

İMEAK
Deniz Ticaret
Odası'nın
resmi yayınıdır.

Deniz Ticareti

DERGİ KURULUŞ: 1984

EYLÜL / 2021

DENİZ TİCARET ODASI'NIN

39. KURULUŞ YILDÖNÖMÜ

1 EYLÖL'DE

BALIKÇILIK SEZONU AÇILDI



UZMAR®



7/24

31 KILAVUZ KAPTAN

350 UZMAN DENİZCİ

30 DENİZ ARACI

MAKSİMUM VERİMLİLİK

SIFIR RİSK

TEK VİZYON

ÖNCE EMNİYET

1973'TEN BERİ

LİMANLARDA
EMNİYET
BİZE EMANET

Denizcilik Sektöründe 20 Yıldır Sizlerle...



BERK GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ LTD. ŞTİ.

Evllya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza

No: 2/5 Tuzla / İSTANBUL

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

info@berkgumrukleme.com

www.berkgumrukleme.com

BERK LOJİSTİK LTD. ŞTİ.

Evllya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza

No: 2/5 Tuzla / İSTANBUL

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

info@berklojistik.com

www.berklojistik.com



CITADESIGN

Marine Interior Design



ÜRKMEZ SAC & DEMİR

Ticaret Limited Sirketi

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

ABS[®] ClassNK

BUREAU
VERITAS

DNV

Lloyd's
Register



GEMİ İNŞA PROJE
UYGULAMALARINIZDA
PROFESYONEL
ÇÖZÜMLER

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



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

M. ZIYA KALKAVAN

ALPAY SÖNMEZ

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



Yıl 37

EYLÜL 2021

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

SAHİBİ

İMEAK DTO adına Yönetim Kurulu Başkanı: TAMER KIRAN

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü: BAŞARAN BAYRAK

YAYIN KURULU

BAŞKAN: BAŞARAN BAYRAK

PINAR KALKAVAN SESEL

MUSTAFA MUHTAROĞLU

PROF. DR. MUSTAFA İNSEL

İDARE MERKEZİ

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

İSTANBUL-TÜRKİYE

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

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

www.denizticaretodasi.org.tr

YAYINA HAZIRLIK

TAYF AJANS: Koşuyolu Mah. Katip Salih Sok. No: 60 D: 1

Validebağ / Kadıköy İSTANBUL - TÜRKİYE

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

info@tayfajans.com

Genel Yayın Yönetmeni: HAKKI ŞEN - hakkisen@tayfajans.com

Genel Koordinatör: AYŞE OLCAY - ayseolcay@tayfajans.com

Reklam Koordinatörü: ZEYNEP USTA HÜSEYİNOĞLU

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

Art Direktör: FATMA BAŞ - fatmabas@tayfajans.com

Muhabir: SERPİL GEDİK - muhabir@virahaber.com

Katkıda Bulunanlar:

SEVİM TARHAN ATASOY

Baskı: ÖZGÜN OFSET

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

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

www.ozgun-ofset.com

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

Kaynak belirtmek koşulu ile alıntı yapılabilir.

ISSN 1301 – 5907



GLOBAL SHIP SUPPLY & CATERING

at 1400 ports, in 124 countries

at your service, globally.

www.avsglobalsupply.com

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



"reliable partner!"

LAZER GAZ SENSÖRLÜ TERMAL KAMERALI ENDÜSTRİYEL İNSANSIZ HAVA ARACI

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



UZAKTAN KUMANDALI SUALTI ROBOTU (ROV)

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

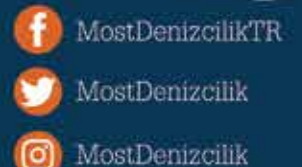


ACIL ÇAĞRI:

+90 530 940 8787
+90 531 773 3733

MOST Denizcilik Merkez Ofis:

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





Sale and Purchase
New Building
Demolition

Our light is your guidance...

www.lighthousebroker.com

Shipbrokers & Consultants since 2006

İÇİNDEKİLER



16

MECLİS

MECLİSİN GÜNDEMİNDE
ÜLKEDEKİ YANGINLAR
VARDI

42

ORMAN YANGINLARI

CİĞERLERİMİZ YANDI!

