 .367	4.401	3 .262	1980	15.07.2020
39	9074389	APL CHINA	KONTEYNER	MALTA	6 4.502	66.52	24.25	1995	7.05.2020
40	9131515	EUROCARGO TRIESTE	RO-RO-KARGO	MALTA	26.536	12.488	10.698	1997	18.05.2020
41	8512281	SOVEREIGN	YOLCU	MALTA	73.529	7.546	2 8.797	1990	21.07.2020
42	9030852	FIDES	RO-RO-KARGO	MALTA	33.825	1 6.802	1 0.963	1993	1.08.2020
43	9186792	DISCOVERER ENTERPRISE	SONDAJ GEMİSİ	MARSHALL ADALARI	63.19	-	34.135	1998	6.02.2020
44	8751095	SONGA DEE	SONDAJ PLATFORMU	MARSHALL ADALARI	15.682	-	1 5.757	1984	28.08.2020
45	9216389	VINLAND	TANKER	NORVEÇ	7 6.567	1 25.827	27.87	2000	15.07.2020

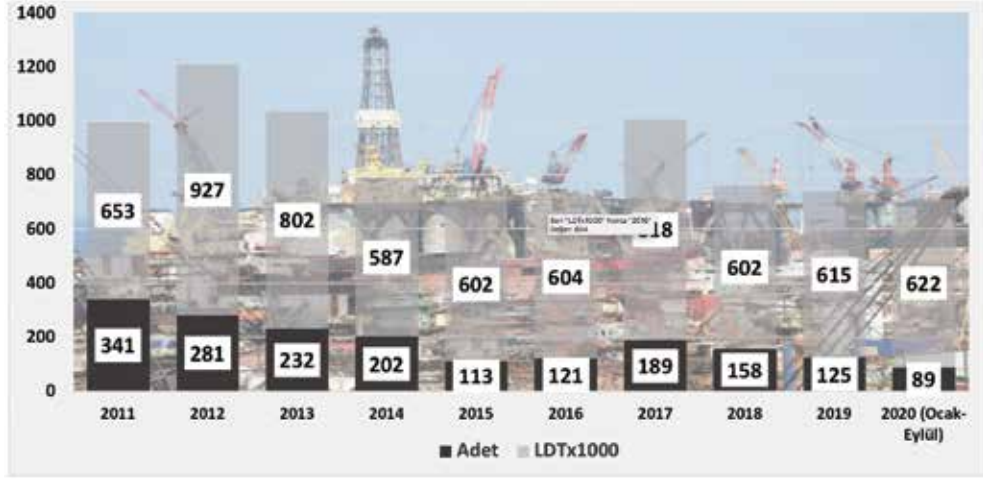


46	7377567	IONIAN SKY	RORO-YOLCU	PALAU	1 9.539	4 .213	8.822	1974	24.01.2020
47	6513231	GRIGOR	TANKER	PALAU	5 25	1 .040	5 50	1965	10.02.2020
48	7731452	EXPLO	TANKER	PALAU	5 25	9 62	4 41	1944	10.02.2020
49	8841474	TROVE	RO-RO	PALAU	3 .084	3.265	1 .565	1986	18.03.2020
50	-	SPEL	DENİZ TEKNESİ	PALAU	2 97	-	180	1993	4.06.2020
51	8109096	ARSLAN	KURUYÜK	PALAU	2 .584	3.594	1.468	1982	10.07.2020
52	8230352	DAYLIGHT	KURUYÜK	PANAMA	2.457	3 .191	1.269	1978	18.03.2020
53	8922395	SIR	KURUYÜK	PANAMA	1.717	2.834	1 .047	1989	14.02.2020
54	7928029	URGENCE	KURUYÜK	PANAMA	1.425	1 .842	8 60	1981	18.02.2020
55	9017800	SUZZY	KURUYÜK	PANAMA	2.598	3.114	1 .587	1990	6.06.2020
56	7721263	ENERGY ANNABELLE	DÖKME YÜK	PANAMA	16.257	23.169	8 .477	1980	1.06.2020
57	8700773	CARNIVAL FANTASY	YOLCU	PANAMA	7 0.367	7 .200	30.896	1990	1.08.2020
58	7643978	MARQUIZ	TANKER	RUSYA	6 .613	3.373	1 .512	1977	1.02.2020
59	7945558	VALERİY KALACHEV	TANKER	RUSYA	2 .615	3.345	1 .509	1981	28.02.2020
60	7942881	OPTIMAFLOT	TANKER	RUSYA	2 .615	3 .345	1 .509	1970	28.02.2020
61	9411874	BFI 1	RORO KARGO	RUSYA	5 .786	6.628	3 .236	2009	18.06.2020
62	8755077	SAFE BRISTOLIA	YAŞAM DESTEK PLATFORMU	SINGAPUR	13.876	-	9.834	1983	14.04.2020
63	8857875	RENAISSANCE	KURUYÜK	TANZANYA	2.457	3.19	1 .052	1971	18.03.2020
