İMEAK
Deniz Ticaret
Odası'nın
resmi yayınıdır.

Deniz Ticareti

DERGİ KURULUŞ: 1984

AĞUSTOS / 2022

DENİZ TURİZMİ YÜZLERİ GÜLDÜRMEYE BAŞLADI

DTO'NUN 40'INCI KURULUŞ YILDÖNÜMÜ

Kutlu Olsun

7/24
31 KILAVUZ KAPTAN
350 UZMAN DENİZCİ
30 DENİZ ARACI
MAKSİMUM VERİMLİLİK
SIFIR RİSK
TEK VİZYON
ÖNCE EMNİYET
1973'TEN BERİ

LİMANLARDA
EMNİYET
BİZE EMANET

WWW.**UZMAR**.COM.TR

Denizcilik Sektöründe 20 Yıldır Sizlerleyiz...

BERK GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ LTD. ŞTİ.
Evliya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza
No: 2/5 Tuzla /İSTANBUL
Tel: +90 216 446 93 79
Fax: +90 216 447 15 45
Gsm: +90 532 245 45 09
info@berkgumrukleme.com
www.berkgumrukleme.com

BERK LOJİSTİK LTD. ŞTİ.
Evliya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza
No: 2/5 Tuzla/İSTANBUL
Tel: +90 216 446 93 79
Fax: +90 216 447 15 45
Gsm: +90 532 245 45 09
info@berklojistik.com
www.berklojistik.com

FREEFALL LIFEBOATS

BV 0062

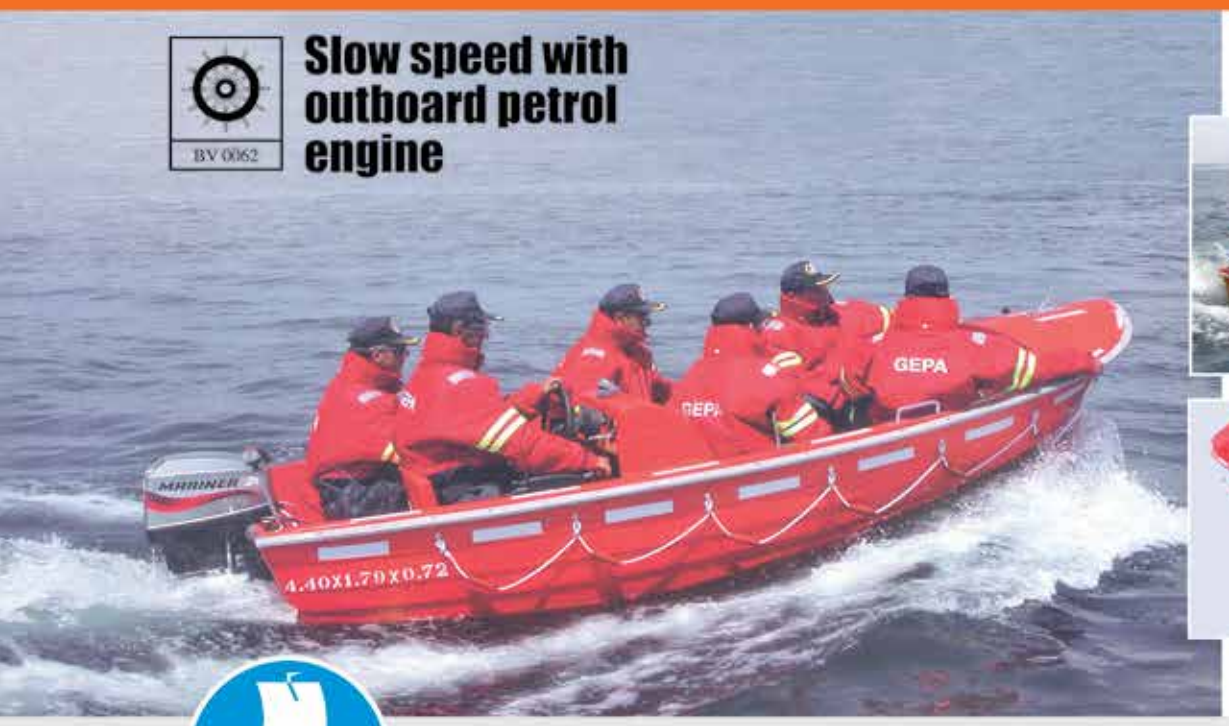
GEPA GRP FREEFALL LIFEBOATS are designed, constructed and tested according to the latest standarts, requirements of "SOLAS", "IMO" and "LSA Code"

RESCUE BOATS

SAFE AND SOUND

BV 0062

Slow speed with outboard petrol engine



GEPA - FIBERGLASS INDUSTRY & TRADE CO.INC.

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

BTMteknik
Diesel & Gas Engines

YEDEK PARÇA

SERVİS

YEDEK PARÇA

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

SERVİS HİZMETLERİ

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

@btmteknik

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

DenizTicareti

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

M. ZİYA KALKAVAN

SEBAHATTİN ÖZVEREN

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

Yıl 38
AĞUSTOS 2022
Yayın Türü: Yaygın - Süreli Yayındır. Ayda bir yayınlanır.

SAHİBİ
İMEAK DTO adına Yönetim Kurulu Başkanı: TAMER KIRAN

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü: BAŞARAN BAYRAK

YAYIN KURULU
BAŞKAN: BAŞARAN BAYRAK
PINAR KALKAVAN SESEL
PROF. DR. MUSTAFA İNSEL

İDARE MERKEZİ
İMEAK DTO: Meclis-i Mebusan Cd. No: 22 Salıpazarı 34427 Beyoğlu
İSTANBUL-TÜRKİYE
T: +90 212 252 01 30 (8 hat / lines) +90 212 243 54 95 (3 hat / lines)
F: +90 212 293 79 35 dto@denizticaretodasi.org.tr
www.denizticaretodasi.org.tr

YAYINA HAZIRLIK
LİKYA REKLAMCILIK: Koşuyolu Mah. Katip Salih Sok. No: 60 D: 1
Validebağ / Kadıköy İSTANBUL - TÜRKİYE
T: +90 216 428 92 52
info@likyareklamcilik.com.tr

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

Reklam Koordinatörü: ZEYNEP USTAHÜSEYİNOĞLU
zeynep@likyareklamcilik.com.tr Tel: +90 216 428 92 52

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

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

Katkıda Bulunanlar:
SEVİM TARHAN ATASOY

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

MARİN
RÖMORKÖR ve
KILAVUZLUK A.Ş.

MARİN RÖMORKÖR & KILAVUZLUK
MARIN TUG & PILOT

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.

www.marintug.com

+90(533)
818 9360

Doğru Ekipman ve

Doğru Ekip ile Denizler Bizimle Temiz...

MOST Denizcilik

"reliable partner!"

LAZER GAZ SENSÖRLÜ TERMAL KAMERALI ENDÜSTRİYEL İNSANSIZ HAVA ARACI

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

UZAKTAN KUMANDALI SUALTI ROBOTU (ROV)

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

ACİL ÇAĞRI:
+90 530 940 8787
+90 531 773 3733

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

MostDenizcilikTR
MostDenizcilik
MostDenizcilik

UGM'DEN AVRUPA'DA HİZMET ATAĞI

Kurulduğu 1981 yılından bu yana Gümrük Müşavirliği hizmeti vermekte olan sektörün lider firması Ünsped Gümrük Müşavirliği ve Lojistik Hizmetler A.Ş. 11 Avrupa ülkesinde hizmet verebilmek amacıyla önemli bir iş birliğine imza attı. UGM yapılan bu iş birliği ile çözüm ortağı Customs Support Group (CGS)'un 11 ülkede yerleşik 70 ofisi ve 1000 kişilik uzman kadrosu vasıtasıyla hizmet alanını global ölçeğe taşıma imkanına kavuştu.
CGS 20 yıllık deneyimi ve güvenilir dijital altyapısıyla sırasıyla Almanya, Belçika, Birleşik Krallık, Finlandiya, Fransa, Hollanda, İrlanda, İtalya, İsveç, İsviçre ve Polonya'da 10,000 firmayı aşan müşteri portföyüne ithalat, ihracat, transit gümrükleme, fiskal temsilcilik, gümrüklü depolama ve danışmanlık çözümleri sunmaktadır.

Bahse konu girişim tüm faaliyetlerinde şeffaflığı ve hesap verebilirliği ilke edinen kurumsal yönetim anlayışı ile ülke içindeki sektörel payını %10'a yükselten UGM'nin müşteri odaklı hizmetlerini yurtdışında da başarıyla sürdürmesini sağlayacaktır.

www.ugm.com.tr
0212 410 23 00 - 444 99 81

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

İÇİNDEKİLER

16
MECLİS
MECLİS TOPLANTISINDA GÜNCEL SORUNLAR DEĞERLENDİRİLDİ

24
GÜNDEM
BÜYÜK ZAFER'İN YÜZÜNCÜ YILI

12
TAMER KIRAN
SİVİL BAHRİYEMİZİN AMİRAL GEMİSİ DENİZ TİCARET ODAMIZ 40'INCI YAŞINI KUTLUYOR

32
DENİZCİLİK VE KABOTAJ BAYRAMI
DENİZCİLİK VE KABOTAJ BAYRAMI BEŞİKTAŞ'TA KUTLANDI

34
DENİZCİLİK ZİRVESİ
TÜRKİYE DENİZCİLİK ZİRVESİ ÖNEMLİ İSİMLERİ AĞIRLADI

46
SÖYLEŞİ
MUSTAFA GÜLTEPE – TİM YÖNETİM KURULU BAŞKANI

50
PİYASALAR
BALTIK KURUYÜK ENDEKSİ (BDI) NEDEN DÜŞÜYOR?

56
MAKALE
AHMET CAN BOZKURT

60
DENİZ TURİZMİ
DENİZ TURİZMİ YÜZLERİ GÜLDÜRMEYE BAŞLADI

68
SÖYLEŞİ
KAPT. SERHAT BARIŞ TÜRKMEN – MİRA MARINE KURUCUSU

ODADAN HABERLER 28
ŞUBELERİMİZDEN 40
AKADEMİK BAKIŞ 72
LİMAN FAALİYETLERİ 74
SEKTÖRDEN HABERLER 78
LOJİSTİK 92
BUNKER 94
KÜLTÜR/SANAT 96
AB BÜLTENİ 98
GEMİ TUTULMALARI 100
S&P 102
YÜK İSTATİSTİKLERİ 106
ISTFIX ANALİZ 108
HURDA RAPORU 110

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 flexibilty 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 concemed 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.

JOINTTOP SINCE 1997

Together We Offer;

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

Scan the QR code for more information

eskomarine.com.tr

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

eskomarine

eskomarine
a member of THE MARITIME HOUSE

ONURSAN

TEST POOL

Fast and Efficient

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

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

ONURSAN

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

RINA DNV·GL KR ClassNK

SEA. SUN. WATER SPORT AND ART...

www.atayat.com.tr

Sivil bahriyemizin amiral gemisi Deniz Ticaret Odamız 40'ıncı yaşını kutluyor

Odamız için Ağustos ayının anlamı büyük… 1982 yılında, İstanbul Ticaret Odası bünyesinde sadece bir meslek komitesi olarak faaliyetlerini yürütürken, büyüklerimizin çaba ve gayretleri ile kurulan Odamız, bu yıl 40'ıncı kuruluş yıldönümünü kutluyor. Tam tamına 40 yıl önce faaliyetlerine başlayan Odamız, sektörün her alanda gelişip serpilmesine öncülük etti, bugünkü duruma gelirken birçok yapı taşının örülmesinde en büyük katkıyı sağladı. Sivil Bahriyemizin Amiral Gemisi olan Deniz Ticaret Odası'nın kurulması sektörümüz için bir dönüm noktası oldu. Bu dönüm noktası, denizcilikte kurumsallaşmanın ve sektör olarak kabul görmenin önünü açmıştır.

Bugün geldiğimiz noktada; Türk denizciliği, 31,2 milyon DWT'lik filosu, yıllık 4,65 milyon DWT üretim kapasiteli 84 tersanesi, toplamda yaklaşık 550 milyon ton yük elleçleyebilen limanları ve sektörün diğer tüm unsurları ile kol kola ülkemizin "Denizci Millet, Denizci Ülke" hedefi doğrultusunda emin adımlarla yoluna devam etmektedir.

Son yıllarda büyük bir ivme yakalayan "Savunma Sanayi" projeleri de; hem ulusal ihtiyaçlarımız, hem de ihracat bakımından sektörde önemli bir yer tutmakta, yan sanayi açısından da yeni imkanlar yaratmaktadır. Ülkemiz, askeri deniz kuvveti olduğu bilinen 162 ülke içinde bir savaş gemisini tasarlayan, inşa eden, proje ve inşa kontrolünü ve idamesini gerçekleştiren 10 ülke arasında yer almaktadır.

Deniz Ticaret Odamızı dünyadaki benzerlerinden ayıran bir başka önemli özellik de Türkiye'de ekmeğini denizden çıkaran herkes; armatörü, tersanecisi, limanı, balıkçısı, marinası, eğitim kurumları Odamız bünyesinde bir araya gelebilmiş ve kendini ifade edebilmiştir. Başlangıçta sadece İstanbul Deniz Ticaret Odası olarak kurulan Odamız, faaliyetlerini giderek artan etkinliklerle sürdürmüş, Marmara Denizi'ne kıyısı olan illerimizi ve daha

TAMER KIRAN

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı

sonra da Ege ve Akdeniz'i ve nihayet Mayıs 1989'da Karadeniz'e kıyısı olan illerimizi kapsayacak şekilde genişletilerek, "İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri (İMEAK) Deniz Ticaret Odası" adını almıştır.

Odamız bugün kuruluş misyonuna bağlı, çağın ve zamanın gelişimine ayak uydurarak, ama geleneklerinden asla ödün vermeden Türkiye denizcilik sektörünün rehberi olmaya devam etmektedir. Biz denizciler, geleceğimizi içinde yaşadığımız toplumun ve dünyanın geleceğinden ayrı düşünmüyoruz. Damarlarımıza işleyen memleket sevgisiyle ülkemize faydalı olmaya çalışırken, müreffeh bir Türkiye için gayret sarf ediyoruz. Geçmişimizden aldığımız güç ve geleceğe olan inancımızla denizciliğimizi dünyada hak ettiği seviyelere ulaştırmak için var gücümüzle uğraş veriyoruz.

Bu duygularla Deniz Ticaret Odamızı kuran, Türk denizciliğine büyük hizmetleri geçmiş, bütün büyüklerimizi, yöneticilerimizi rahmet ve minnetle anıyor, hayatta olanlara sağlık ve mutluluklar diliyorum. 40 yıl boyunca ilmek ilmek örülen bu başarı öyküsüne emek veren, katkı sağlayan herkese saygı ve şükranlarımı sunuyorum. Odamızın geçen 40 yılda oluşturduğu bilgi, birikim ve tecrübeyle gelecek nesillere de örnek olacağından ve bu güzide kurumun aynı istikamette ilelebet hizmet vermeye devam edeceğinden hiç kuşku duymuyorum.

Türk denizciliğini arzu edilen noktalara taşımanın en önemli yolunun iyi yetişmiş, iyi eğitim almış, akıllı ve parlak gençlerden geçtiğinin bilinciyle kurduğumuz göz bebeği eğitim kurumumuz Piri Reis Üniversitesi de her geçen yıl artan başarı grafiğiyle göğsümüzü kabartmaya devam ediyor.

Türkiye Üniversite Memnuniyet Araştırması (TÜMA) 2022 sonuçlarına göre, vakıf üniversiteleri arasında geçen sene 9'uncu sırada olan üniversitemiz, bu yıl yükselerek 5'inci sırada yer aldı. Yükseköğretim Kurumları Sınavı (YKS) sonuçlarının açıklanmasının ardından üniversite tercihlerinin yapıldığı bugünlerde Piri Reis Üniversitemizin, yeni kayıt döneminde öğrencilerden büyük ilgi göreceğine ve kontenjanlarını dolduracağına içtenlikle inanıyorum.

Ağustos ayı şanlı tarihimiz açısından da önemi büyük bir aydır. Tarihimiz boyunca Malazgirt Zaferi'nden bu yana birçok önemli zaferler kazandığımız bu ayın en önemli zaferlerinden birisi şüphesiz İstiklalimizi ilan ettiğimiz ve Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşuna giden yolu açtığımız 30 Ağustos Zaferi'dir.

Bu yıl 100'üncü yıldönümünü kutlayacağımız 30 Ağustos Zafer Bayramı vesilesiyle başta Gazi Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere, İstiklal mücadelemiz ve vatan uğruna canlarını feda eden tüm kahramanlarımızı rahmet ve minnetle anıyorum. Kalın sağlıcakla…

KUVVETLİ, GÜVENLİ, ZAMAN VE MALZEME TASARRUFU SAĞLAYAN YÜZEY HAZIRLIĞI ÇÖZÜMLERİ İÇİN

GRACO ECOQUIP 2 EQP!

Korozyona uğramış metal yüzeylerdeki pas ve korozyon döküntülerini sökmek, defalarca atılmış boya katmanlarını kaldırarak yüzeyi tekrar boyamaya hazır hale getirmek oldukça zorlu ve vakit alan bir süreçtir.

Tüm ticari gemilerin açık ve kapalı alanlarında güvenle kullanılabilen **ATEX** sertifikalı **Graco EcoQuip 2 EQP**, tazyikli su ve aşındırıcı malzemeyi aynı anda püskürten teknolojisi sayesinde; temizleme, kazıma ve sökme işlemlerinde mükemmel sonuca hızlı ve etkin şekilde ulaşmanızı sağlar.

EcoQuip 2 EQp ve yedekleri,
Türkiye lisanslı marin distribütörü **Özgen Ship Supply** güvencesiyle hizmetinizde!

- **ATEX sertifikalı tasarımı sayesinde patlayıcı ve yanıcı atmosferlerde kullanma imkanı**
- **Kuru raspaya kıyasla çok daha az toz çıkaran, minimum koruyucu ekipman gerektiren ve kapalı ortamlarda bile kullanılabilen yenilikçi teknoloji**
- **%92'ye kadar aşındırıcı malzeme tasarrufu**

ÖZGEN Shipsupply | GRACO Authorized Distributor

www.ozgenshipsupply.com

info@ozgenshipsupply.com

/ozgenshipsupply

GÜRDESAN
GEMİ MAK.SAN.VE TİC. A.Ş.

SOLID SOLUTIONS FOR HEAVY SEA CONDITIONS

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

AĞIR DENİZ ŞARTLARINA SAĞLAM ÇÖZÜMLER

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

Gürdesan Gemi Mak. San. ve Tic. A.Ş.
Dilovası Organize Sanayi Bölgesi
4. Kısım D-4016 Sok. No:1
GEBZE - KOCAELI / TURKIYE
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

KALİTE YÖNETİM SİSTEMİ
ISO 9001
TÜRKAK

KNOWLEDGE PROTECTS,
EXPERIENCE SAVES,
TEAMWORK DELIVERS

ALWAYS

KUZEYSiGORTA

www.kuzeybrokers.com

MECLİS TOPLANTISINDA GÜNCEL SORUNLAR DEĞERLENDİRİLDİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Temmuz Ayı Olağan Meclis Toplantısı, 7 Temmuz Perşembe günü gerekli tüm tedbirler alınarak; hem DTO'nun Fındıklı'daki genel merkezinde, hem de video konferans sistemi üzerinden gerçekleştirildi. İMEAK DTO Meclis Toplantısı'nda güncel konular ve ekonomik gelişmeler değerlendirildi.

A. Kenan Türkantos

İMEAK DTO Meclis Başkan Yardımcısı Arif Kenan Türkantos'un başkanlığını yaptığı meclis toplantısı vefat eden kişilerin isimlerinin okunması ve kendilerine Allah'tan rahmet, yakınlarına başsağlığı dilenmesi ile başladı.

Meclis Başkanvekili Kenan Türkantos'un okuduğu isimler şöyle: "DTO Üyesi Desan Deniz İnşaat Sanayi A.Ş. ortaklarından Ali Muhsin Livan, Oda meclis üyesi MEDKON Denizcilik Konteyner Hat İşletmeciliği Sanayi ve Limitet şirketi sahibi Mahmut Işık'ın babası Abdülkerim Işık, Oda üyesi FUDEN Denizcilik Ticaret ve Sanayi A.Ş. ortaklarından Arif Kuru'nun eşi Meryem Kuru." İstanbul Büyükşehir Belediyesi Deniz Hizmetleri Müdürü İlker Aslan ile İstanbul Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürü Yardımcısı Hüseyin Kamburoğlu'nun katılımıyla gerçekleştirilen toplantıda, 2 Haziran 2022 tarih ve 51 sayılı toplantı zabıtları, 2022 Mayıs ayı fasıllar arası aktarım talebi, mayıs ayı mizanı ile meclis üyelerine verilecek huzur hakkı oy birliği ile kabul edildi. İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu'nun haziran ayı faaliyetleri sunumu sonrasında kürsüye gelen DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, meclis konuşmasını gerçekleştirdi.

"UKRAYNA SAVAŞI NEDENİYLE İŞ DÜNYASI TEMKİNLİ DAVRANMALI"

Konuşmasına Rusya Federasyonu-Ukrayna savaşının olumsuz etkilerinin halen devam ettiğini ifade ederek başlayan İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Birleşmiş Milletler tarafından yayınlanan rapora göre; 94 ülkede 1,6 milyar kişinin Ukrayna savaşının etkileri ile karşı karşıya kaldığını ve artan gıda petrol fiyatlarıyla başa çıkmakta güçlük çektiklerini söyledi. Pandeminin ardından çok hassas bir dönem yaşandığını kaydeden Kıran, savaşın ne zaman sonuçlanacağının belirsiz olduğunu belirterek, bu nedenle iş dünyasının temkinli davranması konusunda uyarıda bulundu. Şubat ayında başlayan Rusya – Ukrayna savaşı ile 2022 yılı büyüme tahminlerinin hızla aşağıya, enflasyon tahminlerinin ise hızla yukarı revize edilmeye başlandığını belirten Kıran, şöyle devam etti: "Haziran ayında yayınlanan Dünya Bankası Raporu'na göre küresel büyüme hızı tahmini 1,2 puan gerileyerek, yüzde 2,9 seviyesine düştü.

Hatırlarsanız, 2021 yılı büyüme oranı yüzde 6,1 olmuştu. 2022 küresel enflasyon tahmini, ocak ayı tahminlerinin 2,5 puan üzerine çıkarak yüzde 7'lere gelirken, son veriler OECD ülkeleri yıllık enflasyonunun yüzde 10'lara yaklaştığına işaret ediyor. Büyük merkez bankaları da enflasyon ile mücadeleyi öne alarak, güçlü bir faiz artırım sürecine girmiş

bulunuyor. ABD Merkez Bankası FED'in yılsonunda politika faiz beklentisi yüzde 3,5'lara geldi. Muhtemelen artmaya da devam edecek."

Türkiye'nin jeopolitik ve ekonomik olarak her türbülanslı dönemde öneminin daha da ortaya çıktığını ifade eden Tamer Kıran, "Tüketici Fiyat Endeksi (TÜFE), haziran ayında bir önceki aya göre yüzde 4.95, bir önceki yılın aynı ayına göre %78.62 arttı.

Enflasyon bir tarafta olumsuzluk oluştururken, dış ticaret tarafında ise tarihi rekorlar kırıldığını görüyoruz. İhracatımız geçen yılın haziran ayına göre %18,5 artarak 23,4 milyar ABD Doları, ithalat ise 31,6 milyar dolar olarak gerçekleşti. Kümülatif olarak yıllık ihracatımız 246,2 milyar dolar oldu. Küresel zor gelişmelerin yaşandığı bir dönem olmasına karşın sanayimiz ve ihracatımıza dayalı yüksek büyümenin sürdürülmesi yönünde, bizler de denizcilik sektörü olarak en iyi katkıyı sağlama çabasındayız.

Ekonomi yönetiminin büyüme ve talep kompozisyonunu kontrol etmek amacıyla makro ihtiyati önlemler almaya devam ettiğini izliyoruz. Döviz kurlarında istikrar ve liralaşma anlamında katkı sağlayacağını düşündüğümüz bu önlemlerin işletme sermayesi ve kapasite artırım ihtiyacı olan özel sektörün büyük ihtiyacı olan kredi kanallarını da olabildiğince açık tutması büyük önem taşıyor" değerlendirmesinde bulundu.

Enflasyonun beklenenden güçlü seyretmesi sonucu Hazine ve Maliye Bakanlığı'nın ek bütçeyi devreye soktuğuna değinen Kıran, yılın ikinci yarısında hem kamu harcamalarında, hem de gelirlerinde yaklaşık 1,1 trilyonluk artış öngörülürken, yılbaşında belirlenen 278,3 milyarlık bütçe açığının ek bütçede de aynı şekilde korunduğunu söyledi. Hem enflasyon, hem vergi gelirlerine bağlı olarak bütçe gelir performansının oldukça iyi gittiğini kaydeden Tamer Kıran, "Ekonomide yaşanan güçlüklere bağlı olarak, gelirlerdeki bu artışın doğru şekilde ücret ve desteklerden oluşan harcamalara yöneldiğini görüyoruz. Küresel ekonominin bu zorlu sürecinde, bütçe dengesini koruma gayretini son derece olumlu değerlendiriyoruz" dedi.

TAMER KIRAN DENİZCİLİK PİYASALARINI DEĞERLENDİRDİ

Konuşmasında denizcilik piyasalarına da değinen Kıran, şunları söyledi: "2022 yılı için küresel deniz ticareti büyüme tahminleri; Rusya'nın Ukrayna'ya savaş açmasıyla ortaya çıkan belirsizliklerden dolayı yüzde 3,5'tan, yüzde 1,4'e kadar düşürüldü. Büyüme tahmininin düşürülmesinde özellikle şubat ayı sonunda Ukrayna limanları ticari faaliyetlerinin, başta tahıl ihracatı olmak üzere kapatılmasının ve Rusya'ya yönelik yaptırım uygulamalarının etkili olduğunu söyleyebiliriz. Bu gelişmeler ışığında küresel deniz yolu kuru dökme yük ticaretinin 2022 yılında ton olarak önceki tahminlere göre yaklaşık yüzde 1,8'lik bir düşüş ile yıllık yüzde 0,1 oranında büyümesi beklenmektedir. Dökme yük ticaretinde daha önceki büyüme tahminine göre beklenen daralma, tahıl ticaretinin azalacağı beklentisinden kaynaklanmaktadır. Ukrayna'nın tahıl ihracatının askıya alınması ve Rusya'nın ihracatının büyük bir belirsizlikle karşı karşıya olmasından kaynaklı olarak tahıl ticaretinde yıllık olarak yüzde 3,7'lik azalma bekleniyor. Mayıs ayı başında artış eğilimine geçen Baltık Kuru Yük Endeksi mayıs ayı sonunda düşüş eğilimine geçmiş, ay sonunda 2.566 seviyesinde gerçekleşmişti. 2.633 ile haziran ayına başlayan endeks, 20 Haziran tarihinden sonra yine düşüşe geçerek haziran ayını yüzde 15 düşüş ile 2.240 seviyesinde kapatmıştır."

Pandeminin geride kalmasıyla faaliyetlerine hız kesmeden devam ettiklerini belirten Kıran; Cumhurbaşkanı Yardımcısı Fuat Oktay Başkanlığı'nda Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Fatih Dönmez, Hazine ve Maliye Bakanı Nureddin Nebati, Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mustafa Varank ile Ticaret Bakanı Mehmet Muş'un katılımıyla 29 Haziran Çarşamba günü gerçekleştirilen

Tamer Kıran

TOBB Ekonomi Şurası'nda denizyolu toplu yolcu taşımacılığında akaryakıt desteği, denizcilik sektörü için ihtisas bankası görevlendirilmesi ihtiyacı, yat inşa ve yan sanayi ile yat tamir bakım işletmelerinin inşa konusunda yer sorunu, 854 Sayılı Deniz İş Kanunu ile çalışma mevzuatındaki düzenlemelerin donatanlara getirdiği yükümlülükler ve deniz hizmet araçlarının balıkçı barınaklarından faydalanması konularında bakanlara sunum yaptığını kaydetti.

Haziran ayında yurt dışında düzenlenen iki önemli organizasyona katıldıklarını hatırlatan Kıran, bunlardan bir tanesinin Yunanistan'da düzenlenen Posidonia Uluslararası Gemicilik Fuarı olduğunu ifade ederek, "Ziyaretimiz vesilesiyle Yunanistan'ın Deniz Ticaret Odası, Armatörler Birliği, Koster Armatörleri Derneği gibi kuruluşlarıyla bir araya geldik, iki ülke iş insanları arasında sektörel iş birliği imkanlarını ele aldık. Yine gerek Atina Büyükelçiliğimiz, gerekse Odamız; Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği ve Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği'nce (GİSBİR) fuar alanında ortaklaşa düzenlediğimiz resepsiyonda dostlukların gelişmesine vesile oldu. Posidonia Fuarı'nın her anlamda başarılı geçtiğini, benzer fuarların ülkemizde de düzenlenebilmesi için ufuk açıcı bir organizasyon olduğunu söyleyebilirim" diye konuştu.

Bir diğer önemli etkinliğin ise 20-21 Haziran'da, İngiltere'nin başkenti Londra'da gerçekleştirilen Uluslararası Deniz Ticaret Odası'nın (ICS) 100'üncü kuruluş yıldönümü kutlama etkinlikleri ile "Deniz Taşımacılığının Geleceğini Şekillendirme" Zirvesi olduğunu belirten Kıran, şöyle devam etti: "Denizciliğin sürdürülebilir bir geleceğe geçişindeki temel meselelere yönelik ortak bir vizyon oluşturulması amacıyla düzenlenen Zirve'de, denizcilik endüstrisinde karbonsuzlaştırmanın geliştirilmesi ve gerçekleştirilmesi için yol haritası belirlendi. Buna göre; tüm sektörlerin bilgi paylaşımlarını kapsayacak sektörler arası iş birliği platformunun kurulması, yeşil deniz koridorlarını desteklemek amaçlı enerji tedarikçileri, limanlar ve denizcilik endüstrisini içeren temiz deniz enerji merkezlerinin geliştirilmesi, potansiyel fonlama mekanizmalarını içerecek, yenilikçi düşük/sıfır karbon içerikli yakıtların sektörler arası Ar-Ge ve teknoloji platformları altında gerçekleştirilecek eylem planlarının değerlendirilmesi kararlaştırıldı." 18 Haziran tarihinde Resmi Gazete'de yayımlanan "Hurdaya Ayrılan Türk Bayraklı Gemilerin Yerlerine Yeni Gemi İnşa Edilmesinin Teşvikine Dair Yönetmelik'te" bazı değişiklikler yapıldığını hatırlatan Kıran, yeni gemi inşası için teşvik desteklerinin daha uygulanabilir hale geldiğini ifade etti. Tamer Kıran, şunları ifade etti: "Yapılan değişikliklerle; yönetmelik kapsamı için belirlenmiş olan 1.000 GT alt sınır, 50 GT'a indirilerek ve kabotaj hattında veya iç sularda sefer yapan ana sevk sistemini çevre dostu bir enerji kaynağına dönüştürecek 50 GT üzeri ticari gemi, deniz ve iç su araçları eklenmek suretiyle kapsam genişletilmiştir. Teşvik edilecek gemi sayısı her yıl için toplam 25.000 GT'u geçmemek kaydıyla 5'ten 10'a çıkarılmış, "En büyük gemiden başlamak üzere" şeklindeki sıralama ölçütü yerine başvuruların "Yaşı, tonajı ve sefer bölgesi dikkate alınarak" değerlendirileceği belirtilmiştir. Teşvik tutarının, mevcut yönetmeliğe göre hesaplanacak tutarın fosil yakıt kullanacak gemi için 1.5, LNG ve hibrit sistemler de dahil olmak üzere alternatif çevre dostu bir enerji kaynağı kullanacak gemi için 2.5 katı olarak uygulanacağı hükme bağlanmıştır." Özellikle koster, yakıt barçları, feribotlar, elektrik bataryalı römorkörler için uygun şartlar içeren yeni yönetmeliğin gemilerin yenilenmesi noktasında fayda sağlayacağını söyleyen Kıran, söz konusu değişiklikle ilgili verdiği katkılardan dolayı Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu ve Denizcilik Genel Müdürlüğü'ne teşekkürlerini iletti.

"ÖNÜMÜZDE ALINACAK DAHA UZUN YOL, HEP BİRLİKTE ATACAĞIMIZ BÜYÜK ADIMLAR VAR"

Denizciler için 1 Temmuz tarihinin ayrı bir anlamı ve önemi olduğuna değinen Kıran, "1 Temmuz 1926'da yürürlüğe giren Kabotaj Kanunu ile Türk liman ve iskeleleri arasında yük ve yolcu taşımacılığı münhasıran Türk bayrağı taşıyan gemilere verilerek millileştirilmiş, dahildeki her türlü denizcilik faaliyetinin Türk vatandaşları ve Türk Bayrağı taşıyan gemilerce yapılması kabul edilmiştir. Böylece 96'ncı yılını kutladığımız Kabotaj Kanunu denizciliğimizin gelişip

Yusuf Ziya Çakır

Yunus Can

büyümesinde çok önemli rol oynamıştır. Türk denizciliğinin son yıllarda geldiği noktadan gurur duyuyoruz, ama önümüzde alınacak daha uzun yol, hep birlikte atacağımız çok daha büyük adımlar var. Gemi inşa sanayimizi, limanlarımızı, deniz turizminden, balıkçılığa, brokerlikten sigortacılığa kadar denizciliğimizi bir bütün olarak düşünüp, devlet politikası haline getirerek, her alanda güçlendirmemiz mutlak bir zorunluluk haline gelmiştir.

Önümüzdeki zorlu dönüşüm sürecini de kamu, özel sektör el ele vererek başarıyla gerçekleştireceğimize inancımız tamdır" diye konuştu.

1 – 2 Temmuz tarihleri arasında ikincisi düzenlenen Türkiye Denizcilik Zirvesi hakkında düşüncelerini dile getiren Kıran, şöyle konuştu: "Zirve'nin açılışını Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Sayın Adil Karaismailoğlu, kapanış konuşmasını ise Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Genel Sekreteri Kitack Lim yaptı. İki gün boyunca devam eden Zirve'de, Türk "Denizcilik Filosunun Geliştirilmesi, Gemi İnsanı İstihdamı, Lojistik Odağında Deniz Yapıları Altyapısı ve Jeopolitik Gelişmeler" konularında düzenlenen oturumlarda birbirinden değerli isimler görüşlerini dile getirme fırsatı buldular. Fevkalade yararlı ve bilgilendirici oturumların gerçekleştirildiği Zirve'den çıkacak sonuçların sektörü daha da güçlendirecek adımların atılmasına vesile olmasını diliyoruz." Önce Kurban Bayramının kutlanacağını, hemen ardından 15 Temmuz Demokrasi ve Milli Birlik Günü'nün altıncı yıldönümüne idrak edileceğini hatırlatan Kıran, Kurban Bayramı'nın mutluluk ve huzur getirmesini diledi. 15 Temmuz vesilesiyle vatanı ve bayrağı uğruna canını feda eden şe hitleri rahmet ve minnetle andı, gazilere şükranlarını sundu. Tamer Kıran ayrıca 7 Temmuz 1971'de kurulan Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği'nin (GİSBİR) 51'inci kuruluş yıldönümünü kutladı. Tamer Kıran, son olarak İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın 40'ıncı yıldönümünü 26 Ağustos Çarşamba günü kutlayacaklarını belirterek konuşmasını tamamladı.

DENİZCİ MİLLET, DENİZCİ ÜLKE FİKİR VE PROJE YARIŞMASI ÖDÜL TÖRENİ

Meclis toplantısı, bu yıl ikincisi düzenlenen "Denizci Millet, Denizci Ülke Fikir ve Proje Yarışması"nın ödül töreni ile devam etti. Yarışma jürisinin büyük bir titizlikle değerlendirdiği projeler arasında üçüncülüğü "Titreşim Üzerinden Enerji Kazanımı" projesi ile Enes Karaoğlu elde ederek, 25 bin TL ödülün sahibi oldu. Üçüncülük ödülünü İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgit takdim etti. İkincilik ödülünün sahibi "Artan Deniz Trafiği Neticesinde Yaşanan Karaya Oturma ve Çatışma Risklerini En Aza İndirgeyen Risk/Analiz" modeli projesi ileYunus Emre Şenol oldu. Şenol'a 40 bin TL tutarındaki ödülü Meclis Başkan Vekili Arif Kenan Türkantos tarafından verildi. Denizci Ülke Denizci Millet Fikir Yarışması'nda 60 bin TL tutarındaki birincilik ödülünü "Düşük Maliyetli, Sürdürülebilir, Çevreci ve Otonom Tekne" adlı projesiyle Volkan Varışlı elde etti. Varışlı'ya birincilik ödülünü İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran takdim etti.Ödül töreni toplu fotoğraf çekiminin ardından sona erdi. Meclis toplantısı şube başkanları, meslek komite başkanları ve meclis üyelerinin sektörel, görüş ve önerileri ile devam etti.

YUSUF ZİYA ÇAKIR'DAN KARADENİZ VURGUSU

Kürsüye gelerek Karadeniz bölgesi ile ilgili görüşlerini dile getiren Meclis üyesi Yusuf Ziya Çakır, "Son yıllarda Karadeniz çok önemli bir deniz haline geldi. Bunda yaşanan savaş olayları ve ekonomik ilişkilerin gelişmesi de rol

Murat Kul

Mehmet Bekiroğlu

İhsan Gönül

oynuyor. Karadeniz'de geleceğe dönük olarak bugünden başlamak üzere Karadeniz ülkeleri deniz ticaret odaları arasında bir işbirliği yapılması gerekiyor. Bu işbirliğinde dünya genelindeki payına bakacak olursak Yunanistan Deniz Ticaret Odası'nın da büyük etkisi olacaktır. Odamızın gündeminde Karadeniz ticaret odaları arasında deniz ticaret odaları iş birliğinin de gündeme alınmasını rica ve arz ediyorum" dedi.

YUNUS CAN'DAN AKARYAKIT ÜCRETLERİNE TEPKİ

Konuşmasına bir önceki meclis toplantısında eleştirilerinde yer verdiği ve ardından bir araya gelerek gemilerden tahliye edilmesi gereken atık konusunda çözüm arayışında bulundukları Deniz Hizmetleri Müdürü İlker Aslan'a teşekkürlerini ileterek başlayan 14 No'lu Meslek Komite Başkanı Yunus Can, devamında akaryakıt fiyatlarındaki artışa dikkat çekti.

Geçen yıl litre fiyatı 4 TL iken, bu yıl 30 TL'yi gören akaryakıt fiyatlarındaki artış sebebi ile gelirlerde düşüş, giderlerde ise artış olduğunu ifade eden Yunus Can, "Enflasyon, akaryakıt zamları, dövizin durumunu, yedek parça ve gemilerin bakımıyla ilgili fiyat artışları bizi artık kilitleme nokrasına getirdi. Bu çerçevede Tamer Başkan ile sık sık görüşüyoruz, sorunlarımıza vakıf olduğundan çözüm için ciddi gayret sarf ettiğine şahidim. Bununla birlikte birçok temasta bulunmamıza rağmen merkezi idareden taleplerimize dönük olarak akaryakıtta süspansiyon ya da KDV'de indirim gibi deniz taşımacılığını devam ettirebilecek önerilerimize karşı herhangi bir çözüm gelmedi" diye konuştu. Denizde ucuz taşımacılık ilkesi ile hareket etme zorunluluğu varken bilet ücretlerinden yüzde 18'lik gibi bir KDV tahsil edilmesini de eleştiren Can, bu durumun kendileri için büyük külfet yarattığını belirtti.

MURAT KUL: ACİLEN ÖNLEM ALINMALI

Yunus Can'ın ardından kürsüye gelen 1 No'lu Balıkçılık Faaliyetleri Meslek Komitesi Başkanı Murat Kul da akaryakıt fiyatlarındaki artıştan etkilendiklerini, milyonlarca kişiyi ilgilendiren bir sektör olarak balıkçıların kafalarında soru işaretleri olduğunu ifade etti. Kendi teknesi ile ilgili verdiği maliyet örneği ile devam eden Kul, şunları ifade etti: "Benim teknem ayda 2 tanker yakıt yakıyor. 50 – 60 bin litreye tekabül ediyor. Ama öyle tekneler var ki, 5 tanker yakıyor. Balığı koyduğumuz strafor kutu dolar endeksli olduğu için 30 lira oldu. Gecede bin kasa balık tutsam, sadece 30 bin TL kasaya, 15 - 20 bin TL de nakliyeye ödüyorum. Harcadığımız mazot sarfiyatında gecede 1 ton yakanda var, 2 ton yakan da var. Bu maliyetler nasıl geri gelecek kara kara düşünüyoruz. Ne olacağımız belli değil. Çiftçiyle bir farkımız yok; aynıyız bizde. Sektörün kötüye gitmemesi, ileride bir sıkıntı yaşamamamız için acilen bir önlem alınmalı. Balığın fiyatı ne olacak belli değil. Balık az olunca, kasası 500 lira oluyor; çok olunca 100 lira oluyor. Bu maliyetler nasıl çıkacak, biz de çok düşünmeye başladık. İnşallah bir çözüm bulunur."

Mustafa Muhtaroğlu

İlker Aslan

MEHMET BEKİROĞLU, CEZALARA SİTEM ETTİ

Toplantıda söz alan 28 No'lu Gemi Yakıt ve İkmal Tanker Taşımacılığı Meslek Komitesi Başkanı Mehmet Bekiroğlu, Sahil Güvenlik Komutanlığı ile ilgili yaşadıklarını sıkıntıları dile getirdi. Sorunun bir türlü çözülemediğini vurgulayan Bekiroğlu, şunları ifade etti: "Gemicilerimiz kayıkla bir gazete, karpuz almaya gidiyor, Sahil Güvenlik Komutanlığı 3-4 bini bulan cezalar yazıyor. Komutana neden ceza kestiklerini sorduğumda, insan kaçakçılığının yapıldığını söylediler. Benim o insanı gidip Yalova'ya bırakacak halim yok. Yürüyerek gitse daha kolay gider. Transit bir gemiye götürecek olsam orada da bir sürü denetim var. Bu durum çok enteresan gerçekten... Konu ile ilgili olarak dilekçelerimizi verdik, liman başkanlarıyla da görüştük. Özellikle İzmit Liman Başkanı çok yardımcı oldu. Başkanım sizden de bu konuda desteklerinizi bekliyoruz."

YABANCI DİL SORUNUNA DİKKAT ÇEKİLDİ

44 Nolu Meslek Komitesi Başkanı İhsan Gönül de meclis toplantısında söz alarak, denizcilik sektöründeki yabancı dil eksikliğine dikkat çekti. Haziran ayında düzenledikleri meslek komitesi toplantısında aldıkları kararı DTO Yönetim Kurulu'na arz ettiklerini, meclis üyelerini de bilgilendirmek istediğini dile getiren Gönül, "Yabancı dil konusundaki eleştiriler hat safhada. Bizler de "Yabancı dil eksikliği nasıl giderilir?" diye aramızda bir toplantı yaptık. Deniz Ticaret Odası'nın eğitime verdiği destekler yadsınamaz. Bu doğrultuda yabancı dil eksikliğini kurslarla çözüme kavuşturacağımızı düşündük. Mesleki İngilizce kurslarının özellikle TÜDEV veya Piri Reis Üniversitesi bünyesinde başlatılarak, denizcilik okulunda okuyan öğrencilerimiz için öyle bir sistem oluşturulmalı ki, bu kursu bitiren öğrencilerimiz alacakları başarı notuna göre hazırlık eğitiminden muaf olmalarını sağlamalıyız. Ayrıca meslek hayatına başlamış zabitlerimiz izinlerinde katılacakları kurslar sonucunda alacakları başarı ile terfilerinde gerekli olan TOEFL ve YDS gibi İngilizce başarı puanlarına göre doğrudan terfi sınavlarına girebilmelerine imkan verecek kararlar alınması veya bakanlığımızdan talepte bulunulmasını rica ediyoruz" diye konuştu. Mehmet Bekiroğu'nun dile getirdiği Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın yazdığı cezalara ilişkin düşüncelerini ifade eden Meclis Üyesi ve DTO 13 No'lu Komite Başkanı Mustafa Muhtaroğlu, konuya dair henüz bir gelişme olmadığını söyledi.

Türkiye'nin herhangi bir yerinde böyle bir durumun yaşanmadığına dikkat çeken Muhtaroğlu şöyle devam etti: "Bu teknelere uydudan bakın. Kartal'da Tuzla'da Pendik'te kayıklar vızır vızır gidip geliyorlar. Cezalar sadece Yarımca Demir mevkiindeki tankerlere yönelmiş durumda. Zaten zor bir dönemden geçiyoruz. Bu şartlarda personelimizi çıkartmadan işlerimize devam etmeye çalışırken, bu cezalar gerçekten insanları da kötü etkiliyor."