12

TAMER KIRAN

İKLİM KRİZİNİN GETİRDİĞİ
TEHDİTLERE KARŞI HAZIRLIKLI
OLMALIYIZ

48

SÖYLEŞİ

YÜKSEL YILDIRIM
YILDIRIM ŞİRKETLER
GRUBU İCRA KURULU
BAŞKANI

52

AKADEMİK BAKIŞ

İSMAİL HELVACIOĞLU
İRİ REİS ÜNİVERSİTESİ
MÜHENDİSLİK FAKÜLTESİ
DEKANI

56

BUNKER

PETER SAND
BIMCO BAŞ ANALİSTİ

68

BALIKÇILIK

BALIKÇILAR, "VİRA BİSMİLLAH"
DİYEREK DENİZE AÇILDI

70

MÜSİLAJ

DENİZ SALYASI'NDA SON
DURUM

92

LOJİSTİK

EMRE ELDENER

94

İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ

İKLİM KRİZİNDE KRİTİK
RAPOR

ODADAN HABERLER	30
ŞUBELERİMİZDEN	36
AVRUPA BİRLİĞİ	60
SEKTÖRDEN HABERLER	72
IBIA	96
DTO AB BÜLTENİ	98
GEMİ TUTULMALARI	102
MARİNALAR	104
S&P	108
YÜK İSTATİSTİKLERİ	112
ISTFIX ANALİZ	114
HURDA RAPORU	116

We believe
in making a
difference!



We are here to change the game...

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

Together we offer;

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

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



FREEFALL LIFEBOATS



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

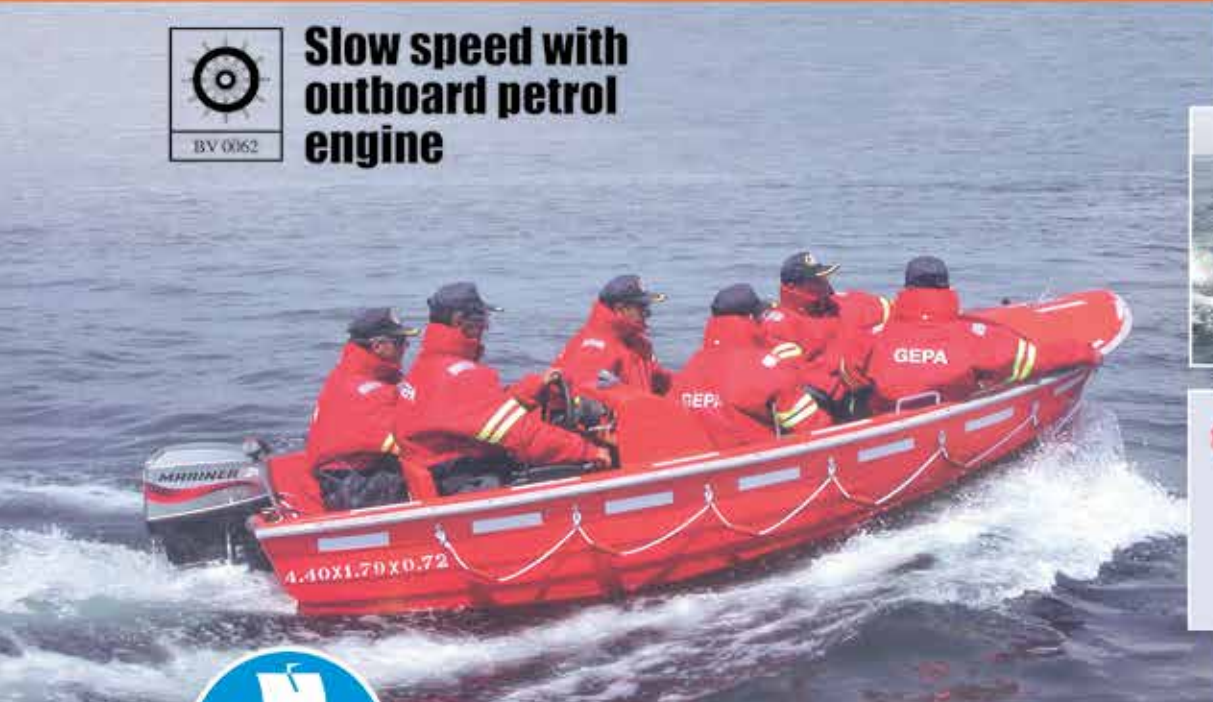


RESCUE BOATS

**SAFE
AND
SOUND**



**Slow speed with
outboard petrol
engine**



GEPA - FIBERGLASS INDUSTRY & TRADE CO. INC.