64	7034593	WITPOWER	ROMORKÖR	TANZANYA	95	-	150	1941	13.02.2020
65	-	WITSERVICE	ROMORKÖR	TANZANYA	9 5	-	1 50	1943	13.02.2020
66	7529988	HAJ SAYED I	KURUYÜK	TANZANYA	1.882	3.135	1	1976	3.07.2020
67	6929882	LEO	ROMORKÖR	TANZANYA	279	208	376	1969	7.08.2020
68	7033135	ETTA	ROMORKÖR	TANZANYA	220	1 00	3 08	1971	7.08.2020
69	8836974	AEGINA II	SU TANKERİ	TOGO	7 82	1 .267	318	1966	27.01.2020
70	7916820	RODOS	SU TANKERİ	TOGO	9 98	2 .074	8 22	1978	27.01.2020
71	7412379	MARIA I	SU TANKERİ	TOGO	9 96	2.195	743	1974	4.02.2020
72	7723986	DALLAS	KURUYÜK	TOGO	2.978	4.145	2.011	1978	20.02.2020
73	8411243	MELINA	LPG TANKER	TOGO	5.284	5 .686	3 .389	1984	20.04.2020
74	8751033	5004	SONDAJ PLATFORMU	TOGO	13.062	-	12.292	1982	15.05.2020
75	5390979	ANDREAS	RÖMORKÖR	TOGO	1 96	-	180	1959	4.06.2020
76	9122954	ASIAN PARADE	RORO	TOGO	6 6.995	25.226	21.628	1996	18.07.2020
77	-	EMAQ HULL NO:342	KABUK GEMİ	TOGO	3 4.837	-	1 1.5	1995	26.09.2020
78	-	DEĞİRMENDERE	ROMORKÖR	TÜRKİYE	1 .100	1 .580	8 02	1965	23.01.2020
79	-	KUŞADASI-D	ROMORKÖR	TÜRKİYE	82	-	150	1951	23.03.2020
80	7389948	ŞEHİT CANER GÖNYELİ	VAPUR	TÜRKİYE	456	1 80	4 56	1973	19.01.2020
81	8009533	MEGA STAR	KURUYÜK	TÜRKİYE	8.208	14.312	3 .458	1981	12.06.2020
82	-	SEAGULL EGE 7	TANKER	TÜRKİYE	1 48	-	1 54	1995	7.07.2020
83	7364390	KUMDAŞ-2	KURUYÜK	TÜRKİYE	1 .911	9 89	8 92	1974	26.09.2020
84	8724303	MARRY FISHER	BALIKÇI	UKRAYNA	6.392	2 .621	3.2	1986	25.06.2020
85	8755209	SEDCO 714	SONDAJ PLATFORMU	VANUATU	15.641	-	1 4.89	1983	24.07.2020
86	8755211	SEDCO 711	SONDAJ PLATFORMU	VANUATU	14.073	-	1 4.282	1982	5.08.2020
87	8755194	TRANSOCEAN 712	SONDAJ PLATFORMU	VANUATU	1 4.933	-	1 3.137	1983	8.08.2020
88	6517005	ANASTASIA	KURUYÜK	YUNANISTAN	1.72	1 .720	782.8	1965	26.08.2020
89	9336347	EGA ZE	KONTEYNER	ZANZIBAR	9 .957	13.775	5.25	2006	5.09.2020
TOPLAM					1.342.641	889.861	622.189		