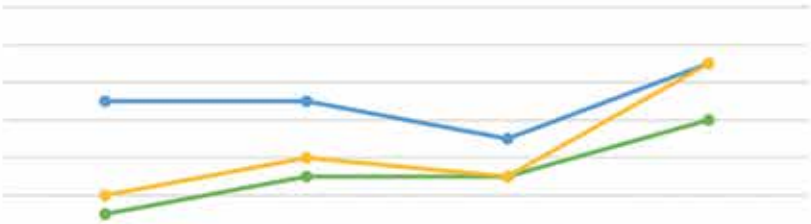
İLKER ASLAN: SEKTÖRÜN YANINDAYIZ

Ardından söz alan İBB Deniz Hizmetleri Müdürü İlker Aslan İMEAK Deniz Ticaret Odası tarafından davet geldiği sürece İstanbul Bölgesi'ndeki deniz denetimleri, yönetmelikler ve yeni yapılan çalışmalarla ilgili bilgilendirme yapmak için meclis toplantılarına katılabileceklerini kaydetti. Kanunlar ve yönetmelikle müsaade ettiği sürece denizcilik sektörünün yanında olduklarını vurgulayan Aslan, "Mevzuat uygulamaları açısından eksiği olan hususlarda yapabileceğimiz noktalar varsa yardımcı olamaya çalışıyoruz. Kirlilik varsa da karşımıza gelmeyin diyoruz; çünkü yönetmelik neyse onu uyguluyoruz. Balıkçılık Komitesi başkanının bahsettiği konu ile ilgili olarak da gerek liman başkanıyla gerekse Sahil Güvenlik Grup Komutanlığı ile bazı zamanlarda da bakanlık yetkilileri ile görüşüyoruz. Kooperatiflerin, balıkçı barınaklarının ve çekek yerlerinin gemilerden atık kabul alanı kurmak zorunluluğu var biliyorsunuz. Bununla alakalı da lisans almaları gerekiyor. Denetim yetkisi de il çevre müdürlüğünde. Bizde limanlar ve tersanelerle alakalı sözleşmeleri yapıp atık kabulünü yapıyoruz. 5 Haziran'da yeni bir yönetmelik yürürlüğe girdi. Marmara Denizi Özel Çevre Koruma Alanı ilan edildiğinde dolayı burada bir ceza yazılırsa iki ile çarpılacak. Bu noktada dikkat etmenizi tavsiye ediyoruz" dedi.

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, meclis kapanış konuşmasında 14 No'lu Meslek Komitesi Başkanı Yunus Can'ın dile getirdiği konu ile ilgili önemli mesai harcadıklarını kaydetti. Gelirini kendisinin belirleyemediği deniz yolu toplu taşımacılığının giderler karşısında çaresiz kaldığını belirten Kıran, "Yaptığımız toplantılarda Bakanımıza çeşitli alternatifler sunduk. Konuya bir miktar daha sıcak yaklaşarak, akaryakıt desteği olmasa da farklı bir takım çalışmalar yapmamızı istedi. Sektör temsilcileri konuyla ilgili çalışıyor. Ortaya çıkan çalışma sonrası bakanımızla tekrar görüşme sağlayacağız" diye konuştu.

PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ

ÜNİVERSİTE ARAŞTIRMALARI LABORATUVARI
ÜNİAR
UNIVERSITY ASSESMENTS & RESEARCH LABORATORY



	2019	2020	2021	2022
	TÜMA-2019	TÜMA-2020	TÜMA-2021	TÜMA-2022
1-Üniversitelerin Genel Memnuniyet Sıralaması	A+ ve 13. Sıra	A+ ve 11. Sıra	A+ ve 11. Sıra	A+ ve 8. Sıra
2-Vakıf Üniversitelerinin Genel Memnuniyet Sıralaması	A+ ve 7. Sıra	A+ ve 7. Sıra	A+ ve 9. Sıra	A+ ve 5. Sıra
3-Akademik Destek ve İlgi	A+ ve 12. Sıra	A+ ve 10. Sıra	A+ ve 11. Sıra	A+ ve 5. Sıra
4-Rektör Performans Değerlendirme*	BRONZ ÖDÜL	GÜMÜŞ ÖDÜL	-	BRONZ ÖDÜL

* "ÜniAr ÜSTÜN PERFORMANS ÖDÜLLERİ"nde ödülan alan 5 Rektörden biri Rektörümüz Prof. Dr. Oral Erdoğan oldu.

Türkiye Üniversite Memnuniyet Araştırması (TÜMA) 2022 sonuçlarında, tüm üniversiteler arasında "Vakıf Üniversitelerinin Genel Memnuniyet Sıralaması" ve "Akademik Destek ve İlgi" ölçeğinde 5. sıradayız.

pirireisuni pirireisuniversity pirireisuniversitesi

www.pirireis.edu.tr | graduate.pirireis.edu.tr | aday.pirireis.edu.tr | pusem.pirireis.edu.tr | bologna.pirireis.edu.tr

Postane Mah. Eflatun Sk. No:8 34940 Tuzla / İstanbul 0216 581 0050 Fax: 0216 581 0051 bilgi@pirireis.edu.tr

T.C. ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI

www.turksat.com.tr

TÜRKSAT

BÜYÜK ZAFER'İN YÜZÜNCÜ YILI

Mustafa Kemal Atatürk komutasındaki Türk ordusunun zaferi ile neticelenen Büyük Taarruz ve Başkomutanlık Meydan Muharebesi, dünya tarihine konu olan kahramanlık destanlarından biri olarak kayda geçti. Bu yıl büyük taarruzun sonucu olan Büyük Zafer'in 100'üncü yılını kutluyoruz. İşte zafere giden yolda yaşananlar…

Büyük Önder Mustafa Kemal Atatürk komutasındaki Türk ordusunun 26 Ağustos'ta başlayıp, 30 Ağustos'ta zaferiyle sonuçlanan Büyük Taarruz ve Başkomutanlık Meydan Muharebesi, dünya tarihinin gördüğü en büyük kahramanlık destanlarından biri olarak tarihe geçti.

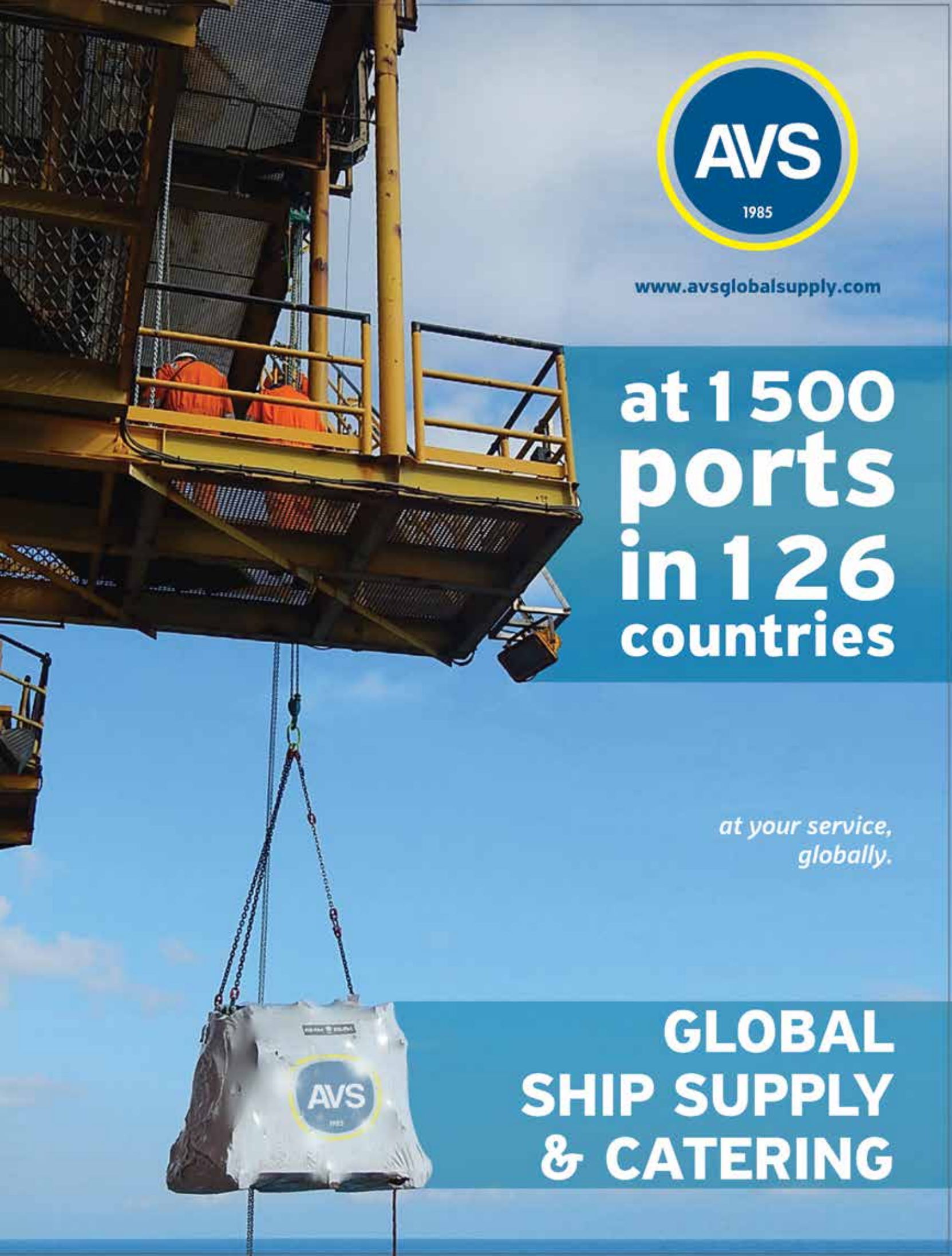
Dünya tarihindeki en büyük kahramanlık destanlarından biri olan Büyük Taarruz ve Başkomutanlık Meydan Muharebesi, Başkomutan Mustafa Kemal Paşa tarafından şahsen yönetildiği için Başkomutanlık Meydan Muharebesi olarak anılır. 1919 yılında Birinci Dünya Savaşı sonrası İtilaf Devletleri, Mondros Ateşkes Antlaşması hükümlerine dayanarak türlü bahanelerle Anadolu'yu işgale başladı, ordusunun cephanesi elinden alınan Türk milleti zor durumda bırakılmak isteniyordu.

İşgal günlerinde İstanbul'a İtilaf Donanması, Adana'ya Fransızlar, Urfa, Maraş, Samsun ve Merzifon'a İngilizler, Antalya ve Anadolu'nun güneybatısına İtalyanlar yerleşmişti. Yunan Ordusu İtilaf Devletleri'nden izin alarak 15 Mayıs 1919'da İzmir'e çıkarma yaptı. Buna karşılık, millet olma bilinciyle Türk milleti, işgallere karşı Kuvayı Milliye hareketini başlattı. Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin 1920'de açılmasıyla işgal güçleri Atatürk ve silah arkadaşları üzerine baskıcı politikalarını yoğunlaştırdılar, hareketlilik özellikle Batı Cephesi'nde başladı. Yunan ordusu 1921'de Polatlı'ya kadar geldi. Kanlı çarpışmalar 22 gün 22 gece sürdü ve düşman ordusu durduruldu. Durdurulan düşman ordusunu tam olarak yurttan atmak için 1 yıl kadar hazırlık yapıldı ve Başkomutan Mustafa Kemal Paşa, 26 Ağustos 1922'de Büyük Taarruz'u başlattı. 26 Ağustos sabah şafak sökerken; Başkomutan Mustafa Kemal, Genelkurmay Başkanı Fevzi Paşa (Çakmak), Batı Cephesi Komutanı İsmet Paşa (İnönü) ile Afyonkarahisar sınırlarında kalan Kocatepe'ye geldi, muharebeyi buradan yönetti. Harekat topçu ateşleri ile başladı. Türk askeri hücuma geçti, Tınaztepe'yi ele geçirdi ve Belentepe ile Kalecik Sivrisi'nden düşmanı kovdu. 1'inci ordu birlikleri taarruzun birinci gününde düşmanın birinci hat mevzilerini Büyük Kaleciktepe ile Çiğiltepe arasında 15 kilometrelik alanda ele geçirdi. 5'inci Süvari Kolordusu düşmana karşı başarılı taarruzlar gerçekleştirirken, 2'inci ordu da cephede tespit görevini aralıksız sürdürdü.

27 Ağustos sabahı Türk ordusu yine bütün cephelerde taarruz gerçekleştirdi ve Afyonkarahisar, 8'inci Tümen tarafından düşman işgalinden aynı gün kurtarıldı. Taarruz 28 ve 29 Ağustos'ta başarıyla devam ettirildi ve düşmanın 5'inci tümeni etkisiz hale getirilerek sonuçlandı. 29 Ağustos'ta gece komutanlar durumu değerlendirdiler, bir an önce harekete geçip taarruzu kısa zamanda sonuçlandırmaya karar verdiler ve yaptıkları planın 30 Ağustos'ta aksaklığa

uğramadan gerçekleşmesi için gereken tedbirler alındı. Başkomutan Mustafa Kemal Paşa, 30 Ağustos sabahında Kütahya'nın Altıntaş ilçesine bağlı Zafertepe Çalköy'de birliklere taarruz emrini verdi. Mustafa Kemal Paşa'nın bizzat yönettiği Dumlupınar'daki meydan muharebesinde kahraman Mehmetçik, Yunan birliklerini Allıören, Keçiler, Kızıltaş Deresi yolunun iki yanında tamamen sarıp imha etti.

Kızıltaş Deresi bölgesinde açık kalan alandan bazı Yunan birlikleri, General Trikopis, General Diyenis ve birçok Yunan komutanı kaçtı. 30 Ağustos'ta elde edilen Büyük Zafer'den bir gün sonra 31 Ağustos'ta Zafertepe Çalköy'de Başkomutan Mustafa Kemal, Fevzi Paşa ve İsmet Paşa ile durum değerlendirmesi yaparak, Yunanlıların yeniden savunma düzenine geçmesini önlemek ve onları yenmek için İzmir'e girme görüşünde hemfikir oldular. 27 Ağustos'ta Afyonkarahisar, 30 Ağustos'ta Kütahya'nın kurtuluşunu 1 Eylül'de Gediz, 3 Eylül'de Emet ve Tavşanlı'nın kurtuluşları izledi, 9 Eylül'de İzmir'de Yunan Ordusu'nu denize döken Türk ordusu, Mustafa Kemal Paşa'nın emrini büyük bir başarıyla yerine getirdi.


AVS
1985
www.avsglobalsupply.com
at 1 500 ports in 126 countries
at your service, globally.
GLOBAL SHIP SUPPLY & CATERING
AVS

TÜRKİYE'NİN İLK VE TEK ULUSAL KLAS KURULUŞU

Teknolojide Öncü, Bağımsız, Tarafsız, Uzman

TÜRK LOYDU

#60YıldırGüvenle

"Maveks Marine *Geminize ve yükünüze* Değer Verir"

MAVEKS
Marine

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

FAALİYETLERİMİZ

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

HİZMET VERDİĞİMİZ LİMANLAR

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

MAVEKS MARINE SURVEY & CONSULTANCY CO. LTD.

Head Office İstanbul:
P: +90 216 493 23 01 • M: +90 505 269 71 58
Adres: Pera Residence Office Complex D-100 Bulvarı, No:20 Kat:6 D:30 34893 Pendik/Istanbul - Turkey
e-mail: survey@maveksmarine.com

Head Office Hamburg:
P: +49 4321 304 83 11 • M: +49 1525 653 48 54
Adres: Feldstr No: 46 Neumünster/24534 Deutschland
e-mail: ops@maveksmarine.de

YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ'NDE MEZUNİYET COŞKUSU

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 6 Temmuz Salı günü, Yıldız Teknik Üniversitesi (YTÜ) Gemi İnşaatı ve Denizcilik Fakültesi'nin Gemi İnşaatı ve Gemi Makineleri Mühendisliği ile Gemi Makineleri İşletme Mühendisliği Bölümlerinin 2021-2022 Akademik Yılı Mezuniyet Törenine katıldı.

Yıldız Teknik Üniversitesi'nin Davutpaşa Yerleşkesi Kongre ve Kültür Merkezi'nde gerçekleştirilen törene Yıldız Teknik Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Tamer Yılmaz, Fakülte Dekanı Prof. Dr. Hüseyin Yılmaz, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası Başkanı Ahmet Yaşar Canca, GMO Yönetim Kurulu Üyesi Feramuz Aşkın başta olmak üzere denizcilik sektörü temsilcileri, öğretim üyeleri, öğrenciler ve velileri katıldı.

Törende bir konuşma yapan Tamer Kıran, mezun gençlere hayatlarının yeni döneminde başarılar diledi. Konuşmasının ardından Tamer Kıran, bölümlerinden derece ile mezun olan öğrencilere ödül ve plaketlerini verdi.

İZMİR KATİP ÇELEBİ ÜNİVERSİTESİ REKTÖRÜ DTO'YU ZİYARET ETTİ

Tamer Kıran İzmir Katip Çelebi Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Saffet Köse'yi 26 Temmuz 2022 Salı günü İMEAK Deniz Ticaret Odası Merkez Binasında ağırladı. Ziyaret öncesinde DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran İÜ Su Bilimleri Fakültesi Dekanı'nı ziyaret etti.

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran İzmir Katip Çelebi Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Saffet Köse ile birlikte beraberindeki Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Ebru Yeşil Özkan'ı, Oda'nın Fındıklı'daki genel merkez binasında ağırladı. Ziyaretle ilgili düşüncelerini dile getiren Saffet Özkan, İMEAK Deniz Ticaret Odası tarafından ağırlanmanın mutluluğunu yaşadığını ifade etti. İzmir Katip Çelebi Üniversitesi'nin Deniz Bilimleri ve Gemi İnşaatı Fakültesi'nin yeni öğretime başlaması sebebiyle İMEAK DTO'yu ziyaret ettiklerini kaydeden Özkan, desteklerinden dolayı Tamer Kıran'a teşekkür etti.

Deniz Ticaret Odası'nda gerçekleştirilen ziyaret öncesi DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, İstanbul Üniversitesi Su Bilimleri Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Melek İşinibilir Okyar'ı ziyaret etti. Başkan Kıran'a bu ziyaretlerde İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Üyesi Zihni Memişoğlu da eşlik etti.

PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ'NDEN BÜYÜK BAŞARI

Türkiye Üniversite Memnuniyet Araştırması (TÜMA) 2022 sonuçları açıklandı. Türkiye Üniversite Memnuniyet Araştırması (TÜMA) 2022 sonuçlarına göre; Piri Reis Üniversitesi Akademik Memnuniyet sıralamasında vakıf üniversiteleri arasında 2'nci sırada yer aldı.

Üniversite Araştırma Laboratuvarı (ÜNİAR) tarafından her yıl yapılan Türkiye Üniversite Memnuniyet Araştırması (TÜMA) 2022 sonuçlarına göre; Vakıf Üniversitelerinin Genel Memnuniyet Sıralaması ve "Akademik Destek ve İlgi" ölçeğinde, öğretim elemanları ve danışmanlara ulaşılabilirlik, öğrenme güçlüğü durumlarında yardım bulabilme, öğrencinin akademik soru ve sorunlarına duyarlılık sıralamasına göre yine A+ puanı ile tüm üniversiteler arasında öğrencilerini üst düzeyde memnun edebilen üniversiteler arasında genel klasmanda 5'inci sırada, vakıf üniversiteleri arasında ise 2'nci sırada yer aldı.

Sadece 5 üniversitenin A+ puan aldığı araştırmada Piri Reis Üniversitesi büyük bir başarıya imza atmış oldu. Ayrıca Piri Reis Üniversitesi, "Yerleşke ve Yaşamın Doyuruculuğu" kriterinde de genel sıralamada 14'üncü sırada yer buldu. Piri Reis Üniversitesi geçen sene Türkiye Üniversite Memnuniyet Araştırması sonuçlarına göre 9'uncu sırada yer almıştı.

Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan da, ÜNİAR Üstün Performans Ödülleri'nde bronz madalyaya layık görüldü.

Sıra	Üniversite	N	Genel Memnuniyet Puanı	Düzey
1	İhsan Doğramacı Bilkent Üniversitesi	254	526	A+
2	Sabancı Üniversitesi	183	519	A+
3	Özyeğin Üniversitesi	224	514	A+
4	MEF Üniversitesi	178	512	A+
5	Piri Reis Üniversitesi	175	511	A+
6	Bezmialem Vakıf Üniversitesi	149	508	A
7	Acıbadem Mehmet Ali Aydınlar Üniversitesi	162	505	A
8	Koç Üniversitesi	187	505	A
9	Hasan Kalyoncu Üniversitesi	221	499	A
10	Yaşar Üniversitesi	223	498	A
11	İzmir Ekonomi Üniversitesi	209	493	A
12	TED Üniversitesi	182	488	A
13	Maltepe Üniversitesi	195	479	B
14	İstanbul Bilgi Üniversitesi	271	473	B
15	Sanko Üniversitesi	136	472	B
16	Kadir Has Üniversitesi	195	457	B
17	İbn Haldun Üniversitesi	133	456	B
18	Beykoz Üniversitesi	183	452	B
19	Fatih Sultan Mehmet Vakıf Üniversitesi	180	451	B
20	Altınbaş Üniversitesi	227	450	B
21	İstanbul 29 Mayıs Üniversitesi	138	446	C
22	Nuh Naci Yazgan Üniversitesi	222	442	C
23	Demiroğlu Bilim Üniversitesi	138	440	C
24	KTO Karatay Üniversitesi	209	438	C
25	Atılım Üniversitesi	236	434	C
26	İstanbul Kültür Üniversitesi	245	432	C
27	Biruni Üniversitesi	193	430	C
28	Kapadokya Üniversitesi	128	429	C
29	İstanbul Ticaret Üniversitesi	238	426	C
30	Yeditepe Üniversitesi	326	424	C

smm-hamburg.com /trailer

the leading international maritime trade fair

30th SMM

driving the maritime transition

6 – 9 sept 2022

hamburg

buy a ticket or redeem your invitation

smm-hamburg.com /ticket

Hamburg Messe + Congress

smm-hamburg.com/news

linkedin.com/company/smmfair

twitter.com/SMMfair #SMMfair

facebook.com/SMMfair

youtube.com/SMMfair

MCE KARGO

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

www.MCEKARGO.com

DENİZCİLİK VE KABOTAJ BAYRAMI BEŞİKTAŞ'TA KUTLANDI

1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nın 96'ıncı yıldönümü İstanbul Valisi Ali Yerlikaya'nın da katılımıyla Beşiktaş Barbaros Hayrettin Paşa Anıtı önünde yapılan törenle kutlandı.

Barbaros Hayrettin Paşa Anıtı önünde düzenlenen törene; İstanbul Valisi Ali Yerlikaya'nın yanı sıra Kuzey Deniz Saha Komutanı Tümamiral İbrahim Özdem Koçer, İstanbul İl Jandarma Komutanı Tümgeneral Yusuf Kenan Topcu, Sahil Güvenlik Marmara ve Boğazlar Bölge Komutanı Tuğamiral Tayfun Paşaoğlu, İstanbul Vali Yardımcısı Şevket Atlı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Salih Tan, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Şadan Kaptanoğlu, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Üyeleri ve denizcilik sektörü paydaşları katıldı.

Saygı duruşunda bulunulması, İstiklal Marşı'nın okunması ve Türk Bayrağı'nın göndere çekilmesiyle başlayan programda İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, açılış konuşmasını yaptı.

1 Temmuz tarihinin 1926 yılından itibaren denizciler için çok özel bir yere sahip olduğuna dikkat çeken Tamer Kıran, 815 sayılı "Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Karasuları Dahilinde İcrayı San'at ve Ticaret Hakkındaki Kanunu"nun 1926'da yürürlüğe girdiğini hatırlatarak; Türk gemileriyle Türkiye Cumhuriyeti vatandaşlarına kabotaj imtiyazı tanındığını kaydetti.

TAMER KIRAN: "TÜRK DENİZCİLİĞİNİN GELDİĞİ NOKTADAN GURUR DUYUYORUZ"

Tamer Kıran konuşmasının devamında: "Kabotaj Kanunu ile Türk liman ve iskeleleri arasında yük ve yolcu taşımacılığı münhasıran Türk bayrağı taşıyan gemilere verilerek millileştirilmiş, dahildeki her türlü denizcilik faaliyetinin Türk vatandaşları ve Türk Bayrağı taşıyan gemilerce yapılması kabul edilmiştir. Yüzlerce yıldır yabancılara verilen imtiyazları sona erdiren; önce Lozan Anlaşması, ardından Kabotaj Kanunu ile sadece bağımsızlığımız ve denizlerimizdeki hükümranlık haklarımız için değil, aynı zamanda denizciliğimizin hızla gelişmesi için de çok önemli adımlar atılmıştır. Kabotaj Kanunu'ndan 10 yıl sonra 20 Temmuz 1936'da imzalanan Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile de Türkiye'nin egemenlik haklarındaki bütünlük çok daha anlamlı tesis edilmiştir" diye konuştu.

Türkiye'nin çok önemli bir coğrafyada jeo-stratejik ve jeo-ekonomik konuma sahip olduğunu vurgulayan Tamer Kıran, son yıllarda yaşanan ticaret savaşları, Covid-19 salgını ve ardından başlayan Rusya Federasyonu-Ukrayna Savaşı'nın kara sınırlarında etkili olduğu kadar; deniz kıta sahanlıkları ve münhasır ekonomik alanlarda yaşanan gelişmelerin de Kabotaj ve Denizciliğin önemini ortaya çıkardığını belirtti.

Denizcilik sektörünün Türkiye için vazgeçilmez olduğunun altını çizen

Tamer Kıran, “Son yıllarda Türk denizciliğinin geldiği noktadan gurur duyuyoruz. Bugün itibarıyla sahip olduğumuz imkân ve kabiliyetlere rağmen bunlardan çok daha fazlasını yapabiliriz. Sahip olduğumuz bilgi birikimi, yetenek ve tecrübe dikkate alındığında, Türk denizcilik sektörümüzün ve deniz endüstrimiz bölgemizde 21. yüzyılın parlayan yıldızı olma potansiyeline çok büyük ölçüde sahiptir” değerlendirmesinde bulundu. Tamer Kıran, Türkiye Cumhuriyeti’nin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk başta olmak üzere denizcilik tarihine iz bırakan ve ebediyete intikal eden denizcileri rahmetle anarak, Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nı kutladı.

ALİ YERLİKAYA: “KABOTAJ KANUNU HALKIMIZA DENİZLERE SAHİP ÇIKMA BİLİNCİ AŞILADI”

Törende konuşan İstanbul Valisi Ali Yerlikaya, 1 Temmuz'un, Türkiye'nin kara sularında egemenliğinin tanındığı ve denizlerdeki varlığının güçlendiği bir tarih olduğunu söyledi. Yine dünya denizcilik tarihine adını altın harflerle yazdıran Barbaros Hayrettin Paşa'nın da yad edildiğini belirten Yerlikaya, 1 Temmuz 1926'da yürürlüğe giren Kabotaj Kanunu'nun Türk halkına denizlere sahip çıkma bilincini aşıladığını, denizciliğin bugünlere ulaşmasını sağladığını kaydetti.

Denizin kendileri için engin mavilikler anlamına geldiğini dile getiren Yerlikaya, "Çaka Bey'den Karamürsel Bey'e, Seydi Ali Reis'ten Barbaros Hayrettin Paşa'ya mavi denizlerden mavi vatana kahramanlık ve zaferlerle dolu bir mazi demek. Güçlü ve büyüyen Türkiye idealimizde, üç tarafı denizlerle çevrili ülkemize ve mavi vatana verdiğimiz sözümüz 'Denizciliğimizin gelişmesi, yelkenlerimizin daima rüzgarlarla dolması sözüdür.' Bu hedefle modern

tersanelerimizde ürettiğimiz gemilerle gücümüze güç katıyor, kıyılarımızdaki limanlarla dünyaya bağlanıyoruz” ifadelerini kullandı.

İBRAHİM ÖZDEM KOÇER: “DENİZLERE HAKİM OLAN CİHANA HAKİM OLUR”

Kuzey Deniz Saha Komutanı Tümamiral İbrahim Özdem Koçer de, denizlerdeki hakimiyetin ve bağımsızlığın sembolü olan kabotaj hakkının kazanılmasının 96’ncı yıl dönümünün kutlandığını hatırlattı. Turgut Reis, Piyale Paşa ve Kılıç Ali Paşa gibi kaptan-ı deryalar sayesinde doruk noktalara ulaşan denizcilik sayesinde Akdeniz'in bir Türk gölü olduğunun Avrupa devletlerince kabul edildiğini dile getiren Koçer, “Büyük Amiral Barbaros Hayrettin Paşa'nın deniz hakimiyeti teorisinin temelini oluşturan 'Denizlere hakim olan cihana hakim olur' özdeyişi rakipsiz bir deniz imparatorluğu kurulmasına öncülük etmiştir.

Ancak zaferler yüzyılı olarak adlandırdığımız 16’ncı yüzyılın mimarı, mirası gelecek yüzyıllara aktarılamamış, denizciliği kurumsallaştırmaya yönelik çabalar 17’nci yüzyıl sonunda imparatorluğun gerileme dönemiyle etkisini kaybetmiştir” diye konuştu.

Konuşmaların ardından katılımcılar Barbaros Hayrettin Paşa türbesini ziyaret edip dua etti. Duaların ardından Vali Ali Yerlikaya türbede bulunan özel defteri imzaladı. Öte yandan Kıyı Emniyeti ekipleri tarafından denizde su tankları ve botlar ile gösteriler gerçekleştirildi. Tören Beşiktaş İskelesi’nden denize çelenk bırakılması ile sona erdi.

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve Yönetim Kurulu Üyeleri, 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı etkinlikleri kapsamında Odamız tarafından düzenlenen resim ve fotoğraf sergisinin açılışını yaptı.

DTO TARAFINDAN DÜZENLENEN RESİM VE FOTOĞRAF SERGİSİ AÇILDI

Deniz Müzesi Komutanlığı, Piri Reis Fuaye Alanı’ndaki serginin açılışı İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Başkan Yardımcıları Şadan Kaptanoğlu, Recep Düzgit, Yönetim Kurulu Üyeleri Başaran Bayrak, Sina

Şen, Orhan Gülcek, Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan’ın katılımları ile yapıldı.

Deniz Müzesi Komutanlığı, Piri Reis Fuaye Alanı’nda açılan sergide, İstanbul’da Millî Eğitim Bakanlığına bağlı okulların katılımıyla düzenlenen “Denizcilik” konulu “Resim Yarışması” ile Türkiye Fotoğraf Sanatı Federasyonu (TFSF) desteğiyle gerçekleştirilen “Deniz ve Çevre” konulu “İMEAK Deniz Ticaret Odası Geleneksel 16. Fotoğraf Yarışması”nda dereceye giren eserler yer aldı.

TÜRKİYE DENİZCİLİK ZİRVESİ ÖNEMLİ İSİMLERİ AĞIRLADI

2'nci Türkiye Denizcilik Zirvesi Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın ev sahipliğinde Tersane İstanbul'da 1- 2 Temmuz tarihlerinde yapıldı. 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nda yapılan zirve geniş bir katılımla gerçekleştirildi.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın ev sahipliğinde düzenlenen 2'nci Türkiye Denizcilik Zirvesi'nin açılışına Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu, İstanbul Valisi Ali Yerlikaya, UAB Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Salih Tan, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Durmuş Ünüvar, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, Başkan Yardımcıları Şadan Kaptanoğlu, Recep Düzgit, DTO Yönetim Kurulu Üyeleri Başaran Bayrak, Sina Şen, Orhan Gülcek, Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan, Türk Loydu Yönetim Kurulu Başkanı Cem Melikoğlu, Türk Armatörler Birliği Başkanı Cihan Ergenç, Türkiye Denizcilik Federasyonu yönetim kurulu üyeleri başta olmak üzere bürokratlar, sivil toplum kuruluşlarının başkan ve üyeleri, denizcilik sektörünün önde gelen temsilcileri, akademisyenler ve gazeteciler katıldı.

ERDOĞAN: "TÜRK DENİZCİLİK SEKTÖRÜNÜN KRİZLERİ FIRSATA ÇEVİRME BECERİSİNİ TAKDİR EDİYORUZ"

Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, Tersane İstanbul'da düzenlenen 2'nci Denizcilik Zirvesi'ne gönderdiği yazılı mesajda, zirvenin ülke, millet ve sektör için hayırlara vesile olmasını dileyerek, Denizcilik ve Kabotaj Bayramı vesilesi ile tebriklerini etti. Asırlardır Türk denizciliğinin gelişmesi, güçlenmesi ve bugünlere gelmesi için emek veren, gerektiğinde bedel ödeyenleri şükranla andığını belirten Erdoğan, ebediyete uğurlanan denizcilere Allah'tan rahmet diledi. Yerli ve yabancı seçkin isimlerin katılımıyla gerçekleştirilen zirvenin, denizcilik sektörü açısından bir mihenk taşı olacağına inandığını aktaran Erdoğan, iki gün boyunca yapılacak oturumlarda değerli fikirleriyle zirveye katkı sunacak herkese teşekkür etti.

Cumhurbaşkanı Erdoğan, çevre hassasiyeti, ekonomik olması ve tek seferde büyük miktarlarda yük taşıma kabiliyetiyle deniz yolu taşımacılığının öneminin giderek arttığına dikkati çekerek, şunları kaydetti: "Nitekim bugün ülkelerimiz arasındaki ticaretin ezici çoğunluğu deniz yoluyla gerçekleştirilmektedir. Ancak son iki buçuk yılımıza damgasını vuran küresel salgının denizcilik sektöründeki dengeleri de bozduğunu görüyoruz. Yaklaşık 500 milyar doları aşan dış ticaret hacmine sahip bir ülke olarak sektördeki menfi-müspet tüm gelişmeleri yakından takip ediyoruz. Rusya-Ukrayna savaşına rağmen denizyolu taşımacılığımızın yakaladığı ivmeyi sürdürmesinden büyük memnuniyet duyuyoruz. Asya merkezli üretim ağına alternatif adres arayışının arttığı günümüzde Türk denizcilik sektörünün krizleri fırsata çevirme becerisini önümüzdeki dönemde de en güzel şekilde sergileyeceğinden şüphe duymuyorum".

Erdoğan, küresel ve bölgesel gelişmeler bağlamında kritik bir dönemde düzenlenen İkinci Denizcilik Zirvesi'nin sonuçlarının sektöre bu gayretlerinde yardımcı ve yol gösterici olacağına inandığını aktardı.

KIRAN: SEKTÖRÜMÜZ GURUR VERİCİ BAŞARILARA YELKEN AÇTI

Zirve için hazırlanan videonun konuklarla paylaşılması ardından konuşmasını yapmak üzere kürsüye gelen İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer

Kıran, 1 Temmuz 1926'da yürürlüğe giren Kabotaj Kanunu ile Türk liman ve iskeleleri arasında yük ve yolcu taşımacılığının münhasıran Türk bayrağı taşıyan gemilere verilerek millileştirildiğini, dahildeki her türlü denizcilik faaliyetinin Türk vatandaşları ve Türk Bayrağı taşıyan gemilerce yapılmasının kabul edildiğini anımsattı. Tamer Kıran, 96'ncı yılı kutlanan Kabotaj Kanunu'nun denizciliğin gelişip büyümesinde çok önemli rol oynadığını vurgulayarak, "Ülkemizde son 20 yılda sağlanan reform ve istikrar adımlarıyla denizcilik sektörümüz gurur verici başarılara yelken açmış, uluslararası camiada yer edinmiş, karar verici ülkeler arasında saygın bir konuma yükselmiştir. Sektörün hızla gelişmesine imkan tanıyan 500'e yakın mevzuat düzenlemesi, bu dönemde uygulamaya konulmuştur" diye konuştu.

Reformlar sayesinde bugün Türk denizciliğinin 31,2 milyon DWT'lik filosu, yıllık 4,65 milyon DWT üretim kapasiteli 84 tersanesi, toplamda yaklaşık 550 milyon ton yük elleçleyebilen 210 liman, iskelesiyle ve sektörün diğer tüm unsurları ile kol kola Türkiye'nin "Denizci Millet, Denizci Ülke" hedefi doğrultusunda emin adımlarla yoluna devam ettiğini aktaran Kıran, sözlerini şöyle sürdürdü: "Geldiğimiz noktada Türk denizciliği gelişerek, büyüyerek ilerliyor, ama önümüzde alınacak daha çok uzun bir yol, hep birlikte atacağımız çok daha büyük adımlar var. Hem Covid-19 salgını sonrasında küresel tedarik zincirinde yaşanan dönüşüm, hem de AB'nin Yeşil Mutabakatı ve iklim değişikliği çerçevesinde atılan adımlar önemli fırsatları ve tehditleri içinde barındırmaktadır. Özellikle iklim değişikliğiyle mücadele ve Yeşil Mutabakat uygulamaları ile gelecek düzenlemeler sonucu önümüzdeki 10 yıl gibi kısa sürede Türk sahipli filomuzun büyük oranda yenilenme ihtiyacı ortaya çıkmıştır."

DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, başta salgın olmak üzere yakın zamanda yaşanılan olayların, denizcilik sektörünün ne kadar önemli olduğunu ortaya koyduğunu, dış ticaretinin tonaj bazında yüzde 90'ını deniz yoluyla yapan Türkiye için deniz taşımacılığının hayati öneme sahip olduğunu vurguladı.

Türk sahipli deniz ticaret filosunun güçlendirilmesi amacıyla Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın liderliğinde, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın koordinasyonunda yeni bir yol haritasının belirlenmesinin büyük önem arz ettiğini belirten Kıran, "Denizciliğimizi bir bütün olarak düşünüp devlet politikası haline getirerek, her alanda güçlendirmemiz, mutlak bir zorunluluk haline gelmiştir. Önümüzdeki zorlu dönüşüm sürecini de kamu, özel sektör el ele vererek başarıyla gerçekleştireceğimize inancımız sektör olarak tamdır" diye konuştu.

ÜNAL BAYLAN ZİRVEDE ELE ALINACAK KONU BAŞLIKLARINI DEĞERLENDİRDİ

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan da konuşmasına önce Kabotaj Kanunu'nun 96'ncı yıl dönümünü tebrik ederek başladı. Baylan, bu yıl zirvede, dünyada ve Türkiye'de denizcilik sektöründe özellikle salgın sonrasında yaşanılan gelişmelerin değerlendirileceğini, lojistik anlamında önemli bir kavşak noktası olan Türkiye'nin deniz yolu taşımacılığındaki geleceğine yönelik planlamalarının ele alınacağını söyledi.

BM Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD) verilerine göre, Covid-19 salgınının sebep olduğu küresel ticaret daralmasının 2008 küresel finansal krizinde gözlemlenenden daha derin olduğunu, yüzde 30'lara varan bir daralma gerçekleştiğini ifade eden Ünal Baylan, "UNCTAD verilerine göre, konteyner navlunlarında yaşanan yüzde 12'lik bir artış dünyada ortalama

enflasyonu yüzde 1,6 artırmaktadır.

Avrupa'ya yakınlığımız ve orta koridorun tam merkezinde yer almamız sebebiyle taşımacılıkta üstleneceğimiz rolün ve fırsatların konuşulacağı 'Türk Denizcilik Sektörü Vizyonu: Türk Filosunun Geliştirilmesi' oturumunda; 2053 Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı'nda yer alan hedefleri yakalamak için bugünden atılması gereken adımlar, salgının neden olduğu tedarik zinciri sorunları ve taşıma maliyetlerindeki ciddi artışların etkileri ile Türk denizcilik sektörünün finansmana erişiminde yaşadığı sorunlar ele alınacaktır" diye konuştu.

Ünal Baylan, dünya ticaretinin çok büyük bir bölümünün gerçekleştirildiği deniz yolu taşımacılığında, 75 bin gemi ve bu gemilerde istihdam edilen yaklaşık 2 milyon gemi insanının bulunduğunu aktararak, şunları kaydetti: "Uluslararası Deniz Ticaret Odası verilerine göre, 2026 yılında gemilerdeki zabitan açığının 90 bini geçeceği öngörülmektedir. Ülkemizde her yıl 100'ün üzerindeki denizcilik eğitim kurumundan, 4 bin gemi insanı adayı mezun olmaktadır.

Sahip olduğumuz yaklaşık 135 bin gemi insanını sadece kendi ticaret filomuzda istihdam etme imkanımız bulunmadığından kalifiye denizcilerimize yeni iş imkanları oluşturmak ile denizcilerin özlük hakları ve gemideki yaşam standardı gibi konuları düzenleyen Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'ne ülkemizin taraf olma sürecinin değerlendirileceği konu başlıkları 'Gemi İnsanı İstihdamı: MLC Sözleşmesinin Etkileri' isimli ikinci oturumumuzda değerlendirilecektir."

Türkiye'nin çok önemli bir coğrafyada yer alarak, küresel lojistik hareketleri için bir üs görevi gördüğünü ifade eden Baylan; gerek coğrafyanın, gerekse de dünya deniz ticaretinin geleceğinin Türkiye'nin de katkılarıyla inşa edildiğini söyledi. Bazı limanların şehirler ile etkileşiminin fazla olmasının limanların gelişimini sınırlayarak elleçlenen yük hacminin artışına engel teşkil ettiğini belirten Baylan, "Bu gibi limanlardaki yoğunluğun iç merkezlere aktarılarak lojistik altyapısının kurulması temel hedeflerimiz arasında yer almaktadır. Mevcut kapasitemiz ve bu kapasitenin kullanımındaki dar boğazlar ile mevzuatsal eksiklikler değerlendirilerek, 2053 hedeflerimizi yakalamak için mevcut deniz yapılarımızın geliştirilmesi ve ihtiyaç duyulacak yeni tesis yatırımlarına yön verecek stratejilerin belirlenmesi amacıyla 'Lojistik Odağında Deniz Yapıları' oturumu yine zirvemiz kapsamında gerçekleştirilecektir" dedi.

Baylan, zirvenin son oturumunda "Mavi Vatan" stratejisi çerçevesinde Türkiye'nin politika, strateji ve hedefleriyle doğru orantılı olarak menfaatlerinin korunması için atılan adımların, bu doğrultuda ekonomik ve ticari alanlarda yapılan planlama ve projelerin, ilgili kurumların üst düzey yetkilileri tarafından ele alınacağını vurguladı.

BAKAN ADİL KARAİSMAİLOĞLU DENİZCİLERE SESLENDİ

Bu yılki zirvenin detaylarını paylaşan Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu, etkinlik kapsamında "Türk denizcilik filosunun geliştirilmesi", "gemi adamı istihdamı", "lojistik odağında deniz yapıları altyapısı" ve "jeopolitik gelişmeler" konularıyla 4 ana oturumda bir araya geleceklerini, Türkiye ve dünya için vazgeçilmez olan denizlerle ilgili strateji, hedef ve çalışmaları masaya yatıracaklarını anlattı.

Karaismailoğlu, dünya ticaretinin fiziki olarak yüzde 90'ının, değer olarak ise yüzde 70'inin deniz yoluyla gerçekleştirildiğine dikkat çekerek, düşük maliyet ve verimlilik avantajıyla deniz taşımacılığının sürdürülebilir ekonomik gelişim ve refah için öneminden bahsetti.

Denizyolu taşımacılığının havayoluna göre 22 kat, karayoluna göre 7 kat, demiryoluna göre 3,5 kat daha ekonomik olduğunu dile getiren Karaismailoğlu, denizyoluyla taşınan yük hacminin son 50 yılda 20 kattan daha fazla büyüdüğünü belirtti.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Karaismailoğlu, Covid-19 nedeniyle denizyolu taşımacılığında yaşanan problemlerden ve daralmadan bahsederek, navlun fiyatlarındaki artışa, boş konteyner bulunamamasına, hammadde tedarikindeki gecikmelere, liman ve elleçleme ücretleri ile ikinci el gemi fiyatlarında yaşanan artışlara değindi. Çin'in Şanghay Limanı'ndan Hollanda Rotterdam'a 40'lık bir konteynerin bundan iki yıl önce deniz yoluyla 2 bin dolara taşınırken, şu anda bu rakamın 10 bin doları aştığını anlatan Karaismailoğlu, deniz lojistiğinde yaşanan dar boğazlarda yığılmaların sürdüğünü, liman tıkanıklığı endekslerinde tarihi zirvelerin görülmeye devam ettiğini vurguladı.

Bakan Karaismailoğlu, üç kıtayı birbirine bağlayan önemli jeostratejik ve jeopolitik konumuyla Türkiye'nin sadece deniz taşımacılığı açısından değil, ulaşımın her modunda lojistik bir üs olmaya aday olduğunu belirterek, "Türkiye, 4 saatlik bir uçuş süresiyle, 1,6 milyar insanın yaşadığı, 38 trilyon dolar GSMH ve 7 trilyon dolarlık ticaret hacminin olduğu bir pazarım tam ortasında" diye konuştu. Asya ile Avrupa kıtaları arasında en kısa, güvenli ve ekonomik uluslararası ulaşım koridoru olan "Orta Koridor"un anahtarı konumundaki Türkiye'nin uluslararası ticaretteki reddedilemez öneminin her geçen gün arttığını dile getiren Karaismailoğlu, şöyle devam etti: "Çin'den Avrupa'ya doğru yola çıkan bir tren, Orta Koridor ve Türkiye'yi tercih ederse, 7 bin kilometrelik mesafeyi 12 günde kat ediyor.

Aynı tren, Rusya Kuzey Ticaret Yolu'ndan giderse, 10 bin kilometrelik yolu en az 20 günde geçebiliyor. Güney Koridoru kullandığında ise, gemiyle Süveyş Kanalı üzerinden 20 bin kilometrelik yolu ancak 60 günde aşabiliyor. İşte bu nedenle Orta Koridor, şu an Asya ile Avrupa arasındaki en güvenli, en istikrarlı küresel lojistik koridordur. Bu ortam ulaşımın her modunda yaptığımız dev yatırımların sonucudur".