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

EXPERT FOR TOWAGE AGENCY

www.ataagent.com

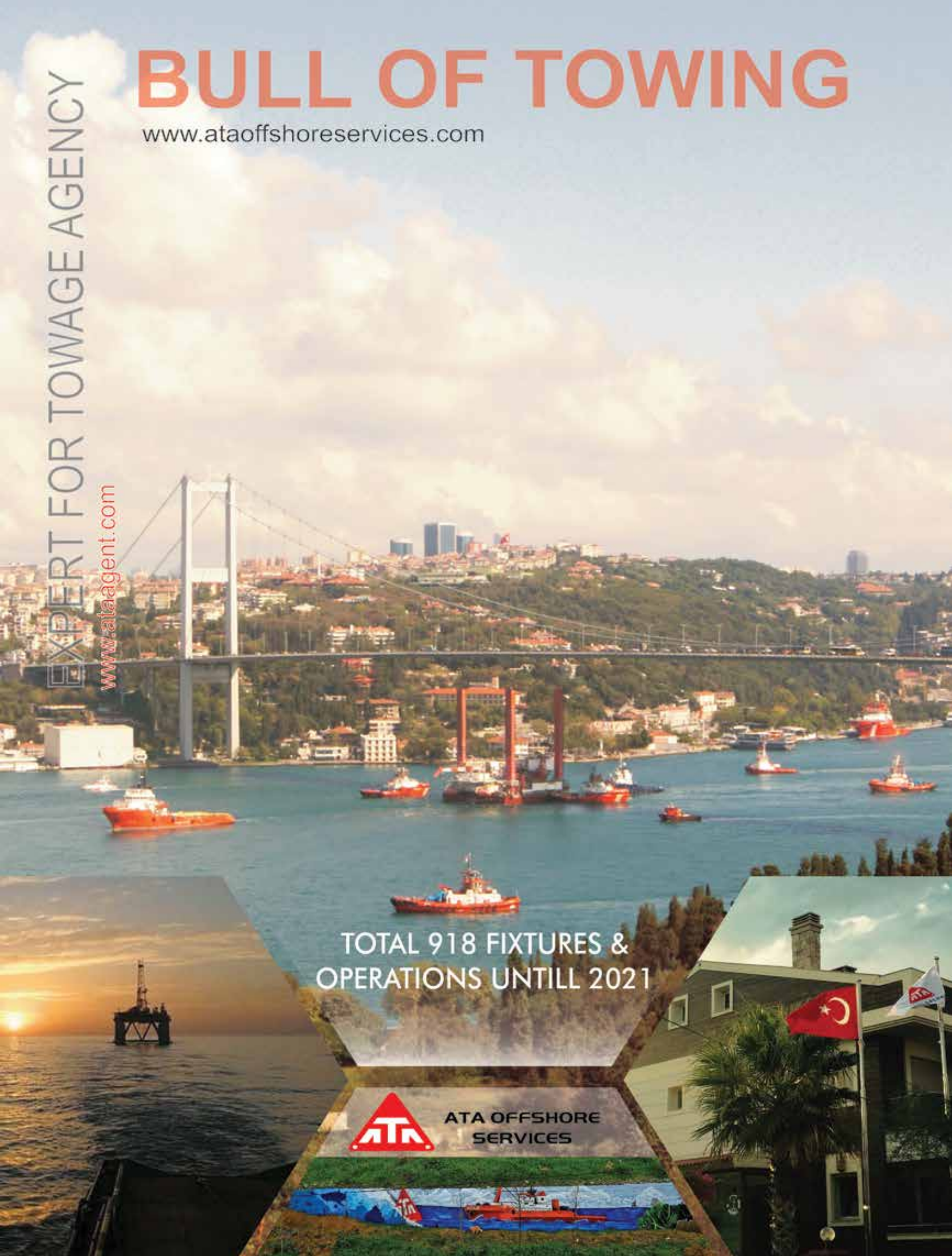
BULL OF TOWING

www.ataoffshoreservices.com

TOTAL 918 FIXTURES &
OPERATIONS UNTILL 2021



ATA OFFSHORE
SERVICES



İklim krizinin getirdiği tehditlere karşı hazırlıklı olmalıyız

Tüm dünyada kabus gibi bir ayı geride bıraktık. Ağustos ayında küresel ısınma sonucu iklimde meydana gelen değişiklikler nedeniyle pek görülmemiş yangınlar ve sellere tanık olduk. Son bir ayda, ülkemizde, Yunanistan'da, ABD'de, Kanada'da yaşanan yangınlar, Avrupa ve Çin'de ortaya çıkan sellerde iklim değişikliğinin yıkıcı sonuçlarını üzülerek izledik. Ülkemizde önce, Manavgat, Bodrum ve Marmaris'te geniş alanlarda etkili olan orman yangınlarını yaşadık, ardından Kastamonu, Sinop ve Bartın'da hasara yol açan sel felaketi ile karşılaştık. Her iki afette de can kayıplarımız oldu. Öncelikle benzeri afetlerle bir daha karşılaşmamayı Allah'tan niyaz ediyor, hayatını kaybedenlere rahmet diliyorum. Afetler sırasında canlarını dişlerine takarak mücadele veren tüm görevlilerimize ve vatandaşlarımıza şükranlarımı sunuyorum.