Kaynak: Gemisander

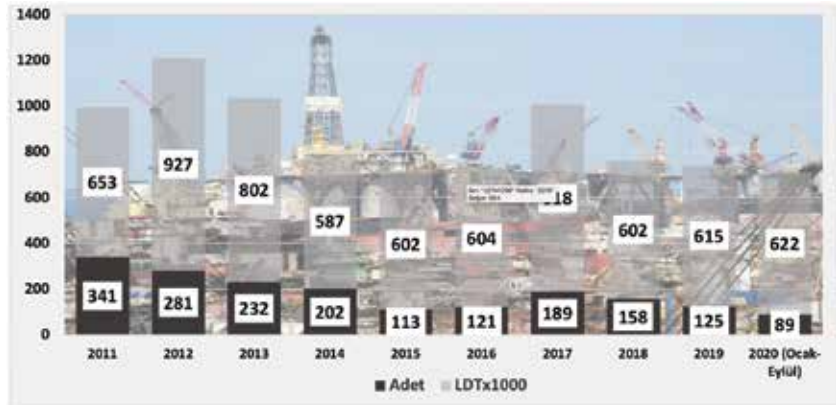
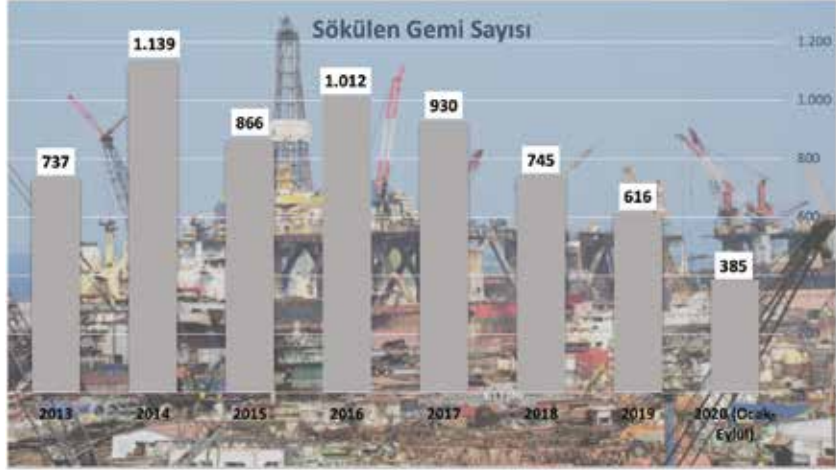
*Renklendirilen gemiler Eylül 2020 tarihinde söküme gelen gemilerdir.

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



Kaynak: Gemisander

2020 YILI DÜNYADA GEMİ SÖKÜM



Kaynak: Clarksons Research Services Limited

2020 YILI GEMİ TİPLERİNE GÖRE GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (TEMMUZ - AĞUSTOS - EYLÜL 2020)

Gemi Tipi	HAZİRAN			TEMMUZ			AĞUSTOS		
	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT
AHTS				1	37,0	1.866	1	22,0	350
Bulk	6	25,2	261.130	8	29,6	340.909	13	32,4	438.567
Cement				1	32,0	1.701			
Chem & Oil	2	26,5	68.707	2	26,5	76.463	4	27,5	94.583
Chip	2	27,5	98.401	1	24,0	49.673			
Container	16	23,1	654.975	9	23,3	223.534	8	22,0	163.903
Cruise	5	29,2	34.059	1	25,0	7.180	2	31,0	11.423
Drillship	3	9,0	181.584				2	9,0	48.000
ERRV							1	34,0	967
FPSO	1	37,0	99.890						
GCargo	2	50,5	3.712	2	35,0	50.664	3	43,0	11.453
MPP	2	26,0	22.628	1	25,0	23.586	2	34,5	21.898
MPP/Hvy. Lift				1	28,0	8.117	1	18,0	30.490
Open Hatch	1	36,0	43.002				2	24,0	46.397
Ore	2	25,5	530.249				5	26,8	1.419.972
PCC	3	20,7	50.083	4	20,8	65.718			
Products	1	30,0	2.853	2	45,5	7.563	1	12,0	8.008
PSV				1	37,0	3.034	3	13,6	11.567
Rfr Fish C.	1	35,0	9.360						
Ro-Ro	2	33,5	21.203	4	23,3	33.693	2	35,2	11.987
Salvage				1	50,0				
Seis. Survey	1	41,0	2.495						
Shuttle	1	20,0	125.827	1	20,0	105.641			
Tanker	1	40,0	18.078	2	30,0	125.085	6	29,0	407.456
TSH Dredger	1	35,0	12.387				1	30,0	1.668
Tug	1	45,0	637	2	43,5	339			
Genel Toplam	54	26,9	2.241.260	44	28,7	1.124.766	57	27,4	2.728.689