Karaismailoğlu, ülke limanlarında elleçlenen yükün Covid-19 döneminde dahi arttığını kaydederek, ilk 5 ayda Rusya-Ukrayna savaşına rağmen geçen yılın aynı dönemine göre yük elleçlemede yüzde 7,2'lik, konteynerde ise yüzde 3,2'lik artış yaşandığını anlattı. Son 20 yılda denizcilik sektöründe hayata geçirilen destek ve teşvikleri anlatan Karaismailoğlu, "Ülke menfaatlerimizi etkileyen, Mavi Vatan'ımıza ilişkin her türlü haklı savunmalarımızda bir güç teşkil etmesi bakımından sahibi bir Türk olan ve fiilen de Türkiye'den işletilen gemilerin Türk Bayrağı çekmeleri stratejik seviyede önem arz etmektedir. Bu noktada zirvede yapılacak oturumlar ile yabancı bayraktaki gemilerin Türk bayrağına geçişine ilişkin de yol haritası belirlenecektir" açıklamasında bulundu.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın 2053 hedeflerine değinerek, hazırladıkları plan kapsamında 30 yılda 198 milyar dolar yatırım öngördüklerini anımsatan Karaismailoğlu, "Denizcilik sektörümüze 2053 yılına kadar 21,6 milyar dolar yatırım gerçekleştireceğiz.

Bu sayede 180 milyar dolar milli gelirimize katkı sunacağız. Üretime etkisi 320 milyar doları aşacak. 30 yıl boyunca istihdama katkısı ise 5 milyon kişi olacaktır. Kısaca 2053 Ulaştırma ve Lojistik Ana Planımızda Mavi Vatanımızın temeli, ulaşımdaki entegrasyonumuzun

kilit noktası denizyollarına özel bir yer ayırdık" dedi.

Mavi Vatana tüm güçleriyle sahip çıktıklarını, Türk deniz ticareti filolarının büyümesi için bakanlık olarak her türlü kolaylığı sağladıklarını, ilgili paydaşların bu sürece destekleri için girişimlere devam ettiklerini vurgulayan Karaismailoğlu, "Türkiye denizcilik alanındaki ağırlığını gelecekte daha fazla hissettirecek ve rekabet gücünü yükselterek denizcilik sektöründe dünyanın en önde gelen ülkelerinden biri olacaktır" şeklinde konuştu.

Açılışın ardından Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan tarafından, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu'na astronomi ölçümlerinde kullanılmış tarihi bir ölçüm cihazı olan usturlap hediye edildi.

DENİZCİLİK ZİRVESİ'NDE İKİNCİ GÜN

Haliç'te Tersane İstanbul'da gerçekleştirilen Zirve'nin ikinci gününde, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, "Gemi İnsanı İstihdamı: MLC Sözleşmesinin Etkileri" konulu ilk oturuma katıldı. Oturumda, Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, Çalışma Genel Müdürü Nurcan Önder, Emeklilik Hizmetleri Genel Müdürü İsmail Ertüzün, TAİS Başkanı İbrahim Kontaytekin ve Türkiye Denizciler Sendikası Başkanı İrfan Mete yer aldı.

KIRAN: DENİZCİLİĞE HAZIR ELBİSE GİYDİREMİYORSUNUZ, ELBİSEYİ TERZİDE DİKTİRMENİZ GEREKİYOR

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran yaptığı konuşmada, bir ülkede güvenli çalışmanın, iş barışının önemini vurguladı. Denizciliğin uluslararası bir iş olduğuna dikkat çeken Tamer Kıran, şunları söyledi: "Bir çatı örgütümüz var, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), güçlü bir oluşum... Avrupa Birliği zaman zaman IMO ile yarışa girer önüne geçip kendi kurallarını koymaya çalışır.

Bunlara taraf olan ülkeler, bu kurallara imza atarlar, kendi limanlarında bu kuralları uygularlar. Bugün denizciliğin uluslararası yapısından dolayı artık İstanbul'da veya başka bir yerde fiziki olarak bulunmanın hiçbir önemi kalmamıştır. Gemiler dünyanın 4 bir

tarafında çok farklı bayraklar altında çalışmaktadır. Gördüğüm en önemli problemlerden bir tanesi ülkemizde denizciliğin diğer tüm sektörler gibi hazır dikilmiş bir elbisenin içine konuluyor olmasıdır. Bunun böyle olmaması gerekiyor. Kendine özgü gerçeklerinden dolayı farklı bir şekilde davranılması gerektiğinin altını her yerde çiziyorum. Denizciliğe hazır elbiseyi giydiremiyorsunuz, elbisesini terzide diktirmeniz gerekiyor."

Dünyanın değiştiğine dikkat çeken Tamer Kıran, 20-30 yıl önce gemilerin Türk bayraklı olduğunu, yabancı bayrak sahibi olmanın hiç gündemde bulunmadığını kaydetti. 90'lı yılların sonundan itibaren bir dönüşüm sürecinin başladığını belirten Tamer Kıran, "Altını çizerek söylüyorum tüm dünyada olduğu gibi yabancı bayrak bir tercih değil, zorunluluk oldu. Kabotaj'da çalışılmıyorsa rekabet edebilmek, oyunu kurallarına göre oynayabilmek için yabancı bayrak tercihi ortaya çıktı" dedi. Gelinen noktada yabancı bayrakta çalışan Türk gemi insanlarının sosyal güvenlik probleminin ortaya çıktığını belirten Tamer Kıran, "Bunu dünya çözmüş. Gemi insanı ihraç eden Filipinler, Rusya, Ukrayna çözmüş. Bizim de bu örnekleri dikkatle gözden geçirerek, ama kendimize göre bir takım elbise dikmemiz gerekiyor. Artık bu sorunu nasıl ülke menfaatine tam anlamıyla çevirebiliriz ve bu sorunu artık konuşmaz hale geliriz bulmamız gerekiyor" dedi. Oturum sonunda Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan tarafından Tamer Kıran'a astronomi ölçümlerinde kullanılmış tarihi bir ölçüm cihazı olan usturlap hediye edildi.

KAPTANOĞLU: DENİZLERİMİZİN TEMİZLİĞİNDE HER BİRİMİZ AYNI GEMİDEYİZ

2'nci Denizcilik Zirvesi'nde TURMEPA Başkanı ve DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Şadan Kaptanoğlu "Lojistik Odağında Deniz Yapıları Altyapısı" başlıklı oturuma konuk oldu.

Şadan Kaptanoğlu, denizcilik sektörünün uluslararası olması dolayısıyla çok büyük bir avantajı var. Biz çevre örgütleri olarak en çevre düşmanı olarak gördüğümüz raporlarda bile, denizcilik sektörlerinin deniz kirletme oranı yüzde 30'ları geçmez. Bu çok önemli bir rakamdır. Çeşitli regülasyonlarla ve önlemlerle bu kamları azaltmaya devam etmek zorundayız" dedi.

Önümüzde denizcilikte çok önemli bir kırılma noktası olacak diyen ve buna vurgu yapan Kaptanoğlu; "Bu dönüm noktası çevre açısından bir devrim olacak ama buna nasıl yaklaşacağımız bizim ve dünya denizciliğinin de geleceğini belirleyecek. 2023'ün Ocak ayında yürürlüğe girecek, 2030-2050'yi hedefleyen yeni regülasyonlardan bahsediyorum.

Bütün bunlar denizciliği temelden değiştirecek gelişmelerdir. Dünyada bugün 62 bin adet okyanus geçebilen gemi var. Bu gemileri sıfır emisyonla hareket edebilen yeni gemileri buluncaya kadar çalıştırmak zorundayız, yoksa küresel tedarik zinciri kırılır.

Denizciler bütün dünyada regülasyonlarla emisyonları indirmeye çalışan tek sektör bildiğim kadarıyla. Türkiye Paris İklim Değişikliği Anlaşması'nı imzalayarak ayrı bir noktaya geçti. Artık her uygulamamıza bu noktadan bakacağız" şeklinde konuştu.

Kaptanoğlu şunları söyledi: "Dünyadaki kirliliğin yüzde 30'u gemi kaynaklı. Diğer kirlilik nedeni karasal... Birbirimizi suçlamak çok kolay, ancak bu çözüm değil. Denizlerimizin temizliğinde her birimiz aynı gemideyiz. Birimizin hatasıyla sıfır noktasına döneriz. Denizler nefes alma nedenimiz.

Bireysel olarak yapacaklarımız, şirketler ve kurumların yapacaklarıyla eş değer. Marmara Denizi'nde bugün yaşadığımız şey, denizin gözyaşlarıdır. TURMEPA adına, bu konularla yakından ilgilenmekten gurur duyuyorum.

Bunları eğitimlerimizle, desteklerimizle başarmak istiyoruz. Müsilajı görünce, dersimizi yeterince çalışmadığımızı gördük. Çok yoğun şekilde çalışmalar yürütülüyor. Uzun vadeli tedbirlerin alınması anlamında çalışmalara devam ediyoruz. Dünyada atık tekneleri olan tek sivil toplum kuruluşuyuz".

Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Dr. Ömer Fatih Sayan, Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakan Yardımcısı Mehmet Emin Birpınar, Dışişleri Bakan Yardımcısı Yavuz Selim Kıran ve Savunma Sanayii Başkan Yardımcısı Serdar Demirel'in katıldığı "Jeopolitik Gelişmeler ve Mavi Vatan" isimli oturumun ardından Zirve, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Genel Sekreteri Kitack Lim'in kapanış konuşması ile sona erdi.

KITACH LIM: EMİSYONLARIN AZALTILMASI, GELECEĞİMİZ İÇİN TEMİNAT NİTELİĞİNDEDİR

Konuşmasında dekorbanizasyon konusunun önemine değinen IMO Genel Sekreteri zirvede bulunmaktan duyduğu memnuniyeti dile getirdi. Kitack Lim şunları söyledi: "Denizcilik sektörünün tüm ayrıntılarının ele alındığı bu zirvede sizlerle birlikte olmaktan dolayı çok mutluyum.

Türkiye'yi böyle köklü organizasyonlar yaptığından dolayı tebrik ediyorum. Güvenli ve etkili bir taşımacılık sistemi kurabilmek için var gücüyle çalışan Türkiye, denizcilik sektöründe son derece iyi işler yapıyor. Küresel ticaret ve ekonomik istatistik verilerinde gördük ki, denizcilik sektörü dünya ticaret bazında çok büyük bir öneme sahip. Aynı zamanda dünya bir dönüşüme girdi. Deniz ticareti, önümüzdeki süreçte emisyonları azaltarak çok daha farklı bir boyuta taşınacak.

Deniz taşımacılığı, uluslararası bir konu olduğundan evrensel olarak benimsenmeli ve uygulanmalı. IMO, küresel sektörün ciddi bir otoritesi olarak çalışıyor. IMO, her denizcilik noktası için uyum ve birlikteliği sağlamak için elinden geleni yapıyor. Denizcilik sektöründe, çalışan her bireyi düşünerek planlamalar yapmak zorundayız. Bu amaçla, IMO'nun üye ülkeleri, küresel düzenleyici çerçeveler nezdinde çalışmalar yapıyor.

Bu hususta, dekorbanizasyonu kabul etmeli bu stratejiler üzerinde çalışmalara yer vermeliyiz. Emisyonların azaltılması, geleceğimiz için teminat niteliğindedir".

ABS
FUELING SMART DECISIONS
POWERING A SUSTAINABLE FUTURE
LEARN MORE TODAY
www.eagle.org/sustainability

“ANTALYA'NIN DENİZCİLİK VE DENİZ TİCARETİ TARİHİ” KİTABI TANITILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi tarafından yayına hazırlatılan ve editörlüğünü Akdeniz Üniversitesi Öğretim Üyesi Doç. Dr. Fatma Şimşek'in yaptığı “Antalya'nın Denizcilik ve Deniz Ticareti Tarihi” kitabı bir restoranda düzenlenen etkinlikte tanıtıldı.

Antalya Setur Marina’da yer alan Ship Inn Marina Restaurant’ta düzenlenen toplantıya Antalya Vali Yardımcısı Suat Seyitoğlu, Ulaştırma ve Altyapı Bölge Müdürü Serhan Özkanlı, Antalya Bölge Liman Başkanı Mustafa Yılmaz, Ticaret İl Müdürü Halil Özşahan, Sahil Güvenlik Komutanı Yarbay Murat Sezgin, Antalya Büyükşehir

Belediyesi Danışmanları Lokman Atasoy ve Cem Oğuz, Muratpaşa Belediye Başkan Yardımcısı Hüseyin Sarı ile Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Çetin ve yönetim kurulu üyeleri ile çok sayıda davetli katıldı.

DTO Antalya Şube Başkanı Ahmet Çetin yaptığı açılış konuşmasında, çok mutlu ve gururlu bir gün yaşadıklarını ifade ederek şunları söyledi: “1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı’nın 96’ncı yılı kutlama etkinlikleri kapsamında değerli akademisyen ve yazarların katkılarıyla hazırlanan, “Antalya’nın Denizcilik ve Deniz Ticareti Tarihi” kitabı tanıtım toplantısında bir aradayız. İMEAK DTO başkanım Sayın Tamer Kıran yoğun programı nedeniyle çok istemesine rağmen gelemedi, size saygı ve selamlarını iletmemi istedi. Antalya denizcilik tarihi ve kültürüne katkı sağlayacak ışık tutacak bu örnek eserin tanıtımı için buradayız. Antalya denizciliğinin ve deniz ticaret tarihinin geçmişini geleceğe ulaştırtacak olmanın mutluluğunu yaşıyoruz”

Kitabın Editörü Doç. Dr. Fatma Şimşek de toplantıda yaptığı açıklamasında, desteklerinden dolayı Deniz Ticaret Odası’na ve kitabın basımında katkılarından dolayı Q Terminals Genel Müdürü Kaptan Özgür Sert’e ve değerli katkıları için akdemiysen yazarlara teşekkür etti. Kitabın oldukça uzun bir serüven sonucu oluştuğunu ifade eden Şimşek, “Böylesine kolektif bir eserin ortaya çıkarılmasında değerli akademisyen arkadaşlarıma, Deniz

Ticaret Odası Antalya Şube Başkanı Ahmet Çetin Bey’e ve Q Terminals Genel Müdürü Özgür Sert’e çok teşekkür ediyorum. Sadece çabamızın sonucu değil, kitabın ele aldığı konular açısından da oldukça renkli bir panorama sunan bu kitap, biz Antalyalılara denizin ve denizin tarihini anlatmak ve bunu kültürel olarak bir boyut şeklinde, tarihi misyonu ile ele almak gerçekten çok önemli ve çok büyük bir çabaydı” dedi.

Prof. Dr. Muharrem Kesik, Arş. Gör. Erkan Kurul, Dr. Mahmut Demir, Prof. Dr. Ali Efdal Özkul, Öğretim Görevlisi Sevgi Korkmaz, Doç. Dr. Mikail Acıpınar, Dr. Evren Dayar ve Doç. Dr. Hakan Öniz de toplantıya katılan isimlerdi. Akademisyenler de kitaba yaptıkları katkıları konuklara anlattılar.

Toplantı sonrası kitaba katkı sunanlara DTO Antalya Şubesi tarafından hazırlanan plaketler dağıtıldı. Antalya Vali Yardımcısı Suat Seyitoğlu katkı sunanlara verdiği plaketler sonrası yaptığı açıklamasında “Değerli akademisyenlerimiz Deniz Ticaret Odası Başkanlığımız destekleri ile ve Antalya’nın gönüldaşları ile birlikte böylesine güzel bir eser çıkardılar. Antalya’nın tarihi bizim tarihimiz. Burası aslında liman ticaretinin, deniz ticaretinin, deniz ulaşımının çok önemli bir mihenk taşıdır. Emeği geçenleri kutluyorum” dedi.

(DTO Antalya Şubesi)

GLOBAL DENİZCİLİK HİZMETLERİMİZ

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

IMO BALAST SUYU YÖNETİM SÖZLEŞMESİ 2004

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

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

IMO MEPC.259(68)

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

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

GLOBAL DENİZCİLİK HİZMETLERİMİZ

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

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

SGS SUPERVISE GÖZETME ETÜD KONTROL SERVİSLERİ A.Ş.
Bağlar Mah. Osmanpaşa Cad. No:95 İş İstanbul Plaza
34209 Güneşli Bağcılar İstanbul Türkiye
t +90 212 368 40 00 f +90 212 296 47 82-83
e ehs.turkey@sgs.com w www.sgs.com.tr

WHEN YOU NEED TO BE SURE

SGS

ADEM ŞİMŞEK'TEN "NEA SAO PAULO" AÇIKLAMASI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliağa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek, Brezilya'dan sökülmek üzere Aliağa Gemi Söküm Tesisleri'ne getirilecek olan uçak gemisi "Nea Sao Paulo" ile ilgili açıklamada bulundu.

Sökülmek üzere Aliağa Gemi Söküm Tesisleri'ne getirilecek olan uçak gemisi "Nea Sao Paulo" hakkında açıklamada bulunan İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliağa Şubesi Başkanı Adem Şimşek, şube üyesi olan SÖK Denizcilik Firması'nın, Brezilya'da Nea Sao Paulo Gemisi'nin ihalesine girdiğini ve ihale sürecini kazanarak gemiyi devraldığını belirtti.

Yaklaşık 270 metre boyunda ve 22 bin ton demir ağırlığında olan geminin yakın bir zamanda hareket edeceğini kaydeden Şimşek, Avrupa Birliği Lisansını alan SÖK Denizcilik Firması'nın kriterleri en üst düzeyde uyguladığına dikkat çekti. Şirketin asbest, atom ve radyasyon konularında akredite kuruluşlar aracılığıyla envanter çalışmalarını yaptığını ve bakanlık tarafından notifikasyon belgesinin onaylandığını belirten Şimşek şöyle devam etti: "Sosyal medyada çıkan haberler, bilinmeyen ve aslı olmayan evrak veya bilgilerle yola çıkılmış, adeta sektörümüzü karalama kampanyası başlatılmıştır. 600 ton, 900 ton gibi dünyada hiçbir geminin üzerinde olmayan asbest miktarının söylenmesi sektörümüze ve burada bulunan şirketlere çok büyük zarar veriyor.

Bütün işlemler bittiği halde gemi yola çıkmadı. Bunun bir teknik süreci var. Römork bağlanacak, sigortası yapılacak. Ay sonuna doğru yola çıktığı takdirde bir, bir buçuk ay içinde Türkiye sularında olacak."

Vatandaşlara kaygılı olmamaları yönünde telkinde bulunan Adem Şimşek, sürecin Türkiye Cumhuriyeti Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Türkiye Cumhuriyeti Nükleer Düzenleme Kurumu ve Brezilya Çevre Enstitüsü ile Basel Konvansiyonu'na uygun olarak ilerlediğini ifade etti. SÖK Denizcilik Firması'nın çevreye zarar teşkil etmeden projeyi tamamlayacağının altını çizen Şimşek, İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliağa Şubesi olarak da süreci takip ettiklerini söyledi.

Gemi söküm sektörünün, demir çelik sektörünün ham madde ihtiyacının yüzde 3'nü karşılayan bir sektör olduğunu belirten başkan Adem Şimşek, "Yıllık 25-30 milyon ton miktarında ithal ettiğimiz hurdadan ortalama 600-800 bin ton demir hammaddesini demir çelik fabrikalarına veriyoruz. Bu sektör ekonomik olarak ülkemize yılda yaklaşık bir milyar doların üzerinde katkı, 10 bin kişiye de istihdam sağlamaktadır.

Dünyada Hindistan, Pakistan ve Bangladeş, gemi kesiminde ilk sıraları alıyorlar. Biz, bunlar arasında küçük bir grubuz. Neden? Çünkü bizler, AB standartlarına uygun bir halde çevreye duyarlı 'Green Recycling' yeşil dönüşümle bu tür gemilerin kesimini gerçekleştiriyoruz.

AB Uyum Yasası doğrultusunda Türkiye Cumhuriyeti Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın kontrolü ve talimatlarıyla bugüne kadar burada bu tür gemiler sorunsuz bir şekilde kesildi ve kesilmeye de devam edecektir" açıklamasında bulundu.

(DTO Aliağa Şubesi)

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

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

REXOIL®
www.rexoil.com.tr

DENİZCİLİK YAĞLARI ve GRESLER

VEFAT VE BAŞSAĞLIĞI

MEHMET TURGAY TUFANOĞLU VEFAT ETTİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Trabzon Temsilcisi Mehmet Turgay Tufanoğlu vefat etti.

Deniz Ticaret Odası'nın Trabzon Temsilcisi olan merhum Mehmet Turgay Tufanoğlu'nun cenazesi, 15 Temmuz 2022 Cuma günü Trabzon İskenderpaşa Cami'sinde ikindi namazını müteakip kılınan cenaze namazının ardından Bahçecik Mezarlığı'ndaki aile kabristanlığında defnedildi.

Deniz Ticareti Dergisi olarak merhum Mehmet Turgay Tufanoğlu'na Allah'tan rahmet, kederli ailesine, yakınlarına ve denizcilik camiasına sabır ve başsağlığı dileriz.

ANTALYA'DA DENİZCİLİK VE KABOTAJ BAYRAMI COŞKUSU

1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı, Antalya'da da her sene olduğu gibi yine coşkuyla kutlandı.

1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nın 96'ncı yılı kutlamaları, Antalya Bölge Liman Başkanlığı koordinasyonunda Cumhuriyet Meydanı'nda Atatürk Anıtı'na çelenk sunumu ve Sahil Güvenlik Komutanlığı'na bağlı bot ile "Deniz Şehitlerimiz Anısına" denize çelenk bırakılması töreni ile başladı. Törene Antalya Vali Yardımcısı ve Hudut Mülki İdare Amiri Suat Seyitoğlu, Antalya Büyükşehir Belediyesi Genel Sekreteri Cansel Tuncer, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Antalya Bölge Müdürü Serhan Özkanlı, Antalya Bölge Liman Başkanı Mustafa Yılmaz, Antalya Gençlik ve Spor İl Müdürü Yavuz Gürhan, SG Komutanı Yarbay Murat Sezgin, Deniz

Ticaret Odası Antalya Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Çetin ve sektör temsilcileri katıldı. Bu sırada Sahil Güvenlik botlarının gösterisi Antalyalılara keyifli anlar yaşattı. Kutlamalar, İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi koordinasyonunda şehit gazi yakınları, kimsesiz çocuklar ve huzurevi sakinleri için düzenlenen tekne gezisiyle devam etti.

Kutlamaların akşam bölümdeki Kaleiçi Yat Limanı'ndaki yarışlar ve gösteriler Antalya Valisi Ersin Yazıcı'nın iştiraki ile gerçekleştirildi.

Yelken, yüzme ve çıpa çıkarma yarışlarında kazanan sporculara ödülleri, Vali Yazıcı ile Antalya Hudut Mülki İdare Amiri Suat Seyitoğlu tarafından takdim edilirken, Antalyalıların yoğun ilgi gösterdiği kutlamalar, flyboard gösterisiyle sona erdi.

(DTO Antalya Şubesi)

ClassNK is a major supporter of the Digital Era

While the maritime industry is reshaping its structure due to digitalization, ClassNK's role of ensuring the safety of ships and environmental protection as a third party organization remains the same. ClassNK is proactively applying digital technology to strengthen its services based on outcomes from a variety of research in areas including robots and analytic technology.

Further, ClassNK contributes to the digital transformation of the entire maritime industry by providing a platform for the collection and distribution of data. Together with industry players, ClassNK is promoting IoS-OP(www.shipdatacenter.com) consisting of clear rules for fair data use between data owners and users, along with a highly secured data center.

ClassNK

www.classnk.com

YENİ DÖNEMDE İHRACATTA SADECE NİCELİĞE DEĞİL, NİTELİĞE DE ÖNEM VERECEĞİZ

MUSTAFA GÜLTEPE
TİM YÖNETİM KURULU BAŞKANI

"Türkiye İhracatçılar Meclisi'nde haziran ayında yapılan Olağan Genel Kurul'un ardından yeni yönetim şekillendi. TİM'in yeni yönetim kurulu başkanı olan Mustafa Gültepe uzun yıllar İstanbul Hazır Giyim ve Konfeksiyon İhracatçıları Birliği'nde (İHKİB) yönetim kurulu üyeliği, başkan yardımcılığı ve yönetim kurulu başkanlığı görevlerini yürütmüş. TİM'in Yönetim Kurulu Başkanı Mustafa Gültepe ile yeni dönemde yapacakları çalışmaları, stratejik adımları ve hedeflerini konuştuk."

TİM'de yapılan son seçimden sonra TİM'in kaptan köşkünde siz oturuyorsunuz. Öncelikle bize biraz yol hikayenizden bahseder misiniz?
90'lı yıllardan bu yana taşıdığım ihracatçı kimliğimin yanında, faaliyet gösterdiğim tekstil ve hazır giyim sektörünün temsili için yoğun bir şekilde çalıştım. 2010-2018 yılları arasında İstanbul Hazır Giyim ve Konfeksiyon İhracatçıları Birliği'nde (İHKİB) yönetim kurulu üyeliği ve başkan yardımcılığı gibi çeşitli görevlerde bulundum. 2018 yılında ise, halen görevini sürdürmekte olduğum İHKİB Yönetim Kurulu Başkanlığı'na seçildim. Bu görevim sırasında Türkiye İhracatçılar Meclisi'nde Başkan Vekilliği, Sektörler Konseyi Üyeliği ve Sakarya 1'inci Organize Sanayi Bölgesi Yönetim Kurulu Başkanlığı görevlerini de yürüttüm.

İHKİB'de dört yılı başkanlıkla geçen 17 yıllık deneyimimi, ihracat ailemizle paylaşmak ve Türkiye İhracatçılar Meclisi'nin ülkemizdeki güçlü konumunu pekiştirmek için TİM Başkanlığına aday oldum. Geçtiğimiz haziran ayında da gerçekleştirdiğimiz olağan genel kurulumuz ile ihracat ailemizin teveccühüyle TİM Başkanlığı'na seçildim. Şimdi TİM Başkanı olarak sadece kendi sektörüme değil, tüm ihracatçılara, tüm sektörlere hizmet ediyorum. Kısacası, hayatım boyunca ihracatın, sanayinin, üretimin içinde yer aldım, ülkeme hizmet etmenin gururunu yaşadım.

Türkiye İhracatçılar Meclisi Türkiye'nin ihracatında rol alan önemli aktörlerden oluşuyor. Bize biraz gelecek plan ve hedeflerinizden bahseder misiniz?
Türkiye'nin ihracat ailesi, her geçen gün büyüyor ve gelişiyor. Meclisimizin üye sayısı bugün mal ve hizmet ihracatçısı bazında 100 bini aşmış durumda. Birlikte yapmış olduğumuz çalışmalar, ekonomimizin en önemli odak noktası olan ihracatımızı yükseltirken, aynı zamanda da ülke sathında da ciddi bir ihracat farkındalığı yaratıyor, yeni firmalarımızın ailemize dahil olmasını sağlıyor. Her ay ortalama 1.700 firma ihracat ailemize katılarak, ihracatımıza 100 milyon dolardan fazla katkı sağlıyor.

Yeni dönemde ihracatta sadece niceliğe değil, niteliğe de önem vereceğiz. Ayrıca bu dönemde TİM'i strateji ve vizyon liderliği yapan, gündem belirleyen bir kimliğe kavuşturacağız. Projelerimiz için birliklerimiz ile daha aktif ve senkronize bir şekilde çalışacağız. Projeleri olgunlaştırıp, ekonomi yönetimine taşıyarak ihracatımızın gelişimine katkı sunacağız. Yegâne amacımız dünya ticaretinde bayrağımızı daha da yükseklerde dalgalandırmak. İstiyoruz ki kazanan insanımız olsun, ihracatımız olsun, Türkiye olsun.

Dünyada ve Türkiye'de yaşanan gelişmeler ışığında sizce hedeflediğimiz ihracat rakamlarına ulaşabilecek miyiz?
Dünyada yüksek enflasyon ve enerji fiyatlarındaki artışın tetiklemesiyle yaşanan ekonomik zorluklar devam ederken, Türkiye, mal ve hizmet üretimiyle güçlü adımlar atıyor. İhracatçılarımız haziran ayında tarihi bir rekora imza attılar. Son açıkladığımız verilere göre; ihracat ailemiz haziran ayında geçtiğimiz yılın aynı ayına göre yüzde 18 artışla 23,4 milyar dolar ihracat gerçekleştirdi. Bu rakam bugüne kadarki en yüksek aylık ihracat rakamımız oldu. İlk 6 ayda bu rakam, yüzde 20 artışla 126 milyar dolara yaklaştı. 12 aylık ihracatımız ise, 246 milyar doları aştı. Son 22 ayın 20'sinde aylık ihracat rekorları kırdık. İhracatımızda mevcut yükseliş ivmesinin sürmesi, bizler için son derece değerliydi. Çünkü ihracat rakamlarında yakaladığımız bu başarılar, küresel ölçekte ciddi belirsizliklerin olduğu bir dönemde kaydedildi. Ayrıca küresel ölçekte resesyon endişelerinin arttığı bir atmosferde ihracatçılarımız 215 ülkede bayrağımızı dalgalandırmayı başardı. En çok ihracat yaptığımız ilk 5 ülke olan Almanya, ABD, Irak, Birleşik Krallık ve İtalya'nın yanı sıra Romanya, Birleşik Arap Emirlikleri ve Güney Afrika'ya ihracatımızda önemli yükselişler oldu. Aralarında Rusya, Güney Kore, Arjantin ve Hindistan'ın da dahil olduğu tam 18 ülkeye ihracatta rekor seviyelere ulaştık. Yılın ilk yarısında gelen ihracat rakamları da bizlere gösteriyor ki, Türk ihracatçısı karşısına çıkan tüm fırsatları değerlendirerek yoluna kararlılıkla devam ediyor. TİM olarak ihracatımızın yılsonuna kadar artış göstereceğini ve 2022 yılı sonunda 250 milyar doların üzerine çıkacağını öngörüyoruz.

Yeni dönemde TİM'in stratejisi nasıl olacak? Nasıl bir vizyonla yola çıkıyorsunuz?
Bizler Türkiye'yi ihracatta marka ülke yapma hedefiyle yola çıktık. Yeni dönemde Türkiye İhracatçılar Meclisi'nde global rekabet gücü yüksek, yenilikçi, yaratıcı, teknoloji odaklı, katma değer geliştiren bir yapı inşa edeceğiz. Tüm sektörlerimizi yeşil mutabakata hazır hale getireceğiz. Veriye dayalı çevik, stratejik yönetim ekosistemini geliştireceğiz. Dijital TİM Platformu ile sektörlerin dijital olgunluk seviyelerinin ölçümünü yapacağız. Türkiye'nin üretim kapasitesinin ve yaratıcı gücünü dünyaya tanıtacağız. Şeffaflığı, paylaşımcılığı, kapsayıcılığı ve ortak aklı esas alacağız. Yeni nesil teşviklerin uygulamaya geçirilmesi için çalışacağız. Marka ekonomisini güçlendirecek projeler geliştireceğiz.

TİM daha önceki dönemde inovasyon ve sürdürülebilirlik ile ilgili projelere önem veriyordu. Yeni dönemde öncelikli projeleriniz neler alacak?
Yeni dönemde küresel ekonomide ülkemizin hak ettiği payı almasını sağlamak için en değerli araç olarak gördüğümüz inovasyon ve sürdürülebilirlik başlıklarına odaklanmaya ve yüksek katma değerli ihracat artışı adına belirlediğimiz ana hedeflerimiz doğrultusunda var olan projelerimizi "İnovasyon ve Sürdürülebilirlik Komitemiz" liderliğinde geliştirmeye devam edeceğiz. 132 ülkenin inovasyon performansını ölçen Küresel İnovasyon Endeksi'nde ülkemizin sıralamasını yukarılara taşımak için Sanayi ve Teknoloji Bakanlığımız başta olmak üzere 20 farklı kurum ve akademisyenlerimizden oluşan Türkiye Görev Gücü'nün katkılarıyla Küresel İnovasyon Endeksi Türkiye Eylem Planı ve Stratejisi (2021-2023) belgesini hazırladık, buna yönelik çalışmalarımız artarak devam edecek. Ayrıca, Dijital Mentorluk Programı ile Avrupa'ya ihracat gerçekleştiren öncelikli sektörlerin iklim değişikliği ve sürdürülebilirlik alanında eğitimler almasını, analizler gerçekleştirmesini ve raporlar oluşturmasını sağlayacağız.

2016 yılında başlayan İnoSuit İnovasyon Odaklı mentorluk Programımız ile bütün paydaşlarımızın oluşturduğu ortak akılla, Türkiye'deki inovasyon ekosisteminin oluşturulmasına katkı sağlamaya ve firmalarımızın sürdürülebilir inovasyon ve ihracat performansını arttırmaya devam edeceğiz. Türkiye'nin en genç, en inovatif ailesi olarak adlandırdığımız İnovaTİM bünyesinde, binlerce gencimizi yapay zeka ve inovasyon üzerine eğitimler almaya ve inovasyon atölyelerine

katılmaya devam edecek, uzay ve uzay alt sistemleri alanında Ar-Ge çalışmaları gerçekleştirecek ve İnovaTİM İnovasyon Yarışması ile yüzlerce proje üretip raporlayacak.

Türkiye'nin inovasyona dayalı ihracat artışının desteklenmesi, şirketlerde inovasyon bilincinin geliştirilmesi, şirketlerin inovasyon kültürlerini interaktif bir platformda geliştirmesi ve inovasyon yetkinliklerinin kazanılması için yapılan çalışmaların ödüllendirilmesi amacıyla 2014 yılından bu yana düzenlediğimiz "Türkiye'nin İlk İnovasyon Geliştirme Programı İnovaLİG'i yeni dönemde de düzenlenmeye devam edeceğiz. Ülkemizin inovasyon alanındaki ilk ve en kapsamlı uluslararası etkinliği olan Türkiye İnovasyon Haftası'nda yeni İnovasyon şampiyonlarını ödüllendireceğiz. Türkiye'nin en büyük/yaygın girişimcilik programı olarak adlandırdığımız TİM-TEB Girişim Evlerimizde, bugüne kadar 1.600'ü aşkın tekno girişimcimizi mezun ettik, girişimcilerimizin ihtiyacına yönelik mentorluk, tanıtım, network, ofis desteği vermeye devam edeceğiz. Ayrıca, yatırımcı buluşmaları, sektörde deneyimli mentorlarla görüşme, prestijli global etkinliklerde ve ulusal zirve ve fuarlarda yer almasını sağlayacağız. Önümüzdeki dönemde de TİM olarak, Türkiye'de inovasyon ve girişimcilik ekosistemin güçlendirilmesini en öncelikli hedef olarak görerek çalışmalarımızı aralıksız sürdürmeye devam edeceğiz.

Mutlaka ihracatçılarımızın önünde bazı sıkıntılar, çözülmesi gereken problemler vardır. Öncelikli sorunlarınız için nasıl bir yol haritası izleyeceksiniz?
Hükümetimiz yatırım, üretim ve istihdam odaklı bir ekonomi politikası belirledi. Bu modelin lokomotifi ise ihracat… Türkiye; dinamik üretim yapısı, gelişen ekonomisi ve coğrafi konumunun sağladığı avantajlar sayesinde küresel ticaretteki dönüşüm sürecinde doğal fırsatlar yakalamıştır. Ancak her dönüşüm süreci sancılıdır. Dolayısıyla ihracatçılarımız da bu süreçte birçok sorunla karşı karşıya kalmaktadır. TİM Başkanı olarak ihracatçılarımız ve kamu kurumlarımız arasındaki diyalog ortamını son derece kıymetli buluyorum. Bu sayede ihracatçılarımızın çözüm bekleyen meselelerinin hızla çözüme kavuşacağına inanıyorum. Ortak akılla, 27 sektörümüzün, 61 birliğimizin etkin katılımıyla, üstesinden gelemeyeceğimiz hiçbir sorun yok. Dolayısıyla yeni dönemde TİM olarak, Ticaret Bakanlığımız ve diğer kamu kurumlarımız ile çok daha iç içe çalışarak hızlı karar alıp daha verimli işler yapacağımız inancındayım.

Gemi Yat ve Hizmetleri İhracatçılar Birliği de geçen sene önemli rekorlar kırdı. İçlerinde Odamızın üyesi olan çok firma var, onlara yönelik nasıl bir mesaj vermek istersiniz?
2021 yılında gemi, yat ve hizmetleri sektöründe faaliyet gösteren ihracatçılarımız son derece önemli başarılara imza attılar. Bu başarıların belki de en önemlisi, sektörümüzün rekor kırdığı birim ihracat değerinde gerçekleşti. Sektörel kilogram başı ihracat değerimiz 7 dolara yaklaştı ve bugüne kadar olan en yüksek seviyeye ulaştı. Bir katma değer göstergesi olarak büyük önem atfettiğimiz bu gelişme, sektörümüzün yarınları adına son derece umut verici.

Ayrıca sektörümüz aralarında Norveç, Rusya, Çin, Belçika ve Polonya gibi önemli alıcılarında bulunduğu 18 ülkeye ihracatta rekorlar kırdı. Özellikle gemi ve yat üretiminde marka olan bu ülkelere ürün ihraç edebilmek, doğru yolda olduğumuzu gösteriyor. Bunun yanında AB Yeşil Mutabakatı'nın etkisiyle tersanelerimize ciddi bir elektrikli ve hibrit gemi siparişinin geldiğini gözlemliyoruz. Türkiye bu alanda marka olabilecek önemli bir potansiyele sahip. Tüm firmalarımıza iletmek istediğim mesaj, üretim ve yatırımlarda bugünün ihtiyaçlarının yanında, geleceğin taleplerine de odaklanarak bir strateji oluşturmaları. Sektörel trendler neredeyse her 10 yılda bir yeni bir boyut kazanıyor. Türk ihracatçısının bu trendin belirleyicisi olması gerekiyor. Bunu başardığımız vakit, ihracatta katma değer endişemiz de ortadan kalkacak.

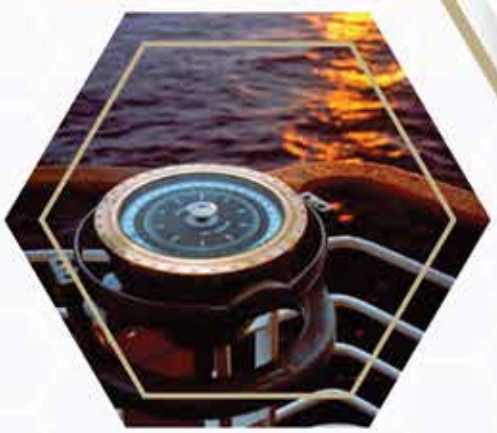
Son olarak okuyucularımıza ve denizcilik sektörüne nasıl bir mesaj vermek istersiniz?
Denizcilik hem Türk tarihi, hem de dünya tarihinde en kritik rolü oynayan alanlardan birisi. Bugüne kadar, deniz ticaret yollarını, stratejik bölgeleri hangi devletler kontrol ettiyse, dönemlerinde dünyanın "süper gücü" olarak dünya ticaretinde hakimiyet kurdular. Osmanlı Devleti, İngiltere ve Amerika gibi ülkeler tarihte her zaman donanmaları ile ön plana çıktılar. Mustafa Kemal Atatürk, TBMM'nin 1937 tarihindeki açılışına gönderdiği konuşmasında; "Denizciliği Türk'ün büyük milli ülküsü olarak düşünmeli ve onu az zamanda başarmalıyız" diyerek, yine denizciliğin ne denli önemli olduğuna vurgu yapmıştır. Bu yüzden, bu sektörümüzün ve denizciliğin, Türkiye için stratejik öneminin bilincindeyiz. Bizler de; Atamızın izinde, milli meselemiz olan ihracatta, gemi ve yat ihracatımıza büyük önem veriyoruz.

Türkiye İhracatçılar Meclisi olarak, uluslararası pazarlarda deniz ticaretinin geliştirilmesi, deniz araçları ve yan sanayi ihracatının artırılması gibi pek çok hususta, Deniz Ticaret Odası ile mevcut iş birliği çalışmalarımızı geliştirmenin son derece önemli olduğuna inanıyoruz. Çünkü ihracat, siparişten teslim ediliş sürecine kadar her anı iyi kurgulanması gereken bir takım oyunu. Üretenin, ihraç edenin ve taşıyanın aynı yöne bakması, aynı hedefe inanması çok önemli…

Biz, değerli deniz ticareti camiasıyla aynı yöne bakmaya aynı gayelerle bu ülkeye değer katmak için birlikte aralıksız çalışmaya devam edeceğiz. İnanıyorum ki, sektörümüzün rakamlara da yansıyan başarıları sürekli bir şekilde devam edecek ve yıl sonunda yeni bir rekorla taçlanacaktır. Mevcut başarılarda pay sahibi olan paydaşlarımızı, ihracatçılarımızı ve sektör emekçilerimizi tebrik ediyor, başarılarının devam etmesini diliyorum.

Vals International

Vals Survey Company



TÜRKİYE VE AVRUPA' DA LİMANLARDAKİ GÖZÜNÜZ; "VALS INTERNATIONAL MARINE SURVEY COMPANY"

Hizmetlerimiz

Vals Survey Company

Gemi Yükleme (Pre Loading Survey) Hizmetleri,
On / Off Hire Bunker Survey Hizmeti,
Hold Condition Survey Hizmeti,
Discharging Survey Hizmetleri,
Draft Survey Hizmeti,
Hurda Kalite Survey Hizmeti,
Hasar Survey Hizmeti,
P&I ve H&M Hizmetleri,
Lashing Hizmetleri,
Gözetim Hizmetleri,
Yat Alım-Satım ve Sigorta Hizmetleri

Hizmet Bölgelerimiz

- İstanbul
- Marmara Bölgesi
- İskenderun
- Zonguldak Ereğli
- İzmit
- İzmir
- Samsun
- İngiltere
- Fransa
- Hollanda

+90 216 546 12 12
0 532 248 33 96

info@valssurvey.com

Koşuyolu Mahallesi, Kâtip Salih Sokak,
No:44/1 Kadıköy/İSTANBUL

BALTIK KURUYÜK ENDEKSİ (BDI) NEDEN DÜŞÜYOR?

Baltık Kuru Yük Endeksi bir süredir düşüş eğilimine girdi. Prof. Dr. Oral Erdoğan'ın görüşünde belirttiği gibi Baltık Kuru Yük Endeksi 23 Mayıs 2022'den 13 Temmuz gününe kadar % 41 oranında düştü. Uzmanlar bu konuda değişik fikirler ortaya koyuyorlar. Biz de BDI'daki bu düşüşün nedenlerini konunun uzmanlarına sorduk. Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi'nden Araştırma Görevlisi Reha Memişoğlu, Gemi Brokerleri Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Semih Dinçel ve Elkon Genel Müdürü Ertuğ Yaşar görüşlerini Deniz Ticareti Dergisi sayfalarına taşıdılar.

PROF. DR. ORAL ERDOĞAN
PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ REKTÖRÜ

ORAL ERDOĞAN: "STRESLİ EKONOMİ"YE GEÇİŞİN SANCILARI NAVLUN PİYASASINDA ÖN SİNYALLERİ VERDİ

Baltık Kuru Yük Endeksi 23 Mayıs 2022'den 13 Temmuz gününe kadar % 41 oranında düştü. Gemi kiralamaya olan talebin arza göre hızla daha az olduğu bir durum oluştu.

Burada geleceğe yönelik olarak ciddi bir ekonomik endişe sinyali de alınmış oldu. Amerika'dan çok Avrupa ve Çin kaynaklı durumlar öne çıkıyor. Küresel üretim arzı tarafında büyük rolü olan Çin'in özellikle ithalatta yavaşlaması, BDI'ı aşağı yönlü etkiler.

Özellikle de BDI endeksini asıl domine eden "capesize" gemilerin kiralama bedellerinin aynı periyotta ortalamada

%49 düştüğünü belirtmeliyiz. Ticarete kadar yansıyan süreç açısından Çin'de emlak sıkıntısıyla başlayan sorunların bankacılığı da hafiften etkilemeye başladığı görülür. Öyle ki teşvikler de hemen açıklanmaya başladı.

Öte yandan, konunun talep tarafında hem enerji, hem gıda kriziyle karşılaşan Avrupa durumu var. Kıra Avrupası'nın yanı sıra ile ilgili kısmı da bir taraftan İngiltere'de hükümet sorunları olarak öne çıktı. Hem enflasyon, hem hükümet sorunları ile birlikte Avrupa'da başta İtalya olmak üzere borçluluk olayları tekrar konuşulmaya başlandı…

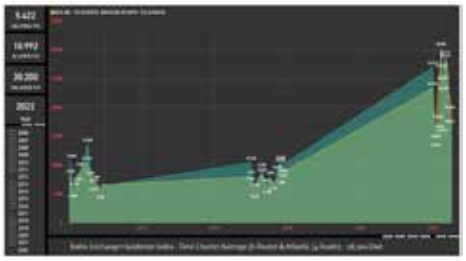
Özetle, parasal genişlemeye dayalı "rahat ekonomi" döneminden ABD FED liderliğinde parasal sıkılaşma ile "Stresli Ekonomi"ye geçişin sancıları navlun ve gemi piyasasında ön sinyalleri verdi.

SEMİH DİNÇEL: 2020 COVID VE 2022 UKRAYNA KRİZİYLE W GRAFİK FORMATLI GLOBAL YAVAŞLAMA

Değerli Okuyucular; başka hiçbir market raporu okumadan sadece bu tabloya bakarak piyasalarda hangi tip gemi ve tonajın talepte olduğunu görmek mümkün.

	MILYON USD		MILYON USD
VLCC YENİ İNŞA	119	VLCC 5 YAŞ	82
CAPESIZE YENİ İNŞA	64,5	CAPE SIZE 5 YAŞ	53
2750 TEU İNŞA	43	2750 TEU 10 YAŞ !!!!	51

VLCC ve Capesize gemilerin yeni inşa maliyetleriyle beş yaşındaki piyasa fiyatlarına kıyasla 10 yaşında bir konteyner gemisinin yeni inşadan pahalı olması konteyner gemilerinin günlük



kazançlarının verilen sipariş olarak yeni inşada dökme yük ve tankerlerin ilk

SEMİH DİNÇEL
GEMİ BROKERLERİ DERNEĞİ YÖNETİM KURULU BAŞKANI

defa önüne geçmesine neden oldu. 28 Bin tonluk Handy size gemilerin Pasifik dahil altı ve Atlantik'te dört sefer rotası ortalama kazançlarında sevgili Cüneyt Büyükköroğlu kaptanımızın çalışmasını sizinle paylaşıyorum. 2012-2017 ve 2022 5'er yıllık periyodlara bakıldığından neredeydik nerelere geldik yorumunu yapmamız yanlış olmaz.