Oda olarak her iki afette de yaraları sarmak için elimizden gelen tüm gayreti gösterdik. Orman yangınlarından zarar gören vatandaşlarımızın ihtiyaçlarının giderilmesi için TOBB tarafından başlatılan yardım kampanyasına bir milyon TL, Batı Karadeniz'deki sel felaketi için İçişleri Bakanlığı Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı'nın (AFAD) kampanyasına da bir milyon TL olmak üzere toplamda iki milyon TL nakdi yardımda bulduk. Ayrıca yangın bölgelerinde ihtiyaç duyulan malzemeleri gönderdik. Deniz Ticaret Odası olarak ülkemizin zor günlerinde üzerimize düşen her türlü sorumluluğu devletimizin koordinasyonunda yerine getirdik, bundan sonra da ihtiyaç olması halinde getirmeye devam edeceğiz. İklim değişikliği dünyanın karşılaştığı en ciddi riskler sıralamasında en başta yerini alırken, bu tehdit küresel ekonomi politikalarını, uluslararası ticaretin kurallarını, ürün standartlarını da hızla değiştirmeye aday görünüyor. Bu değişimlerden en çok etkilenecek sektörlerin başında şüphesiz denizcilik sektörü geliyor.

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), gemilerin enerji ve operasyonel yakıt verimliliği ile hız optimizasyonu odaklı düzenlemeler üzerinde çalışmalar gerçekleştirirken, Avrupa Yeşil Mutabakatı



TAMER KIRAN

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı

kapsamında iklim nötr hedefine ulaşılabilmesi için 2050 yılına kadar taşımacılık sektörü emisyonlarında %90 azalma sağlanması öngörülüyor. Bu kapsamda, Avrupa Komisyonu tarafından 14 Temmuz 2021 tarihinde açıklanan şekliyle 2030 yılında sera gazı emisyonlarını, 1990 yılı seviyelerine kıyasla en az %55 oranında azaltmaya yönelik emisyon hedeflerine ulaşmak için sunulan "Fit For 55" (55'e Uyum) Paketi'nde; denizcilik sektörü ve yakıt ikmali üzerinde doğrudan etkisi olan öneriler karşımıza çıkıyor. Öneriler arasında yer alan Emisyon Ticaret Sistemi'nin devreye girmesi durumunda Avrupa Birliği limanlarına sefer yapan gemilerimizden bir ton yakıt başına ek ödeme alınması öngörülüyor.

Tüm bu değişiklikler nedeniyle büyük ekonomik maliyetlerle karşılaşmamak için değişimi iyi okumamız ve hazırlıklı olmamız gerekiyor. Gelişmeler, iş dünyasına büyük sorumluluklar yüklerken, bu konuda devlet desteklerini de elzem kılıyor. Bu çerçevede, 27 Ağustos'ta Ticaret Bakanlığımızca

düzenlenen "Yeşil Mutabakat Çalışma Grubu - Özel Sektör İstişare Toplantısı"na iştirak ettim, denizcilik sektörü için yapılması gerekenleri dile getirdim. Uyum sürecinde zorlu ve karmaşık tedbirlerin iyi yönetilebilmesi için bu ve benzeri toplantıların önemli katkılar sağlayacağına inanıyorum.

COVID'İ UNUTMAYALIM AŞILARIMIZI OLALIM

İklim değişiklikleri, afetler derken Covid-19 salgını geri planda kalmış gözüküyor, ancak vaka ve ölüm sayıları pandemiyi ciddiyetini koruduğunu ortaya koyuyor. Aşılama sayılarında hala istenen düzeye ulaşamazken, Covid önlemlerine de toplum olarak yeterli dikkati gösterdiğimizizi söyleyemeyiz. Ülkemizde, eylül başı itibarıyla okulların açılmasıyla birlikte vaka sayılarında artış olacağı endişesini taşımaktayız. Covid-19 salgınında bugün itibarıyla bilinen en etkili tedavi yöntemi aşı... Sağlık Bakanlığımız, aşı olanların hastalığa yakalansa bile hayatlarını kaybetmeden kurtulduklarını her fırsatta açıklıyor. Tamam, hiç kimseyi aşı için zorlayamayız, ama aşı olmaları yönünde şiddetle tavsiyede bulunmamız gerektiğine inanıyorum. Eğer aşılama oranlarını arzu edilen seviyelere çıkaramazsak, sonbahar ve kış aylarıyla birlikte yeniden kapanmalara gidebilecek önlemlerle karşı karşıya olduğumuzu bir kez daha hatırlatmak istiyorum.