Kaynak: Clarksons Research Services Limited

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

HAZIRLAYANLAR: Nilgün TOK (Deniz Ticareti Müdürü) • Mustafa YAVUZILMAZ
(Gemi İnşa Yetkilisi) • Metin AK (Sektörel Araştırmalar Uzmanı) • Meryem ÇELİK (Deniz Ticareti Sorumlusu)



IBIA

INTERNATIONAL BUNKER INDUSTRY ASSOCIATION

- ANNUAL CONVENTION 2020 -

GOING GLOBAL

BUNKERING & SHIPPING IN A NEW ERA

3 - 5 NOVEMBER 2020

www.ibiaconvention.com

Global Sponsors

Bunker One   **ADERCO**
SMART SOLUTIONS

Strategic Partner

Ship & Bunker

Exclusive Topic Sponsors

STAR BULK

 **METHANOL**
INSTITUTE

SIMMS-SHOWERS

 **TOTAL**

General Topic Sponsors

ENERGY

COCKETT
MARINE OIL
www.cockettgroup.com

 **Drew Marine**

TÜFEKCI
E&E TUN

Exhibitors

 **AMSOL**  **TROPIC OIL**
COMPANY  **Intertek**
 **S&P Global**
Platts  **BMS UNITED**

Supporting Associations

 **PANAMA**
MARITIME AUTHORITY
 **UK CHAMBER**
of SHIPPING  **MARITIME**
AUTHORITY OF
JAMAICA  **WORLD**
MARITIME UNIVERSITY

Media Sponsors

 **WORLD**
BUNKERING  **MundoMarítimo**

 **Manifold Times**  **Deniz Ticareti**

Ship & Bunker  **PETROSPOT**
BUNKERSPOT  **BUNKER**
SPOT



**SPARE PARTS
SERVICE**

**MAXIMIZE
ENGINE
PERFORMANCE**

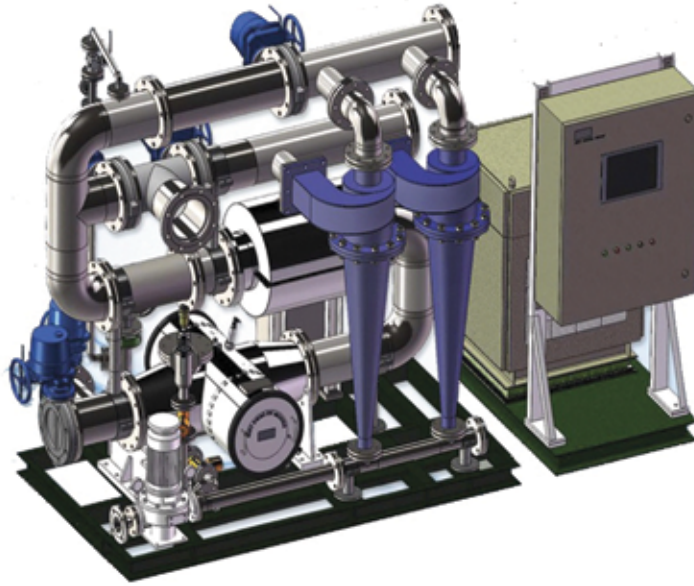
MESI INCORPORATION
Marine Engine Spares International Inc.
Hasapaşa Mah. Sarayardı Cad. Toprak İş Merk.
No.104 K.2 D.3 Kadıköy / İSTANBUL

P: +90 216 346 17 00-03
F: +90 216 346 00 02
M: sales@mesimarine.com
W: www.mesimarine.com

in mesimarine
@ mesimarineinc



BSKY IS THE ONLY ONE IN THE WORLD
CREATING HIGH EFFICIENT HYDROCYLONE FOR BWMS



ZERO MAINTENANCE

NO REPLACEMENT

NO CLOGGING

YAF DIESEL SHIP SPARE PARTS TRADING LTD. CO

EVLIYA CELEBI MAH. MEHMET AKIF SOK. NO: 1 TUZLA I ISTANBUL

0090 216 494 49 02

0090 533 281 24 77

0090 850 225 23 00

info@yafdiesel.com.tr

www.yafdiesel.com.tr