****28 Bin tonluk Handy gemiler artık indeks dışı kalsalar da, 2006 yılından günümüze 20 yıla yakın özellik 2008 krizi öncesi yüksek piyasaları göstermesi

	CAPE INDEX	PANAMAX INDEX	SUPRA INDEX	HANDY INDEX	BALTIC DRY INDEX
26.07.22	2455	2088	2071	1211	2061
7 gunluk ortalama	2712	2009	2064	1206	2123
15 gunluk ortalama	2519	2067	2100	1195	2087
Comment	Önce Yukarı Bugünlerde Aşağı Yön Arıyor	Düşüş Yavaşladı Yon Arıyor	Düşüş Yavaşladı Yon Arıyor	Geri Dönüş	Önce Yukarı Bugünlerde Aşağı Yön Arıyor

TCT AVERAGE	1 Temmuz	8 Temmuz	15 Temmuz	22 Temmuz
CAPE 170K	$ 21.750	$ 21.950	$ 27.200	$ 24.100
PANAMAX 67-75 K	$ 22.750	$ 20.400	$ 18.000	$ 18.900
SUPRAMAX 50K	$ 25.750	$ 25.000	$ 23.300	$ 24.950
HANDYSIZE 28-35K	$ 22.150	$ 19.150	$ 19.500	$ 20.650

açısından 38 bin tonluk gemilerin indeks değerlerinden yaklaşık 2000 dolarlık bir eksiltmeyle güncel olarak yer almaya devam ediyor.

Yükselen enflasyon oranları, Avrupa Merkez Bankası'nın 50 baz puan faiz artışıyla 27 Temmuz Çarşamba günü Fed'den beklenene 75 baz puan artış beklentisi, teknoloji şirketlerinin işten çıkarma planlamaları, azalan hisse değerleriyle son haftalarda üzerimize kötümser bir yavaşlama algısı aşılanmak isteniyor.

Buna karşın hala navlun grafik ve indeksleri bu algıdan o kadar etkilenmiyor. Hali hazırda BDİ 'da sakin seyir Capesize'larda geri dönüş diğer tonaj segmentlerinde de düşüşün durduğunu gözlemliyoruz. Bu klasik yaz durgunluğu olarak tanımlanabilir.

Kosterlerde ve Karadeniz'de ise Bystore Kanalı'nın (4 m draft) açılmasına rağmen Sulina limanlarındaki beklemelerin uzunluğu kanal geçiş beklemelerden

Kostar ve Batık yerleri	28.01.2022 // 26 Subat savaş başlangıcı	26.7.22	USD Gün & 4.1 Aylık Değişim	Fiyatı
Sefer bölgesi				
Bilsa - Med 30.000 t gıda dönüş navlun gıda	USD 8.000	USD 7.850	USD 200	-2%
Bilsa - Med 5.000 t gıda dönüş navlun gıda	USD 5.500	USD 5.300	USD 200	-3%
Bilsa - Marmara 5.000 t gıda dönüş navlun gıda	USD 2.500	USD 8.250	USD 700	-27%
Marmara - Med Rt. swapong w/ 5.000 DWCC	USD 5.500	USD 5.050	USD 550	-10%
Marmara - Med Rt. swapong w/ 5.000 DWCC	USD 6.500	USD 6.200	USD 800	-5%
Med/ Med 5.000 K , swapong w/ 5.000 DWCC Wheat - N.AN gıda/dökme	USD 7.400	USD 6.950	USD 1.300	-17%
Asov Sea - Marmara sea river 5 t gıda dönüş navlun gıda	USD 3.500	USD 5.600	USD 2.050	58%
Asov Sea - Marmara sea river 5 t gıda dönüş navlun gıda	USD 5.250	USD 6.750	USD 500	15%

öte liman kapasite yetersizliklerinden kaynaklanmaktadır. Rus Karadeniz limanlarında demir çelik navlunlarında hafif düşüş görülmekle beraber tahıl sezonunun başlaması ve kömür yükleri nehir gemilerinde navlunların 3 ila 4 dolar artışına neden oluyor.

Yukarıdaki tablo savaşın başlangıcından 4.5 aylık süre geçmesine rağmen koster navlunlarında belirgin bir düşüş olmadığını ve hatta nehir limanlarında artışları gösteriyor.

Aşağıda Euro bazlı yıllık getiri değerleri varken kredi alan, yatırım yaparak istihdam sağlayan okurlarımıza teşekkürü tekrar ederek yazımı bitirmek istiyorum.

EUROBONDLAR	Son (%)	Fark	%
TÜRKİYE 1 YIL VADELİ EUROBOND	7,73	-0,52	-6,73
TÜRKİYE 2 YIL VADELİ EUROBOND	8,54	-0,34	-3,98
TÜRKİYE 3 YIL VADELİ EUROBOND	10,89	-0,19	-1,74
TÜRKİYE 4 YIL VADELİ EUROBOND	11,07	-0,12	-1,08
TÜRKİYE 5 YIL VADELİ EUROBOND	11,26	-0,06	-0,53
TÜRKİYE 6 YIL VADELİ EUROBOND	11,32	-0,06	-0,53
TÜRKİYE 7 YIL VADELİ EUROBOND	11,49	-0,03	-0,26
TÜRKİYE 8 YIL VADELİ EUROBOND	11,29	-0,05	-0,44
TÜRKİYE 9 YIL VADELİ EUROBOND	11,39	-0,01	-0,09
TÜRKİYE 10 YIL VADELİ EUROBOND	11,10	-0,09	-0,81
TÜRKİYE 20 YIL VADELİ EUROBOND	11,02	-0,03	-0,27
TÜRKİYE 25 YIL VADELİ EUROBOND	10,54	-0,08	-0,76

ERTUĞ YAŞAR
GENEL MÜDÜR - ELKON

ERTUĞ YAŞAR: BDI ENDEKSİ'NİN DÜŞÜŞÜNÜ NASIL YORUMLAMALIYIZ?

Ben diğer birçok arkadaşımız gibi, navlun piyasası, taşımacılık, lojistik ve BDI Endeksi uzmanı değilim. Bu nedenle endeks konusunda bir görüş belirtmek belki fazla abartılı olabilir. Öte yandan, genel dünya makro ekonomik durumu konusunda bazı naçizane öngörülerimi paylaşabilirim. BDI endeksinin düşüşü, dünyada bir ekonomik yavaşlama; büyüme ve ticaret yavaşlaması ve hatta bir resesyon ön işareti olarak okunabilir mi? Bence bu durum daha tam bir resesyon ya da ekonomik büyümede yavaşlama işareti olarak algılanmamalıdır. Avrupa'da malum birçok ülkede (İtalya, Fransa, İspanya, Almanya, vb) temmuz ve özellikle ağustos ayında fabrikalar tümden 2-4 hafta kapanır. Üretim yapmaz.

Bu nedenle tedarik zinciri yöneticileri ve satın almacılar, mayıs / haziran gibi son alımlarını fazla yaparak (tatilden dönüş dönemini de düşünerek alım yaparak) yaza giriş hazırlığı yaparlar. Sonra temmuz ayında alım genelde olmaz.

Stok kullanılır. Bu ay içinde de fiyatlarda çok da gerçek olmayan bir düşüş olabilir. Çünkü talep yapay olarak azalmıştır. Asıl durum ise Eylül başında anlaşılacaktır. Her eylülde hem hammadde üreticileri, hem de emtia üreticileri - biraz da oligopol pazar alışkanlığı ile - zam yapmaya çalışırlar. Bakalım bu yıl da bunu yapacaklar mı? Yaparlarsa başarılı olacaklar mı? Eylül ayını merakla izleyeceğiz. Eğer hammadde ve emtia fiyatlarında bir zam isteği olursa ve fiyatlar da yukarı doğru giderse, hala talebin ve ekonomik büyümenin canlı olduğunu düşüneceğiz. Yok, fiyatlar aşağıya doğru eğilimlerini sürdürürlerse, o zaman gerçekten de bir ekonomik yavaşlama olduğunu varsaymaya başlayacağız.

Açıkçası hemen her üretici ve tüccar firma için karlılık anlamında iyi / çok iyi geçen 2021 yılı son çeyreğinde başlayan / başlatılan fiyat artışları zaten sürdürülebilir (sustainable) değildi. Ne yazık ki dünyada hem ulusal bazda, hem de uluslararası bazda bir refah transferi oluyordu.

Ulusal bazda, sabit gelirli / maaşlı kesimden, fiyatlarını artırabilen işlere ve alanlara doğru (örneğin tam olarak gerçek olmasa da, artan ev ve araç fiyatları ile bir transfer yaşandı). Uluslararası bazda, tüm ulus ve halklardan, hammadde ve emtia üreticisi firmalara doğru (Örneğin varil fiyatı 40 dolardan 120 dolara çıkan petrolde bir maliyet artışı mı oldu? Hayır, tamamen geniş halk kitlelerinden küçük bir zümreye refah transfer edilmektedir). Geçen eylül ayında litresine 7 TL ödediğimiz benzine bugün 25 TL (üç katından fazla) ödüyorsak, bu fark birilerinin cebine giriyor demektir. Üstelik bu durum Avrupa'da her ülkede de hemen hemen aynı biçimde yaşanmaktadır. Biz, 2022 sonu / en geç 2023 ilk yarısında ekonomik büyümede ve fiyatlarda bir "yumuşak iniş" (soft landing) beklerdik. Ancak bir anda Ukrayna'da başlayan silahlı çatışma ve Çin'de yaşanan / var olduğu iddia edilen tedarik güçlükleri, durumu ciddi anlamda kötüye doğru değiştirdi. Genel dünya fiyatlarında bir %10-%25 arasında bir zıplama daha oldu. ABD ve AB merkez bankaları faiz artışını öne çekip şiddetini artırdılar. Bu durumda 2022 sonunda - 2023 ilk çeyreğinden bir sert iniş (hard landing); ekonomik büyümede daralma ve hatta resesyon beklenebilir.

Avrupa acaba bir (ekonomik, sosyal, politik) krizin eşiğinde olabilir mi? Hammadde ve emtia fiyatları, küresel salgın sırasında ortaya adeta bedava saçılan krediler ve piyasaların oligopolistik yapısı nedeni ile 2021 ve 2022'de tavan yaptı. Buna nakliye piyasası oligopol yapısı ve Çin'e olan bağımlılık da eklenince ipin ucu kaçtı. Bu arada farkında olmadan Avrupa'da sosyal bir değişim olmuş. Özellikle daha zengin Avrupa ülkelerinde düşük vasıflı işler, salgın sırasında gereksinim de azalınca tasfiye edilmiş.

Şimdi geri dönülemiyor. Nerede ise tüm Avrupa havaalanlarında kaos var. Almanya, Hollanda, Danimarka, Norveç, İngiltere, İtalya… Avrupa açısından bugün gelinen noktada, Ukrayna'da yaşanan silahlı çatışmanın acilen sona ermesi gereklidir. Yoksa sonbaharla birlikte Avrupa'da kaos olur. Umarız Avrupalı politikacılar bunun farkındadırlar. Eğer değillerse, komünizmin ardından serbest piyasa ekonomisi denen sistem de çökebilir. Krizleri aşmak için gerçek liderlik gerekir. Ne yazık ki; bugün ne Almanya'da, ne Fransa'da, ne de İngiltere'de böyle bir lider bulunmamaktadır ve bu nedenle de Avrupa rüzgarda sallanan bir yaprak gibi oradan oraya savrulmaktadır.

REHA MEMİŞOĞLU: BDI'DA SON ZAMANLARDA YAŞANAN SERT DÜŞÜŞÜN NEDENLERİ

Londra merkezli ve 1774 yılından bu yana denizcilik sektörü ile alakalı bağımsız bir veri sağlayıcısı olan Baltık Borsası tarafından ilk olarak 1000 endeks puanı ile Ocak 1985'de hesaplanmaya başlanan Baltık Kuru Yük Endeksi günümüzde yalnızca denizcilik camiasının ve ekonomistlerin değil, tüm dünya tarafından takip edilen önemli bir gösterge haline gelmiştir.

Capesize, Panamax ve Supramax alt endekslerinin ortalaması alınarak belirlenen Baltık Kuru Yük Endeksi'nden, Handysize tonaj grubu alt endeks olarak hesaplanmaya devam edilse de, ana endeks oluşumundan kısa bir süre önce çıkartılmıştır. Navlun fiyatlarının artması endeksi arttırırken, azalması ise endeksin düşmesi anlamına gelir. Özellikle Birleşmiş Milletler bünyesinde bulunan Ekonomik Kalkınma ve İş Birliği Örgütü (OECD) Baltık Kuru Yük Endeksi'ni küresel ekonominin seyrini belirleyen öncü göstergelerden birisi olarak kabul etmiştir. Bunun temel nedeni Baltık Kuru

REHA MEMİŞOĞLU
ARAŞTIRMA GÖREVLİSİ - DOKUZ EYLÜL ÜN. DENİZCİLİK FAK. DENİZCİLİK İŞLETMELERİ YÖNETİMİ BÖLÜMÜ

Yük Endeksi'ne konu olan navlunların her türlü endüstride ve enerjide kullanılan kuru ham maddeye olan talebi bire bir yansıtmasından kaynaklanmaktadır. Yapılan akademik çalışmalar neticesinde Baltık Kuru Yük Endeksi'nin volatilite yapısından bahsetmek gerekirse; hem volatilite kalıcılığının hem de finansal kaldıraç etkisinin Baltık Kuru Yük Endeksi'nde açıkça görüldüğünü, yani kuru dökme navlun piyasasında dış şokların etkisinin asimetrik olduğunu göstermektedir. Bu asimetri negatif yönde gerçekleşmekte olup, sektörden ve küresel ekonomiden gelen kötü haberlerin iyi haberlerden çok daha fazla volatilite yarattığı anlamına gelmektedir. Ayrıca kuru yük navlun piyasası, özellikle Capesize segmenti, şokların etkilerinin kendi kendine dağılması için uzun bir süreye ihtiyaç duymaktadır. Ayrıca, analizler Baltık Kuru Yük Endeksi'nin endeks duyarlılık oranının diğer finansal piyasaların çok üzerinde çıktığına işaret etmekte, bu sonuçlar ise adeta denizcilik sektörünün küresel ekonomideki gelişmeleri en hızlı ve en sert şekilde yansıtan sektörlerden biri olması olgusunu desteklemektedir.

2007-2008 Küresel Finansal Kriz'den sonra uzunca bir süre toparlanamayan ve sektörün doğası gereği dalgalı ve döngüsel bir seyirde devam eden Baltık Kuru Yük Endeksi, COVID-19 Pandemisi ile birlikte yepyeni bir toparlanma sürecine girmişti. 2020 yılının yazından itibaren dünyada öncelikli olarak üretim tesislerinin normalleşmeye girmesi, e-ticarette ve tüketim alışkanlıklarının değişmesi ile oluşan talep patlaması sonucu ham maddeye olan talep de birden fırlamış, bu da emtia fiyatlarına ve limanlar başta olmak üzere tedarik zincirlerinde yaşanan bozulmalar nedeniyle maliyetleri yükseltmiş ve navlunlarda sert bir artış trendini beraberinde getirmiştir. 2007'den bu yana görülen en yüksek endeks rekoru her gün tazeleniyor, yıllardır yeni regülasyonlar ve fazla kapasite problemi ile baskı altında olan armatörler, dünyadaki bu gelişmeler sonucunda adeta derin bir nefes alma fırsatı buldular.

2021 yılının sonuna yaklaştığımızda ise tablo birdenbire tersine dönmeye başladı. Öncelikle pandemi sürecinde başta Amerika Birleşik Devletleri ve Avrupa ülkeleri olmak üzere dünyanın dört bir yanındaki merkez bankalarının rekor düzeylerde sağladıkları para arzı hali hazırda yüksek olan emtia fiyatlarından sonra yükselen enflasyon olarak tüm sektörlerde kendini belli etmeye başladı. Bunun sonucunda özellikle ABD, İngiltere ve Avrupa Birliği ülkeleri çok uzun yıllar sonra sert şekilde faiz artırmak durumunda kaldılar. Faizlerin kademeli olarak sürekli artırılması ve buna rağmen küresel enflasyon verilerinin geçtiğimiz 18 ayda sürekli tahminlerin üzerinde gerçekleşmesi resesyon endişelerini kuvvetlendirdi ve küresel talepte sert düşüşlere neden oldu. Bütün bu etkenler Baltık Kuru Yük Endeksi'ne olumsuz derecede yansırken, olmaz denilen oldu ve Rusya'nın Ukrayna'yı işgali ile Avrupa'da günümüzde de halen şiddetli bir şekilde devam eden bir savaş patlak verdi. Temel ihracat ürünleri demir, çelik, kömür, tahıl gibi kuru dökme yük ürünlerinden oluşan ve dökme yük ticaretinde önemli birer yere sahip olan başta Pivdennyi, Odessa, Mykolaiv ve Çornomorsk olmak üzere önemli limanlarının savaşın ortasında kalması kuru dökme yük piyasasını derinden sarstı. Başta ABD, AB, İngiltere ve Japonya olmak üzere neredeyse tüm dünyanın savaş dolayısıyla Rusya'yı kınaması ve çok ağır yaptırımlar uygulaması da piyasalara sert ve olumsuz şoklar olarak geri dönüyordu. Rusya'nın da bunlara misilleme olarak enerji arzına getirdiği kısıtlamalar, küresel enerji fiyatlarını birden yukarıya çekmiş ve küresel enflasyona çarpan etkisi yaratmıştır. Diğer yandan Rusya'nın uyguladığı blokaj ile dünyanın tahıl deposu olarak da adlandırılan Ukrayna'nın tahıl ihracatının durma noktasına gelmesi ile başta hali hazırda ABD ile sıkıntılı bir süreç içerisinden geçmekte olan Çin olmak üzere birçok devlet tahıl stoklama yoluna gitmiş ve gıda fiyatları sert yükselirken, başta tahıl ürünleri olmak üzere kuru dökme yük taşımasına olan talep azalmıştır. Tüm bu gelişmeler yaşanırken, yeni COVID-19 dalgası ile dünyanın en büyük kömür ithalatçısı ve çelik üreticisi olan Çin'in uyguladığı "Sıfır Vaka" politikası sonrasında yeniden sıkı kapanmalara gitmesi ile bu ürünlere olan talepte sert bir düşüş yaşamış, limanlarda ciddi aksaklıklar meydana gelmiş ve bu olanlar Baltık Kuru Yük Endeksi'nin sert düşüşüne etki etmiştir.

Çin'den gelen kötü haberler maalesef bunlar ile sınırlı kalmıyor. Çin Devleti tarafından geçtiğimiz günlerde küresel demir cevheri fiyatlamasında daha fazla hakimiyet kurmak adına kurduğu Çin Mineral Kaynakları Grubu, muhakkak küresel ölçekte diğer aktörlerin ve bu tedarik zincirlerinde bulunanların pazarlık gücünün azalmasına neden olacaktır.

Piyasalar tüm bu olumsuzluklarla çalkalanırken, yukarıda bahsedilen tahıl krizinin çözüme ulaştırılması adına Birleşmiş Milletler tarafından yürütülen ve Türkiye'nin Rusya ve Ukrayna arasında arabuluculuk rolü üstlendiği, "Tahıl ve Yiyecek Maddelerinin Ukrayna Limanlarından Emniyetli Sevki Girişimi Anlaşması" imzalanarak tahıl ürünlerinin Karadeniz üzerinden dünya pazarlarına taşınmasına yeniden olanak sağlanacak olması piyasalara umut verirken, tahıl fiyatlarında gözle görülür düşüşe sebebiyet verdi. Ancak kapıda bekleyen küresel resesyonu göz önünde bulundurursak, yalnızca bu gelişmeler ışığında Baltık Kuru Yük Endeksi'nde kısa ve orta vadede bir toparlanmadan söz etmek ne yazık ki henüz mümkün görünmüyor.

- 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 : Mumhane Cad. Çağlar Hrı. 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

RINA

Transforming our hydrogen expertise into your net-zero solutions.

Make it sure, make it simple.

rina.org

Denizcilik Kanunu

* AHMET CAN BOZKURT

Türk Ticaret Kanunu'nun deniz ticaretine ilişkin hükümleri, 2012 yılında bu alanda beklenen bir reformu gerçekleştirmiştir. Bu hükümler hazırlanırken, 1926 tarihli Devlet Gemilerinin Muafiyetleri ile ilgili Milletlerarası Sözleşme; deniz vasıtalarının rehni hakkında 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesi, konişmentolu eşya taşımalarına ilişkin 1924 tarihli Lahey Kuralları ve 1968 ile 1979 tarihli Protokolleri (Lahey Visby Rules); 1978 tarihli Hamburg Kuralları (Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi); yolcu taşımasına ilişkin 2002 tarihli Atina (Londra) Sözleşmesi; çatmaya ilişkin 1910 tarihli Brüksel Sözleşmesi; sorumluluğun sınırlandırılması hakkında 1976 tarihli Londra Sözleşmesi ve 1996 tarihli Londra Protokolü; gemilerin haczine ilişkin 1999 tarihli Cenevre Sözleşmesi gibi çağdaş milletlerarası sözleşmeler aynen esas alınmıştır. Böylelikle, milletlerarası sözleşmeler ile uyum sağlanmaya çalışılmıştır. Ayrıca, çok sayıda hukuk çevresine ait kaynaklar taranarak ve Türk Hukuku açısından yararlı olabilecek hükümler tercüme edilerek benimsenmiştir. Bunların yanı sıra, bir önceki 1956 tarihli Türk Ticaret Kanunu'nun yürürlüğe girmesinden itibaren geçen zamanda yürürlüğe giren mevzuat ve ortaya çıkan yargı içtihatları ile de birlik sağlanmaya çalışılmıştır. Bu gelişmelerin o dönem için son derece önemli bir ihtiyaca cevap verdiği şüphesizdir. Şu var ki, bu reform çalışmalarının, varılması gereken nihai nokta açısından yalnızca bir ara durak niteliğinde olduğu da muhakkaktır.

YÜRÜRLÜKTEKİ MEVZUATTA BÜYÜK BİR BÖLÜNMÜŞLÜK VAR

Bir diğer yandan deniz ticaretini ilgilendiren yürürlükteki mevzuatta büyük bir bölünmüşlük göze çarpmaktadır. Gemilere ilişkin özel hukuk ilişkileri Türk Ticaret Kanunu bünyesinde düzenlenmiştir; şu kadar ki, bayrak ve tescil açısından 4490 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ve ayrıca Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği eklenmiştir. Deniz kirliliğinden kaynaklanan sorumluluklar hakkında çok sayıda uluslararası sözleşme ve buna koşut düzenlemeler bulunmaktadır. Yatların ticari işletilmesi, deniz turizmine yönelik mevzuatta ele alınmıştır. Cebri icraya ilişkin özel hükümler bölümünde ise 1932 tarihli İcra İflas Kanunu'na sıkça atıflara yer verilmiştir. Bilindiği üzere Türk limanlarında Türk Bayraklı gemiler tarafından eşya ve yolcu taşınmasına ilişkin istisnaları ile birlikte Kabotaj Kanunu mevcuttur. Türk Bayraklı gemilerde çalışan gemi adamlarının hukuksal durumu 854 sayılı Deniz İş Kanunu kapsamında öngörülmüşken, yabancı bayraklı gemilerde çalışan gemi adamlarının hukuki durumu Türk Borçlar Kanunu'na tabii olup, uygulama bakımından sorunlara yol açmaktadır. Anılan temel kanunları tamamlayan çok sayıda yönetmelik ve diğer ikincil mevzuat da bulunmaktadır. Dolayısıyla somut bir uyuşmazlığın çözümünde doğru kaynağa ulaşmak ciddi bir emek harcanmasını gerektirmektedir.

Üstelik gemilerin özel hukuk ilişkilerinin Türk Ticaret Kanunu bünyesinde düzenlenmesi de artık tartışılmalıdır. Gemilerin Türk Bayrağı'nı çekmesi, Millî Gemi Sicili'ne veya Yapı Sicili'ne yapılacak tescil, gemiler üzerindeki aynî haklar, kaptanın görev ve yetkilerine ilişkin kurallar, gemi kirası, çatma, kurtarma ve gemi alacaklısı hakkı gibi konuların doğrudan Ticaret Hukuku ile ilgisi yoktur. Kaldı ki, bu kurallar yalnızca ticaret gemilerine de uygulanmaz. Yeni bir Denizcilik Kanunu bünyesinde güncelliğini yitirmiş bu model de terk edilebilecektir.

BAĞIMSIZ BİR DENİZCİLİK KANUNUNA SAHİP OLMAMIZ GEREKİYOR

Gerçekten de, "Denizci Millet, Denizci Ülke" amacı dâhilinde tüm denizcilik sektörü açısından ulaşmamız gereken hedeflerin en önemlilerinden biri, bağımsız bir Denizcilik Kanunu'na sahip olmaktır. Birçok sektör, kendi kanununa çoktan kavuşmuştur; örneğin 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu, 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu, 5411 sayılı Bankacılık Kanunu, 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu ile sınırlı olmamak kaydıyla ilgili sektörleri düzenleyen birçok müstakil kanun kabul edilmiştir.

Denizcilik sektörünün de gecikmeksizin böyle bir düzenlemeye kavuşması son derece faydalı olacaktır. Böyle bir kanunda önce Türkiye Cumhuriyeti'nin deniz yetki alanları üzerindeki egemenlik hakları ve uluslararası hukuk kapsamındaki yetkileri düzenlenebilir. Ardından, Türk denizcilik idaresinin çerçevesi çizilebilir. Sonra gemilere ilişkin özel hukuk hükümlerine, Ticaret Hukuku'na ilişkin hükümlere, gemi adamları ile ilgili hükümlere ve çevrenin korunmasına yönelik hükümlere yer verilebilir. Böylece, tüm denizcilik konuları için başvurulabilecek ulusal ve uluslararası güncel gelişmeler ile daha uyumlu bir temel kanun ortaya çıkartılabilir düşüncesindeyim. Hiç şüphesiz, böyle bir denizcilik kanunu hazırlayabilmek oldukça kapsamlı bir çalışmayı gerektirmektedir. Öncelikle eldeki malzemenin gözden geçirilmesi, hâlen ihtiyaç duyulan hükümlerin saptanması, eksikliklerin belirlenmesi ve eskimiş hükümlerin ayıklanması gerekmektedir.

Bu hazırlık sürecinin tüm paydaşların mümkün mertebe katılımı ile ve fakat zamanı verimli kullanarak, belirli sürelere ve çalışma usullerine bağlı kalınarak yapılması gerektiği muhakkaktır. İlgili bakanlıkların ve yargı organlarının, başta İMEAK Deniz Ticaret Odası ve barolar olmak üzere kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruluşları ve mesleki birliklerin, üniversitelerin, hukukçuların ve sivil toplum kuruluşlarının görüşleri dikkate alınmalıdır. Son yıllarda Piri Reis Üniversitesi de dâhil olmak üzere çeşitli üniversiteler bünyesinde kurulan Deniz Hukuku ve Deniz Ticaret Hukuku Araştırma ve Uygulama Merkezlerinin varlığı önemli bir avantajdır. Bilimsel toplantılar da sürece önemli katkı sağlayacaktır. Bu kapsamda 01.07.2022 tarihinde, Denizcilik ve Kabotaj Bayramı ile Türk Ticaret Kanunu'nun yürürlüğe girmesinin 10'uncu yılı münasebetiyle, İstanbul Barosu, İMEAK Deniz Ticaret Odası, Piri Reis Üniversitesi, Gedik Üniversitesi ve Türk Armatörler Birliği'nin destekleri ile yapılan toplantıda konu tarafımca gündeme getirilmiş ve hukuk çevrelerinden oldukça olumlu kabul görmüştür.

Yürürlükteki Türk Ticaret Kanunu'nun Deniz Ticareti Kitabı görece yakın zamanda yürürlüğe girmiştir. Hazırlık ve uygulama sürecine dair hafızalar tazedir, bilgi birikimi tamdır. Uygulama dâhil tüm süreçlerde edinilen tecrübelerden faydalanılmalıdır. Bu nedenle hazırlık çalışmalarında etkin bir şekilde yer almış başta Prof. Dr. Kerim Atamer olmak üzere tüm değerli akademisyenlerimizin görüşlerinden faydalanmak, onları sürece etkin bir şekilde dâhil etmek büyük önem arz etmektedir.

*** OMUR MARINE – GENEL MÜDÜR**

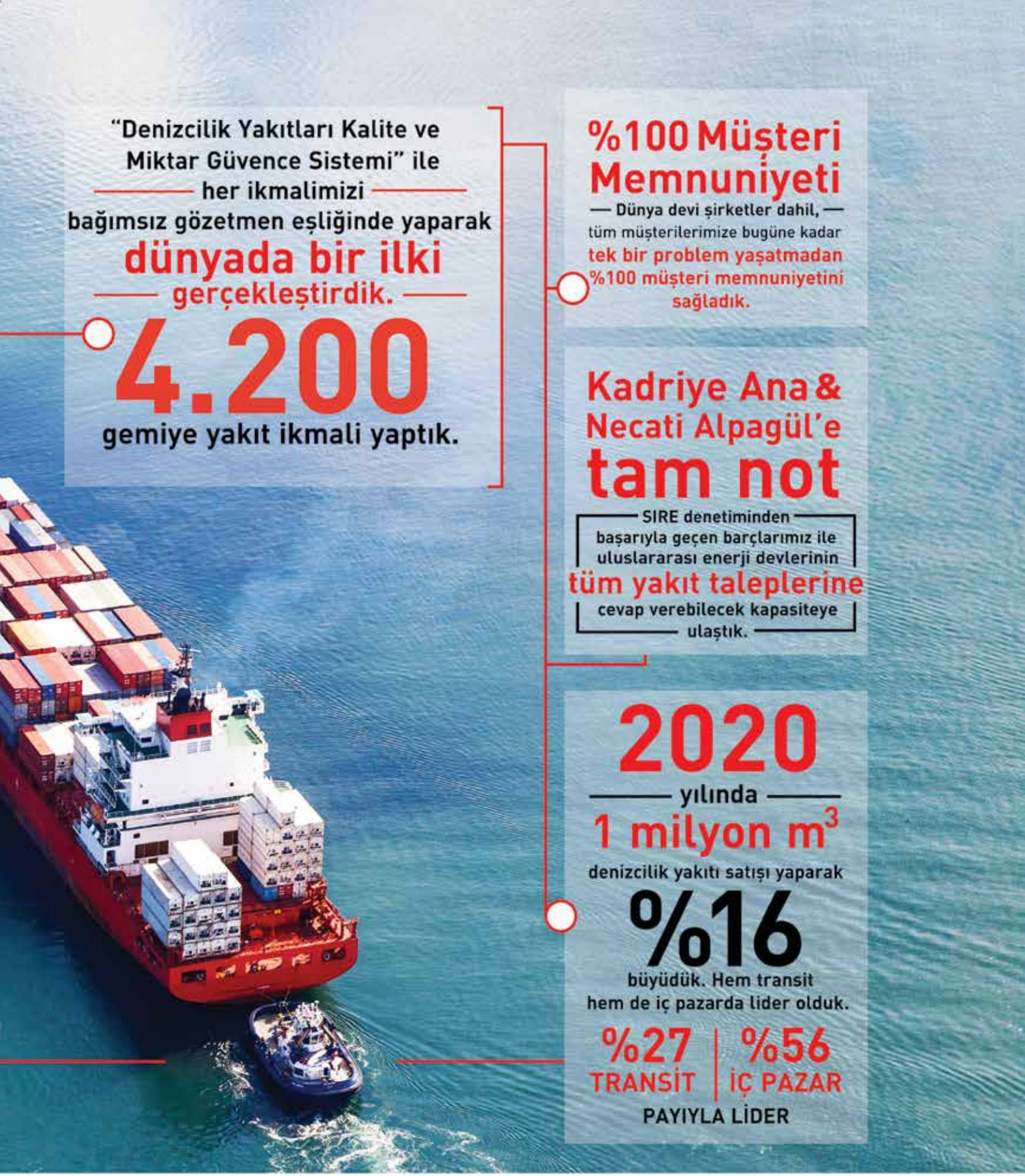
IMO 2020'den çok önce
Türkiye'de ilk
VLSFO ikmalini
gerçekleştirdik.

POMarine
olarak
başarıdan başarıya koşuyor,
farkımızı ortaya koyuyoruz.

Denizlerin de lideri Petrol Ofisi.
Yolların çok ötesi.

POMarine

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



Petrol Ofisi

DENİZ TURİZMİ YÜZLERİ GÜLDÜRMEYE BAŞLADI

Pandemi nedeniyle iki senedir tam anlamıyla kan ağlayan turizm sektöründe bu sene yüzler gülmeye başladı. Özellikle kruvaziyer turizm sektörü tamamen durmuş, bazı firmalar kapanmıştı. Ekmek parasını turizmden sağlayan özellikle denize kıyısı olan tatil beldelerimiz de esnaf da çok zor durumda kalmıştı. 2022'de ise umutlar arttı, yüzler gülmeye başladı. Özellikle kruvaziyer turizmde ülkemiz çok ciddi bir ivme yakaladı. İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın şube başkanları Deniz Ticareti Dergisi'ne turizm sezonunu değerlendirdiler.

ADEM ŞİMŞEK
İMEAK DTO ALİAĞA ŞUBESİ YÖN. KUR. BŞK.

ADEM ŞİMŞEK: AYVALIK MİDİLLİ SEFERLERİ GÜZEL BİR SEVİYEYE GELDİ

Normale dönüşümüzü bir anlamda taçlandırarak bizlere pozitif enerji veren yaz mevsimine hızlı bir şekilde girdik. Havaların ısınmasıyla beraber deniz turizm faaliyetlerimizin hareketliliği net olarak hissedildi. Sorunsuz bir sezon geçirmek adına deniz turizmine hizmet veren teknelerimiz yaz başlangıcında bakımlarını tamamlayarak seyre elverişli hale geldiler. Günlük gezi teknecilerimizin, su sporlarıyla ilgilenen üyelerimizin işletme belge yenileme ve yeni işe başlayanların da ilk işletme belge alma işlemlerini tamamladıklarını gördük. Bu anlamda şube olarak il turizm müdürlüklerimizin koordinesindeki tüm komisyonlara zamanında katılarak, üyelerimizin vakit kaybına uğratmadan belgelerini zamanında almalarına katkıda bulunduk. Okulların kapanma tarihi, lise ve üniversite giriş sınavları düşünüldüğünde bölgemizde yaz sezonu temmuz ayında istenilen seviyeye geldi diyebiliriz. 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramımızda sorumluluk alanımızdaki liman başkanlıkları ile organize ettiğimiz çok katılımlı kutlamalar sezona güzel bir başlangıç anlamına geldi.

Ayvalık Midilli arasındaki yolcu gemi seferleri pandemi yasaklarının kaldırılmasının ardından iki yıl sonra nisan ayı ortasında yeniden başlamıştı. Uzun yıllardır devam eden bu seferlerin böyle olağanüstü uzunluktaki bir zaman süreci boyunca durması hem bölgedeki üyelerimizi, hem de esnafımızı çok zor durumda bırakmıştı. Mayıs ve haziran aylarından belli bir hızda devam eden işler temmuz ayındaki Kurban Bayramımızın etkisiyle çok güzel bir seviyeye çıktı. Umarız bu seferlerimiz başka bir kesintiye uğramadan hem bölge, hem ülke turizmine önemli katkılar vererek uzun yıllar boyu devam eder. Sezona girerken çok istediğimiz Türkiye Yelken Federasyonu 2022 Rüzgar Sörfü

Slalom Ligi Şampiyonası 1'inci ayağını şubemizin de katkılarıyla 09-12.Haziran 2022 tarihleri arasında üyemiz Yeni Foça Rüzgar Sörfü ve Yelken Spor Derneği'nin ev sahipliğinde yüksek katılımlı ve çok güzel bir organizasyonla tamamlandı. Özellikle deniz sevgisini ve su sporlarını halkla birlikte yaşama adına örnek bir faaliyet gerçekleştirdik.

Bu organizasyona desteklerini veren Yeni Foça'daki yeni marinamızın da üst yapı çalışmalarına hızla devam ettiğini belirtmek isterim. Sonbahar aylarında faaliyete geçmesi beklenen marinanın Kuzey – Güney geçişlerindeki yatlarımıza ev sahipliği dışında, yat turizminin gelişiminde de katkı vereceğine inanıyorum. Yine sezon önce 5 Haziran Dünya Çevre Günü'nde İzmir Valiliği Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği İl Müdürlüğümüzle şubemiz koordinesinde 7 Haziran 2022 günü Dikili Balıkçı Barınağı'nda kıyı ve deniz temizliği yapıldı. Katılım göstererek dalgıçlarıyla destek veren üyelerimiz Derin Dalgıç, Akvatek Su Ürünleri, İlknak Su Ürünleri ve Ertuğ Balık Üretim tesislerini ve Dikili Balıkçı Barınağı Kooperatifi Yönetim Kurulu'na tekrar teşekkür etmek isterim. Barınak içinden yaklaşık 750 kg atık toplanarak geri dönüşüme götürüldü. Özellikle günlük gezi teknecilerimize ev sahipliği yapan Dikili Balıkçı Barınağımızda sezon öncesi bir hazırlık çalışmasına temel oluşturulmuş oldu.

Dikili bölgemiz doğal güzellikleri ile ön plana çıkarken Bergama Pergamon Antik Kenti'ne yakın olmasından kaynaklı Dikili limanımız Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın istatistiklerine de giren beş adet kruvaziyer gemisine bu zamana kadar ev sahipliği yapmıştır. İstanbul, Kuşadası ve İzmir'e gelen büyük boyutlu gemiler gibi olmamasına rağmen pandemi sonrası büyük hız kazanan kruvaziyer turizmimize katkı vermiştir. İlk altı içinde 2.784 turist Dikili Limanımızda işlem görmüştür. Bölgemiz planlanan yeni marina projeleri, Çaltılıdere'de büyük bir hızla devam eden Yat, Çekek ve Tamir Bölgesi Projesi, her geçen gün artan mavi bayraklı plajları ve su sporları işletmeleriyle deniz turizminin gelişim göstereceği ve yatırım çekecek olan önemli bir yer haline gelecektir. Kazasız, belasız, bol kazançlı ve bol güneşli bir sezon geçirilmesini dilerim.

AHMET ÇETİN: SORUNLARIN GÖLGESİNDE ANTALYA'NIN HEDEFİ YİNE ZİRVE

Turizm başkentimiz Antalya, pandemi ile geçen iki sene sonunda atılım ve rekor yılı olarak gördüğü 2022'ye bilindiği gibi Rusya'nın Ukrayna'yı işgal etmesinin şokuyla başlamıştır. Beklentilerimizin en yüksek seviyede olduğu ve hazırlıklarımızın ona göre yapıldığı bir dönemde gelen bu beklenmedik olay, Rus-Ukraynalı ziyaretçilerin en çok tercih ettiği Antalya'mızda gergin bir bekleyişe neden olmuştur. Üyelerimizin ve şehrimizdeki tüm paydaşlarımızın tüm planlarını revize ettiği sezonda ekonomik gelişmelerle bağlantılı olarak, başta Almanlar olmak üzere, tüm Avrupalı turistlerin tercihinin Türkiye ve özellikle Antalya olması sezonun ilk yarısına olukça olumlu bir yansıma yaratmıştır.

Antalya Valiliği'nden aldığımız bilgilere göre ilk altı ay havayoluyla şehrimizi ziyaret eden yabancı turist sayısı geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 193 artış kaydederek, 4 milyon 11 bin 508'e ulaştığı görülmektedir. Koronavirüs salgınının etkisiyle 2021 yılını 9 milyon turistle kapatan Antalya'da 2022 yılının turizm verileri bir önceki yılın verilerine göre çok büyük artış göstermiştir. Geçtiğimiz ilk ayda toplamda 1 milyon 368 bin 630 yabancı misafir gelirken, bu yıl sadece 1 – 26 Haziran arasındaki yolcu sayısı 1 milyon 596 bin 201'e ulaşarak geçen yılın toplamının da üstüne çıkmıştır. Özellikle başlatılan güvenli turizm sertifikası ile konuklarımızda iki yılda oluşan güven bu sezona olumlu yansıdı ve Avrupalı ziyaretçi sayımız 2019'un bile üzerinde seyrediyor. Geçtiğimiz sezonlardan farklı olarak İngiltere ve İrlandalı turist sayımızda yoğun artış gözlemlenmektir.

AHMET ÇETİN
İMEAK DTO ANTALYA ŞUBESİ YÖN. KUR. BŞK.

Şu ana kadar en çok sıkıntı yaratan durum konjonktürel gelişmelerden dolayı Ukraynalı ziyaretçilerimizin

hemen hemen hiç olmaması olarak dikkat çekiyor. Rus turist sayısındaki azalma, özellikle günübirlik tekne turu sektöründeki üyelerimizi olumsuz etkilemiş durumda. Geçtiğimiz sezonların verilerine baktığımızda günübirlik tekne turunu tercih eden konuklarımızın büyük çoğunluğunu bu iki ülkeden geldiği görülmüştür.

Turizm sezonun ortasına gelen Kurban Bayramı tatili de sektör paydaşlarımızı için adeta doping etkisi yarattı. Öyle ki; bayramın ilk günü Antalya'ya rekor uçuş olurken, yerli misafirlerimiz de şehrimize akın etti. 9 gün boyunca boş yer kalmazken, gerek su üstü, gerek su altı sporları merkezlerimiz misafirlerimize kesintisiz hizmet vermiştir. Kurban Bayramı tatilinin ardından sezonun kalan kısmı için yoğunlaşmış durumdayız. Bayram sonrasında özellikle Rusya'dan fazla misafir beklentimiz var. Bu beklentimiz gerçekleştiği takdirde yılsonunda kadar iyi bir ivme yakalanması muhtemel. Savaşın sona erip insanların normal hayata dönmesi ne kadar çabuk olursa Antalya'mız da o kadar kısa sürede pandemi öncesi dönemi yakalayacaktır.

Bir diğer konu da; pandemi ile seyahat kısıtlamaları nedeniyle iki yıl seyahat edemeyen, bu sezon da Antalya'yı tercih eden Avrupalı turistlerin her sezon Antalya'mızı ziyaret etmesini sağlamak. Bunun için tüm paydaşlar olarak çaba göstermemiz, konuklarımızı iyi ağırlamanın yanında, bölgemizdeki ilgi çeken bölgeleri ve aktiviteleri daha iyi anlatmamız gerekiyor. Dalış turizmi ve su sporlarında önemli destinasyonlarından biri olan Antalya'mızın coğrafi özellikleri, su altı zenginlikleri ve deniz suyu kalitesinin yüksek olması sebebi ile Antalya bölgesinde yılda bir milyondan fazla yerli ve yabancı turist su sporu aktivitesi gerçekleştirmektedir.

Özellikle deniz paraşütü (parasailing), Antalya'nın hemen hemen her bölgesine yapılan en popüler su sporlarından biridir. Uzun sahil şeridimizde birçok işletme bu konuda misafirlerimize hizmet

ORHAN DİNÇ
İMEAK DTO BODRUM ŞUBESİ YÖN. KUR. BŞK.

vermektedir. Kitle turizminin merkezi olan Antalya'da bu durum ekonomiye büyük katkı sağlamaktadır. Dalış turizmi için de durum farklı değildir.

Deniz Ticaret Odası Antalya Şubemizin de katkılarıyla hayata geçirilen Side Su Altı Müzesi'nin en önemli dalış noktalarından biri olduğunu belirtmek isterim. Kekova Bölgesi'ne 31, Kaş ve Kalkan bölgesinde de

28 noktanın dalış alanı olarak ilan edilmesinin de sektörümüze sezonun kalan bölümünde ve önümüzdeki yıllarda önemli katkılar sağlamasını beklemekteyiz. Koronavirüs vakalarının tekrar artışa geçtiği şu günlerde turizm sektörü bir darbe ile daha karşılaşmaz ise 2022 yılının, belli bir kısımda olsa beklentilerin karşılandığı bir yıl olacağına inanmaktayım.

ORHAN DİNÇ: BODRUM'DA DENİZ TURİZMİ YÜZ GÜLDÜRÜYOR

Sorumluluk sahamızın 302 km olduğu ve her bölgesinde ayrı cevher barındıran Bodrum'da bayram kalabalık geçerken, yüz güldürdü. Güldürmeye devam ediyor. Yaklaşık 10 günlük tatil ile beraber ülkenin dört bir yanından misafirlerimizi ağırladık, ağırlamaya devam ediyoruz. Geçirdiğimiz sıkıntılı zamanlara nazaran; gerek pandeminin getirileri, gerekse ekonomik koşullar, bunlarla beraber aldığımız önlemler, burada fire vermeden sektörü ayakta tutmamız, bu yoğunlukla beraber bize ve Bodrum esnafına çok iyi geldi. Zaman zaman alt yapıda sıkıntı yaşasak da dünyanın gerçeği, Bodrum'da tatilin bir başka olduğu… Bölgemizdeki yaşam, gerek Mavi Yolculuk, yat kiralama, gerekse kurvaziyer turizmi, dalış turizmi ve su sporları ile beraber daha birçok turizm dalına hitap etmekte. Bayram tatili boyunca özellikle lüks yatlarımızın yanı sıra kurvaziyer gemilerimizi de limanlarımızda ağırladık. Yaklaşık 650 üyeye farklı meslek guruplarında hitap ederken, sektöre yeni girenleri de yönlendiriyor ve her daim yanlarında oluyoruz. Burada da bizi her daim destekleyen, yanımızda olan, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanımız Sayın Tamer Kıran'a teşekkürlerimizi sunuyoruz.