Eylül ayıyla birlikte balıkçılarımızın umutla bekledikleri yeni av sezonu başladı. Geçtiğimiz sezonda hamsi avı yasağı ve Marmara Denizi'ni etkisi altına alan müsilaj sorunu belleklerimizdeki yerini korurken, müsilajın, yürütülen temizlik çalışmaları sayesinde hâlihazırda tam ortadan kalkmasa da etkisini kaybettiği gözlemleniyor. Rızıklarının denizden kazanan balıkçılarımıza hayırlı bir sezon dilerken, denizlerimizi ve içindeki canlıları koruma sorumluluğunun herkesten önce kendi görevleri olduğu bilinciyle hareket edeceklerine olan inancımı belirtmek istiyorum. Deniziniz bereketli, ağlarınız dolu olsun.

Kalın sağlıcakla...



İlk hidrolik hibrit sistemli römorkör



İlk LNG yakıtlı römorkör



İlk uzaktan kumandalı römorkör

Dünyada İlklere imza atmaya devam ediyoruz...





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

Liferaft Service

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

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



Your Liferaft on board



SAVE MORE TIME



Our Rental Liferaft

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

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

Approvals



You may contact us for the latest approvals for liferafts





Geleceğin deniz teknolojileri

FASTY
ALWAYS ON DUTY

İnsansız Cankurtaran Aracı (İCA)



www.marenrobotics.com

@marenrobotics     

MECLİSİN GÜNDEMİNDE ÜLKEDEKİ YANGINLAR VARDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Ağustos Ayı Meclis Toplantısı pandemi koşulları kapsamında, gerekli tüm tedbirler alınmak suretiyle DTO Meclis Salonu'nda yapıldı. Bazı üyelerin video konferans sistemi üzerinden katıldığı toplantıda, Dışişleri Bakan Yardımcısı Yavuz Selim Kıran bir konuşma yaptı.

İMEAK DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, açılışını yaptığı toplantıda gündeme geçmeden önce Türkiye'de yaşanan orman yangınları ile ilgili üzüntüsünü dile getirdi. Ardından vefat eden kişilerin isimleri okundu ve kendilerine Allah'tan rahmet, yakınlarına başsağlığı dilendi. Meclis Başkan Yardımcısı Emin Eminoğlu'nun okuduğu isimler şöyle: "Oda üyesi Esev Kardeşler Deniz Hizmetleri Ticaret Limitet Şirketi Ortağı Hakkı Esev ve Oda Üyesi Denizsan Gemi İşletmeciliği ve Ticaret Anonim Şirketi Ortağı Ahmet Akgül."

Toplantıda 40 No'lu zabıtlar ile 2021 haziran ayı mizanı onaylanarak İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın temmuz ayı faaliyetlerinin sunumu meclis üyeleri ile paylaşıldı. Sunumun ardından İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran konuşmasını yaptı.

"YAŞADIĞIMIZ BÜYÜK AFETİN ÜZÜNTÜSÜ İÇERİSİNDEYİZ"

Tamer Kıran yaptığı konuşmada sözlerine, ülkemizde yakın zamanda yaşanan orman yangınları nedeniyle geçmiş olsun dileklerini ileterek başladı. İlki 28 Temmuz'da Antalya'nın Manavgat İlçesi'nde başlayan, ardından yurdun dört bir tarafına yayılan orman yangınlarının içimizi yaktığını belirten Tamer Kıran, "Yangınlarda vatandaşlarımız, görevlilerimiz hayatını kaybetti. Yüzlerce vatandaşımız yaralandı, binlerce hayvan telef oldu. Ve ciğerlerimiz, ormanlarımız yok oldu. Geldiğimiz noktada görevlilerimiz ve onlara yardım eden halkımızın gece gündüz yoğun uğraşları sonucunda yangınların büyük bir bölümü kontrol



Emin Eminoğlu - Salih Zeki Çakır

altına alındı. Canlarını dişlerine takarak ormanlarımız için mücadele veren tüm kahramanlarımıza şükranlarımızı sunuyorum. Hakikaten yaşadığımız büyük afetin üzüntüsü içerisindeyiz. Ancak biliyoruz ki, Türkiye'miz güçlüdür. Yitirdiğimiz canlar dışında kısa süre içerisinde kayıplarımızı telafi edeceğimize inancım tamdır. Deniz Ticaret Odası olarak her zaman olduğun gibi üzerimize düşeni yapacağımızı, yangınlar sebebiyle zarar gören bölgelerin tekrar ağaçlandırılması başta olmak üzere devletimizin başlatacağı kampanyalara elimizden gelen desteği vereceğimizi belirtmek isterim" şeklinde konuştu.

"DEVLET MİLLET EL ELE VEREREK YARALARIMIZI BİRLİKTE SARACAĞIZ"

İMEAK DTO'nun yangın bölgelerindeki Antalya, Bodrum, Marmaris ve Fethiye

şubelerinin yönetim kurulu başkanları ile sürekli istişare içerisinde olduklarını ifade eden Kıran, özellikle yangının en çok etkili olduğu Bodrum, Marmaris ve Manavgat'ta şube başkanlarının bir fiil sahada mücadele ettiklerini söyledi. Tekne sahibi üyelerin tekneleri ile gece gündüz ayırımı yapmadan mahsur kalan vatandaşları tahliye ettiklerini de vurgulayan Kıran şöyle konuştu: "Oda olarak ilk etapta Bodrum şubemizin talebi üzerine sahada ihtiyaç duyulduğunu öğrendiğimiz malzeme yardımı bulduk. Marin Römorkör, UZMAR ve Sanmar firmalarımız yangın söndürme kapasitesine sahip birer römorkörlerini Aliğa'dan Bodrum'a göndererek Bodrum Liman Başkanlığı emrine tahsis ettiler. Üyelerimiz az çok demeden imkanlar nispetinde aynı yardımları bölgelere gönderdiler. İnşallah kısa bir süre içerisinde devlet millet el

ele vererek yaralarımızı birlikte saracağız. Bu afetlerde hayatını kaybedenlere bir kez daha Allah'tan rahmet, yaralananlara geçmiş olsun dileklerimi iletiyorum. Allah benzer felaketleri bir daha ülkemize yaşatmasın.”

Covid-19 salgınında Kurban Bayramı ertesinden itibaren günlük 25 bini aşan vaka sayılarının tedirgin ettiğini belirten Kıran, aşı olmanın önemine dikkat çekerek; “Salgına karşı korunmanın tek yolu aşı olmaktan geçiyor. Aşı tedarikinin sorunsuz olarak karşılandığı ülkemizde aşı olmayı önemsememiz okulların açılacağı eylül ayının ilk haftasına kadar olan süreçte aşılama oranlarını arttırmamız büyük önem taşıyor. Ya aşılarmayı hızlandırıp salgını yavaşlatacağız ya da salgında 4'üncü dalga tehlikesi nedeniyle sonbahar aylarında yine hiç arzu etmediğimiz kararlarla karşılaşma riskine katlanacağız” dedi.

TAMER KIRAN'DAN EKONOMİK DEĞERLENDİRME

Pandemiye ilişkin belirsizliklere rağmen küresel ekonomide büyüme tahminlerinin yukarı doğru revize edilmeye devam ettiği bilgisini veren Tamer Kıran şöyle devam etti: “En son yayınlanan IMF Küresel Ekonomik Raporu'na göre; 2021 büyüme tahmini yüzde 5.8'den yüzde 6'ya revize edildi. Bununla birlikte ülke ve bölgeler arası ayrışmanın arttığını görüyoruz. Gelişmiş ülkelerin büyüme tahmini yüzde 5.1'den yüzde 5.6'ya revize edilirken; gelişmekte olan ülkelere ilişkin tahminler yüzde 6.7'den yüzde 6.3'e revize edildi. Bunun temel nedenini de başta Hindistan olmak üzere pandemiye ilişkin olumsuz gelişmeler oluşturmaktadır. Bu çerçevede küresel ekonomide büyüme farklarını yaratan ana faktörlerden birisi aşılama konusundaki eşitsiz dağılım görünüyor. Büyümenin güçlü beklendiği gelişmiş ülkelerde aşılama oranı iki dozda yüzde 40'ları aşarken, gelişmekte olan ülkelerde yüzde 11, az gelişmiş ülkelerde ise yüzde bir civarında seyrediyor. Ülkemizde bu oran yüzde 30'lara yakın ve gelişmekte olan ülke



Tamer Kıran

ortalamalarının oldukça üzerinde, ancak yeterli değil. Aşılamanın ekonomik aktivite üzerinde olumlu etki gösterdiğini birlikte izliyoruz. Bununla birlikte Delta varyantının etkisiyle pandemiyin mevcut seyri küresel büyümede aşağı yönlü riskleri barındırıyor. Diğer taraftan küresel ekonomide hem maliyet, hem talep enflasyonu baskısı artmaya devam ediyor. Ekonomilerdeki açılmaların getirdiği talep baskısı özellikle hizmet sektörlerinde ciddi fiyat baskısı oluştururken, emtia fiyatlarındaki artış maliyet enflasyonunu yükseltmeye devam ediyor. Başta Amerika Merkez Bankası FED olmak üzere merkez bankaları yaşanan enflasyonist dinamikleri geçici olarak değerlendirip, para politikasında destekleyici duruşlarını devam ettiriyorlar. Bununla birlikte enflasyonun beklenenden güçlü ve uzun süreli olmasına karşı para politikasında sıkılaştırma sinyallerini de veriyorlar. Büyüme sermaye hareketleri açısından negatif etkileri olabilecek bu gelişmeleri yakinen takip edip hazırlıklı olmamız gerekiyor”.