Yat turizmine baktığımızda; limanlarımız ve koylarımız öylesine kalabalıktı ki, turizm adeta geçen senelerin acısını çıkartır durumdaydı. Küresel yat pazarına

baktığımızda, tüm olumsuzluklara rağmen her yıl ortalama % 4,6 büyüme gösterdi. Üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizde, yolu her daim denize çıkan Bodrum Yarımadamızda bu büyüme oranının neredeyse % 1,2 sini oluşturuyor. Bizim sezon öncesi yaptığımız istatistiklerde 2021 yılına oranla 2022 yılının daha yoğun geçeceğini zaten planlamıştık. Yat turizminin geliştiği bölgeler arasında yer almamız, gelişmeleri yakından takip etmemize olanak sağlıyor.

Biz bayramı yat turizmi açısından gayet kazançlı ve umut verici geçirdik. Ülkemizin ve bölgemizin sahip olduğu mevcut potansiyel, lüks turizmin sürdürülebilirliğinden geçiyor. Ülkemizin konumu gereği küresel etki yaratabilecek potansiyele sahibiz. Sürdürülebilmesi için turizmin günümüzdeki ve gelecekteki ekonomik, sosyal ve çevresel etkilerin tüm dünyada göz önünde bulundurulması gerekiyor.

Kilit rol oynayan çevresel kaynakların en doğru biçimde kullanılması elzem. Ülkemize gelip, bölgemizde turistlerin harcadığı para küresel paranın neredeyse % 25'ini oluşturuyor. Doğa odaklı olan tatil koylarımızda birleşiyor. Tekne ve deniz turizmin ilk sıralarda yer aldığı bir bölgede yaşamak sürdürülebilir turizm ile beraber sürdürülebilir deniz ve mavi sevgisini de içinde barındırıyor.

Bu yıl yüzümüz kruvaziyer turizmi ile de güldü. Bodrum Gemi Yanaşma İskelemiz neredeyse her hafta bir başka gemiye ev sahipliği yapmakta. Burada tatil yapan turistler, limana yakın çevre bölgelerde hem gezip görüp hem de alışverişlerini yapıyorlar. Gemi seyahati, gemide sunulan her türlü hizmet ve liman ziyaretlerinden oluşan bir turistik ürün olarak değerlendirilirken ayrıca diğer ulaştırma ve konaklama hizmetlerinden de yararlanmayı sağlıyor. Bizim bölgemize baktığımızda deniz turizmi ile geçinen bir bölge olarak Bodrum ayağında birçok gemiye ev sahipliği yaptık ve yapmaya da devam ediyoruz. Geçtiğimiz dönemlerde pandeminin etkisi ile beraber bu seyahatler durağan geçtiyse de şimdilerde planlamalar ve beklenen gemilerin sayısı yüz güldürücü. 2022 Nisan ayı ile başlayan hareket beraberinde 150 adet gemiye ev sahipliği yapıyor ve yapmaya devam ediyor. Bu gezilerde Nisan ayı itibari ile 200.000'den fazla turistin bölgemizi ziyaret etmesi bekleniyordu ki şimdilerde Temmuz 2022 itibari ile bu sürecinin neredeyse yarısını tamamladı. Bu da demek ki hem kültürel, hem de ticari anlamda yoğun ve zengin bir sezon geçireceğiz. Esnaf mutlu olacak. Burada farkındalık yaratmamız gereken konulardan biri halkın duruşu. Bölgesel ve ekonomik anlamda dalgalanmalarla beraber izlenecek yol. Gelen turisti tekrar Bodrum'a getirmenin yolu ve sürekliliğin sağlanması rakamların fahiş olmaması ile alakalı.

Tatile gelen misafirlerimizin kendini huzurlu ve mutlu hissettiği kadar, güvende de hissetmesi önemli. Üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizde Akdeniz'den başlayan bu gemi tatilinde misafirlerimizin Bodrum, Kuşadası, Antalya, Marmaris limanlarında konaklama yapması milli değerlerimizin ne kadar önemli bir noktada olduğunu gösteriyor. Bunlarla beraber bayram tatiline dönüp baktığımızda toplamda 6 adet gemi Bodrum'a gelmiş be bu gemilerden 4883 yolcu inmiş bölgemizi gezerek esnafı sevindirmiştir.

Gelecek ise bu anlamda artarak umut vadetmekte. Biz sıkıntılı günleri geride bıraktığımızı düşünüyoruz. Tabii ki, temelde zaman zaman sorunlarımız oluyor. Deniz Ticaret Odası olarak merkez ve şubelerimiz ile her ayın ilk haftası Deniz Turizmi Çalışma Gurubumuzda bu sorunları tartışıyor ve çözümler üretiyoruz. 90'lı yılların başında kurulan bu komisyon; Öncelikle yat turizmine hitap ederken devamında diğer deniz turizm unsurlarının ülke ekonomisine yaptığı katkılar göz önüne alınarak ihtiyaca da binaen güçlü bir platform. Şimdilerde yüzümüz gülüyor. Umarız ki yazın sıcağı, güneşin ışığı bölgemizden ve ülkemizden eksik olmaz. Pruvanız neta, rüzgarınız bol olsun.

ŞABAN ARIKAN
İMEAK DTO FETHİYE ŞUBESİ YÖN. KUR. BŞK.

ŞABAN ARIKAN: KOYLARIMIZIN KORUNMASI VE KULLANILMASINDA KAMU YARARI GÖZETİLMELİDİR

Deniz turizmi her ne kadar izole tatil modeli olsa da; sorumluluk sahamız esas alınarak istatistiki verilerimize baktığımızda, Mavi Yolculuk için yapılan transitlog satışlarımızda 2019 yılına oranla 2020 yılında %13 azalma, 2021 yılında ise 2019 yılına oranla %2 artış olduğu görülmüştür. Ekonomiye katkısı ise toplamda 460.000 geceleme ilimiz genelinde ise 1.130.000 geceleme olarak hesaplanmaktadır. Sezon içerisinde olmamız dolayısıyla kıyaslama yapmak doğru olmayacaktır, ancak ilk 7 ay için 4615 transitlog satışı yapılmıştır.

Hudut kapısı olmamız dolayısıyla 2021 yılı giriş-çıkış işlemleri gerçekleşen yabancı bayraklı özel tekne sayısı ise 2020 yılında, 2019 yılına oranla %23 azalmış, 2021 yılında ise %58 oranında artmıştır. 183 günübirlik tur teknemizle ise 10.589 kişi kapasitesi ile sezonda bir milyon yolcu taşındığını işaret etmektedir. Pandemi zorunluluklarının kalkmış olması ise sektörün yalnızca kendini toparlaması için ilk adım olarak değerlendirilmektedir. Yıllardır çözülemeyen sektörel sorunlarımızın yeterince yıpratıcı olmasının yanı sıra pandemi, savaşlar, ekonomik krizler, uluslararası çekim gücü potansiyeli olan sektörümüzün gerçek potansiyelini yansıtmasına engel olan küresel sorunların de bir araya gelmesi

KEMAL KUTLU
İMEAK DTO İSKENDERUN ŞUBESİ YÖN. KUR. BŞK.

her zamankinden daha çok çabalamamız gerektiğini göstermiştir. Tekne tedarik zinciri olan kasap, manav, balıkçı, market, çamaşırhane, temizlikçi, çiçekçi, hediyelik eşya satanlar, transferci, rehber ve diğer tüm tedarikçiler ile seyahat acentelerimiz, deniz turizmi maksadıyla bölgemize gelen yerli-yabancı turistlerin havaalanı transferleri, otel rezervasyonları ve bölgedeki tur organizasyonları başta olmak üzere pek çok konuda hizmet vererek gelir sağlamakta ve bu oldukça yüksek bir istihdam sağlamaktadır.

Fethiye Körfezi ve Göcek-Dalaman koyları ve adalarındaki bu deniz turizmi faaliyetleri, pek çok özel yatı da bölgeye çekmesinden dolayı sadece ticari amaçlı bölgeyi kullanan turistlerin yanı sıra, özel yat sahiplerinin de bölgede para harcamasına vesile olmaktadır. Bu nedenlerle, koylarımızın korunması ve kullanılması kamu yararı gözetmelidir. Bu konuda gerek sorumluluk sahamızdaki paydaşlarımız, gerek il genelindeki paydaşlarımızla sık sık bir araya gelmekteyiz. Biliyoruz ki, sahip olduğumuz doğa ve el emeği teknelerimizin bölge ekonomisine sağladığı katkı küçümsenemez boyuttadır ve deniz turizminin sürdürülebilir olması adına daha çok desteğe ihtiyaç duyulmaktadır. Farkındalık yaratacak faaliyetlere öncülük ettiğimiz, bölgemiz dinamiğini birlikte sağladığımız tüm paydaşlarımıza teşekkür ederiz.

KEMAL KUTLU: İSKENDERUN KÖRFEZİ DENİZ TURİZMİ

Deniz turizmi sektöründe son zamanlarda yapılan ve planlanan yatırımlarla önümüzdeki dönemlerde adından sıkça söz ettirmeyi hedefleyen İskenderun Körfezi dalış ve yat turizminden inanç turizmine kadar birçok konuğa ev sahipliği yapmaya hazırlanıyor. Bilge Taş Su Altı Mağarası'nın keşfiyle dalış noktası sayısı artmış ve İskenderun, İskenderun-Sarıseki, Dörtyol, Dörtyol-Yeşilyurt, Arsuz, Arsuz-Konacık, Arsuz-Kaleköy, Samandağ, Samandağ-Çevlik, Yayladağı (Keldağ), Yayladağı Karamağara, Yayladağı (Kamışlı), Yayladağı (Uzunkaya) dalış noktalarıyla bu sayı 13'ü bulmuştur. Karamağara Koyu'nda dalış turizmini geliştirmek için dalış tüpü dolum tesisi ile dalış merkezi yatırım projesi hayata geçirilmiş olup, bu proje ile arkeolojik alan olan Karamağa Koyu uluslararası dalış turizmine kazandırılmış olacaktır.

Balıkçı barınağından yat limanına dönüştürülen Madenli Yat ve Su Sporları Merkezi 2021 yılında hizmete alınarak, su sporları ve yat turizmi açısından bölgenin önemli bir eksikliği giderilmiştir. Yat ve Su Sporları Merkezi'nin hizmete girmesiyle bölge insanımız hem yatları için güvenli bir barınağa kavuşurken, yat severler için de yat kiralama imkanları doğmuştur. Türk sahillerinin güzelliğine dikkat çekmek amacıyla Doğu Akdeniz Yat Rallisi üyeleri İMEAK DTO İskenderun Şubesi'nin davetlisi olarak İskenderun'a gelmiş ve 41 yat, İskenderun, Arsuz ve Samandağ'da bir dizi etkinliğe katılmıştır. Madenli Yat ve Su Sporları Merkezi'nin hizmete girmesiyle HADO (Hatay Deniz Otobüsleri), İskenderun - Kıbrıs arasında seferlere başlamış olup, İskenderun - Beyrut yurtdışı seferlerinin planlandığı ve yurtiçinde de İskenderun – Mersin gibi seferleri başlatarak gerek yurtiçi gerekse yurtdışı deniz turizmine katkı sunması beklenmektedir. Türkiye Yelken Federasyonu ve Amatör Denizcilik Federasyonu üyesi olan İskenderun Yelken İhtisas ve Su Sporları Kulübü geçmişten günümüze birçok ulusal ve uluslararası başarılara imza atmış ve bünyesinde milli sporcuları da

YUSUF ÖZTÜRK
İMEAK DTO İZMİR ŞUBESİ YÖN. KUR. BŞK.

barındırmıştır. Bölgede düzenlenen yarışmalar ve etkinlikler bölgenin deniz turizmine katkıda bulunmaktadır.

Yaz aylarında İskenderun ve Arsuz'dan Samandağ'a düzenlenen günü birlik tekne turlarıyla ziyaretçilere İskenderun Körfezi boyunca yaklaşık 80 km.lik bir gezi düzenlenmektedir. İskenderun Körfezi'nde her yıl Dörtyol – Samandağ sahilleri arasında ortalama 60 ayrı noktada yumurta bırakan, nesli tükenmekte olan Yeşil Deniz Kaplumbağaları üreme alanları ve Samandağ Kel Dağı eteklerinde fok mağaralarında hayatlarını sürdüren Akdeniz Fokları da yerli ve yabancı turistlerin ilgisini çekmektedir. 2009 tarihinde hizmete açılan İskenderun Deniz Müzesi; İstanbul ve Çanakkale'den sonra Türkiye'nin 3'üncü deniz müzesi olma özelliğine sahiptir. Müze kompleksi, 1930 yılında inşa edilen bir bina ve açık hava denizcilik parkından oluşmaktadır.

YUSUF ÖZTÜRK: EGE BÖLGESİ'NDE 2022 YILI DENİZ TURİZM SEZONU

Post-pandemi olarak adlandırılan pandemi sonrası turizm sezonu, küresel ölçüde enflasyonist baskılara, Rusya-Ukrayna çatışmasına ve başka bir dizi olumsuz gelişmeye rağmen canlı şekilde devam ediyor. Özellikle pandemi döneminde ertelenmiş talebin açığa çıktığı bu yaz sezonu, ülkemizde de döviz kurlarında yükselişin de etkisiyle

yurtdışından gelen turist açısından hareketli geçmektedir. Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın 2022 sezonu için belirlediği 42 milyon turist, 35 milyar dolar gelir hedefine yaklaşılması beklenmektedir. Ancak artan maliyetlerin sonucu turizm sektöründe oluşan yeni fiyatlamalar ve tüketicinin alım gücünün düşmesi, iç turizm pazarında ciddi bir daralmaya yol açmış, yerli turizme dayalı günübirlik gezi tekne turizmi gibi deniz turizmi alanlarında beklenen canlılık henüz yaşanmamaktadır.

GÜNÜBİRLİK GEZİ TEKNELERİ

Kuşadası, Çeşme, Didim, Mordoğan, Özdere, Seferihisar gibi bölgemiz turizm merkezlerinde faaliyet gösteren günübirlik gezi teknelerimiz, yüksek oranda artan maliyetlere karşı, daralan iç pazarın ortaya çıkardığı sıkıntıları yaşıyorlar. Pandemi döneminde sınırlandırılmış kapasite ile sefere çıkabilen günübirlik gezi tekneleri, sezon başladıktan sonra tüm kısıtlamaların kaldırılmasıyla nefes almış olsa bile akaryakıt, gıda ve personel maliyetleri gibi bir dizi sorunla mücadele ediyorlar. Diğer yandan günübirlik gezi tekne sektörü, 12 ve üzeri yolcu taşıyan tüm deniz araçlarının olası kazalarda yolcuların ve mürettebatın uğrayacakları bedeni zararlara, üçüncü şahıslara verilebilecek zararlara ve teknelerin çevreye verecekleri zararlara karşı sorumluluk sigortası ile zorunlu sigortalanmaları uygulaması kapsamında teknelerini 1 Mayıs 2022 tarihine kadar sigortalatmak zorunda kaldı. Artan maliyetler nedeniyle yapılan fiyat düzenlemeleri, alım gücü düşen yerli müşteride kayıplar ortaya çıkardı. Bu nedenle haziran ve temmuz aylarında doluluk oranları düşük seyretti. Temmuz ayında yolcu sayısı geçen yılın bile altına düştü. Ağustos ayının daha canlı geçeceği düşünülse de sektörün faaliyetlerini sürdürebilmesi için desteklenmesi gerekiyor.

EGE DENİZİ FERİBOT SEFERLERİ

Pandemi nedeniyle iki yıldır gerçekleştirilemeyen Ege kıyıları ile Yunanistan Adaları arasındaki feribot seferleri kısıtlaması, yoğun uğraşlarımız, ısrarlı takiplerimiz sonucunda geçtiğimiz Şubat ayında kaldırılmıştı. Nisan ayından itibaren başlayan Çeşme-Sakız, Seferihisar-Samos, Kuşadası-Samos, Didim-Kos-Leros ve Güney Ege Bölgesi'ndeki seferlerine yoğun bir ilgi var. Bazı hatlarda 2019 turizm sezonunun bile üstüne çıkan talep artışı var. Yunanistan'ın kapıda vize uygulamasından vazgeçmesine rağmen, yolcu sayısı oldukça yüksek seyrediyor. Feribotlar tam kapasite çalışıyor. Bazı bölgelerde Türk vatandaşlarının yanı sıra çok sayıda yabancı turistin de Yunan adaları feribotlarını tercih ettiği gözlemleniyor. Bu yoğun, talep adaların esnafını mutlu ediyor.

MARİNALAR

Pandeminin izole tatile yönelik ilgiyi kamçılaması sonrası tekne turizmine yönelen ilgi devam ediyor. Bu talep, tekne ve ekipman pazarını canlı tuttuğu gibi marinalardaki doluluk oranlarını da olumlu etkiliyor. Bölgemizdeki marinalar hizmet kaliteleri ile pandemi sonrası dönemde de müşteri memnuniyetinde başarılı sonuçlar elde ediyorlar. Müşterilere karadaki konforu denizdeki teknelerinde de yaşatmak için kendilerini sürekli geliştiriyorlar. Örneğin bir marinamız 35'e ulaşan bisiklet ile yat sahiplerine rahatlıkla karadaki isteklerini karşılama şansı veriyor.

DALIŞ TURİZMİ VE SU ÜSTÜ SPORLARI

Dalış turizmi, pandemide çeşitli kayıplar yaşasa da sınırların açılması sonrası en yoğun ilgi gören sektörlerin başında geliyor. Bölgemizde Alaybey ve 9 Eylül vapurlarının batırıldığı Karaburun, dalış turizminin parlayan yıldızlarından biri oldu. Çok sayıda doğal resif ve yapay resifin olduğu Çeşme ve Seferihisar bölgesinde dalış turizmi canlılığını sürdürüyor. Kuşadası'nda birçok dalış noktasının yanı sıra dev Airbus uçağı oldukça ilgi görüyor. Didim bölgemizde de sualtı dalış noktalarına ilgi artıyor. Bölgemizdeki profesyonel ve iyi donanımlı dalış okulları, yerli ve yabancı dalış tutkunlarına en iyi hizmeti veriyor.

Sualtı aktivitelerinin yanı sıra su üstü sporlara yönelik ilgi, ertelenmiş talebin de etkisiyle patlama yaptı. Alaçatı bölgemizde 1 Temmuz Kabotaj Bayramı, 70'den fazla sporcunun katıldığı bir rüzgar sörfü festivali ile kutlandı. Yine bu sezon, dünyada büyük ilgi gören Wing Foil yarışı Türkiye'de ilk defa Alaçatı'da yapıldı. Çeşme Yarımadası'nda özellikle yabancı sörfçülerin katılımı ile çeşitli uluslararası yarışlar düzenlenmeye devam edecek. Bölgemizdeki otellerde yer alan su sporları tesisleri de ülkemiz turizmine yüksek katma değerli hizmet veriyor. Bu tesislerden faydalanan turistlerin memnuniyet düzeyi oldukça iyi. Ancak sezon ortasında dahi ecrimisil vb. sorunlar ile uğraşan tesislerin sorunlarına kalıcı bir çözüm bulunması gerekmektedir.

İRFAN ERDEM
İMEAK DTO KARADENİZ EREĞLİ (BATI KARADENİZ) ŞUBESİ YÖN. KUR. BŞK.

KRUVAZİYER TURİZMİ

Kruvaziyer turizminde hayallerimizin gerçekleşmesinin mutluluğunu yaşıyoruz. Yolcu gemilerini limanlarımıza çekmek için harcadığımız emeklerin karşılığını almaya başladık. Egeport Kuşadası Limanı'nda altı gemiyi, İzmir Alsancak Limanı'nda üç gemiyi aynı anda görmenin mutluluğunu yaşadık. Kuşadası'na bu yıl 490 gemi, İzmir'e yıl boyunca 34 gemi bekleniyor. Haziran sonuna kadar 13 geminin geldiği Çeşme'ye yılsonuna kadar 77 sefer var. Denizcilik Genel Müdürlüğü rakamlarına göre yılın ilk yarısında 286 gemi ile 205 bin yolcu ülkemize geldi. Sınırlı sayıda yolcu ile denize açılan gemilerin yolcu sayısının da zamanla artacağını öngörüyoruz. 2023 yılında ve sonrasında ülkemiz limanlarına daha fazla sayıda kruvaziyer geminin yanaşmasını bekliyoruz. Bu düşüncelerle 2022 turizm sezonunun bereketli geçmesini, Türkiye'nin tanıtım kampanyaları ile yeni destinasyonlara açılmasını, ülkemiz ekonomisinde istikrarın sağlanarak turizm sektörümüzün maliyet ve vatandaşlarımızın tatil yapabilir hale gelmesini, ekonomiye çok değerli katkı yapan deniz turizmi sektörünün 2023'de ve sonraki yıllarda daha da büyümesini diliyoruz.

İRFAN ERDEM: AMASRA LİMANI BÜYÜK BİR POTANSİYELE SAHİP

Batı Karadeniz Bölgesi, deniz ve doğanın iç içe geçtiği, bakir koyları, tahrip olmamış doğası ile önemli bir potansiyel barındırmaktadır. Bununla beraber, coğrafi şartları, kuzey rüzgarlarına açık olması sebebi ile deniz turizminden yeterince faydalanamamıştır.

2015 yılı sonrası Karadeniz'de tüm Türkiye'de olduğu gibi kruvaziyer turizmde ciddi bir kayıp yaşanmış, 2019 küresel Covid-19 salgını dolayısı ile bölgedeki kruvaziyer faaliyetler durma noktasına gelmiştir. 2020 ve 2021 yılında kruvaziyer gemiler rotalarını tekrar Karadeniz'e çevirmiş olmasına rağmen, yapılan rezervasyonlar Covid-19 salgın sürecinin devam etmesi sebebi ile gerçekleşememiştir. 2015 yılında ülkemize gelen kruvaziyer gemi sayısı 1.440 iken, bu sayı 2020 yılında 5 gemiye kadar düşmüştür. Pandeminin etkisinin azalmasıyla birlikte 2022 yılının ilk 6 ayında gelen 317 gemi ile 2015 yılından bugüne en yüksek gemi sayısına ulaşmış olmamız, ülkemiz ve bölgemiz adına sevindirici bir gelişmedir.

Bölgemizde Karasu, Ereğli, Zonguldak, Filyos, Bartın ve Amasra limanları bulunmakla beraber, kruvaziyer gemilere hizmet verebilecek tek yolcu limanı Amasra Limanı'dır. Amasra Limanı, kruvaziyer gemiler, yerli ve yabancı bayraklı yatlar için önemli bir uğrak ve ikmal limanı olma potansiyelindedir. Amasra Limanı'nda bu yıl için rezervasyonlar alınmaya başlanmış ve 2023'ün ilk aylarında da İtalya, İngiltere, İspanya, Almanya gibi ülkelerden yolcu gemileri ile anlaşmalar yapılmıştır.

1 Temmuz 2022'de İngiltere, Almanya, Avustralya, Yeni Zelenda, Fransa ve Slovenya gibi ülkelerden gelen yabancı denizciler ile İstanbul Marina'dan start alan DADD Denizlerdeyiz Amatör Denizciler Derneği Rallisi kapsamında, 30 tekne 2 ay boyunca Karadeniz'de bulunan 40 limanı ziyaret ederek 31 Ağustos'ta İstanbul Marina'da ralliyi tamamlayacaklardır. Pandemi nedeniyle bölgemizde en son 2019 yılında gerçekleştirilen Uluslararası Açık Su Yüzme Yarışları bu yıl tekrar

VEDAT DOĞUSEL
İMEAK DTO KOCAELİ ŞUBESİ YÖN. KUR. BŞK.

düzenlenmeye başlamıştır. Bu yılki yarış, Temmuz sonunda toplam 343 yarışmacı ile Karadeniz Ereğli'de gerçekleştirilecektir.

VEDAT DOĞUSEL: KOCAELİ'DE DENİZ TURİZM OLANAKLARI

Türkiye'nin sanayi üssü olarak öne çıkan, liman kenti olarak adını duyuran Kocaeli, aynı zamanda bir turizm kentidir. Marmara Denizi ve Karadeniz'e kıyısı bulunan Kocaeli için deniz turizmi, önde gelen turizm faaliyetlerinden biridir. Kuşkusuz ki, Kocaeli için kültür ve tarih turizmi de üzerinde önemle durulan faaliyet alanlarındandır. Kandıra ve Darıca'daki mavi bayraklı plajlar, Karamürsel'de müsilaj nedeniyle mavi bayrağını kaybetse de, özellikle hafta sonları insanların akın ettiği masmavi plajlar, Kocaeli için deniz turizminin vazgeçilmez yerleridir. Bu konuda öncelikle Kandıra'yı ele alırsak; Kandıra'nın plajları, bugün itibariyle on binlerce kişiyi misafir etmektedir. Başta İstanbul olmak üzere Marmara Bölgesi'nin pek çok kentinden turistleri ağırlayan Kandıra, bir turizm cenneti olma yolunda ilerlemektedir.

Bilindiği üzere ülkemiz nüfusunun dörtte biri, Kocaeli'nin çevresinde yaşamaktadır. Bu kentlerden en önemlisi İstanbul'dur. Dolayısıyla Kocaeli, ülkemizin dörtte biri için en fazla birkaç saat uzaklıktaki bir turizm bölgesidir.

Bu da Kocaeli'nin avantajlarından en önemlisidir. İMEAK Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi, deniz turizmini su sporları ile güçlendirme hedefindedir. Bu noktada yapılan faaliyetler Türkiye'de ses getirmektedir. İMEAK Deniz Ticaret Odası, Kocaeli'nin tüm kıyılarını bir spor alanı olarak görmektedir. Çünkü Kocaeli, bu sporlar için olağanüstü imkanlara sahip bir kenttir. Kandıra, Kerpe, Kumcağız, Kefken ve Seyrek, su altı ve su üstü sporlarının yapılabildiği bölgelerimiz olarak öne çıkmaktadır. İzmit Körfezi bir doğal limandır ve bu sebeple yelken sporlarına Körfezimiz ev sahipliği yapmaktadır. Kocaeli, ulusal ve uluslararası spor müsabakalarına ev sahipliği yapmaktadır.

Kocaeli, gerek valiliği gerek büyükşehir belediyesi ve gerekse de meslek odaları ve sivil toplum kuruluşları ile birlikte çevre seferberliğinin başlatıldığı illerden biridir. Kocaeli, Marmara Bölgesi'nde ileri biyolojik arıtma tesislerinin en yüksek oranda kullanıldığı ildir. Diğer yandan Kocaeli, her geçen gün denizindeki balık çeşitliliği artan, Körfezi adeta bir akvaryuma dönen bir kenttir. Bu yöndeki çalışmalar balıkçılık sektörünü güçlendirirken, aynı şekilde bu çevre seferberliğinin turizme de pozitif etkisi olmaktadır. Elbette ki Kocaeli, turizmde çıtayı daha da yükseğe çıkartarak, sanayi ve liman kenti kimliğinin yanına güçlü bir şekilde "turizm kenti" kimliğini eklemelidir. Bu yöndeki ümit verici çalışmalar, Kocaeli'nin bir "turizm kenti" olma iddiasını kuvvetlendirmektir. Çokça kez ifade ettik: Kocaeli turizm konusunda kendisini iyi tanımlamalı ve gelecek adına gerçekçi hayaller kurulmalıdır. Kocaeli; Bodrum, Marmaris, Fethiye ve benzeri turizm ilçelerinden farklı özelliklere sahiptir. Akdeniz ve Ege kıyıları, coğrafi şartlar ve zamanında yapılan tercihler nedeniyle ağırlıklı olarak deniz turizme dönük faaliyetlerle ön plana çıkmaktadırlar. Kocaeli ise kendine özgü kıyı yapıları ile deniz turizmini canlandırma potansiyeline sahiptir. Bu yönde adımlar da atmaktadır.

Evet; turizm açısından Kocaeli'nin vücut ölçüleri bellidir. Turizm açısından da bu ölçülere göre bir elbise dikilmelidir. Bu elbisede kuşkusuz ki denize dair güçlü bir eğitim olmalıdır. Kamunun turizmi daha fazla desteklemesi gerekmektedir. Sivil toplum kuruluşlarının deniz açısından farkındalık yapan çalışmalara imza atması elzemdir. Kocaeli'ne, bölgeye uygun bir kıyı yapısının inşa edilmesi çok önemlidir. Şunu ifade etmeliyim ki; turizmde başarı, topyekûn bir çalışmayla yakalanacak bir süreçtir. Kocaeli'nde de bir birliktelik mevcuttur.

HALİL BAĞLI: DALIŞ TURİZMİNİN KALBİ MARMARİS'TE ATIYOR

Dünya çapında yaşanan olağan dışı enerji fiyat artışları ve enflasyon sebebi ile deniz turizmi gerek iç pazar gerekse dış pazar anlamında kötü etkilenmektedir. Bu yıl pandemiden kaynaklı yaşanan seyahat kısıtlamalarının kaldırılması sektöre bir nebze olsun nefes aldırmış olsa da ekonomik sıkıntılardan dolayı düşüşler yaşanmaktadır. Bununla birlikte bayram tatilinin 9 güne uzatılması tüm tatil beldelerinde olduğu gibi Marmaris'te de hareketliliğe sebep oldu. İç turizmde yaşanan hareketlilik deniz turizmi faaliyetlerinde olumlu katkı sağladı.

HALİL BAĞLI
İMEAK DTO MARMARİS ŞUBE BAŞKANI

Yat turizmi rezervasyonlarında doluluk yaşanırken, günübirlik tur teknelerinde bayram boyunca tam kapasite ile çalıştı. Bayram boyunca yaşanan bu hareketlilik yüzleri güldürdü.

Dünya genelinde yaşanan pandeminin kayıpları ve savaş etkisini turizme verdiği hasar bu yıl her ne kadar telafi edilmeye çalışılsa da tüm dünyayı etkisi altına alan global çaptaki ekonomik kriz maalesef sezonu olumsuz yönde etkilemektedir. Ancak dünyanın en uygun turizm ülkelerinden birisi olmamız bizi diğer ülkelere göre bu anlamda cazip kılmaktadır.

Marmaris bölgesinin doğa ile iç içe, kalabalıktan uzak ve sessiz olması yat turizminin deniz turizmi içerisinde en önemli yere sahip olmasına olanak sağlamıştır. Yat turizmi, turizm sektörünün en önemli gelir kaynaklarından biridir. Marmaris, yat turizmi denilince Türkiye'de akla gelen noktalardan biridir. Marinaları eşsiz güzellikleri koy ve kıyıları bölgede tercih edilmektedir. Dünyada yaşanan pandemi sebebi ile yat turizmine olan ilgili artırmıştır.

Bölgemizde kruvaziyerler önemli bir ekonomik kaynak oluştursa da, sayıları az miktardadır. Kruvaziyer turizmi daha da yaygınlaştırılabilir. Çünkü gelen gemiler burada bulunan esnafı olumlu yönde etkiliyor.

"DENİZCİLİĞİN ANA FELSEFESİ ÇÖZÜM ODAKLI OLMAK"

KAPT. SERHAT BARIŞ TÜRKMEN
MİRA MARINE KURUCUSU

"Kurulduğu günden bu yana ikmal anlamında kendini hızla ve emin adımlarla zirveye taşıyan Mira Marine Kurucusu aynı zamanda İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Katip Üyesi Kapt. Serhat Barış Türkmen ile şirket faaliyetlerini, Yağ ve Yakıttaki yeni regülasyonlar konusunu ve denizcilik sektörünü konuştuk."

Öncelikle kendinizden ve kurucusu olduğunuz Mira Marine'de ne gibi hizmetler verdiğinizden bahsedebilir misiniz?
Kurucusu olduğum Mira Marine 22 senedir var olan bir şirket. Ana işimiz gemilere madeni yağ satmak. Bu 22 yıl içerisinde en başta Total markasının tek yetkili bayisi olarak ticarete başladım. 2009 krizinden sonra armatörler çok etkilendiler, daha uygun fiyatlı ürün almak istediler. Navlun piyasası kötüydü. O piyasanın ihtiyacından dolayı Türkiye'de üretilen DEW diye kendi markamızla piyasaya hızlı bir giriş yaptık. DEW markası, Total ve CASTROL gibi dünyanın her yerinde ikmal yapan bir firma değil, sadece Türk limanlarında ikmal yapan bir firma. Türk limanlarında DEW ile hizmet verip; diğer limanlarda da çeşitli sözleşmelerimin olduğu başka markaları satmaya başladım. Örneğin armatörün gemisine sadece Türkiye'de ikmal yapmıyoruz; dünyanın neresine giderse gitsin, hangi yağa ihtiyacı olursa olsun ikmalleri gittiği noktada yapabiliyoruz. Bununla birlikte yıllar içerisinde Türk armatörlerinin filosu büyüdü. Beraberinde tonajı da büyüdüğü için daha çok dünya sularında yüzüyorlar. O yüzden benim müşteri portföyümün çoğu Türk olmasına rağmen ikmal noktalarımın çoğu yurtdışı limanlarıdır.

Mira Marine'yi yurtdışı bazında ele alacak olursak; orada ne durumdasınız, faaliyetleriniz nasıl gidiyor?
İkmallerimizin yüzde 60'lık kısmını Türkiye'de, yüzde 40'lık kısmını da

yurtdışında yapıyoruz. Yüzde 60'ın da yüzde 30'u Türk armatörleri, diğer yüzde 70'lik dilimde ise yabancı armatörlerin Türkiye uğraklarında hizmet veriyoruz.

Bir Türk gemisi İspanya'ya gittiğinde hangi ikmalciyi kullanıyorsa, aynı ikmalci de mesela İspanyol gemisi Türkiye'ye geldiğinde bizi kullanıyor. Biz de böylece daha iyi anlaşıyoruz. Çünkü hem ürün portföyü olarak aynı dili konuşuyoruz, hem de kredibilitemiz birbirimizle daha iyi. Böyle bir ticaret şeklimiz var.

Sizce firmanızın tercih edilmesini etkileyen faktörler nelerdir?
Mira Marine, butik olmanın yanı sıra çözüm odaklı bir firmadır. Biz 7/24 - 365 gün armatörün, müşterinin hizmetinde olan bir firmayız. Diğer kurumsal ve Avrupa firmaları bu şekilde çalışmıyor. Onlar ofisten 17:00'de çıktıktan sonra cep telefonunu kapatıyor, Pazartesi sabah 09:00'a kadar ulaşamıyorsun. Ama denizcilik öyle bir sektör değil; dünyanın her yerinde zaman teşkil etmeksizin devam eden bir sektör.

Örneğin; gecenin 03:00'ünde benim telefonum çaldığında bir problem varsa, hemen çözüm sunuyorum. Zaten denizciliğin ana felsefesi de çözüm odaklı olmak. Mira Marine olarak tercih edilmemizin önemli sebeplerinden biri de değişen regülasyonları yakından takip ediyor olmamızla birlikte çok iyi teknik donanıma sahip olmamız, gerektiğinde armatörleri ve armatörlerle aramızda köprü kuran çeşitli tedarikçileri teknik donanımımız sayesinde yanlış ürünleri alabilme ihtimallerinin önüne geçmeye çalışıyoruz yani biz hiçbir zaman bir işi sadece iş olsun diye yapmıyoruz.

Dediğim gibi bizim artımız çözüm odaklı olmamız. Birçok müşterimiz bize teknik anlamda gözü kapalı güvendiği için bizimle çalışıyor. Sadece bir Yağ Tedarikçisi değil teknik anlamda da destek sağlıyoruz. Sektörümüzü zor kılan şeyler doğa, insan ve mekanik sorunlarla uğraşmak. Bizim sektörümüzün hem zor hem de kazançlı olmasının sebeplerinden biri de bu üç faktörle sürekli mücadele etmemiz.

Hizmet verdiğiniz alanda yaşanan sıkıntılardan söz edecek olursak, Türkiye'de ikmal konusundaki eksiğimiz var mı?
Covid-19 döneminde sadece bizim sektörle kalmayıp, dünyanın her yerinde etkili olacak bir tedarik problemi yaşandı. Rusya –Ukrayna savaşından önce tonu 600 dolar olan mazotun fiyatı şimdilerde 1400- 1500 dolarlara çıktı. Yüzde 300'e yakın bir artış oldu.

Beraberinde artan yakıt fiyatlarından dolayı yağlara da yansımalar olmaya başladı. Yağ firmaları daha stoklu çalıştığı için gelen artış hemen yansımıyor, bu 3-4 aylık zamana yayılıyor. Ancak şimdi stoklar dünyada bitmeye başladıkça, arz sıkıntısı da başlıyor.

Petrol türevinin çoğunu Türkiye olarak Rusya'dan ithal ediyorduk. Yasaklarla beraber o ürünü Avrupa ve diğer yerler üzerinden alınca maliyette artıyor. Sıkıntılar her üründe ve tüm dünyada olduğu gibi maalesef bizim sektörümüzde de var.

2023'te CASTROL olarak hedefleriniz neler? Buna benzer yeni anlaşmalar olacak mı?
DEW markasının Türkiye'deki tek yetkili bayisi olmakla birlikte, 2019 yılından bu yana CASTROL'ün de deniz yağlarında yetkili bayisiyiz. Esasında CASTROL burada hep vardı, ama kara pazarında çok kuvvetliydi. Kara pazarının yüzde 45'ine hakimdi. Denizde çok yaygın değillerdi. Ardından 2019 yılında CASTROL ile bir iş birliği anlaşması yaptık. CASTROL daha kuralcı bir firma, herkese satmıyor. O yüzden iş ortağımız kara tarafını yönetiyor, deniz tarafının satışlarını da ben yönetiyorum.

Denizcilik çevrem oldukça geniş... Türk piyasasında ulaşamayacağım, tanımadığım armatör yok. Çalışamadığımız armatör var, ama bir şekilde herkese ulaşıyoruz. CASTROL'ün satışlarını 2019 – 2021 yılları arasını kıyaslarsak, 3,5 katı kadar arttı. Bu seneyi de katarsak, satışları 5 kat arttırmış olacağız. CASTROL bu işin lokomotif şirketlerinden biri. Hemen hemen dünyanın her noktasında

ikmal noktası ve satış sonrası desteği var. Ayrıca doğaya duyarlı ürünleri dünyadaki en iyi markalardan biri. CASTROL'ün hem pazar payı çok yüksek hem de fiyatları çok iyi. 2023'te de CASTROL'ün bu yükselişi artarak devam edecek.

Sektörde yeni kurallar, yeni yakıtlar, yeni stratejik ortaklıklardan konuşuluyor. Sizin bu konudaki öngörüleriniz neler?
IMO 2020 regülasyonundan sonra denizde daha az kükürtlü yakıtlar kullanılmasına yönelik yeni kurallar çıkarttılar. Kuralları Avrupa ve gelişmiş ülkeler koyuyor.

Avrupa limanları bu kurallara hazır; ama diğer dünya ülkeleri hazır değil. Akdeniz çanağından Türkiye bu ülkelerin arasında en uyumlularından biri. Dünya Avrupa'dan oluşmuyor. Güney Amerika, Asya, Afrika gibi ülkeler var. Bu bölgeler daha çok ilkel. Şu an kaldıralım denilen yakıtlar bile sıkıntılı o bölgelerde. Avrupa bu kuralları koyarak, diğer oyuncuları oyun dışı bırakmak istiyor ki biraz daha sermaye elde edebilsinler.

22 Haziran 2022 tarihinde düzenlenen IBIA organizasyonunu sektör adına değerlendirebilir misiniz?
IBIA'nın son üç senedir düzenlediği en dolu, en canlı ve en kalabalık organizasyonu oldu. Etkinliklerin art arda olmasından dolayı yoğun bir hafta yaşadık. Yurtiçi ve yurtdışından olmak üzere birçok sektör paydaşı düzenlenen etkinlikler vasıtası ile bir arada olma fırsatı yakaladı.

Bir hafta öncesinde Yunanistan'da Posidonia Fuarına katıldıktan sonra ülkemize bakınca organizasyon konularında ne kadar ileride olduğumuzu gördük. Bizim misafirperverliğimiz, etkinliklerimiz ve konferans alanlarımız çok daha iyi. Avrupa çok eski kalmış. Denizcilik sektöründe düzenlenen tüm etkinlikler kusursuz ve muhteşem oldu. İnşallah devamını getiririz ki; hem ülkemiz hem de sektörümüz adına etkili olur.

Son olarak sektöre vermek istediğiniz bir mesaj var mı?
Dünyadaki tüm taşımacılık faaliyetleri dururken deniz taşımacılığı hiç durmadı. İnsanlar denizciliğin esasından çok rahat ve ucuz bir nakliye şekli olduğunu gördü. Bir buçuk senedir şanslıyız. Kazancımızı dolarla sağladığımız için döviz artışı denizciliği olumlu etkiledi. Bizim bir tek eksiğimiz yabancı dilimizin biraz geride kalması. Ben hem TÜDEV'de, hem de Piri Reis Üniversitesi'nde görev alıyorum. Piri Reis Üniversitesi, İngilizce eğitimi konusunda iyi örneklerinden biri, ama devlet okullarındaki İngilizce eğitim maalesef çok kötü.

Şu an İngilizcesi olan birçok arkadaşımız yabancı şirketlerde çalışıyor. Eskiden ben sektöre girdiğim zaman bunlar hep Yunanların hakimiyetindeydi. Uluslararası şirketlerde köşeleri hep Yunanlar tutmuşlardı. Şimdi o köşelerin bir ucunda da Türkler var. İngilizce sorununu çözebilirsek daha çok var olacağız.

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nı değerlendirecek olursak; ilk defa Tamer Kıran başkanlığında bu kadar sektör paydaşı mecliste görev aldı. Daha önce ağırlıklı olarak armatörlerin baskın olduğu bir deniz ticaret odasıydı. Sektörün sadece armatörlükten oluşmadığını; Tedarikçiler, Tersaneciler, Deniz Hukukçuları, Sigortacılar gibi birçok sektör paydaşının da denizcilikte etkili olduğunu göstermek isteyen Tamer Kıran, herkese görev verdi. Beraberindeki yapılanma ile birlikte meclis toplantılarında her alandan sektör paydaşının aktif rol alması her bir paydaşın görevini sahiplenmesine ve farklı fikirlerin ortaya çıkmasına olanak sağladı. Böylelikle sektöre hareket ve canlılık geldiğini düşünüyorum. O yüzden burada Tamer Kıran'ın hakkını vermek lazım. Şu an sektörün bütün paydaşları mutlu.

MERSİN LİMANI BÜYÜYOR, ROTALAR YENİDEN ÇİZİLİYOR

MERSIN PORT CONTINUES TO EXPAND, REDRAWING ROUTES

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

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

www.mersinport.com.tr

MIP
MERSIN INTERNATIONAL PORT
A MEMBER OF PSA GROUP

Hurda teşvik yönetmeliğinde yapılan yeni düzenlemeler

* YAŞAR ÇATALKAYA

Denizcilik sektörünün özellikle koster filosunun yenilenmesi için uzun süre beklediği, 2015 yılında çıkan torba kanunda yer alan, ancak sektörün beklentilerini karşılamadığı için uygulamaya geçilemeyen hurda teşvikine ilişkin olarak ilk önemli adım 28 Nisan 2021 tarih 31468 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan "Hurdaya Ayrılan Türk Bayraklı Gemilerin Yerlerine Yeni Gemi İnşa Edilmesinin Teşvikine Dair Yönetmelik" ile gelmişti. Söz konusu yönetmeliğin 1'inci maddesinde yer alan *"Bu yönetmeliğin amacı; Ülkemizin deniz ticaret filosunun yenilenmesi, kabatojda ve uluslararası sularda deniz çevresine zararsız, etkin, güvenli, sürdürülebilir bir taşımacılığın oluşturulabilmesini desteklemek üzere; ticari yük taşımacılığında kullanılan gemilerden hurdaya ayrılanların yerine inşa edilecek yeni gemilere verilecek teşvikin usul ve esaslarını belirlemek"* hükmü de bu amacı ortaya koymuştu.

Ancak sektörün taleplerini tam olarak karşılamamış olacak ki; ilgili yönetmelikte bir takım değişiklikler yapmak ve sektör taleplerini karşılamak üzere Hurdaya Ayrılan Türk Bayraklı Gemilerin Yerlerine Yeni Gemi İnşa Edilmesinin Teşvikine Dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik 18 Haziran 2022 tarih ve 31870 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girdi. Söz konusu yönetmelik değişikliğinin amacı Denizcilik Genel Müdürlüğü tarafından aşağıdaki şekilde özetlenmiştir:

- Ortalama gemi yaşının azaltılarak gençleştirilmesi teşvik edilerek, özellikle Akdeniz çanağında küçük tonajdaki gemi filomuzun hakimiyetini güçlendirmek,
- Gemi insanlarımıza ilave istihdam sağlamak,
- Anılan desteklerden yararlanan gemilerin Türk tersanelerinde yapılacak olması nedeniyle gemi inşa sanayimize hem inovasyon, hem de yatırım anlamında katkı sağlamak.

Yapılan değişikliklerin içeriğine bakacak olursak aşağıdaki hususlarla karşılaşmaktayız:

YÖNETMELİĞİN AMACI

Yönetmeliğin amacını açıklayan 1'inci maddesinin birinci fıkrasında yer alan "Ticari yük taşımacılığında kullanılan gemilerden hurdaya ayrılanların yerine inşa edilecek yeni gemilere" ibaresi yürürlükten kaldırılmıştır. Böylelikle verilecek teşviklerin sadece yeni gemi inşası ile sınırlandırılmasının önüne geçilmiştir.