Ekonomik gelişmeleri de değerlendiren Tamer Kıran, temmuz ayına ilişkin yurtdışından gelen verilerin bu yıl büyüme

konusunda oldukça güçlü bir seyir içinde olduğumuza işaret ettiğine dikkat çekerek, “Ekonomiyin açılması ve aşılamanın güçlü seyri ile turizm ve ilgili sektörlerdeki canlanma imalat sanayi ürünlerine yönelik talebi de olumlu etkiliyor. Küresel ekonomide büyümenin güçlenmesi de, imalat sanayi ürünlerine olan talebi arttırmaya devam ediyor. Hafta başında yayınlanan İmalat Sanayi Satın Alma Yöneticileri Endeksi verileri son ayın en yüksek seviyelerine ulaştı. Yılın tamamında büyümenin yüzde 8'ler üzerine çıkma olasılığı yüksek görünüyor” dedi.

ENFLASYON SORUN OLMAYA DEVAM EDİYOR

Ekonomideki en önemli sorunun enflasyon olmaya devam ettiğini belirten Kıran, şunları ifade etti: “Maalesef temmuz ayında gelen yüzde 1.8 oranındaki aylık enflasyon yıllık enflasyonu yüzde 18.95'e getirmiş durumda. ÜFE'deki artış da devam ederek yıllık yüzde 44.92 seviyelerine geldi. Yılın son iki ayında düşüşler olabilir, ama fiyatlama davranışlarının değiştirilebilmesi ve enflasyon dinamiklerinin bastırılabilmesi için para politikasındaki sıkı duruşun devam



etmesi ve enflasyona yönelik yapısal reformların gerçekleştirilmesi yönünde bir politika beklemeliyiz.”

Covid-19'da 4'üncü dalga riskine rağmen ekonomideki iyimser beklentilerin küresel deniz ticaret hacminde de artış beklentisini beraberinde getirdiğini kaydeden Tamer Kıran, 2021 yılında küresel deniz ticaret hacminin 2019 yılı seviyesi üzerine çıkacağı beklentilerinin devam ettiğini söyledi. Kamuoyunun yakından takip ettiği konteyner piyasalarının, talep artışının etkisiyle yukarı yönlü hareket etmeye devam ettiğini belirten Kıran, “2020 yılında yüzde 1.2 oranında azalan konteyner ticaretinin TEU bazında 2021'de yüzde 6.2 oranında artması bekleniyor. Türkiye'nin toplam ticaret hacmi 2021 yılının ocak-haziran döneminde 104.94 milyar Amerikan Doları olurken; limanlarımızda elleçlenen yük miktarı 2021 yılının ilk yarısında 255 milyon 902 bin ton olmuştur. Böylelikle Ocak-Haziran 2021 döneminde bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla elleçlenen yük miktarı yüzde 5.1 artmıştır” dedi.

TURİZM TEŞVİK KANUNU YÜRÜRLÜĞE GİRDİ

Sektörü yakından ilgilendiren gelişmelerden de bahseden Tamer Kıran, geçtiğimiz ay, “2634 Sayılı Turizm

Teşvik Kanunu ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun”un kabul edilerek yürürlüğe girdiğini hatırlattı, yürürlüğe giren ve kanunda yer alan maddelerden özetle bahsetti. Kıran şunları söyledi: “Deniz turizmi araçları tanımına iç sularda faaliyet gösteren deniz turizmi araçları da eklenerek, denizde ve iç sularda ticari faaliyet gösterecek tüm deniz turizmi araçlarının Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan belgelendirme zorunluluğu getirildi.

Turizm sektöründe belirli bir standardın getirilmesi, turizm tesislerinin düzenli denetiminin sağlanması ve kontrol altına alınması için konaklama tesislerinin, deniz turizmi tesislerinin ve plaj işletmelerinin Turizm İşletmesi Belgelerini almaları zorunluluğu getirildi. Bu doğrultuda kruvaziyer liman, yat limanı, çekek yeri, rıhtım ve iskele gibi deniz turizmi tesisleri işletmelerinin Turizm Bakanlığı'ndan “Turizm İşletme Belgesi” alma zorunluluğu getirilmekte ve bu belgenin alınmaması halinde para cezası yaptırımını ön görülmektedir. Mevcut durumda Turizm Bakanlığı'ndan belgesiz olarak faaliyet gösteren deniz turizm tesislerinin de belge almaları için üç yıllık süre tanınmıştır. İstanbul'da faaliyet gösteren ve ilgili idariler tarafından yolcu taşımacılığı yapmak üzere yetkilendirilen deniz araçlarının Turizm Bakanlığı'nda

belge düzenlenmek üzere turistik gezi amaçlı kullanılabilmesi, yolcu transferi yapılabilmesi bu kanunla sağlanmıştır. Turizm Bakanlığı'nca ülke olarak tanıtımına katkı sağladığı değerlendirilen 39 metre üzerinde olan yabancı bayraklı yatların Türk karasularında faaliyet göstermelerine 2019 yılında verilen aradan sonra tekrar imkan sağlanmıştır.”