YÖNETMELİĞİN KAPSAMI

Yönetmeliğin kapsamını açıklayan 2'nci maddede yapılan değişiklik ile hurdaya verilecek gemi tonajının alt sınırı 1.000 GT'den 50 GT düşürülmüş ve kabotajda yolcu ve araç taşıyan gemi işletmecilerinin de destekten yararlanabilmesi sağlanmıştır.

GEMİ TANIMINDA DEĞİŞİKLİK

Tanımların yer aldığı 3'üncü maddesinin 1'inci fıkrasının c fıkrasında yapılan değişiklikle; daha önce tahsis edildiği amaca uygun olarak kendiliğinden hareket imkanı bulunan, ticari maksatlı yük taşımacılığında kullanılan deniz araçları olarak tanımlanan gemi tanımı genişletilmiş ve Milli Gemi Sicili veya Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı kendiliğinden hareket etme imkânı bulunmasa da tahsis edildiği amaca uygun olarak yüzme özelliği bulunan her türlü gemi, deniz ve iç su aracı olarak tanımlanmıştır.

HURDA FİYATI TANIMINDA DEĞİŞİKLİK

Tanımların yer aldığı 3'üncü maddesinin 1'inci fıkrasının e fıkrasında hurda fiyatı tanımında yapılan değişiklikle; daha önce Londra Metal Borsası (London Metal Exchange-LME) çelik hurda (LME steelscrap) değerinin %75'i baz alınarak belirlenen hurda fiyatı yerine, Londra Metal Borsası internet sayfasında ilan edilen Türkiye için navlun dahil hurda çelik kapanış fiyatlarına ilişkin listedeki 1 aylık kontrat değeri baz alınarak belirlenecek ton başına döviz cinsinden başvuru tarihindeki hurda fiyatı olarak belirlenmesi sağlanmıştır.

KLAS KURULUŞUTANIMINDA DEĞİŞİKLİK

Tanımların yer aldığı 3'üncü maddesinin 1'inci fıkrasının ğ fıkrasında klas kuruluşu tanımında yapılan değişiklikle; daha önce Türk Loydu Uygunluk Değerlendirme Hizmetleri A.Ş. olarak yapılan tanım 18/1/2017 tarihli ve 29952 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Gemiler İçin Yetkilendirilmiş Kuruluşlar Yönetmeliği uyarınca tanınmış kuruluş şeklinde değiştirilerek klas kuruluşu kapsamı genişletilmiştir.

DÖNÜŞÜM MALİYETİ TANIMI EKLENMESİ

Yönetmeliğin kapsamına makine değişiminin de girmesi nedeniyle tanımların yer aldığı 3'üncü maddesinin 1'inci fıkrasına m bendi eklenerek dönüşüm maliyeti; makine dönüşüm için yapılan proje, klas kuruluşu, işçilik ve yeni makinenin KDV dahil bedeli olarak tanımlanmıştır.

TEŞVİKTEN YARARLANACAK GEMİ SAYISI
Yönetmeliğin 5'inci maddesinin ikinci fıkrasında yer alan "en fazla beş adet gemi için, yaşı en büyük olan gemiden başlamak üzere" ibaresi "toplam 25.000 GT'yi geçmemek üzere en fazla on adet gemi için; yaşı, tonajı ve sefer bölgesi dikkate alınarak" olarak değiştirilmiş, böylelikle; teşvikten yararlanacak gemi sayısı yıllık 5 ten 10 a çıkarılmış, ayrıca teşvik için yaşı en büyük gemiden başlama zorunluluğu kaldırılarak, yaş, tonaj ve sefer bölgesi kriterleri esas alınmıştır.

DESTEK MİKTARI
Yönetmeliğin 5'inci maddesinin "Hurdaya ayrılacak gemi için verilecek teşvik tutarı, geminin boş ağırlığı ile güncel hurda fiyatının çarpılması suretiyle tespit edilir." şeklindeki beşinci fıkrasının sonuna "Bu teşvik tutarı, yeni inşa edilecek geminin fosil yakıt kullanması halinde bir buçuk katı, LNG ve hibrit sistemler de dahil olmak üzere alternatif çevre dostu bir enerji kaynağı kullanılması halinde ise iki buçuk katı olarak tespit edilir" cümlesi eklenmiş ve böylelikle yeni inşa edilecek konvansiyonel gemiler için verilecek destek miktarı hurda bedelinin 1.5 katına (güncel değer ton başına yaklaşık 600 dolar, 2000 net tonluk yeni inşa edilecek bir gemi için teşvik miktarı 1.2 milyon dolar), LNG ve hibrit sistemler de dahil olmak üzere yeni inşa edilecek gemide alternatif çevre dostu bir enerji kaynağı kullanılması halinde ise destek miktarı hurda bedelinin 2.5 katına (güncel değer ton başına yaklaşık 1000 dolar, 2000 net tonluk bir gemi için teşvik miktarı 2 milyon dolar) çıkarılmıştır.

6 AYLIK KISITLAYICI SÜRE
Yönetmeliğin 5'inci maddesinde aşağıda yer alan yedinci ve sekizinci fıkraları yürürlükten kaldırılarak 6 aylık kısıtlayıcı süre de kaldırılmış olmuştur.

"(7) Hurdaya ayrılacak geminin başvuru tarihi itibarıyla son altı ay yararlanıcının mülkiyetinde olması gerekir.

(8) Bu Yönetmeliğin yayımı tarihinden sonra Milli Gemi Sicili veya Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıt olan gemiler, altı ay süreyle sicilde kaldıktan sonra teşvikten yararlanabilir."

TAKYİDAT BULUNMASI HALİ
Teşvik başvurularına ilişkin koşuların belirlendiği 6 ncı maddesinin üçüncü fıkrasında başvuru tarihi itibarıyla hurdaya ayrılacak gemi üzerinde sabıka kaydı, seferden men, ipotek, haciz veya herhangi bir takyidat olmaması gerektiği belirtilmekte idi. Yönetmelik değişikliği ile bu şarta ek olarak gemi üzerinde takyidat bulunması halinde tüm hak sahiplerinin muvafakati ile başvuru yapılabileceği ve muvafakatin belgelendirilmesi ve noterden onaylatılmış olması gerektiği hükme bağlanmıştır.

İÇSUYA ELVERİŞLİLİK BELGESİ
Yine başvurularına ilişkin koşuların belirlendiği 6'ncı maddesinin dördüncü fıkrasında yer alan "Denize Elverişlilik Belgesi" ibaresinden sonra gelmek üzere "veya İç suya Elverişlilik Belgesi" ibaresi eklenmiş ve yönetmelik kapsamına alınan iç sularda çalışan gemi ve iç su araçlarına ilişkin olarak yapılacak başvurularda bu belgenin sunulması istenmiştir.

İPOTEK TUTARI DEĞİŞİKLİĞİ VE BANKA TEMİNAT MEKTUBU ALTERNATİFİ
Yönetmeliğin 10'uncu maddesinin ikinci fıkrasında yapılan değişiklikle daha önce teşvik tutarının bir buçuk katı tutarında birinci derece ve birinci sıradan ipotek alınmasından vazgeçilmiş ve kullandırılacak teşvik tutarı kadar birinci derece ve birinci sıradan döviz cinsinden ipotek konulmasına veya aynı tutarda Bakanlık lehine kayıtsız, şartsız banka teminat mektubu düzenlenerek teslim edilmesine karar verilmiştir. Böylece hem ipotek tutarı azaltılmış, hem de banka teminat mektubu düzenlemesi de yönetmeliğe girmiştir.

DENETİM YAPACAK KURUM VE KİŞİLERDE DEĞİŞİKLİK
Yönetmeliğin 13'üncü maddesinin birinci fıkrasının 6'ncı bendinde yapılan değişiklik ile daha önce Bakanlığın yükleniciyi, hurdaya ayrılacak ve yeni inşa edilecek gemiyi denetlemek için denetim yapmak üzere merkez teşkilatının yanı sıra liman başkanlıklarından denizcilik uzmanı ve denizcilik sörvey mühendisi kadrolarında bulunan personeli kullanabileceği düzenlenirken, yapılan değişiklik ile bölge liman başkanlıklarından görevlendirme yapılacağı belirtilmiş ve daha önceki düzenlemede yer almayan mühendis kadrosunda bulunanlardan gemi inşa mühendisliği fakültesinden mezun olanlar da görevlendirilebilecek personel kapsamına alınmıştır.

MAKİNE DEĞİŞİMİ
Yönetmelik değişikliği ile getirilen en büyük yeniliklerden birisi makine değişimi olmuştur. Yönetmeliğe eklenen EK MADDE 1 ile enerji kaynağını fosil yakıttan alternatif çevre dostu bir enerji kaynağına dönüştürecek gemilerin donatanlarının sadece bu madde hükümlerine tabi olduğu belirtilmiştir. Bu maddenin 2.bendinde yer alan belgeler ile Denizcilik Genel Müdürlüğüne başvuran donatanların, başvurularının kabulü halinde makine dönüşüm projesini 6 ay içerinde tamamlamaları (Süresinde tamamlanamayan projeler için İdare tarafından 3 ay ilave süre verilebilir.) gerekmektedir.

Dönüşümü yapılan gemilerin donatanları maddenin 5.bendinde yer alan belgeler ile birlikte ödeme yapılması için Denizcilik Genel Müdürlüğü'ne başvuruda bulunurlar. Süreci uygun olarak tamamlanan gemilerin donatanlarına dönüşüm maliyetinin %25'i döner sermaye işletmesi bütçesinden Türk Lirası olarak ödenir. Süresinde tamamlanamayan projeler için ödeme yapılmaz. Söz konusu değişikliklerden görüldüğü üzere gerek Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, gerekse Denizcilik Genel Müdürlüğü; 28 Nisan 2021 tarih 31468 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Hurdaya Ayrılan Türk Bayraklı Gemilerin Yerlerine Yeni Gemi İnşa Edilmesinin Teşvikine Dair Yönetmelik ile başlatılan hurda teşviklerine ilişkin olarak aradan geçen sürede sektörden gelen talepleri karşılamak ve desteklerin daha uygulanabilir hale getirilmesi için ilgili yönetmelikte ciddi değişiklikler yapmıştır. Kısa sürede yenilenen mevzuat ile uygulamada sektörün beklentilerini cevap verilebilmesi temenni edilmektedir.

*** (E) VERGİ MÜFETTİŞİ-YMM / PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ GENEL SEKRETERİ**

LİMANLARIMIZDA 2022 YILI İKİNCİ ÇEYREK (OCAK-HAZİRAN) DEĞERLENDİRMESİ*

1-Toplam Yükteki Değerlendirmeler: Limanlarımızda 2022 yılının ikinci çeyrek dönemi (Ocak-Haziran ayları) istatistikleri 2021 yılının aynı dönemi ile karşılaştırıldığında; toplam yükte %6,6 oranında artış ve 16,9 milyon tonluk tonaj farkıyla toplamda 273 milyon ton yük elleçlenmiştir. Tablo-1'e baktığımızda; 2022 yılında oransal olarak en yüksek artış Kabotaj yükünde (%13,6) yaşanmış gibi görünse de tonaj olarak ithalat yükleri limanlarımızda elleçlenen en büyük yük grubunu oluşturmaya devam etmektedir. 2022 yılının ilk altı ayında küresel ortalamanın üstünde gerçekleşen bu artış giderek yavaşlayan ve yeniden küçülmeye başlayan küresel ekonomik duruma göre ülkemiz açısından her yönüyle kabul edilebilir ve istikrarlı bir büyümeye işaret etmektedir. Bu büyüme TÜRKLİM'in Vizyon 2050 hedeflerine uygun olarak gelişmektedir.

Ocak-Haziran	İhracat	İthalat	Kabotaj	Transit	Toplam
2021	76.681.698	111.981.208	30.631.225	37.229.304	256.523.435
2022	76.743.423	120.475.749	34.660.782	41.599.858	273.479.812
Farklar	**61.725**	**8.494.541**	**4.029.557**	**4.370.554**	**16.956.377**
Büyüme Oranı	**0,08%**	**7,59%**	**13,16%**	**11,74%**	**6,61%**

Tablo-1: İkinci Çeyrek Dönem (Ocak-Haziran) Toplam Tonaj Karşılaştırması

Yük Rejimlerine Göre Büyüme Oranları Karşılaştırması (2021-2022)					
Aylar	İhracat	İthalat	Kabotaj	Transit	Toplam
Ocak	10,7%	15,9%	4,3%	27,3%	14,7%
Şubat	1,5%	9,2%	13,5%	6,3%	7,1%
Mart	3,4%	5,8%	12,4%	7,5%	6,0%
Nisan	-5,7%	-5,3%	14,8%	12,7%	-0,6%
Mayıs	-2,8%	11,8%	27,7%	15,5%	9,7%
Haziran	-4,3%	9,6%	6,7%	1,0%	3,7%

Tablo-2: İkinci Çeyrek Dönem (Ocak-Haziran) Toplam Büyüme Oranı Karşılaştırması

Tablo-2'ye baktığımızda ise bir önceki yıldaki ilgili aylara göre toplam yükte Nisan ayında bir düşüş yaşandığı ancak diğer aylarda pozitif bir gelişim sağlandığı görülmektedir. Ancak gümrük rejimleri bazında bakıldığında nisan ayından itibaren ihracat yüklerinde bir düşüş olduğu da dikkat çekmektedir.

Liman başkanlıkları bazında bakıldığında en fazla yük elleçleyen ilk 10 liman başkanlığı 230 milyon ton ile elleçlenen toplam tonajın %84'ünü gerçekleştirmiştir. İkinci çeyrekte ilk 10 içinde yer alan liman başkanlıkları içinde Ceyhan (BOTAŞ) (%-0,3), Mersin (%-2,0), Ambarlı (%-0,4) ve Samsun (%-3,5) liman başkanlıklarında yükün azaldığı tespit edilirken diğer tüm liman başkanlıklarında ise artış olmuştur. İlk 10'da yer alan ve ilk çeyrekte artış gösteren liman başkanlıklar içinde özellikle Aliağa ve Tekirdağ liman başkanlıklarındaki yük artışları dikkat çekicidir. Çünkü bu liman başkanlıkları sırasıyla %21,5 ve %27,3 gibi oldukça istikrarlı ve yüksek değerli artışlar sergilemiştir. En fazla yükün elleçlendiği Kocaeli Liman Başkanlığı'nda yük artışı, diğer yüksek tonajlı liman başkanlıklarına göre düşük oranda, yani ortalama %3,7 olarak gerçekleşmiştir.

Ocak-Haziran	KOCAELİ	ALİAĞA	İSKENDERUN	CEYHAN	TEKİRDAĞ
2021	40.669.268	33.987.295	31.799.340	32.374.864	17.549.389
2022	42.191.538	41.305.214	34.238.841	32.283.959	22.337.760
Farklar	**1.522.270**	**7.317.919**	**2.439.501**	**-90.905**	**4.788.371**
Büyüme Oranı	**3,74%**	**21,53%**	**7,67%**	**-0,28%**	**27,29%**

Ocak-Haziran	MERSİN	AMBARLI	GEMLİK	KARABİGA	SAMSUN	TÜRKİYE
2021	19.789.389	16.010.734	8.139.004	6.914.254	6.350.834	256.523.435
2022	19.394.868	15.940.186	8.370.787	7.372.326	6.129.169	273.479.812
Farklar	**-394.521**	**-70.548**	**231.783**	**458.072**	**-221.665**	**16.956.377**
Büyüme Oranı	**-1,99%**	**-0,44%**	**2,85%**	**6,63%**	**-3,49%**	**6,61%**

Tablo-3:İkinci Çeyrek Dönem (Ocak-Haziran) Toplam Yükte Bazı Liman Başkanlıkları Karşılaştırması

Liman başkanlıkları içinde ilk 6 ayda ortalama %23 ve %28 büyüyen Aliağa ve Tekirdağ liman başkanlığındaki yük artışları ise özellikle dikkat çekicidir. Özellikle TÜPRAŞ ve STAR rafinerisinin, PETKİM'in petrokimya üretim ve ticari faaliyetlerinin artışına ilave olarak giderek artan LNG elleçlemelerinin de etkisiyle Aliağa Liman Başkanlığı elleçlenen tonaj olarak Kocaeli Liman Başkanlığı'ndan sonra ikinci büyük liman başkanlığı konumuna ulaşmıştır. Tekirdağ liman

başkanlığındaki artış ise bu bölgede yer alan ve ağırlıkla transit elleçleyen Asyaport Limanı'ndaki konteyner trafiğindeki artıştan kaynaklanmaktadır.

Yüksek oranlı gelişim gösteren liman başkanlıkları içinde Tekirdağ Liman Başkanlığı'ndaki artış, bölgede yer alan Asyaport'taki transit konteyner artışından kaynaklanırken, Aliağa'daki artış özellikle sıvılaştırılmış gazlar ve sıvı kimyasal yüklerdeki yoğun ithalat artışından kaynaklanmakladır. Aliağa liman başkanlığında ilk çeyrekte işlem gören 41,3 milyon ton yükün %55'i ithalattır. Benzer ithalat yoğunluğu Kocaeli limanlarında %50 oranında iken İskenderun limanlarındaki ithalatın payı ise %57'dir.

Bu bölgeler özellikle demir çelik ve enerji endüstrisinin yoğun olduğu, dolayısıyla kömür, demir cevheri, hurda demir gibi sanayi girdilerinin yanında gübre ve gübre hammaddelerinin yoğun olarak ithal edildiği bölgelerdir.

Bu bölgelerde ithalatın artması başta demir çelik ihracatı ve enerji üretimi gibi somut çıktılar katma değerler yaratmaktadır.

2-Konteynerdeki Değerlendirmeler:
Küresel talepteki azalmaya bağlı olarak 2022 yılının Nisan ve Mayıs aylarında küresel konteyner taşımaları sırasıyla %-4,2 ve %-2,8 oranında gerilemiştir. Ancak Türkiye'de yer alan limanlarda konteyner elleçlemeleri artışını sürdürmüştür.

Tablo-4'e baktığımızda; 2022 yılı elleçlemeleri 2021 yılıyla karşılaştırıldığında, konteyner yükünde ikinci çeyrekte %2,7 oranında bir artış gerçekleşmiş ve toplamda 167 bin TEU fark ile 6,4 milyon TEU'ya ulaşılmıştır. Rejim bazında en yüksek artış ortalama %10,2 ile Transit yüklerde olmuştur. İthalat ve İhracat yüklerinde ortalama %1 ve %2,5 oranında artış gerçekleşirken Kabotaj taşımalarında ise %2,7 oranında bir gerileme yaşanmıştır.

Ocak-Haziran	İhracat	İthalat	Kabotaj	Transit	Toplam
2021	2.328.685	2.390.679	425.794	1.072.547	6.219.725
2022	2.353.383	2.449.642	415.085	1.169.321	6.387.431
Farklar	**24.698**	**58.963**	**-10.710**	**96.774**	**167.705**
Büyüme Oranı	**1,06%**	**2,47%**	**-2,52%**	**9,02%**	**2,70%**

Tablo-4: İkinci Çeyrek Dönem (Ocak-Haziran) Konteynerde Tonaj Karşılaştırması

Tablo-5'e baktığımızda sadece mayıs ayında %-0,2 oranında bir gerileme olduğu, diğer aylarda ise artış olduğu görülse de ocak ayı dışındaki artış oranlarının son yıllarda Türkiye'de beklenen artış oranlarına göre düşük olduğu görülmektedir. Rusya-Ukrayna savaşı sonucunda bölgedeki transit yük akışının ve lojistik zincirin bozulması bunun en önemli nedenidir. Nitekim ocak ayındaki %54 oranındaki yüksek arıştan sonra mayıs ve haziran aylarında %-11 ve %-16 oranındaki gerileme bu durumu net olarak doğrulamaktadır.

Konteyner Yükleri Büyüme Oranları Karşılaştırması (2021-2022)					
Aylar	İhracat	İthalat	Kabotaj	Transit	Toplam
Ocak	1,5%	6,6%	-9,7%	53,6%	11,4%
Şubat	-1,7%	-0,1%	-6,0%	19,0%	2,1%
Mart	3,3%	-3,8%	-3,0%	6,2%	0,6%
Nisan	2,0%	0,5%	0,6%	9,4%	2,6%
Mayıs	-0,8%	4,6%	4,1%	-10,9%	-0,2%
Haziran	1,7%	7,2%	-2,4%	-16,2%	0,3%

Tablo-5: İkinci Çeyrek Dönem (Ocak-Haziran) Konteynerde Büyüme Oranı Karşılaştırması

Tablo-6 incelendiğinde; 2022 yılı ikinci çeyrek dönemde 100 bin TEU ve üzeri yük elleçleyen 10 liman başkanlığının toplam içindeki payı %99,7 gibi oldukça yüksek bir orandadır. İlk çeyrekte bu 10 liman başkanlığı içinde sadece Mersin ve Antalya liman başkanlıklarında yük azalması yaşanırken diğer liman başkanlıklarında ise artış olmuştur. Özelikle ilk 6 ayda ortalama olarak sırasıyla %38, %28 ve %13 büyüyen Samsun, İzmir ve Kocaeli liman başkanlıkları ise dikkat çekicidir.

3-Genel Değerlendirme ve Tespitler:
TÜRKLİM'in 2007 yılında yayınladığı Türkiye Limancılık Sektör Raporu-2007 içinde yer alan "Vizyon 2023" raporu her yönüyle tutarlı sonuçlar vermiş, 15 yıl öncesinden sektörün geleceği öngörülebilmiş ve rapor üstlendiği misyonu başarı ile tamamlamıştır. Bu rapordaki öngörülerin tutarlılığı Haziran 2022 ayında yayınladığımız "Türkiye Limancılık Sektörü 2022" raporunun en önemli dayanağı olmuştur. Rapor kapsamında TÜRKLİM limanlarının 2050 yılı vizyonunu "Dünya ticaretinde, etkin, verimli, esnek, çevreci, iş güvenliği ve sağlığına duyarlı, etik çalışma kurallarına uyan, uluslararası rekabet gücüne sahip, bölgesinde oyun kurucu limanlar" olarak belirlenmiştir. Vizyon 2050 çalışması kapsamında gerçekleştirilen talep tahminleri ile 2050 yılındaki hacimleri tahmin edilmiş ve 2050 yılında Türkiye'deki konteyner talebinin 41 milyon TEU'yu, toplam tonajın ise 1,3 milyar tonu geçeceği öngörülmüştür. Bu sonuçlar önümüzdeki yıllarda birçok yük türünde sadece ekipman yatırımı ile kapasite artışının sağlanamayacağını göstermektedir. Türkiye'nin 2050 yılına kadar mevcut liman kapasitesini 2,5-3 kat arttırabilmesi için hem mevcut limanlarımızın kapasite artışlarına ve hem de ülke olarak yeni mega limanlarına

Ocak-Haziran	AMBARLI	KOCAELİ	MERSİN	TEKİRDAĞ	ALİAĞA
2021	1.449.651	956.660	1.055.018	839.701	738.349
2022	1.479.368	1.078.666	1.001.477	907.315	748.531
Farklar	**29.718**	**122.006**	**-53.541**	**67.614**	**10.182**
Büyüme Oranı	**2,05%**	**12,75%**	**-5,07%**	**8,05%**	**1,38%**

Ocak-Haziran	GEMLİK	İSKENDERUN	İZMİR	ANTALYA	SAMSUN	TÜRKİYE
2021	467.817	341.573	179.290	65.137	41.324	6.219.725
2022	478.333	350.013	225.581	48.879	47.925	6.387.431
Farklar	**10.516**	**8.440**	**46.291**	**-16.258**	**6.601**	**167.705**
Büyüme Oranı	**2,25%**	**2,47%**	**25,82%**	**-24,96%**	**15,97%**	**2,70%**

Tablo-6:İkinci Çeyrek Dönem (Ocak-Haziran) Konteynerde Bazı Liman Başkanlıkları Karşılaştırması

ihtiyacımız vardır. Limanlarımızın bu büyüme ve gelişme dinamiği dikkate alındığında TÜRKLİM olarak öncelikli çözüm bekleyen konuların başında limanlarımızın gelecekte yaşayabilecekleri darboğazlarının bugünden çözülmesi, gelişme ve büyümelerinin önündeki engellerin bugünden kaldırılması, limanların hızlı, etkin ve verimli çalışmalarının sağlanması, limanların üzerlerindeki ekonomik yüklerin mümkün olduğunca ortadan kaldırılması ve sonuçta dış ticaret başta olmak üzere ülke ekonomisine, büyümesine ve gelir artışına fayda sağlayacak düzenlemelerin yapılması gelmektedir. Genel olarak hizmeti verenin kim olduğuna bakılmaksızın limancılık hizmeti temel niteliği ile "Kamusal" bir hizmettir. Limancılık faaliyetinden asıl faydayı sağlayan ülkenin temel ekonomik ve sosyal dinamikleridir. Bu nedenle limanların sorunlarının bugünden çözülmesi kamunun öncelikli hedefi ve stratejisi olmalıdır.

Limanlarımızın çoğu bugün kentsel yerleşim alanları içinde kalmıştır. Özellikle kentlerin ve yerleşim yerlerinin limanlar üzerindeki baskıları bu limanlara gelecekte gerekli ve zaruri olan genişleme imkanlarını tanımamaktadır. Çoğu limanlarımızın geri alanlarının sınırlı olması nedeni ile kapasite kullanımından optimum şekilde yararlanılamamaktadır. Limanların toplu ve yoğun olarak bulunduğu İskenderun Körfezi, Aliağa Körfezi, İzmit Körfezi, Gemlik Körfezi gibi bölgelerde hızlı bir şekilde artan yüklere karşın limanlara ulaşım imkanları giderek kısıtlanmakta, önlem alınamaması halinde gelecekte beklenen yük artışlarıyla birlikte bu bölge limanlarının tamamımda çok büyük darboğazların yaşanması beklenmektedir. Bu nedenle limancılık sektöründe hedeflenen yük artışlarına uygun şekilde limancılık ve diğer lojistik faaliyetler için başta yukarıda belirttiğimiz şekilde limanların toplu olarak bulunduğu körfez bölgeleri başta olmak üzere yetkili kurum ve kuruluşlar tarafından yeterli ölçüdeki sahalar bugünden planlanmalı, gereğinde kamulaştırma yapılmalı, böylelikle kombine taşımacılığa hizmet edecek şekilde limanların geri alanları sektörün geleceği için bugünden rezerv edilerek projelendirilmelidir.

Yine limanların geri sahalarında projelendirilecek lojistik merkezlere limanların hızlı ve efektif ulaşımını sağlayacak bağlantı modlarının, karayollarının ve demiryollarının yapılması ve/veya var olanların gelecek ihtiyaçlar çerçevesinde güçlendirilmesi ve geliştirilmesi sağlanmalıdır. Liman yakınlarındaki bölgelerin ivedilikle imar düzenlemelerinin yapılarak depolama ve sanayi alanlarının kurulması da geciktirilemeyecek bir görevdir.

Küresel ölçekte yükselen ve önümüzdeki dönemde etkileri çok daha fazla hissedilecek olan küresel ticaret rekabetinde limanlar, ülkelerin en stratejik ve en önemli lojistik değerleri olacaktır.

****Kaynak: TÜRKLİM 2022 yılı ilk yarı dönem (Ocak- Haziran) sektör değerlendirmesi***

5th ANNIVERSARY

AQUA

CHARTERING

TÜRK BİLİM EKİBİ YURDA DÖNDÜ

Cumhurbaşkanlığı himayelerinde, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı uhdesinde, TÜBİTAK MAM Kutup Araştırmaları Enstitüsü koordinasyonunda sürdürülen İkinci Ulusal Arktik Bilimsel Araştırma Seferi'ne katılan bilim insanları İstanbul'a geldi.

Kutup araştırmalarındaki çalışmaları hız kesmeden devam ediyor. 2019 yılında ilki düzenlenen Ulusal Arktik Bilim Seferinin ikincisi 4-25 Temmuz tarihleri arasında Norveç'ten başlayarak Arktik Dairesi içerisinde yer alacak şekilde Arktik Okyanusu'nda gerçekleştirildi. TASE II ekibi, Arktik Okyanusu'nda yaklaşık bir ay boyunca atmosfer ölçümleri, deniz canlıları, deniz buzu gözlemleri, meteorolojik veri toplama ve deniz bilimleri dahilinde birçok araştırma gerçekleştirdi. Çalışmalarını başarıyla tamamlayan 9 kişilik bilim ekibi, Oslo'dan havalanan uçakla İstanbul'a döndü.

Çalışmalara ilişkin İstanbul Havalimanı'nda basın mensuplarına değerlendirmede bulunan İkinci Ulusal Arktik Bilim Araştırma Seferi Bilimden Sorumlu Sefer Lider Yardımcısı Prof. Dr. Ersan Başar, "5 Temmuz'da Tromso'dan gemiye katıldıktan sonra 81 derece enlemi üzerine çıkarak oradan Svalbard'a gemi ile geldik. Bu alanlar içinde deniz kirliliği, hava kirliliği, memeli gözlemleri ve plankton çalışmaları ile birlikte mikro plastik çalışmaları yapıldı ve örneklemeler yapıldı. Yapılan çalışmalar bugün üniversitelerimize göndererek gerekli çalışmaların yapılıp daha sonrası bilim dünyasında bilimsel makale, rapor olarak yayınlanacak" diye konuştu.

Bilim seferini başarıyla tamamladıklarını kaydeden Başar, iklim değişikliğine bağlı olarak yaşanan birçok sorunun özellikle kutup noktasında gözlemlendiğine vurgu yaptı. Bölgeden bir takım veriler aldıklarını belirten Başar, sözlerini şöyle sürdürdü: "Veriler alındıktan sonra laboratuvarlara götürülüp değerlendirildikten sonra sonuçları göreceğiz. Hepimizin bildiği iklim değişikliğinin kutuplarda etkileri görünüyor, buzullar eriyor. Buda çevresel anlamda çok önemli bir sorun" diye konuştu.

Sefer çerçevesinde 14 proje gerçekleştirildi. Yapılacak projeler Arktik Okyanusu'nda fazlasıyla hissedilen iklim değişikliğinin incelenmesinden, denizlerdeki farklı parametrelerin ölçülmesine kadar birçok bilimsel veri ve gözlemin gerçekleştirilmesine dayanıyor. TASE II'deki araştırmalardan elde edilecek bilimsel sonuçlar başta iklim değişikliği olmak üzere yeşil dönüşüm çerçevesinde önemli bulgulara ulaşmamızı sağlayacak ve kutup bilimleri çalışmalarında ülkemizin uluslararası bilimsel yetkinliğine büyük katkı sağlayacak.

Antarktika Kıtası'nda birçok bilimsel araştırma gerçekleştiren Türkiye, Antarktika'ya toplamda 6 seferi başarıyla tamamladı. Arktik'e gerçekleştirilen bu ikinci seferle Kuzey Kutbu'ndaki bilimsel yetisinin arttırılması amaçlar arasında yer alıyor. Kutup Araştırmaları Enstitüsü, birçok bilim insanı ve araştırmacıya kutuplarda çalışma imkanı sunarak bilimsel kapasiteyi arttırmayı ve diğer dünya ülkeleri arasında görünür bir konuma erişmeyi hedefleyen çalışmalar yürütüyor.

ARKAS'A, "TÜRK GEMİ İNSANINI EN FAZLA İSTİHDAM EDEN FİRMA" ÖDÜLÜ

Ana faaliyet alanları olan denizcilik, lojistik, liman ve terminal işletmeciliğinde Türkiye ekonomisine katkı sağlayan Arkas, ülkemizin denizcilik vizyonunu yansıtan Türkiye Denizcilik Zirvesi'nde iki ödülün sahibi oldu.

Öncü yatırımları ile denizcilik sektörünün gelişmesine katkı sağlayan şirket "Türk Gemi İnsanını En Fazla İstihdam Eden Firma" ve "Türk Bayrağı Altında En Fazla Sayıda Gemi İşleten Firma" kategorilerinde ödüle layık görüldü. Arkas Holding Yönetim Kurulu Başkanı Lucien Arkas'ın vizyonu ve hedefleri doğrultusunda Türk Deniz Ticareti'nin gelişmesinde önemli rol alarak dünyanın sayılı filoları arasında yerini alan Arkas Deniz Ticaret Filosu, 54 gemisi ve 1500'e yakın çalışanıyla Türkiye'de en fazla Türk deniz çalışanı istihdam eden filo konumunda.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı koordinasyonunda düzenlenen zirve kapsamında 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nda verilen Denizcilik Ödülleri'nde Arkas, Türk "Gemi İnsanını En Fazla İstihdam Eden Firma" ve "Türk Bayrağı Altında En Fazla Sayıda Gemi İşleten Firma" olmak üzere iki ayrı kategoride ödüle layık görüldü. Arkas Deniz Ticaret Filosu adına ödülü alan Başkan Yardımcısı Ali İbrahim Kontaytekin, her iki ödülün de kendileri için büyük anlam taşıdığını ifade etti. Kontaytekin, "1996 yılında aldığımız 500 TEU kapasiteli iki gemi

ile filomuzu oluşturmaya adım attık. 26 yıldır büyütmeye çalıştığımız filomuzda bugün 54 Türk gemimiz 1500'e yakın çalışanımız var" dedi.

TÜRK LİMANLARINDA 273 MİLYON TON YÜK ELLEÇLENDİ

Türkiye Liman İşletmecileri Derneği (TÜRKLİM), 2022 yılı ilk 6 aylık dönemine ilişkin limancılık sektörü verilerini açıkladı.

Buna göre, Türk limanlarında 2022 yılının ilk yarı dönemi istatistikleri 2021 yılının aynı dönemi ile karşılaştırıldığında, toplam yükte yüzde 6,6 artış ve 16,9 milyon tonluk tonaj farkıyla toplamda 273 milyon ton yük elleçlendi.

Açıklamada konuya ilişkin değerlendirmelerine yer verilen TÜRKLİM Yönetim Kurulu Başkanı Aydın Erdemir, 2022 yılında oransal olarak en yüksek artış kabotaj yükünde yaşanmış gibi görünse de tonaj olarak ithalat yüklerinin limanlarda elleçlenen en büyük yük grubunu oluşturmaya devam ettiğini ifade etti.

Erdemir, "2022 yılının ilk altı ayında küresel ortalamanın üstünde gerçekleşen bu artış, giderek yavaşlayan ve yeniden küçülmeye başlayan küresel ekonomik duruma göre ülkemiz açısından her yönüyle kabul edilebilir ve istikrarlı bir büyümeye işaret etmektedir. Bu büyüme TÜRKLİM'in Vizyon 2050 hedeflerine uygun olarak gelişmektedir" değerlendirmesinde bulundu.

Bir önceki yıldaki ilgili aylara göre toplam yükte nisan ayında bir düşüş yaşandığı ancak diğer aylarda pozitif bir gelişim sağlandığı kaydeden Erdemir, "Ancak gümrük rejimleri bazında bakıldığında nisan ayından itibaren ihracat yüklerinde bir düşüş olduğu da dikkat çekmektedir". açıklamasını yaptı. Erdemir, liman başkanlıkları bazında bakıldığında en fazla yük elleçleyen ilk 10 liman başkanlığının 230 milyon ton ile elleçlenen toplam tonajın yüzde 84'ünü gerçekleştirdiğini anımsatarak, "İkinci çeyrekte ilk 10 içinde yer alan liman başkanlıkları içinde Ceyhan (BOTAŞ), Mersin, Ambarlı ve Samsun liman başkanlıklarında yükün azaldığı tespit edilirken diğer tüm liman başkanlıklarında ise artış olmuştur" ifadelerini kullandı. İlk 10'da yer alan ve ilk çeyrekte artış gösteren liman başkanlıkları içinde özellikle Aliağa ve Tekirdağ liman başkanlıklarındaki yük artışlarının dikkat çekici olduğuna işaret eden Erdemir, şunları kaydetti: "Çünkü bu liman başkanlıkları sırasıyla yüzde 21,5 ve yüze 27,3 gibi oldukça istikrarlı ve yüksek değerli artışlar sergilemiştir.

En fazla yükün elleçlendiği Kocaeli Liman Başkanlığı'nda yük artışı, diğer yüksek tonajlı liman başkanlıklarına göre düşük oranda, yani ortalama yüzde 3,7 olarak gerçekleşmiştir. Liman başkanlıkları içinde ilk 6 ayda ortalama yüzde 23 ve yüzde 28 büyüyen Aliağa ve Tekirdağ liman başkanlığındaki yük artışları ise özellikle dikkat çekicidir.

Özellikle TÜPRAŞ ve STAR rafinerisinin, PETKİM'in petrokimya üretim ve ticari faaliyetlerinin artışına ilave olarak giderek artan LNG elleçlemelerinin de etkisiyle Aliağa liman başkanlığı elleçlenen tonaj olarak Kocaeli liman başkanlığından sonra ikinci büyük liman başkanlığı konumuna ulaşmıştır. Tekirdağ liman başkanlığındaki artış ise bu bölgede yer alan ve ağırlıkla transit elleçleyen Asyaport Limanı'ndaki konteyner trafiğindeki artıştan kaynaklanmaktadır."

LİMANLAR, ÜLKELERİN EN STRATEJİK VE EN ÖNEMLİ LOJİSTİK DEĞERLERİ OLACAK

Aydın Erdemir, yüksek oranlı gelişim gösteren liman başkanlıkları içinde Tekirdağ Liman Başkanlığı'ndaki artışın, bölgede yer alan Asyaport'taki transit konteyner artışından kaynaklandığını, Aliağa'daki artış özellikle sıvılaştırılmış gazlar ve sıvı kimyasal yüklerdeki yoğun ithalat artışından kaynaklandığını kaydetti.

Aliağa Liman Başkanlığı'nda ilk çeyrekte işlem gören 41,3 milyon ton yükün yüzde 55'inin ithalat olduğuna işaret eden Erdemir, "Benzer ithalat yoğunluğu Kocaeli limanlarında yüzde 50 iken, İskenderun limanlarındaki ithalatın payı ise yüzde 57'dir. Bu bölgeler özellikle demir çelik ve enerji endüstrisinin yoğun olduğu, dolayısıyla kömür, demir cevheri, hurda demir gibi sanayi girdilerinin yanında gübre ve gübre ham maddelerinin yoğun olarak ithal edildiği bölgelerdir. Bu bölgelerde ithalatın artması başta demir çelik ihracatı ve enerji üretimi gibi somut çıktılar ve katma değerler yaratmaktadır"

değerlendirmesinde bulundu. Küresel talepteki azalmaya bağlı olarak yılın nisan ve mayıs aylarında küresel konteyner taşımalarının sırasıyla yüzde 4,2 ve yüzde 2,8 gerilediğini anımsatan Erdemir, ancak Türkiye'de yer alan limanlarda konteyner elleçlemelerinin artışını sürdürdüğünü aktardı.

Erdemir, TÜRKLİM'in 2007 yılında yayınladığı Türkiye Limancılık Sektör Raporu-2007 içinde yer alan "Vizyon 2023" raporunun her yönüyle tutarlı sonuçlar verdiğini, 15 yıl öncesinden sektörün geleceğinin öngörülebildiğini sağladığını ve böylece raporun üstlendiği misyonu başarı ile tamamladığını kaydetti. Genel olarak hizmeti verenin kim olduğuna bakılmaksızın limancılık hizmetinin temel niteliği ile "kamusal" bir hizmet olduğuna dikkati çeken Erdemir, "Limancılık faaliyetinden asıl faydayı sağlayan ülkenin temel ekonomik ve sosyal dinamikleridir. Bu nedenle limanların sorunlarının bugünden çözülmesi kamunun öncelikli hedefi ve stratejisi olmalıdır" yorumunda bulundu.

Limanların çoğunun bugün kentsel yerleşim alanları içinde kaldığını aktaran Erdemir, özellikle kentlerin ve yerleşim yerlerinin limanlar üzerindeki baskılarının bu limanlara gelecekte gerekli ve zaruri olan genişleme imkanlarını tanımamakta olduğuna dikkati çekti. Aydın Erdemir, çoğu limanların geri alanlarının sınırlı olması nedeniyle kapasite kullanımından optimum şekilde yararlanılamadığına dikkati çekerek, şu ifadeleri kullandı: "Limanların toplu ve yoğun olarak bulunduğu İskenderun Körfezi, Aliağa Körfezi, İzmit Körfezi, Gemlik Körfezi gibi bölgelerde hızlı bir şekilde artan yüklere karşın limanlara ulaşım imkanları giderek kısıtlanmakta, önlem alınamaması halinde gelecekte beklenen yük artışlarıyla birlikte bu bölge limanlarının tamamımda çok büyük darboğazların yaşanması beklenmektedir. Bu nedenle limancılık sektöründe hedeflenen yük artışlarına uygun şekilde limancılık ve diğer lojistik faaliyetler için başta yukarıda belirttiğimiz şekilde limanların toplu olarak bulunduğu körfez bölgeleri başta olmak üzere yetkili kurum ve kuruluşlar tarafından yeterli ölçüdeki sahalar bugünden planlanmalı, gereğinde kamulaştırma yapılmalı, böylelikle kombine taşımacılığa hizmet edecek şekilde limanların geri alanları sektörün geleceği için bugünden rezerv edilerek projelendirilmelidir." Liman yakınlarındaki bölgelerin ivedilikle imar düzenlemelerinin yapılarak, depolama ve sanayi alanlarının kurulmasının da geciktirilemeyecek bir görev olduğunu belirten Erdemir, "Küresel ölçekte yükselen ve önümüzdeki dönemde etkileri çok daha fazla hissedilecek olan küresel ticaret rekabetinde limanlar, ülkelerin en stratejik ve en önemli lojistik değerleri olacaktır" açıklamasını yaptı.

Hizmet
Kalitemizle
Fark
Yaratıyoruz

TotalEnergies

totallubmarine.com

İTÜ DENİZCİLİK FAKÜLTESİ'NDE MEZUNİYET HEYECANI YAŞANDI

İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ) Denizcilik Fakültesi 2022 Mezuniyet Töreni, 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nda İTÜ'nün Tuzla'daki Yerleşkesi'nde geniş bir katılımla yapıldı.

1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nda gerçekleştirilen törene; İTÜ Rektörü Prof. Dr. İsmail Koyuncu, İTÜ KKTC Rektörü Prof. Dr. Cumali Kınacı, İTÜ Denizcilik Fakültesi Dekan Vekili Prof. Dr. Özcan Arslan, Tuzla Liman Başkan Yardımcısı Vekili Ahmet Porsuk, Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Mutlu Dündar, Türk P&I Genel Müdürü ve DEFAMED Yönetim Kurulu Başkanı Ufuk Teker, Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası Başkanı Ahmet Yaşar Canca, Türkiye Denizcilik Federasyonu (TÜRDEF) Yönetim Kurulu Başkanı Kaptan Arif Bostan, Gemi Brokerleri Deneği Başkanı Semih Dinçel, DEFAV Yönetim Kurulu Başkanı İlker Meşe, Türk Uzak Yol Gemi Kaptanları Derneği (TÜRKKAPDER) Yönetim

Kurulu Başkanı Kaptan Zafer Akbulut, akademisyenler ve mezun denizcilerin aileleri katıldı.

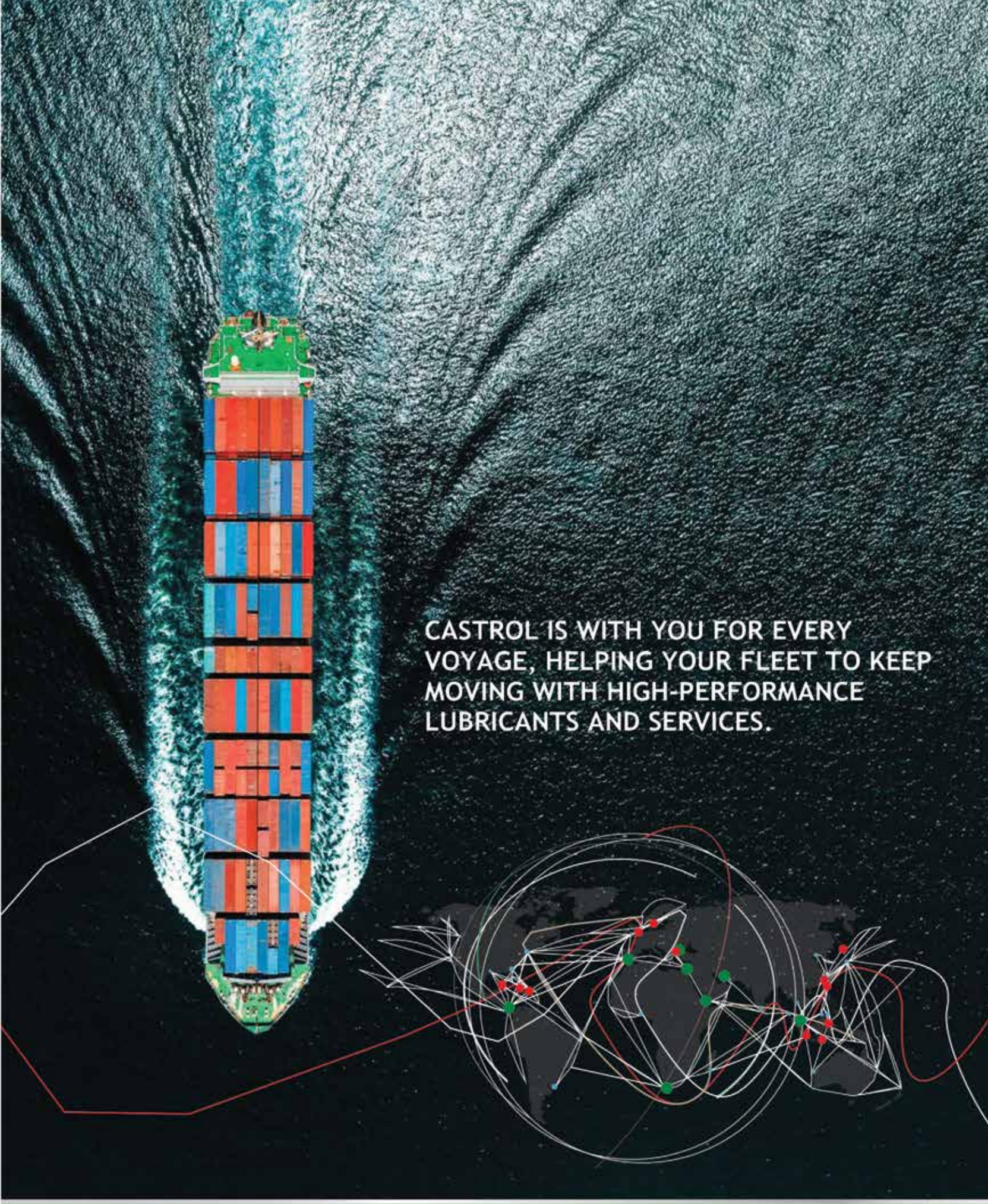
ARSLAN: "ATATÜRK'ÜN ÇİZDİĞİ MEDENİYET ÇİZGİSİNDE YÜRÜME VAKTİ"

Törenin açılış konuşmasını yapan İTÜ Denizcilik Fakültesi Dekan Vekili Prof. Dr. Özcan Arslan, İTÜ denizcilik Fakültesi tarihinin 1884'e dayanan Türkiye'nin en köklü denizcilik eğitim okulu olduğunu hatırlatarak, bu zaman diliminde önemli alt yapılar kazandıklarına dikkat çekti. Eğitim altyapı olanaklarının gelişmesi ve öğrencilerin daha iyi eğitim alabilmeleri için denizcilik camiası ile omuz omuza çalıştıklarını söyleyen Arslan şöyle devam etti: "Bu süreçte İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın desteği ile yeniden inşa edilen eğitim ve uygulama havuzu kullanıma açıldı. Mezunlar derneğimizin desteği ile mezunlarımızla öğrencilerimizi bir araya getirecek Mentorluk ve Etüt Merkezi faaliyete geçirildi. Sismik 1 Eğitim Gemimizin havuzlanması sağlandı. Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü ile protokol imzalanarak eğitim amacıyla kullanılmak üzere Seyit Onbaşı Gemisi fakültemizin rıhtımına bağlandı. Delmar Firması ile imzalanan iş birliği ile tam zamanlı filika eğitimine başlandı. Orca Firması ile anlaşma imzalanarak simülatörümüz kullanıma sunuldu." Tuzla kampüsünün denizcilik camiasının desteği ile modern bir çehreye kavuşacağını ifade eden Arslan, "Değerli velilerimiz evlat yetiştirmek dünyanın en zor işi.

Onları bu günlere getirdiniz. Onlar bu kampüsten içeri girdiklerinde denizcilik camiasının en güçlü ve en genç halkası oldular. Onlar buradan girerken birer cevherdi, şimdi mücevher oldular, kıvılcım geldiler, şimdi ateş oldular. Damla geldiler, deniz oldular. Sevgili öğrenciler, artık denizlere açılma zamanı geldi. Arkadaşlığınızı, kardeşliğinizi, fakültenizi unutmadan Atatürk'ün çizdiği medeniyet çizgisinde yürüme vakti artık… Pruvanız yelken olsun, Allah selamet versin" diye konuştu.

"İTÜ DENİZCİLİK FAKÜLTESİ MEZUNİYETİ SİZE HER KAPIYI AÇACAK"

İTÜ Rektörü Prof. Dr. İsmail Koyuncu ise, İTÜ ailesi olarak ortak sevinçlerden birini yaşadıklarını ifade ederek şunları söyledi: "Zaman zaman ailelerin toplandığı, hep bir arada olduğu, çok güzel hatıralarımız ömür boyu yer eder. İşte bizim de mezuniyet törenlerimiz İTÜ ailesi başta olmak üzere hafızamızda çok güzel ve kalıcı izler bırakır ve bırakacaktır. Şunu gönül rahatlığıyla söyleyebilirim ki, geleceğinize yön verecek adımlarınız hangi patikayı adımlıyor olursa olsun özgeçmişindeki İTÜ ve İTÜ Denizcilik Fakültesi mezuniyeti size her zaman her türlü kapıyı açacaktır. Üstelik sadece ülkemizde değil, dünyanın neresine giderseniz gidin İTÜ Denizcilik Fakültesi'nin standartlarını, dünya çapındaki prestijini, iş dünyasında ne kadar güçlü bir referans olduğunu o zaman çok daha iyi anlayabileceksiniz." Merasim, öğrencilerin kep atması ile sona erdi.



For your enquiries please contact with Capt.S.Barış TÜRKMEN
GSM : +90 552 605 15 05
E-mail : marine@visenerji.com

IT'S MORE THAN JUST OIL. IT'S LIQUID ENGINEERING.

Castrol

BORULARIN DERİN SULARA SERİMİ BAŞLADI

Filyos açıklarında mesaisini sürdüren “Castorone” adlı gemi, derin sularda ilk boruları deniz tabanına yerleştirdi.

Karadeniz'deki 540 milyar metreküplük doğalgazı taşıyacak borular, sığ kısımların ardından "Castorone" adlı gemi tarafından derin sularda deniz tabanına yerleştirilmeye başlandı. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Fatih Dönmez'in "Enerjide dışa bağımlılığın kilidini kıracak proje" olarak tanımladığı Sakarya Gaz Sahası'nda çalışmalar 7 gün 24 saat esasına göre devam ediyor.

Her gün bir aşamanın daha geçildiği projede karadaki çalışmaların hızı denizde de aynı süratle ilerliyor. Türkiye'nin tarihindeki en büyük doğal gaz keşfi olarak kayıtlara geçen Sakarya Gaz Sahası'nda 5 binin üzerinde personel mesai harcıyor. Gelecek yılın ilk çeyreğinde milli doğal gaz iletim sistemine bağlanması planlanan yerli gaz için yürütülen çalışmalar Zonguldak'ın Çaycuma ilçesine bağlı Filyos Beldesi’nde devam ediyor. Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı (TPAO) ekiplerinin yoğun mesai yürüttüğü çalışmalarda Sakarya Gaz Sahası ile Filyos Doğal Gaz İşleme Tesisi'ni buluşturacak boruların da döşenmesi sürüyor.

İlk olarak sığ kısımlarda başlayan boru seriminde derin sulara geçildi. Sığ kısımlarda boru döşeme işleminde sona gelen “Castoro 10” isimli gemi, derin sular için görevini dev “Castorone” gemisine devretti. 6 Temmuz'da Filyos açıklarında demirleyen gemi, 325 uzunluğunda, 39 metre genişliğinde, 56 bin 529 groston ağırlığında. Castorone'ye boru yüklemi işlemi de açıkta gerçekleşiyor. Filyos Limanı'nda bulunan her biri 12 metre uzunluğundaki borular destek gemilerine, ardından da yaklaşık 500 metre açıktaki Castorone'ye yükleniyor. İşlemlerin tamamlanmasının ardından gemi, boru serimine başladı. Dev geminin sonbahar başına kadar bu işlemleri bitirmesi planlanıyor.

İLK BORULAR TÖRENLE DENİZE İNDİRİLMİŞTİ

Karadeniz'e ilk borular, Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın katılımıyla 13 Haziran'da Filyos'ta gerçekleşen törende sığ kısımlardaki deniz tabanına indirilmişti. Erdoğan, törende yaptığı konuşmada, “Bugün 'Bismillah' diyerek ilk boruları denize indiriyor, ardından da ilk kaynağımızı yapıyoruz.

Derin deniz tarafında da inşallah ilk kaynağı önümüzdeki ay vuracağız” demişti. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Fatih Dönmez de aynı törende, “Sakarya Gaz Sahası, keşiften ilk üretime kadar dünyanın en hızlı yapılan deniz saha geliştirme projesi olarak tarihe geçecek” ifadelerini kullanmıştı.

Sakarya Gaz Sahası'nda deniz altına kurulacak üretim sistemine ilk olarak 6 ila 10 kuyu bağlanacak ve bu kuyulardan günlük 10 milyon metreküp gaz üretilerek 2023'te Türkiye'nin doğal gaz şebekesine verilecek. Bu miktar yıllık bazda 3,5-4 milyar metreküpe denk gelirken, üretim dünyadaki bu tür sahalarda olduğu gibi kademeli olarak artacak. Karadeniz'de en yüksek üretim seviyesine 2027-2028'de ulaşılması beklenirken, bu dönemde günlük 40 milyon metreküp, yıllık bazda ise yaklaşık 15 milyar metreküp gaz üretilmiş olacak.

SANMAR'A EN ÇEVRECİ GEMİYİ İNŞA EDEN TERSANE ÖDÜLÜ

2'nci Türkiye Denizcilik Zirvesi'nde "En Çevreci Gemiyi İnşa Eden Tersane Ödülü" Sanmar Tersanelerine verildi.

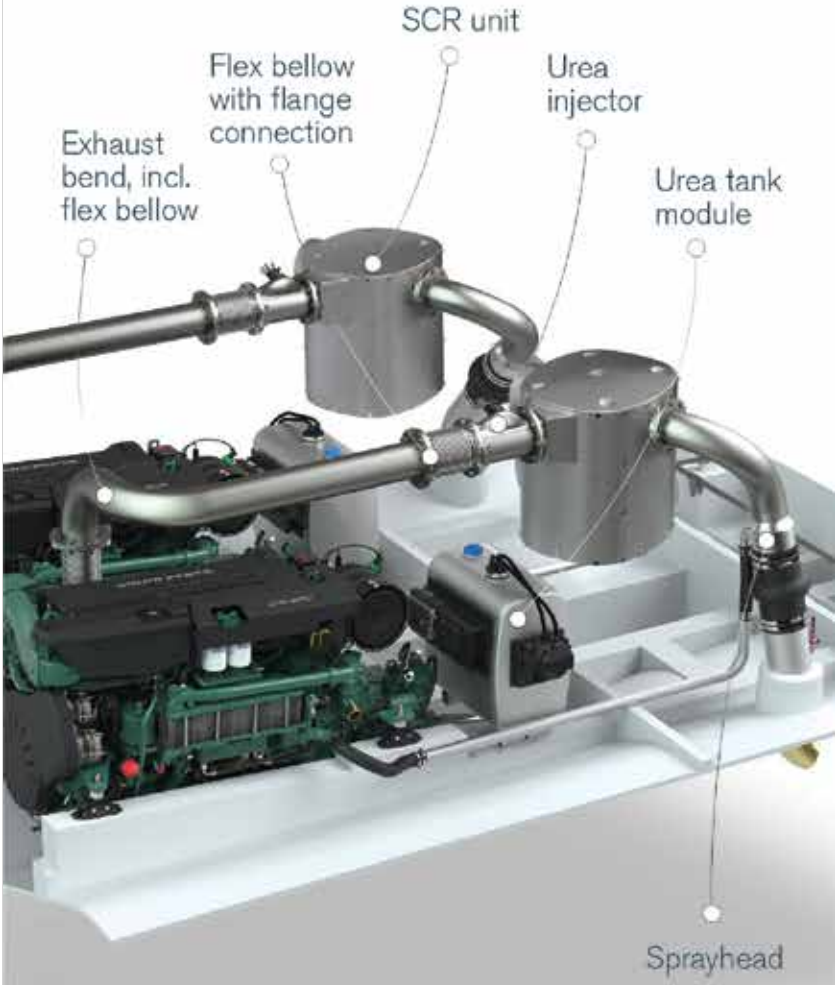
1-2 Temmuz 2022 tarihlerinde T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın ev sahipliğinde 2'nci Türkiye Denizcilik Zirvesi Tersane İstanbul'da gerçekleştirildi.

Türkiye'nin denizcilik vizyonunun tüm dünyaya aktarıldığı, yerli ve yabancı binlerce katılımcının tek bir çatı altında sektörün geleceğini konuştuğu zirve, Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'ın mesajı ile başladı. Denizcilik sektörünün gelişiminin, sorunlarının ve çözüm yollarının tüm detayları ile ele alındığı ve oldukça başarılı geçen 2. Türkiye Denizcilik Zirvesi'nin açılışına T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğu, İstanbul Valisi Ali Yerlikaya, UAB Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Salih Tan, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Durmuş Ünüvar, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, Başkan Yardımcıları Şadan Kaptanoğlu, Recep Düzgit, DTO Yönetim Kurulu Üyeleri Başaran Bayrak, Sina Şen, Orhan Gülcek, Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan, Türk Loydu Yönetim Kurulu Başkanı Cem Melikoğlu, Türk Armatörler Birliği Başkanı Cihan Ergenç başta olmak üzere bürokratlar, sivil toplum kuruluşlarının başkan ve üyeleri, denizcilik sektörünün önde gelen temsilcileri, akademisyenler ve gazeteciler katıldı.

Zirve'nin ilk gününde gerçekleştirilen ödül töreninde "Sektörün En"leri de sahiplerini buldu. "En Çevreci Gemiyi İnşa Eden Tersane Ödülü"nü Sanmar Tersaneleri adına Yönetim Kurulu Başkan Vekili Ali Gürün, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Salih Tan'dan teslim aldı. Ödül töreninin ardından protokol üyeleri ile birlikte hatıra fotoğrafı çekildi.

VOLVO PENTA

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-Istanbul Tel: 0 216 655 75 00

STM'DEN REİS SINIFI DENİZALTILARA 2 ADET "SECTION50" TESLİM EDİLDİ

Türkiye'de ilk kez milli imkânlarla STM mühendisliği ve koordinasyonunda üretilen, denizaltı torpido kovanlarının yer aldığı baş kısım "Section 50"nin, yeni teslimatları Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'na gerçekleştirildi.

Dünyanın en aktif donanmalarından Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı için, T.C. Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayii Başkanlığı (SSB) tarafından başlatılan Yeni Tip Denizaltı Projesi'nde (YTDP) önemli bir teslimat daha tamamlandı.

Dünyada sayılı ülkelerin üretimini yapabildiği, denizaltı torpido kovanlarının, (ana silahların) yer aldığı baş kısım "Section 50"nin, yeni teslimatları devam ediyor. İlk kez Türkiye'de, yerli ve milli imkanlarla, STM mühendisliği ve koordinasyonunda, Gürdesan Gemi Makinaları Sanayii Ticaret A.Ş.'de üretilen "Section50"nin ikinci ve üçüncü teslimatı başarıyla gerçekleştirildi. Reis Sınıfı denizaltılar için üretilen 2 adet "Section50", denizyolu ile Gölcük Tersane Komutanlığı'na teslim edildi. Türkiye'de üretilen ve teslim edilen ikinci ve üçüncü Section 50 bölümü, TCG AYDINREİS ve TCG SEYDİ ALİREİS'e entegre edilecek. STM ve Gürdesan, TCG MURATREİS'e entegre edilecek ilk Section50 teslimatını ise Eylül 2021'de gerçekleştirmişti.

T.C. Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayii Başkanı Prof. Dr. İsmail Demir, gelişmeyi sosyal medya hesabından şu ifadelerle duyurdu: "Kritik sistemlerin yerlileştirmesine devam ediyoruz. Denizaltı torpido kovanlarının yer aldığı baş kısım 'Section 50'nin yeni teslimatlarını Gölcük Tersane Komutanlığına yaptık. 2 adet Section 50, AYDINREİS ve SEYDİ ALİREİS denizaltılarımıza entegre edilecek."

STM Genel Müdürü Özgür Güleryüz, denizaltı torpido bölümünün yerlileştirilmesinin tarihi bir başarı olduğunu belirterek, "Bu kapsamda STM olarak ilk Section50 üretimimizi geçen yıl tamamlayıp teslim etmiştik. İkinci ve üçüncü imalatları da Gölcük Tersane Komutanlığı'na naklettik. Projemizin son denizaltısı için üretimine devam ettiğimiz dördüncü Section 50 bölümümüzü de, 2022 yılı sonuna kadar teslim etmeyi hedefliyoruz. İlk kez bu seviyede bir imalat yapılıyor olmasına rağmen STM mühendislerinin bilgi tecrübe ve üstün gayretiyle tüm teslimatlar projeyi aksatmadan, zamanında yapıldı. Donanmamızın Mavi Vatan'da caydırıcılığını artıracak Reis Sınıfı Denizaltılar için hedeflenen yerlilik oranının üzerine çıkmayı başardığımız için de ayrıca gururluyuz. Milli denizaltı üretimine giden yolda önemli bir tecrübe kazanımı olan bu projede emeği geçen tüm ekip arkadaşlarımı ve paydaşlarımızı kutluyorum" ifadelerine yer verdi.

Türkiye'de denizaltı inşa ve modernizasyon kabiliyetine sahip ilk mühendislik şirketi olan STM'nin koordinasyonunda üretilerek teslim edilen ve TCG AYDINREİS'e entegre edilecek ikinci Section 50 tam donanımlı şekilde teslim edildi. Mekanik olarak işlenmiş ve donatıma hazır hale getirilen üçüncü Section 50 bölümü ise, Gölcük Tersane Komutanlığı'nda donatılacak. Üretimi devam eden dördüncü Section 50 ise, Kasım 2022'ye kadar teslim edilmesi planlanıyor. Türk Donanması'nın son modern denizaltı platformu Reis sınıfı denizaltıların, en kritik bölümü olan Section 50, denizaltı ana silahlarını ve güdümlü mermilerin atılmasını sağlayan sistemleri içinde barındırıyor. Üretilen Section 50 sayesinde Reis sınıfı denizaltılar, 8 adet 533mm'lik torpido kovanı ile silahlandırılıyor. Proje kapsamında 6 adet Reis Sınıfı Denizaltısının teslim edilmesi planlanıyor. İlk iki denizaltının, torpido kovanlarının yer aldığı bölüm, projenin ana yüklenicisi Alman Thyssen Krupp Marine Systems (TKMS) tarafından üretildi. 3, 4, 5 ve 6. denizaltılarda yer alacak Section

50 bölümü ise Türkiye'de ilk kez STM ana alt yükleniciliğinde, Gürdesan'da üretiliyor.

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın ihtiyacı kapsamında, Denizaltı Harekat Konsepti kriterlerini karşılamak üzere, 6 adet Reis Sınıfı denizaltının Gölcük Tersanesi Komutanlığı'nda azami ölçüde Türk sanayi katılımı ile inşa edilmesi amaçlanıyor. Yeni Tip Denizaltı Projesi kapsamında, havadan bağımsız tahrik sistemi ile birçok tipte torpido, füze atabilme ve mayın dökebilme özelliğine sahip, su altı, su üstü ve kara hedeflerine karşı silahlarla donatılmış 6 denizaltının 2027'ye kadar hizmete alınması planlanıyor. Havadan Bağımsız Tahrik Sistemi (AIP) ile donatılan Reis Sınıfı denizaltılar, bu sayede satha çıkmaksızın haftalarca sualtında harekât yapabilme imkanına sahip olacak. Düşük sesli seyir yeteneğine sahip olan denizaltılar, gizlilik içinde uzun süre harekât icra edebilecek.

Denizaltılar 68 metre uzunluğa, 2 bin tonun üzerinde ağırlığa ve 40 personel kapasitesine sahip olacak. Proje kapsamında Gölcük Tersanesi'nde inşa edilen ilk denizaltı TCG PİRİREİS, Mart 2021'de denize indirilmişti. Projede, HIZIRREİS Denizaltısı havuza çekme ve SELMANREİS Denizaltısı ilk kaynak töreni de 23 Mayıs 2022'de Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın katılımı ile gerçekleştirilmişti.

STM İHTİYACA ÖZEL ÖZGÜN VE ESNEK MÜHENDİSLİK ÇÖZÜMLERİ SUNUYOR

STM Denizaltı Projeleri, Türk Donanması ile dost ve kardeş ülke donanmalarının su üstü ve denizaltı platformlarının, daha etkin görevler yapması için tasarım, inşa ve modernizasyon faaliyetleri kapsamında, ihtiyaca özel özgün ve esnek mühendislik çözümleri üretiyor. Türk Donanması'nın denizaltı modernizasyon ve inşa projelerinde önemli görevler üstlenen STM, ana yüklenicisi olduğu 2 adet AY Sınıfı Denizaltının modernizasyonunu 2015 yılında başarı ile tamamladı. Halen 4 adet Preveze Sınıfı denizaltının modernizasyonunda pilot ortak olarak sistem tedarik ve platform entegrasyonu faaliyetlerini sürdüren STM, öte yandan Pakistan'ın sahip olduğu Fransız yapımı Agosta 90B Khalid Sınıfı denizaltıların modernizasyonunda 2016 yılından beri ana yüklenici olarak faaliyetlerini sürdürüyor.

Agosta 90B Modernizasyon projesinde ilk denizaltıyı teslim eden STM, diğer iki denizaltının modernizasyon çalışmalarını Pakistan'da devam ettiriyor. STM mühendisleri tarafından tamamen milli imkânlarla dizayn edilen küçük boyutlu STM500 denizaltısının mukavim tekne test üretimine de Haziran 2022 itibariyle başladı.

TÜRKİYE, BEYAZ LİSTE'DE 8'İNCİ SIRAYA YÜKSELDİ

Türk Bayrağı, ülke bayrakları için prestij ve yüksek standart göstergesi olan Paris MoU Gemi Performans Listesi'nde, son üç yılda 24 sıra yükselerek ilk 10 ülke arasına yerleşti.

Paris MoU kapsamında gerçekleştirilen liman devleti denetimleri neticesinde, 2002'de Kara Liste'de bulunan Türk bayrağı, bakanlıkça yürütülen yoğun çalışmalar sayesinde 2006'da Gri Liste'ye, 2008'de ise Beyaz Liste'ye yükseldi ve mevcut durumda Beyaz Liste'deki yerini güçlendirerek korumaya devam ediyor.

Türk bayraklı gemilerin Paris MoU'daki denetim periyotları ve bu denetimler sonucu tespit edilen eksiklikleri gözetilerek liman başkanlıkları ile gerekli koordinasyon sağlanıp gemilere yönelik bayrak devleti denetimleri (ön sörvey) görevli uzmanlarca yapılıyor. Geçen yıl yaklaşık 1750 ön sörvey gerçekleştirilerek, Türk Bayraklı gemilerin başta Paris MoU olmak üzere liman devleti kontrollerine hazırlıklı olması sağlandı. Bu çalışmaların sonucunda Türk Bayrağı, Paris MoU tarafından yayımlanan listede, en başarılı performans gösteren ilk 10 bayrak devleti arasına girerek 8'inci sırada kendisine yer buldu. Geçen yıl sadece tek gemi tutulurken, 100'ü bulan tutulma sayılarından bu seviyeye gelinmesinde en önemli etkenlerden biri de gemi donatanlarının işletmecilikte gösterdiği performans ve denizcilerin özverili çalışmaları oldu.

Paris MoU'da Beyaz Liste'de bulunmak, ülke bayrakları için prestij ve yüksek standart göstergesi olmanın yanında bayrağı taşıyan gemiler için de daha

düşük maliyetli sigorta, yük piyasasında daha kolay ve uzun vadeli iş bulabilme, Avrupa limanlarıyla yapılan deniz ticaretinde kolaylık anlamına da geliyor. Türkiye'nin deniz ticaretinin büyük bölümünün Avrupa limanlarıyla gerçekleştirildiği göz önüne alındığında beyaz listede olmanın önemi daha da artıyor.

KRUVAZİYER TURİZMİNİN İLK 5 AYLIK VERİLERİ AÇIKLANDI

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

2022 yılının ilk beş ayında Türkiye genelinde yer alan 12 limana 176 adet kruvaziyer gemisi yanaştığı bildirildi. Kuşadası, 95 adet kruvaziyer gemisiyle en çok geminin yanaştığı liman olurken, Kuşadası'nı 32 adet gemiyle Galataport izledi. Bodrum Limanı ise, 12 adet gemiyle üçüncü sırada yer aldı. 2022 yılının ilk beş ayında kruvaziyer yolcu sayısı toplam 114 bin 682 olarak belirlendi. Bu rakamın 4 bin 500'ü gelen yolcu, 6 bin 505'i giden yolcu, 103 bin 677'si ise transit yolcu oldu.

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

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

TERSAN ARKTİK FABRİKA BALIKÇI GEMİSİNİ DENİZE İNDİRDİ

Tersan Tersanesi, Faroe Adaları'ndan JFK TROL firması için inşa ettiği Arktik Fabrika Balıkçı Gemisi NB1102, Gadus'u denize indirdi. Gadus, Tersan Tersanesi'nin son iki ay içinde Faroe Adalı müşterileri için denize indirdiği ikinci balıkçı gemisi oldu.

88,1 metre uzunluğunda ve 18,30 metre genişliğindeki balıkçı gemisi, üçlü trol vinçleri ile avlanabilen, gelişmiş, teknolojik olarak sofistike bir fabrika donanımlı balıkçı gemisi olacak. Bünyesinde bir karides fabrikası, gelişmiş bir fileto fabrikası ve bir balık unu ve balık yağı fabrikası ile donatılacak gemi, ayrıca pelajik türlerin gemide dondurulması için soğutucu ambarlara sahip olacak.

Skipsteknsik tarafından tasarlanan gemi, geniş ve konforlu yaşam alanları ile 43 kişilik konaklama imkanına sahip olacak. Buzlu ve arktik sularda verimli balıkçılık faaliyetleri yürütebilecek geminin 2022'nin son çeyreğinde teslim edilmesi planlanıyor.

Tersan Tersanesi Yönetim Kurulu Başkanı Osman Nurettin Paksu, "Bu önemli projede P/F JFK ile birlikte çalışma şansına sahip olduğumuz için mutlu ve gururluyuz. Projenin yürürlüğe girdiği tarih covid pandemisinin başlangıcıydı ve bu proje bize ayrı bir motivasyon, güç ve mutluluk kaynağı sağladı. Bu nedenle projenin önemi ayrıdır" dedi.

SEATECHNIC
Marine Electronics
JRC Pro Line
Authorized Proline dealer

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

INTERSCHALT maritime systems
MACGREGOR
BlueTraker®
SRC

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

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

TradeNet ID#236341

SIRENA MARINE HIZLI YÜKSELİŞİNİ SÜRDÜRÜYOR

Türkiye'nin ilk seri yat üreticisi Sirena Marine gerçekleştirdiği güçlü üretimle "İSO Türkiye'nin İkinci 500 Büyük Sanayi Kuruluşu" listesinde 225 basamak birden yükselerek 2021 yılında 251'inci sıraya yerleşti.

Türkiye'nin ilk seri yat üreticisi Sirena Marine, Türkiye'de Bursa Orhangazi'deki tersanesinde yüzde yüz Türk işçiliğiyle ile gerçekleştirdiği üretim ve dünyanın birçok farklı bölge ve ülkesine

gerçekleştirdiği tekne ihracatı ile Türkiye'nin küresel tekne üreticisi olarak güçlü küresel büyümesini sürdürüyor. İstanbul Sanayi Odası (İSO) tarafından her yıl düzenli olarak açıklanan "Türkiye'nin İkinci 500 Büyük Sanayi Kuruluşu" araştırmasında Sirena Marine gerçekleştirdiği güçlü üretimle, önceki yıla göre listede 225 basamak birden atlayarak 2021 yılında 251'inci sıraya yerleşti. Şirketin üretimden satışlarını geçen yıla göre 2,5 kata yakın bir oranda artırarak 659,5 milyon TL'lik satış rakamına ulaştırarak bu listede hızlı yükseliş kaydetmesinde en önemli faktör ise dünyanın dört bir yanına gerçekleştirdiği ihracat oldu.

Sirena Marine, Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) tarafından yayınlanan ilk 1000 İhracatçı Araştırması'nda da önceki yıla göre 265 basamak birden yükselerek, 2021'de 534'üncü sırada yer aldı. İhracatını önceki yıla göre yüzde 90 civarında artırarak yaklaşık olarak 50 milyon dolar seviyesine çıkaran Sirena Marine, kendi sektöründe ise önceki yıla göre üç basamak birden yükselerek en çok ihracat yapan 7'nci şirket oldu. Sirena Marine aynı zamanda sektöründe seri üretim yaparak bu listeye giren tek şirket olmayı da başardı.

Türkiye'nin küresel tekne üreticisi Sirena Marine; el işçiliği, yaratıcılığı ve kalitesi ile Avrupa'dan Amerika'ya, Uzak Doğu'dan Avustralya'ya, birçok ülkede tekne severlerin ilk tercihlerinden biri haline gelmiş durumda. Şirket, Bursa Orhangazi'de 150 dönümlük bir alana yayılmış tesisinde 1000'nin üzerinde çalışanıyla, her şeyi kendi bünyesinde çözümlediği entegre bir ekosistem içinde üretim yapıyor.

Mevcut tesislerinde 60 adet tekneye kadar üretim yapabilme kapasitesine sahip olan Sirena Marine, bugüne kadar 500'ün üzerinde tekne üretip ihraç ederek Türkiye'nin küresel tekne üreticisi olarak büyümesini sürdürdü.

2017 yılında T.C. Sanayii ve Teknoloji Bakanlığı onayı ile Ar-Ge Merkezi unvanını alan tesisiyle yenilikçilik kapasitesini her geçen gün daha da artıran Sirena Marine, yüzde 100 Türk işçiliğiyle yaptığı dünya kalitesinde üretim ve gerçekleştirdiği ihracat ile Türkiye ekonomisine katkı sağlamayı sürdürüyor.

THOR MARINE S.A.®

TÜRKİYE'DE SİGORTA GÜVENCESİNDE LASHING HİZMETİ VEREN TEK FİRMA

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

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

Thor Uluslararası Denizcilik Liman Hizmetleri Pazarlama A.Ş.

İstanbul : Yeşilköy Mah. Atatürk Cad. Egs Business Park B2 Blok No:12 Bakırköy / İstanbul
İskenderun: Dumlupınar Mah. 312 Sk. No:11 Sanayi Sitesi İskenderun / Hatay
İzmir : Samurlu Mah. 1244 Sk. No:18B Yeni Sanayi Aliağa / İzmir

Gsm 7/24: +90 532 710 8003
E-mail : thor@thormarinesa.com.tr
Web : www.thormarinesa.com.tr

Navlun fiyatlarında 2023 beklentileri

* AYŞEM ULUSOY

Salgın sonrası denizyolu taşımasında kullanılan konteynerlerin dünyanın belli başlı limanlarında birikmiş olması ve bu konteynerlerin yeniden sisteme dahil edilememesi küresel bir konteyner sorunu yaşanmasına neden oldu. 2021 yılı itibarıyla sektörü bu krizlerden en çok yüksek maliyet artışlarına sebebiyet veren konteyner ve küresel tedarik zinciri krizleri zor durumda bıraktı.

Konteyner tedariki ile başlayan sorunlar, navlun fiyatlarındaki artışlarla devam etti ve bugün sektörümüz hala yüksek navlun fiyatlarıyla karşı karşıya. Çin'in üretim kapasitesindeki düşüş sebebiyle konteyner gemilerinin seferlerinde yaşanan aksaklıklar ve dünyanın ilk 10 limanı listesinde başı çeken ülkelerin limanlarının düşük kapasiteler ile hizmet vermesine rağmen denizyolu bağlantılı taşıma operasyonlarındaki süreç daha iyi yönetildi. Bugün denizyolu taşımacılığında belirginleşen toparlanma sürecine verilerle baktığımızda, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın Clarksons Research'ün 2022 Ocak ayı yayımına dayandırdığı veriler, dünya denizyolu yük taşımalarının 2021'de yüzde 3,6 arttığı tahminini ortaya koymaktadır.

2021-2022 yılında konteyner fiyatlarında görülen ve uzun bir süre fasılasız devam eden yukarı yönlü hareketlere karşı alınacak önlemlerin ise kısa vadede değil, orta ve uzun vadede olmasının altını çizmemiz gerekiyor. Küresel ekonomide rekabeti bozucu dinamiklerin iyi irdelenmesi, iyi gözlemlenmesi ve bu dinamiklere karşı yapısal ve ciddi önlemler alınması temel bir prensiptir.

Rekabetin bozulduğu ortamlarda tekelleşme söz konusuysa o pazarda ve endüstride fiyatların artış eğilimine girmesi, yüksek seviyelerde ısrarcı olması başka bir gerçektir. Temel olarak navlunların yüksek seyretmesine karşı alınacak en yapısal, en köktenci önlem tekelleşmenin önlenmesi olacaktır. Bunun dışında Türk sanayisi geliştikçe, üretim bilinci yerleştikçe, katma değerli ürünler üretilmesi ve bunların ihraç edilmesi teşvik edildikçe ve devreye alındıkça Türkiye zaten bir üretim merkezine dönüşecektir.

SENE SONUNA DOĞRU NAVLUN FİYATLARININ AŞAĞI YÖNLÜ OLACAĞINI DÜŞÜNÜYORUZ

Pandemi sonrası navlun fiyatlarındaki düşüşün birkaç sebebi olduğunu görüyoruz. Bu sebeplerin başında öncelikle emtia ve hammadde fiyatlarının çok yüksek seyretmesi, bu girdi fiyatlarının yüksekliğinden dolayı piyasalardaki mamulün ciddi oranda pahalanması ve bunun sonucu olarak talebi kırıcı boyuta gelmesi sayılabilir.

Ek olarak dikkat çeken bir başka dinamik yüksek seyreden ve yüksek seyirlerde ısrar eden navlunlardan dolayı bazı bölgesel armatörlerin alternatif servisler sunarak rekabet yaratmaya başlamasıdır. Global ekonominin tüm dinamiklerinin navlun fiyatlarında etkisi olduğu gibi belli başlı küresel armatörlerin tutumları da navlunların yukarı seviyelerde ısrarcı olmasına neden oluyor. Sene sonuna doğru navlun fiyatlarının aşağı yönlü olacağını tahmin ediyoruz.

Bu yılın başında 13-14 bin dolar seviyelerinde olan Uzakdoğu-Avrupa navlunları şu günlerde 9 bin dolar altına kadar inerek 8 bin 750 dolar seviyelerini gördü. Bu trend devam ederse 2023 sonuna kadar 40'lık konteyner fiyatlarında 4000 bin dolar beklentisi gerçekleşebilir.

Bu düşüş trendinin Türkiye ihracatçısına büyük bir kolaylık getireceğini düşünmesek de olumlu etkileri elbette olacaktır. Ancak ihracatçının şu anki navlun fiyatlarının ötesinde hedef pazarlarda liman sıkışıklıkları, şoför bulunamaması, gümrüklerde yoğunluk gibi pandemiden kalan ve hala açıkçası devam eden bazı yapısal sorunlardan daha fazla etkilendiğini gözlemliyoruz.

Denizyolu taşımacılığında ise ekipman eksikliği, gemilerdeki yer sıkıntıları ve navlunlar düşmesin diye hatların haftalık servislerinin haftada bir yerine, ayda üçe-ayda ikiye çekilmesi, bizim blank sailing dediğimiz metoda başvurulması ihracatçımızı etkileyen yapısal sorunlar olarak göze çarpıyor.

Taşımacılıkta ve lojistikte kendi ağını kurmak ya da kendi ağına sahip olmak tamamen katma değerli ürün üretmekle ve kendi pazarına sahip çıkmakla ve stratejik bir pozisyon almakla ilgilidir. Bu olduğu zaman yerli ve milli armatörler ve lojistik servis üreticiler daha da çoğalıp güçlenecektir.

* UTİKAD YÖNETİM KURULU BAŞKANI

BEŞİKTAŞ TERSANESİ: DÜNYA DENİZCİLİĞİNİN ANA TAMİR LİMANI

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

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

BesiktasShipyard

www.besiktasshipyard.com

/besiktasshipyard /besiktasshipyard /besiktas-shipyard

Karbon ticareti ve denizcilikte alternatif yakıtlar

* SEÇKİN GÜL

KARBON TİCARETİ

18'inci yüzyılda Avrupa'da başlayarak, tüm dünyayı etkileyen Sanayi Devrimi'nden bu yana küreselleşmenin de etkisi ile uluslararası çapta üretme isteği, doğal kaynak ihtiyacı ve ticaret hızındaki artış inanılmaz boyutlara ulaştı. Sanayileşme ve enerji tüketimindeki artış atmosferde sera gazlarının birikmesi problemini de beraberinde getirdi (IEA verilerine göre; 2021 yılı karbon salınımı %6 artışla 36,3 milyar ton olmuştur). Toplumların iklim değişikliği ve küresel ısınma konularında bilinçlenmesiyle devletlerin ve regülatörlerin uluslararası ölçekte bu konularda mücadele etmesi için anlaşmalar ve düzenlemeler yapması zorunluluğu doğdu. Amaçlanan politikalar neticesinde, kamu ve özel sektör fark etmeksizin tüm işletmelerin karbon emisyonlarının ölçülmesi, kayıt altına alınması ve sınırlandırılması gerekmiş, böylece "Karbon Ticareti" kavramı karşımıza çıkmıştır.

Karbon ticareti ilk olarak 1994 yılında Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi'nde gündeme gelmiş olup 1997 yılında Kyoto Protokolü'nde resmiyet kazanmıştır. Karbon ticareti, ülkelerin sera gazı emisyonlarının sertifikalandırılması ve bu sertifikaların borsalarda alım satımının yapılması esasına dayanır. Daha basit anlatımla her bir üye ülkeye karbon emisyon kotası tahsis edilmekte ve bu ülkelerdeki kamu otoriteleri sektörel ve işletme düzeyinde üreticilere emisyon limitleri belirlemektedir. Eğer bir ülke veya üretici kendi emisyon kotasını aşarsa piyasa aracılığı ile emisyon taahhüdünün altında kalan bir diğer üreticiden piyasada arz talebe göre oluşan fiyattan emisyon kotası diğer bir tabirle kirletme hakkı satın alabilir. Aksi takdirde, cezai işleme maruz kalabiliyor ya da kendisinden temiz teknolojilere yatırım yapması isteniyor.

IMO 2020

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), gemilerden kaynaklanan sülfür dioksit salınımının önlenmesi amacıyla MARPOL Sözleşmesi'ne (1978) eklediği protokol ile 2005 yılında ilk adımı atarken, asıl olarak 2018 yılında uluslararası denizciliği etkileyecek olan "IMO 2020" olarak adlandırılan düzenlemeyi açıkladı. Bu düzenleme kapsamında; 1 Ocak 2020 tarihinden itibaren geçerli olmak üzere gemi akaryakıtlarının sülfür içeriğinin üst sınırı %3,5'ten %0,5'e düşürüldü. Ayrıca 2008 seviyelerine kıyasla gemilerden kaynaklanan sera gazı salınımlarının 2050 yılına kadar %50 düşürülmesi, karbon yoğunluğunun ise 2030 yılına kadar %40 ve 2050 yılına kadar %70 düşürülmesi hedeflendi.

ALTERNATİF ENERJİ ARAYIŞI

Denizcilik yakıtlarındaki sülfür üst limitine getirilen değişiklik ile %3,5 sülfür oranına sahip HSFO kullanımına %80'den fazla bağımlı olan uluslararası denizcilik sektörü alternatif yollar arayışına girmiştir. Tercih edilen yakıtların başında da düşük sülfür oranlı VLSFO gelmektedir. Kullanımı açısından gemi makinalarında büyük bir modifikasyona ve özel bir depolamaya ihtiyaç duyulmadığı için operasyonel maliyeti düşük olmaktadır. Ancak arz sıkıntısı sebebiyle fiyat avantajı bulunmamaktadır. Ayrıca sülfür oranının %0,5 civarında olması üst limit kuralına uysa da karbon emisyonu hala yüksektir. VLSFO'ya benzer şekilde modifikasyon ve özel depolamaya ihtiyaç duymayan MGO'daise fiyat dezavantajı bulunmaktadır. Diğer tercih edilen yöntem ise Scrubber montajı ile HSFO kullanımından kaynaklı yüksek sülfür emisyonunun azaltılmaya çalışılmasıdır. Scrubber montajı, maliyeti yüksek bir yöntem olupyakıt tüketimini artırdığından karbon emisyon limitleri aşılmaktadır. Sıvı hidrojen yarattığı enerji bakımından tüm alternatiflerden üstün olan temiz enerji kaynağıdır. Fakat günümüzde yüksek fiyatı ve depolama maliyeti en önemli tercih edilmeme sebepleridir. Sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG) ise sıfıra yakın sülfür ve düşük sera gazı salınımını ile IMO 2020 gereksinimlerini karşılamaktadır ancak diğer alternatiflere kıyasla kurulum ve depolama maliyeti dezavantajı bulunmaktadır.

SIVILAŞTIRILMIŞ DOĞAL GAZ-LİQUEFİED NATURAL GAS (LNG)

En basit tabiriyle LNG doğalgazın -162 dereceye kadar soğutulmasından elde edilen sıvılaştırılmış doğalgaz türüdür. LNG, HSFO kullanımına kıyasla karbonda 25%, nitrojen oksitte 90%, sülfürde ise 100% oranlarında emisyon azaltımı ile en temiz fosil yakıt olarak kabul görmektedir. Bahsi geçen regülasyonlara tam uyum sağlamasının yanında, kurulum, depolama maliyeti ve yıllar içerisinde talebin artması dezavantajlarıdır.

Şu an itibariyle, 250'e yakın serviste olan, 200'e yakın kullanıma hazır, 2028 yılına kadar da çoğunluğu konteyner olmak üzere 400 adet LNG ile çalışan geminin siparişinin onaylandığı bilinmektedir. LNG

yakıt barcı sayısı ise şu an 30'un üzerinde olup, yoğunlukla Avrupa'da faaliyet göstermekte, 2025'e kadar sayısının iki katına çıkacağı tahmin edilmektedir. Yeni gemi siparişinin LNG uyumlu olması halinde maliyet avantajı sağlanabileceği öngörülmektedir. Ayrıca günümüzde hem LNG hem de diğer yakıtların kullanımına olanak veren dual-fuel LNG hybridmodel gemi örnekleri de mevcuttur.

Avrupa, LNG ile çalışan gemi yoğunluğu bakımından lider konumda bulunmaktadır. Ayrıca Kuzey ve Baltık denizlerinin emisyon kontrol alanları (ECA) olarak kabul edilmesinden dolayı LNG konusunda ikmal merkezlerinin artırılması ve Ar-Ge çalışmaları hızlı bir şekilde devam etmektedir. Halihazırda Rotterdam, Amsterdam, Zeebrugge ve Barcelona başta olmak üzerebüyük limanlarda LNG ikmali yapılabilmektedir. Tüm bunlara ek olarak Rusya-Ukrayna savaşından dolayı Rusya'dan yapılan enerji ithalatına bağımlılığını azaltmak adına alternatif enerji kaynağı arayışına giren Avrupa Birliği'nin odağı yenilenebilir enerji kaynaklarına ve LNG'e yoğunlaşmıştır. Ayrıca geleneksel yakıt türleri arz sıkıntısı ile boğuşurken, doğal gaz rezervlerinin petrolden 700 kattan daha fazla olması yakın gelecekte LNG için kaynak sıkıntısı yaşanmayacağına işaret ediyor.

TÜRKİYE'DE LNG İKMALİ

Gemilerin sebep olduğu sera gazı emisyonunu azaltmak amacıyla IMO tarafından getirilen kısıtlamaları karşılaması bakımından LNG, efektif ve nispeten ekonomik açıdan avantajlı bir alternatif enerji kaynağıdır. Şuan için denizcilikte LNG kullanımı tüm ihtiyacın henüz %2'sini oluşturuyor olsa da, her geçen yıl kullanımı yaygınlaşmaktadır.

Güçlü gemi filosuyla Türkiye'nin denizcilik sektöründe öncü olan Arkas markasının yansıttığı güven, kaliteden ödün vermeyen iş anlayışımız ve deneyimli çalışanlarımızla gemi yakıt ikmal hizmeti veren Arkas Petrol için enerji alanında sürdürülebilir politikalar oluşturmak ve yatırım yapmak, ülkemize ve müşterilerimize değer katmak açısından çok önemli bir husus. Güçlü bir alternatif yakıt olan LNG kullanımının ekolojik ve ekonomik özellikleri sebebiyle küresel ölçekte yaygınlaşacağını düşünmekteyiz. Bu amaçla LNG'nin gemi yakıtı olarak Türkiye ve çevresi denizlerde ikmali konusunda hazırlıklara başlamıştık. 2018 yılında Japon enerji şirketi Sumitomo Corporation ile imzaladığımız iş birliği anlaşması ile çalışmalarımızı bir üst seviyeye taşıdık. 2021 yılında da çalışmalarımıza BOTAŞ'ın katılımı ile sera gazı emisyonunun azaltılması ve Türkiye'de bir LNG yakıt ikmali merkezinin kurulması hedefimize doğru ilerlemekteyiz.

*** ARKAS PETROL ÜRÜNLERİ VE TİC. A.Ş. - GENEL MÜDÜR**

TEMMUZ 2022 YAKIT FİYATLARI

1. HAFTA

	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	745.000	1.020.000	1.315.000
Piraeus	629.000	1.225.000	1.300.000
Malta	648.000	880.000	1.330.000
Novorossissk	572.000	854.000	1.105.000
Ceuta	636.000	885.000	1.346.000
Gibraltar	640.000	885.000	1.350.000
Rotterdam	480.000	835.000	1.128.000
Fujairah	520.000	1.065.000	1.460.000
Singapore	495.000	1.065.000	1.150.000
Brent 101.00			

2. HAFTA

	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	710.000	1.050.000	1.335.000
Piraeus	534.000	1.034.000	1.228.000
Malta	640.000	846.000	1.325.000
Novorossissk	537.000	884.000	1.125.000
Ceuta	631.000	860.000	1.336.000
Gibraltar	635.000	860.000	1.340.000
Rotterdam	447.000	785.000	1.145.000
Fujairah	485.000	1.005.000	1.410.000
Singapore	450.000	995.000	1.125.000
Brent 99.77			

3. HAFTA

	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	723.000	992.000	1.285.000
Piraeus	539.000	1.030.000	1.247.000
Malta	630.000	875.000	1.298.000
Novorossissk	550.000	826.000	1.075.000
Ceuta	624.000	870.000	1.295.000
Gibraltar	628.000	870.000	1.299.000
Rotterdam	472.000	802.000	1.103.000
Fujairah	485.000	965.000	1.355.000
Singapore	475.000	985.000	1.055.000
Brent 105.59			

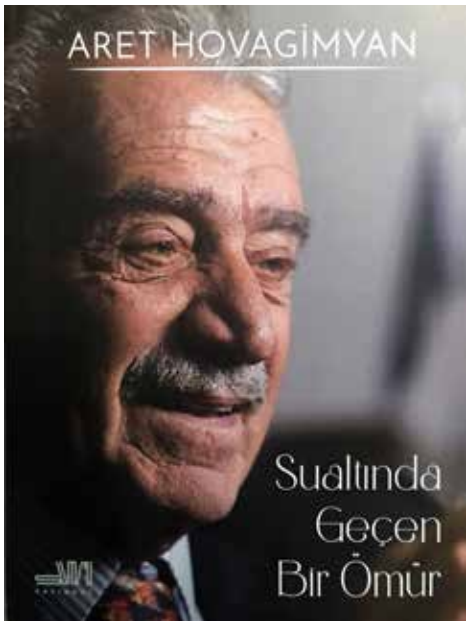
4. HAFTA

	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	711.500	970.000	1.270.000
Piraeus	539.000	970.000	1.173.000
Malta	594.000	821.500	1.185.500
Novorossissk	572.500	853.000	1.085.000
Ceuta	618.500	850.500	1.267.500
Gibraltar	618.500	850.500	1.267.500
Rotterdam	465.000	771.000	1.066.000
Fujairah	496.500	865.000	1.320.000
Singapore	478.00	861.000	1.009.500
Brent 101.88			

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

"SUALTINDA GEÇEN BİR ÖMÜR" RAFLARDAKİ YERİNİ ALDI

Hayatını sualtı sektöründe geçirmiş bir duayen olarak anılarını kitaplaştıran, denizcilik sektörünün önemli ismi Aret Hovagimyan'ın "Sualtında Geçen Bir Ömür" isimli kitabı okuyucuyla buluştu. Basımı sırasında aramızdan ayrılan merhum Aret Hovagimyan'a Allah'tan rahmet, ailesine ve denizcilik camiasına bir kez daha başsağlığı diliyoruz.



Basımı sırasında aramızdan ayrılan Aret Hovagimyan'ın, vefatı öncesinde tamamladığı kitabında mesleğine olan bağlılığı, denize olan tutkusu ve karşılaştığı tüm olumsuzluklara rağmen hayat mücadelesi yer alıyor. "Mesleğim, Tecrübelerim, Anılarım" alt başlığı ile yayınlanan kitapta Aret Hovagimyan çok sevdiği mesleğine dair anılarını kaleme almış. Kitabın sunuş bölümünde ailesi Aret Hovagimyan'ı şöyle anlatıyor:

"Disiplinli, prensip sahibi, çizgisinden sapmayan bir yapısı vardı herkesin Aret Abisi'nin… Zorluklara göğüs germekti sanki işi; morali bozulsaydı ya da bozulsa da belli etmez, gülüp geçerdi. Dert varsa dermanı, problem varsa çözümü vardı onun için.

Her fırtınanın ardında o sular mutlaka durulurdu. Belki de bunu bilmenin gücüyle dayanırdı o zorluklara. "Mesleğini seveceksin. Sevmediğin işi sakın yapma derdi!" derdi. İşte bu yüzden, çok sevdiği ama bir o kadar da zorluklarla dolu bir meslek hayatından bahsederken gözlerinin içi parlardı. O dönemlerde başından geçenleri heyecanla karşı tarafa öyle güzel anlatırdı ki çevresindeki herkes pür dikkat onu dinlerdi.

"O" tüm bu hikayeleri anlatırken "Siz" kendinizi denizin altında, sırtınızda bir tüple dalışta hissederdiniz. Bu heyecanını ve tutkusunu hayatının her alanında görürdünüz. Bitmek tükenmek bilmeyen bir enerjiye sahipti. Yorulmak nedir hiç bilmezdi…

Çalışmak onun için bir varoluş şekliydi ve bu yüzden de çalışan, gayretli insanı çok sever, sayar ve elinden geldiğince desteklemeye ve yüreklendirmeye çalışırdı. Başlayıp bitirilmesi gereken bir iş varsa, hemen kolları sıvar ve ertelemeksizin harekete geçerdi. Çünkü çok iyi bilirdi, başlanan bir işin bitmiş olduğunu… Çok iyi bir dinleyiciydi. Yargılamaksızın, sükunet içinde sizi dinler, anlamaya çalışır ve çözüm üretirdi. O gerçek anlamıyla bir "çözüm ortağı" idi…

Ele aldığı hiçbir işi üstünkörü yapmazdı, yapamazdı. Son senelerde evinin altına kurduğu ahşap atölyesinde yaptığı çalışmalardaki titizliği ve detaylarda gösterdiği hassasiyet gerçekten ne denli idealist bir yapıya sahip olduğunun kanıtıydı.

Kendi dediği gibi bu kitabı yazmaktaki amacı tecrübelerini paylaşmak ve bu mesleği gelecek kuşaklara tanıtmaktı. Bu yüzden de bu kitapta özellikle meslek hayatının ilk yıllarındaki tecrübesizlikleri ve karşılaştığı zorlukları dile getirmek istedi. Niyeti genç kuşağın şevkini kırmak değil, tam aksine kamçılamak, yapıcı olmaktı. Yine bu dünyaya gelse tüm zorluklara rağmen eminiz yine bu mesleği seçer, yine bu yoldan yürürdü.

Ve şimdi, gözlerindeki o güzel ışığıyla, bizlerin de yolunu aydınlatmaya devam edecek…

O halde ondan gelsin bu son söz: YOLA ÇIKAN VE YOLDA OLAN HEREKESE RASTGELE…"

Sumru Yayınevi'nden çıkan kitabın önsözünde ise Aret Hovagimyan duygularını şöyle ifade etmiş: "60 senelik meslek hayatım boyunca sualtında ve su üstünde şirketim aracılığıyla çeşitli teknik hizmetler verdim.

Türkiye karasularında Batum'dan İskenderun'a yurt dışında ise Libya'dan Azerbaycan'a kadar pek çok ülkede çalışmış olmanın gururunu taşıyorum. Bu kitabı yazmaktaki amacım meslek hayatım boyunca bende iz bırakan bazı ilginç olayları, mesleki tecrübelerimi başlıklar halinde okurlarla paylaşmak ve mesleğimi genç kuşaklara tanıtmak. İş hayatında geçirdiğim meşakkatli günlerimi paylaşan ve bana yardımcı olan aileme minnettarım."

METEAR Deniz İşleri ve Ticaret Anonim Şirketi'nin sahibi, su altı deniz inşa ve gemi batık kurtarma endüstrisinin duayen ismi Aret Hovagimyan 16 Nisan 2021 tarihinde korona virüs tedavisi gördüğü hastanede vefat etmişti. Aret Hovagimyan evli ve biri kız, diğeri erkek iki çocuk sahibiydi.

KINAY

Customer Satisfaction Delivered

Sınırları aşıyor, standartları yukarı taşıyoruz!

www.kinay.com

KINAY CHARTERING

KINAY TRANSPORT & LOGISTICS

INTERNATIONAL

EUROPE

BENELUX

AUSTRALIA

CHINA

UKRAINE

VIETNAM

kinaygroup

kinaylogistics

KINAY

kinaylojistik

Kınay Group

ECSA, "KİRLETEN ÖDER" PRENSİBİNİN BENİMSENMESİNDEN MEMNUN

Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği (European Community Shipowners' Associations-ECSA), Emisyon Ticareti Sistemi'ne yönelik "kirleten öder" ilkesi konusundaki Avrupa Konseyi'nin tutumunu memnuniyetle karşılıyor, ancak gelirleri tahsis etmek için daha fazlasına ihtiyaç olduğu konusunda uyarıda bulundu.

Avrupa Birliği (AB) Çevre Bakanlarının, AB Konseyi'nin Emisyon Ticareti Sistemi'nin revizyonu ve "Fit for 55" paketinin bir parçası olarak plana deniz taşımacılığının dahil edilmesi konusundaki tutumunu kabul ettiği belirtiliyor.

AB Konseyi'nin ETS maliyetleri hakkındaki ortak tutumunun, Haziran 2022 ayının başlarında Avrupa Parlamentosu tarafından benzer görüşün benimsenmesinin ardından geldiği biliniyor. Aşamalı dönem uygulamasının devam etmesi ve dört yıllık bir süre boyunca denizcilikten kaynaklanan emisyonların kademeli olarak dahil edilmesinin de sektör için sorunsuz bir geçiş sağlamak adına önem taşıdığı belirtiliyor. Ayrıca ECSA, Avrupa Konseyi'nin ETS İnovasyon Fonu kapsamında belirli çağrılar yoluyla deniz taşımacılığına özel önem verilmesi taahhüdünü de olumlu bir gelişme olarak görüyor. Ancak ECSA, yeniliği desteklemek ve temiz/çevreci yakıtlarla konvansiyonel yakıtlar arasındaki fiyat farkını kapatmak için söz konusu taahhüdün yeterli olmadığını düşünüyor.

Bu nedenle, Avrupa Parlamentosu'nun önerisinde olduğu gibi, denizcilik sektörünün enerji dönüşümü için ETS gelirlerinin tahsis edilmesi ECSA tarafından talep ediliyor.

ECSA Başkanı Philippos Philis; "AB politikacılarıyla gündeme getirdiğimiz en önemli noktalardan biri olan ticari işletmecilerin maliyetlerden zorunlu olarak sorumlu tutulması konusunda hem Konsey hem de Parlamentonun benzer bir tutumu desteklemesi dikkat çekicidir. Sektörün enerji dönüşümü için herkesin elini taşın altına koymasına ve "kirleten öder" prensibinin doğru bir şekilde uygulanmasına ihtiyacımız var" dedi. ECSA Genel Sekreteri Sotiris Raptis ise kabul edilen metnin iddialı ve etkin bir iklim önlemi elde etme yolunda iyi bir adım olduğunu ifade ederek "İnovasyon Fonu kapsamında denizcilik sektörüne özel önem verilmesi cesaret vericidir; ancak Konseyin bu konudaki konumu gelirleri tahsis etmekte yetersiz kalmaktadır.

Temiz/çevreci yakıt ile konvansiyonel yakıtlar arasındaki fiyat farkının karbon sözleşmeleri yoluyla kapatılması için gelirlerin sektöre tahsis edilmesi gerekmektedir. Konseyi, müzakereler sırasında ilerleme sağlamaya ve Parlamentonun pozisyonuna yaklaşmaya teşvik ediyoruz. Mevcut ETS gelirlerinin %80'i diğer ETS sektörlerinin enerji geçişi için kullanılıyor ve aynısını denizcilik sektöründe de görmemiz gerekiyor. Bu durum, deniz taşımacılığının dekarbonizasyonu ve sektörün rekabetçiliği için ya tamam ya devam niteliği taşıyor" açıklamasında bulundu.

Avrupa Konseyi'nin, "ice class" gemiler sorununun yanı sıra küçük adalar ve uzaktaki bölgeler için özel hükümlerin ele alınmasına yönelik bir öneriyi de desteklediği biliniyor. Bu kapsamda Avrupalı gemi sahipleri, uygun bir çözüme ulaşabilmek adına Konsey ve Parlamento ile iletişime geçmeyi bekliyor.

Konseyin tutumunun kabul edilmesinin ardından, nihai metin üzerinde bir anlaşmaya varılması için Parlamento ile Konsey arasındaki müzakerelerin kısa süre içinde başlaması bekleniyor.

KAYNAK: ECSA

Hazırlayan: İMEAK DTO Çevre Birimi

Özgürlüğümüzün ve
Bağımsızlığımızın simgesi olan
30 AĞUSTOS
ZAFER
BAYRAMI
KUTLU OLSUN!
Hizmetinizdeyiz...
INEBOLU SHIPYARD
KARAVELİOĞLU GROUP SINCE 1916

GEMİ TUTULMALARI

1 Ocak – 28 Temmuz 2022 itibariyle Türk Bayraklı gemilerin Memorandumlar kapsamında güncel denetim ve tutulma istatistikleri aşağıdaki tablolarda sunulmaktadır.

MEMORANDUMLAR KAPSAMINDA TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI İSTATİSTİKLERİ

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

YILLARA GÖRE TUTULMA TABLOSU (2017-2022 TEMMUZ)*

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	*2017*	*2018*	*2019*	*2020*	*2021*	*2022 (Temmuz)*
PARIS MOU	14	7	4	3	1	5 Tutulma (120 Denetleme)
TOKYO MOU	3	0	2	0	0	***
BS MOU	11	2	0	1	0	***
MED MOU	0	5	0	0	0	0 Tutulma (55 Denetleme)
USCG	-	1 **	0 **	1 **	1 **	0 Tutulma **

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

****USCG Web Sitesinden denetleme rakamlarına ulaşılamamaktadır.**

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

Yönümüz Sizsiniz...

MEDKON LINES

www.medkonlines.com

Büyük tonaj gemilerin fiyatlarında aşağı yönlü revizeye gidiliyor

ULUÇ KEDME *

Yaz dönemi ile birlikte düşüş eğilimine giren piyasalarda ağustos ayına girmekte olduğumuz dönem itibari ile bu trendin devam ettiğini görmekteyiz. Özellikle endekslerin ve navlunların düşüş eğilimindeki devamlılığının büyük tonaj gemilerin fiyatlarında aşağı yönlü revizeye sebebiyet verdiğini görmekteyiz.

Endekslere baktığımızda Baltık Handysize Endeksi'nde bir ay öncesine kıyasla kayıpların %12.5, 3 ay öncesine kıyasla ise negatif yönlü ayrışmanın %19 seviyelerinde olduğunu, benzeri şekilde Baltık Supramax Endeksi'nde ise son bir ay öncesine göre %17, son 3 ay öncesine göre %20'ye yakın kayıp yaşandığını gözlemlemekteyiz. Baltık Kuru Yük Endeksi'nde (BDI) ise, özellikle hacimsel büyüklüğünden de sebep Capesize Endeksi'nin kısmi pozitif hareketliliğinden sebep son bir ay öncesine kıyasla %10 negatif yönde hareketi gözlemlenirken, üç ay öncesine kıyasla ise herhangi bir değişimin olmadığını görüyoruz. Genel olarak asıl negatif hareketin koster tonajından Supramax tonajlarına kadar navlunlarda olduğunu görmekteyiz.
Bu verilerle beraber geçtiğimiz ay gemi fiyatlarına marketin gidişatının yansımasını göremesek de, özellikle bu ay itibari tonaj büyüklüğüne göre %5-10 seviyelerinde negatif olarak yansımakta olduğuna tanıklık ediyoruz. Arz/talep dengesinde talebin fazla olması sebebi ile koster tonajı olarak tabir edebileceğimiz 10.000 DWT altı gemilerde ise, fiyatlarda henüz dikkati çeken bir değişiklik ile karşılaştığımızı söyleyemeyiz. Tanker segmentinde ise özellikle kirli mal endekslerinde son bir ay içerisinde %20 'ye yakın artış olmasına karşın, tam tersi yönde temiz mal endekslerinde ise aynı dönemde düşüş %20 seviyesinde olmuştur. Ancak son 3-4 aylık periyotta tanker endeks ve navlunlarındaki sert yükselişin özellikle gemi fiyatlarına olumlu yansımasını ve beraberinde alım-satım tarafında artışları gözlemlemekteyiz.

Emtialara baktığımızda ise Brent Petrol tarafında son bir aylık dönemde %3-4 civarı düşüşten söz etmemiz mümkün. Bunda temel etkenler Rusya'nın Ukrayna'yı işgali sebebi ile petrol akışının bozulmasını ve beraberinde enerji maliyetlerindeki artışın enflasyonu tetiklemesini ve son olarak güçlenen doları ve global resesyon beklentilerini gösterebiliriz.

Eylül sonrası sürecin hangi yönde olacağını takip ediyor olacağız. Özellikle negatif yönde devam edebilecek bir süreçte gemi fiyatlarına negatif yansımasının daha belirgin devam etmesi beklenirken aksine yükseliş olması durumunda ise halihazırda marketin bir adım önünde giden fiyatların daha hızlı yükselişlerle karşı karşıya kalması şaşırtıcı olmayacaktır.

TEMMUZ 2022 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

Gemi İsmi	DWT	İnşa Yılı	İnşa Ülkesi	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	Fiyat US$ M
HUI XIN 8	92.974	2012	CHINA	BULK	NA	22,00
OCEAN SCALLION	82.215	2013	CHINA	BULK	CHINESE	23,50
THERESA SHANDONG	82.000	2012	CHINA	BULK	GREEK	22,20
GOLDEN CECILIE	60.263	2015	JAPAN	BULK	CHINESE	31,50
GOLDEN CATHRINE	60.263	2015	JAPAN	BULK	CHINESE	31,50
NEUTRINO	58.612	2012	JAPAN	BULK	NA	24,00
MERIDA	56.670	2012	CHINA	BULK	NA	19,80
SEA ROSE	45.700	1995	JAPAN	BULK	CHINESE	6,30
INTERLINK ETERNITY	39.094	2019	CHINA	BULK	NA	29,60
VENTURE OCEAN	38.947	2015	CHINA	BULK	NA	25,00
VENTURE TEAM	38.947	2015	CHINA	BULK	NA	25,00
SAN FORTUNE	35.366	1999	JAPAN	BULK	SYRIAN	10,00
YANGTZE SPIRIT	35.169	2012	CHINA	BULK	NA	17,20
ELEFTHERIOS T	33.789	2013	KOREA	BULK	NA	20,00
SUNRISE	29.828	2006	JAPAN	BULK	VIETNAMESE	11,80

HANS OLDENDORFF	209.190	2017	CHINA	BULK	NA	54,00
SDTR JULIA	84.800	2022	CHINA	BULK	CHINESE	35,20
VAN CONTINENT	74.475	2007	CHINA	BULK	CHINESE	18,50
CHRISTINA IV	72.493	2000	JAPAN	BULK	MIDDLE EASTERN	13,00
WESTERN SANTOS	63.518	2014	CHINA	BULK	HONG KONG	26,40
VAN GENERAL	57.346	2011	CHINA	BULK	CHINESE	19,20
VAN AUSPICIOUS	53.630	2006	CHINA	BULK	CHINESE	16,00
VAN ETERNITY	53.390	2007	CHINA	BULK	CHINESE	16,70
VAN BONITA	53.383	2008	CHINA	BULK	CHINESE	18,60
VAN DUFFY	52.385	2006	PHILIPPINES	BULK	CHINESE	17,00
MEDI BANGKOK	53.466	2006	JAPAN	BULK	NA	17,50
MILAU BULKER	38.173	2012	JAPAN	BULK	GREEK	23,00
DORTHE OLDENDORFF	37.873	2019	CHINA	BULK	NA	25,00
OMNIA	36.787	2011	KOREA	BULK	NA	19,70
LORD WELLINGTON	31.921	2005	JAPAN	BULK	CHINESE	14,30
VANTAGE RIDER	29.033	2011	CHINA	BULK	VIETNAMESE	15,00
ZHE HAI 355	26.750	2010	CHINA	BULK	CHINESE	7,80
THESTELIA K	82.108	2009	CHINA	BULK	NA	23,20
THUNDERBIRD	79.508	2011	CHINA	BULK	NA	37,0 *
BONNEVILLE	79.403	2010	CHINA	BULK	*	*
THEODOR OLDENDORFF	77.171	2008	JAPAN	BULK	TURKISH	19,50
LOWLANDS MAINE	76.784	2005	JAPAN	BULK	CHINESE	16,50
RUI FU TAI	73.870	2002	JAPAN	BULK	NA	14,20
IDC FALCON	55.803	2006	JAPAN	BULK	MIDDLE EASTERN	18,20
MAMBA POINT	55.614	2009	JAPAN	BULK	NA	20,20
DUX BENEFIT	46.638	1995	JAPAN	BULK	NA	NA
EVA BULKER	38.140	2012	JAPAN	BULK	NA	23,00
GOLDEN BONNIE	32.280	2009	JAPAN	BULK	NA	17,20
IONIAN SPIRE	32.269	2008	JAPAN	BULK	TURKISH	17,00
MEGA MAGGIE	31.922	2009	JAPAN	BULK	NA	17,50
VEGA GRANAT	31.780	2011	JAPAN	BULK	NA	17,50
PAGONA	27.797	1999	JAPAN	BULK	NA	10,50
SUNROAD YATSUKA	24.989	2005	JAPAN	BULK	NA	11,00
ELANDRA EVEREST	299.999	2020	KOREA	TANKER	GREEK	95,00
MATTERHORN SPIRIT	114.834	2005	KOREA	TANKER	UAE	24,80
GODAM	113.553	2006	KOREA	TANKER	GREEK	79,50 *
MANDALA	113.553	2006	KOREA	TANKER	GREEK	*
TIMBERWOLF	109.647	2008	CHINA	TANKER	GREEK	*
THUNDERBOLT	108.817	2008	CHINA	TANKER	GREEK	*
ELANDRA BLU	50.695	2008	KOREA	TANKER	NA	18,50
ELANDRA CORALLO	50.607	2008	KOREA	TANKER	NA	18,40
EASTERN KALMIA	50.359	2007	KOREA	TANKER	NA	14,90
NEUTRON SONIC	49.995	2007	KOREA	TANKER	NA	14,00
HIGH FIDELITY	49.990	2014	VIETNAM	TANKER	ITALIAN	19,20
HIGH DISCOVERY	45.999	2014	KOREA	TANKER	ITALIAN	20,30
KIRANA SAPTA	19.000	2016	JAPAN	TANKER	NA	20,00
DH ADMIRAL	8.714	2018	CHINA	TANKER	NA	18,50
DH BLOSSOMING	8.703	2018	CHINA	TANKER	NA	18,50
NAVION GOTHENBURG	150.980	2006	KOREA	TANKER	NA	25,80
A SYMPHONY	149.995	2001	JAPAN	TANKER	CHINESE	12,90
KRONVIKEN	114.523	2006	KOREA	TANKER	GREEK	25,00

UACC IBN SINA	73.338	2008	CHINA	TANKER	GREEK	NA
STENA PARIS	65.125	2005	CROATIA	TANKER	GREEK	15,00
EXPLORER II	47.326	2005	JAPAN	TANKER	NA	12,10
ALICUDI M	40.083	2004	KOREA	TANKER	NA	14,00
HAFNIA RAINIER	40.012	2004	JAPAN	TANKER	NA	10,00
FRESIA	37.320	2003	KOREA	TANKER	NA	8,10
EBONY RAY	19.998	2008	JAPAN	TANKER	INDONESIAN	14,00
HUNTER DISEN	299.995	2020	KOREA	TANKER	NA	96,00
HUNTER FRIGG	299.995	2020	KOREA	TANKER	NA	96,00
HUNTER FREYA	299.995	2020	KOREA	TANKER	NA	95,50
HUNTER IDUN	299.995	2020	KOREA	TANKER	NA	95,50
MARIDAKI	299.990	2005	JAPAN	TANKER	NA	36,50
MAGNUS	114.809	2005	KOREA	TANKER	GREEK	NA
ENERGY CENTURION	74.995	2008	KOREA	TANKER	GREEK	18,10
STI BENICIA	49.990	2014	KOREA	TANKER	UK	31,50
ENERGY PANTHER	46.846	2008	KOREA	TANKER	GREEK	15,80
BALTIC FAVOUR	37.105	2006	KOREA	TANKER	NA	12,10
AZAHAR	35.648	2003	KOREA	TANKER	NA	7,20
MAERSK BORNEO	29.013	2007	CHINA	TANKER	NA	11,80
CELSIUS MESSINA	20.896	2007	JAPAN	TANKER	CHINESE	13,00
FSL LONDON	19.966	2006	JAPAN	TANKER	CHINESE	12,00
XIN FENG SHANG HAI	4.992	2005	KOREA	CONTAINER	NA	60,00
AS SERAFINA	1.713	2010	TAIWAN	CONTAINER	FRENCH	33,00
CRYSTAL ARROW	1.020	2017	CHINA	CONTAINER	NA	27,00
NORTHERN JASPER	8.814	2009	KOREA	CONTAINER	DANISH	130,00
NORTHERN JUPITER	8.814	2010	KOREA	CONTAINER	DANISH	130,00
EASTAWAY MALMSEY	3.421	2011	CHINA	CONTAINER	UAE	64,50
MOUNT BUTLER	1.756	2016	CHINA	CONTAINER	NA	NA

***Enbloc satışı ifade eder**

HURDA FİYATLARI
TEMMUZ 2022

ÜLKE	Dökme Kuruyük (per T/LTD)	Tanker (per T/LTD)	Konteyner (per T/LTD)
BANGLADEŞ	US$ 575-585	US$ 585-595	US$ 595-605
HİNDİSTAN	US$ 565-575	US$ 575-585	US$ 585-595
PAKİSTAN	US$ 555-565	US$ 565-575	US$ 575-585
TÜRKİYE	US$ 255-265	US$ 265-275	US$ 275-285

TEMMUZ 2022 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

Gemi İsmi	DWT	LWT	İnşa Yılı	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	USD per T/LWT
TELLUS	109.390	19.864	2003	TANKER	BANGLADESH	580
SUNTUDSAMUT 5	2.500	1.020	2001	GC	BANGLADESH	593

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

MEKE

Çocuklarımıza temiz denizler bırakalım

"İYİ" İÇİN ÇALIŞIYORUZ

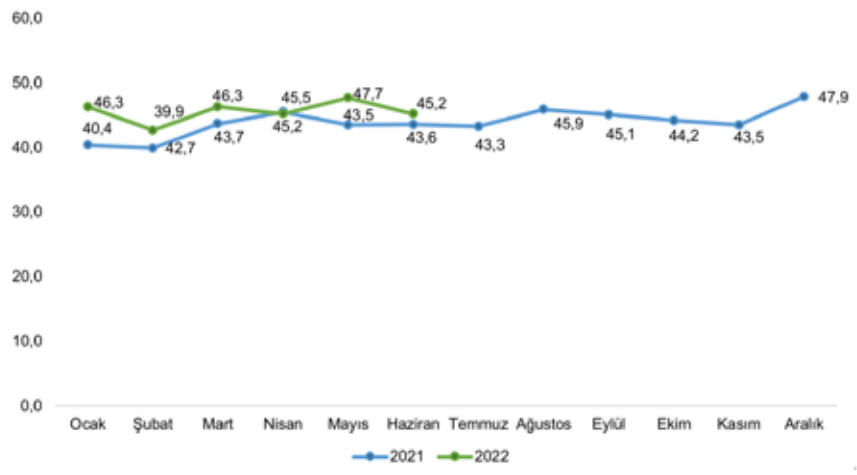
Meke Marine, deniz kültürü ve doğal kaynaklarla ilgili bilinirliği artırma amaçlı çalışmalar hazırlamakta ve etkinliklere destek olmaktadır.

#mekemarine

2021-2022 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2022 yılı haziran ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %3,1 artış göstererek 45.245.822 ton olmuştur.

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



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

Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2022 yılı haziran ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %3,7 arttı.

- Limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı 2022 yılı haziran ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %4,3 düşerek 12.900.089 ton,

- Limanlarımızda gerçekleştirilen ithalat amaçlı boşaltma miktarı 2022 yılı haziran ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %9,6 artarak 19.955.455 ton,

- Dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı 2022 yılı haziran ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %3,7 artarak 32.855.544 ton olmuştur.

Tablo 1. Denizyolu ile Dış Ticaret, Haziran 2022

Aylar	Yıllar	İhracat		İthalat		Dış Ticaret	
		Miktar (Ton)	Değişim	Miktar (Ton)	Değişim	Miktar	Değişim
Haziran	2021	13.477.369	-4,3%	18.205.602	9,6%	31.682.971	3,7%
	2022	12.900.089		19.955.455		32.855.544	
Ocak - Haziran	2021	76.681.698	0,1%	111.981.208	7,6%	188.662.906	4,5%
	2022	76.743.423		120.475.749		197.219.172	

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

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

BAZILARI DENİZDE YÜKSELİR

145 ülkede, 370'in üzerinde temsilcilikle
dünyanın tüm denizlerinde yanınızda olan Türk P&I ile
siz de denizde yükselmeye hazır olun.

TÜRKP&I

Türk P ve I Sigorta A.Ş.
Mehmet Akfan Sokak No:7/9 34718 Koşuyolu-Kadıköy/İstanbul
T. +90 850 420 8136 **F.** +90 216 545 0301 turkpandi.com

25.07.2022

30. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

ISTFIX Bileşik Endeksi bayram tatilleri sonrası rehavetiyle yüzde 6,5 düştü. Endeks geçen haftaki 1.199 puandan 1.121 puana düştü. Aşağıda bu hafta bölgeyi ilgilendiren iki önemli haber ve ilgili yorumlar dikkatlerinize sunulmuştur.

ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2021

ISTFIX – Son 1 yıl

HABERLER

Avrupa ve Birleşik Devletler

• Ukrayna ve Rusya, Türkiye ve Birleşmiş Milletler ile iki tarihi anlaşma imzalayarak Ukrayna'nın Odessa, Nikolaev ve Kherson gibi halihazırda Rus tehdidi sebebiyle kapalı bulunan limanlarından tahıl ihracatı yapmasına olanak verecek tahıl koridoru anlaşmasını hayata geçirmek için adım attı. Bu anlaşma eğer uzun soluklu olursa bölgede koster ticaretine kısa vadede ciddi destek verebilir.

• Avrupa Merkez Bankası (AMB) bölgedeki enflasyonla mücadele için son 11 yılda ilk kez avro faizini arttırdı. Yüzde 0,5'lik artış beklenenden yüksek ve biraz da erken olması hasebiyle ekonomistleri şaşırttı.

Her halükârda, Avrupa'da daha yüksek faizler, avro/dolar paritesi için olumlu olacak ve avronun alım gücünün artması özellikle Akdeniz'den alımları destekleyecektir.

• Rusya merkez bankasının faiz oranlarını 50 baz puan düşürerek yüzde 9'a indirmesi bekleniyor. Banka, Batı'nın uygulamaya koyduğu yaptırımlarının ardından şubat ayı sonunda yüzde 20'ye yükselttiği faiz oranlarını kademeli olarak düşürmekte.

• Çin ikinci çeyrekte yüzde 0,4 büyüyerek, analistlerin yüzde 1 olan beklentilerinin oldukça altında kaldı.

• AB Komisyonu Euro bölgesi için 2022 yılı enflasyon tahminini yüzde 6,1'den yüzde 7,6'ya, 2023 yılı için ise yüzde 2,7'den yüzde 4'e yükseltti. Komisyon büyüme tahminlerini 2022 yılı için ise yüzde 2,7'den yüzde 2,6'ya düşürürken, 2023 yılı için ise yüzde 1,4'e indirdi.

Emtia Haberleri

• Petrol fiyatları düşüş eğilimine geri döndü. Batı Teksas tipi ham petrol 95 dolar/varile düşerken Bernt de 103,2 dolar/varile geriledi.

• Ukrayna, savaşın başlamasından bu yana son 4 ayda sadece 5,2 milyon ton tarım ürünü ihraç etti. Ukrayna hükümetinin Tarım ve Toprak Politikası Komitesi verilerine göre, savaştan önce Ukrayna her ay 4 ila 5 milyon ton tahıl taşıyordu.

• Ukrayna'nın ihracat potansiyelinin, geçen sezondan kalanlar ve bu sezon mahsulünün görünümüne göre, yaklaşık 16 milyon ton buğday, 2,7 milyon ton arpa ve 31,5 milyon ton mısır olduğu tahmin ediliyor.

• Bu arada Rusya Tarım Bakanlığı'na göre, Rusya şimdiden 5,5 milyon ton tahıl hasadını tamamlarken, Rus çiftçilerin 54,5 milyon hektar daha bahar mahsulü ekmesi bekleniyor.

• Mayıs ayında, Türkiye'nin sıcak hadde rulo sac (HRC) ithalatı yıllık yüzde 18,8 düşüş ve nisan ayına göre yüzde 36 artışla 429.000 ton oldu. Ocak-mayıs döneminde HRC ithalatı yıllık yüzde 10,6 düşüşle 1,84 milyon ton oldu.

NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	3.247	4.642	6.261	8.716
Geçen Hafta	3.473	4.965	6.697	9.323
Geçen Ay	3.465	4.954	6.682	9.302
Geçen Yıl	4.487	6.415	8.306	11.921

ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2021

TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonnage	Cargo	LOAD. - DISCH. PORT	L/D Rate (t/day)	Freight ($/tonne)
1,500	SCRAP (65')	VARNA-MARMARA	600/700	47.00
1,500	MARBLE BLOCKS	SARAYLAR-KAVALA	600/600	25.00
1,800	WHEAT BRAN (54')	CONSTANTA-POTI	800/800	45.00
2,000	STEEL COILS	IZMIT-PORTO NOGARO	1500/1000	67.00
2,000	STEEL PLATES	RAVENNA-ALEXANDRIA	1000/1000	70.00
2,500	STEEL COILS	GENOA + TARANTO-THESSALONIKI	1500/1500	83.50
3,000	FERTILIZERS	POTI-VARNA	1000/1000	55.00
3,000	METALS	NOVOROSSIYSK-ALIAGA	1000/1000	50.00
3,200	FERTILIZERS	TUAPSE-ASHDOD	2000/2000	87.00
4,500	MINERALS IN BULK	BOURGAS-TARRAGONA	2000/2000	50.00
4,600	FERTILIZERS	POTI-BALCHIK	1500/1500	51.00
5,000	STEEL PRODUCTS	NOVOROSSIYSK-BARTIN	1500/1500	38.00
7,600	BAGGED FERTILIZERS	NOVOROSSIYSK-DURRES	1500/1500	75.00

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

S&P VE HURDA

Bu hafta rapor edilen bir satışta 2008 Avrupa inşası 5.000 DWT bir kosterin 6 milyon dolara yeni alıcılara teslim edildiği rapor edildi.

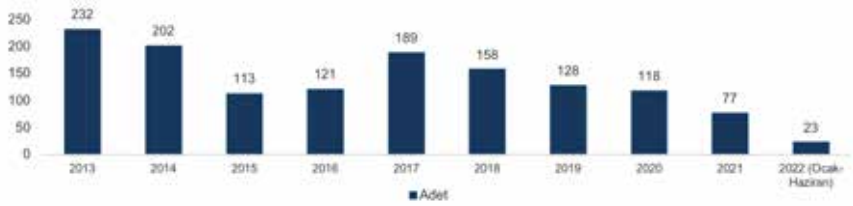
TÜRKİYE'DE GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM
(Bayrak Ülkelerine Göre Listelenmiştir) OCAK- HAZİRAN 2022

Sıra NO	Gemi Adı	IMO NO	Tipi	Bayrak	Tonajı GT	Tonajı DWT	İnşa Yılı	Geliş Tarihi
1	Carnival Sensation	8711356	Yolcu Gemisi	Bahamalar	70.538	6.870	1993	14.02.2022
2	Delphin	7347536	Yolcu Gemisi	Bahamalar	16.214	2.851	1975	18.03.2022
3	Niko	8228256	Petrol Tankeri	Komorlar	1.896	3.389	1984	28.03.2022
4	OBS 1	5186031	Açık Deniz Römorkörü	Komorlar	245	500	1960	1.04.2022
5	Ella	8407735	Yolcu Gemisi	Komorlar	54.763	5.340	1986	15.06.2022
6	Zafer	6723915	Ro-Ro	Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti	2.243	1.377	1967	27.01.2022
7	Lizori	7235070	Yük / Konteyner Gemisi	Moldova	2.478	3.353	1972	1.04.2022
8	Oceanic Challenger	9194115	Bilimsel Araştırma / İnceleme	Norveç	7.127	5.197	2000	5.01.2022
9	SW Marquis	9190298	Bilimsel Araştırma / İnceleme	Norveç	13.339	7.500	2000	5.01.2022
10	SW Eagle	9176292	Bilimsel Araştırma / İnceleme	Panama	10.946	4.400	1999	6.05.2022
11	Carnival Ecstasy	8711344	Yolcu Gemisi	Panama	70.526	7.200	1991	15.02.2022
12	Fugro Adventurer	9261152	Hizmet Gemisi	Panama	1.700	1.172	2002	5.01.2022
13	SW Emerald	9043079	Bilimsel Araştırma / İnceleme	Panama	4.546	1.238	1992	14.04.2022
14	Karadeniz Powership Erol Bey	9012082	Kimyasal Tanker	Tanzanya	2.987	4.621	1991	12.05.2022
15	Libra	8612134	Yolcu Gemisi	Togo	42.285	4.390	1988	28.05.2022
16	Lene	7332672	Ro-Ro/Yolcu	Togo	13.302	2.323	1973	1.06.2022
17	Ercan Naiboglu	8330229	Kuru Yük Gemisi	Türkiye	2.657	5.060	1983	12.04.2022
18	Milangaz 3	7423885	Gaz Tankeri (LPG)	Türkiye	1.679	1.707	1976	10.04.2022
19	Yener Ciner	7727425	Feribot	Türkiye	4.959	1.076	1979	24.03.2022
20	Nikolay Savitskiy	8805559	Soğutmalı Yük Gemisi	Ukrayna	2.060	2.133	1988	1.02.2022
21	Panormitis	8509038	Kuru Yük Gemisi	Yunanistan	1.610	1.550	1964	1.04.2022
22	Aegeon Pelagos	6518140	Açık Deniz Römorkörü	Yunanistan	483		1965	1.04.2022
23	Theofilos	7362108	Ro-Ro/Yolcu	Yunanistan	13.572	3.472	1975	12.05.2022

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

**** Renklendirilen gemiler Haziran 2022 tarihinde geri dönüşüme giren gemilerdir.***

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

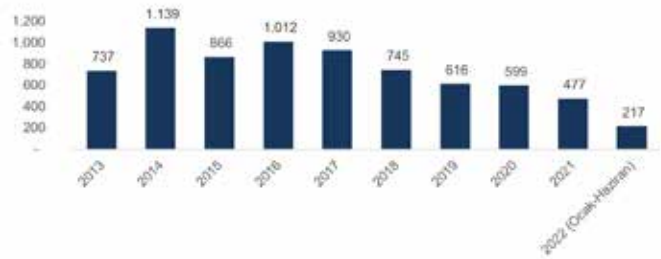


Kaynak: *Clarksons Research Services Limitet ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri*

DÜNYADA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Gemi Tiplerine Göre Listelenmiştir)NİSAN/HAZİRAN 2022

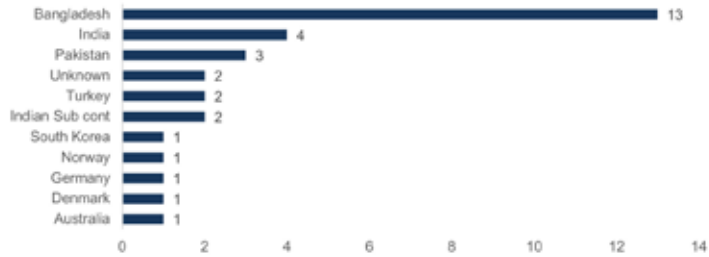
Gemi Tipi	NİSAN			MAYIS			HAZİRAN		
	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT
Accom. Unit	-	-	-	1	24,0	3.813	-	-	-
Aggregates	-	-	-	-	-	-	2	26,5	4.350
AHTS	1	10,0	2.437	4	20,0	11.825	2	30,5	4.495
Asp. & Bit.	-	-	-	1	29,0	3.272	-	-	-
Bulk	2	23,5	320.521	3	25,3	195.149	2	24,5	197.124
Bunkering Tanker	-	-	-	1	58,0	451	-	-	-
Cement	1	35,0	18.039	-	-	-	-	-	-
Chem & Oil	12	25,6	263.163	5	26,8	63.583	3	24,3	15.944
Cruise	1	47,0	3.000	4	31,3	20.652	2	43,0	10.996
Drillship	1	63,0	9.806	-	-	-	-	-	-
ERRV	-	-	-	-	-	-	1	46,0	745
FSO	-	-	-	-	-	-	1	30,0	47.081
FPSO	1	48,0	282.755	1	15,0	155.273	-	-	-
GCargo	5	54,2	14.048	1	44,0	1.195	3	43,0	4.433
LNG	-	-	-	1	43,0	75.205	-	-	-
LPG	2	37,0	5.413	-	-	-	1	27,0	4.187
MPP	1	44,0	6.208	-	-	-	-	-	-
Pass	1	59,0	80	-	-	-	-	-	-
PCC	-	-	-	-	-	-	1	33,0	4.621
Pass/Car F.	-	-	-	2	52,5	4.613	4	38,8	5.729
Products	5	26,6	213.349	4	26,8	115.375	3	27,7	111.040
PSV	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Reefer	2	36,0	11.324	1	39,0	3.901	1	35,0	3.143
Research	1	38,0	221	-	-	-	-	-	-
Ro-Ro	1	40,0	7.480	-	-	-	-	-	-
Seis. Survey	1	30,0	1.238	1	23,0	4.400	-	-	-
Supply	-	-	-	2	30,0	3.752	-	-	-
Supply Tender	-	-	-	-	-	-	1	67,0	147
Tanker	11	22,3	1.401.206	3	30,0	281.475	3	26,7	292.021
Tug	3	59,0	-	1	40,0	464	-	-	-
Tug, Anchor Hoy	-	-	-	-	-	-	1	41,0	-
Utility	-	-	-	1	18,0	150	-	-	-
Genel Toplam	**52**	**33,5**	**2.560.288**	**37**	**30,0**	**944.548**	**31**	**33,8**	**706.056**

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



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

GEMİ GERİ DÖNÜŞÜMÜNDE ADET BAZINDA ÜLKELER (HAZİRAN 2022)



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

*İMEAK Deniz Ticaret Odası Deniz Ticareti ve Deniz Ulaştırması Genel Sekreter Yardımcılığı bünyesinde hazırlanmıştır.
HAZIRLAYANLAR: Metin AK (Sektörel Araştırmalar Uzmanı) Aycan KULAKSIZ HACIBEBEKOĞLU (Sektörel Araştırmalar Uzmanı) Meryem ÇELİK (Deniz Ticareti Sorumlusu)

Poseidon Marine

Fire and Safety
Worldwide Service

EVLİYA ÇELEBİ MAHALLESİ
MEHMET AKİF SOKAK NO: 1
TUZLA / İSTANBUL / TÜRKİYE
T: +90 216 493 44 24
+90 533 404 83 85

www.poseidontr.net

info@poseidontr.net

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

P: +90 216 599 06 39
M: info@messiservice.com
W: www.messiservice.com

YAF DIESEL

KEEP YOUR ENGINE RUN **UNTIL YOU STOP!**

TÜRKİYE'NİN EN ÇOK STOĞA SAHİP GEMİ YEDEK PARÇA TEDARİK FİRMASI

YEDEK PARÇALAR

- ANA MAKİNA YEDEK PARÇALARI
- YARDIMCI EKİPMAN YEDEK PARÇALARI
- GEAR BOX
- TURBOCHARGER & YEDEK PARÇALARI
- SEPERATÖRLER
- POMPA PARÇALARI
- GOVERNOR & YEDEKLERİ
- HAVA KOMPRESÖR PARÇALARI
- ŞAFT KOVANI & KEÇE SETİ
- HAVA SOĞUTUCU & ISI DEĞİŞTİRİCİLER
- GÜVERTE EKİPMANLARI
- NAVİGASYON EKİPMANLARI
- ÖLÇÜM CİHAZLARI
- ELEKTRİK EKİPMAN & PARÇALARI

BAKIM VE ONARIM HİZMETLERİ

SERVİS HİZMETLERİ

- ANA MAKİNA BAKIM VE TAMİRİ
- YEDEK MAKİNA BAKIM VE TAMİRİ
- GEAR BOX BAKIM VE TAMİRİ
- TURBOCHARGER BAKIM VE TAMİRİ
- PİSTON BAKIM VE TAMİRİ
- VALF VE VALF YATAĞI BAKIM VE TAMİRİ
- SİLİNDİR GÖMLEĞİ HONLAMA İŞLEMİ
- ULTRASONİK TEMİZLİK
- ELEKTRİK VE ELEKTRONİK BAKIM VE TAMİRİ
- SATIŞ SONRASI DESTEK HİZMETLERİ

DÜNYA'DAKİ İLK VE TEK FİLTRESİZ UV TİP "BWMS"

BSKY
HİDROSİKLON TEKNOLOJİSİ

BALLAST WATER MANAGEMENT SYSTEM

- ✔TATLI VE TUZLU SULARDA KULLANILABİLİR
- ✔MİKRON TİP FİLTRE İÇERMEZ
- ✔TIKANMA RİSKİ YOKTUR
- ✔GERİ YIKAMA SİSTEMİ YOKTUR
- ✔HAREKETLİ PARÇA İÇERMEZ
- ✔BAKIM VE DEĞİŞİM GEREKTİRMEZ
- ✔MODÜLER KURULUM İMKANI SAĞLAR
- ✔GEMİ ÖMRÜ KADAR GARANTİLİDİR

SHIP SPARE PARTS & ENGINEERING

yafdiesel.com.tr
ballastwater.net

0090 216 494 49 02
info@yafdiesel.com.tr