Kıran, İstanbul Havalimanı'na gelen yabancı uyruklu gemiadamlarının karşılanması ile ilgili yaşanan sorunun, yaptıkları üst düzey görüşmeler neticesinde karşılıklı mutabakat sağlanarak çözümlendiğini açıkladı.

TOBB NEFES KREDİSİ

Geçici % 8 KDV oranının, denizyolu toplu yolcu taşımacılığı sektörüne uygulanması hususunun, Hazine ve Maliye Bakanlığı'nca 30 Eylül 2021 tarihine kadar uzatıldığını belirten Kıran, “Yine hatırlayacağınız üzere pandemi yüzünden sıkıntılı günler geçiren küçük ölçekli şirketlerimiz için 1 Haziran itibarı ile TOBB Nefes Kredisi 2021 hayata geçirilmişti. Oda olarak tüm imkanlarımızı seferber edip 3 milyon TL mevduat taahhüt ederek, üyelerimiz için bankalar tarafından kullanılabilir olacak 30 milyon TL kredi desteği sağlamıştık.

30 Temmuz tarihi itibarı ile sona eren bu kredi imkanından 33 üyemizin toplamda 4 milyon 100 bin TL'lik kredi kullandığını görüyoruz. Nefes Kredisini küçük ölçekli şirketlerimizin dertlerine bir nebze de olsa derman olduğuna önemli bir destek sağladığına inanıyorum” dedi.

PRÜ GEMİSİ EĞİTİM VE STAJ AMAÇLI SEYRİNE BAŞLADI

Piri Reis Üniversitesi'nin denizcilik eğitim ve öğretimine katkı sağlamak amacıyla bünyesine kattığı eğitim gemisinin bir yıllık bir aradan sonra eğitim ve staj amaçlı seyrine tekrar çıktığını duyuran Kıran, “İlk seferine 22 Temmuz 2015 tarihinde başlayan Piri Reis Üniversitesi gemimizin staj ve eğitim imkanından 2019 eylül ayına kadar yapılan 7 seferde 1334 öğrenci faydalandı. Gemimizin 2020 yılı yaz döneminde de sefere hazır hale getirilmiş olmasına



karşın pandeminin etkisinin artması ve kısıtlamalar nedeniyle seferi iptal edilmişti. Bu seneki seferimiz aşı dahil tüm önlemlerin alınmasına müteakip 2 Ağustos'ta başlamıştır. 2 Ekim'e kadar sürecek staj eğitiminden 180 öğrencimiz yararlanacaktır. Bu vesile ile seferin hazırlanmasında emeği geçenlere ve idari anlamda destek olan Denizcilik Genel Müdürlüğümüze teşekkür ederim” diye konuştu.

DEHUKAM TOPLANTISI YAPILDI

30 Temmuz tarihinde Ankara Üniversitesi (AÜ) Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi (DEHUKAM) Yönetim ve Danışma Kurulu Toplantısı'nın İMEAK Deniz Ticaret Odası ev sahipliğinde gerçekleştirildiğini belirten Kıran şunları söyledi: “Toplantıya bugün aramızda bulunan Dışişleri Bakan Yardımcımız Sayın Yavuz Selim Kıran'ın yanı sıra Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Selim Dursun, Adalet Bakan Yardımcısı Zekeriya Birkan, Deniz Kuvvetleri Kurmay Başkanı Koramiral Aydın Şirin başta olmak üzere yönetim ve danışma kurulu üyeleri katıldı. Dışişleri Bakanlığı tavsiyesi üzerine kurulan DEHUKAM, deniz hukuku ve siyaseti alanında bilimsel araştırmalar yapmak, bu alanda araştırmacı insan gücü kapasitesinin güçlendirilmesi ve istihdamı için araştırmacı insan gücü yetiştirme programları uygulamak, ulusal ve

uluslararası düzeyde gerçekleştirilecek akademik faaliyetlerle farkındalığı artırmak suretiyle Türk Deniz Hukuku politikalarının oluşturulmasına katkı sağlamak ve bunların uluslararası farkındalığını artırmak maksadıyla faaliyetlerini sürdürüyor. TOBB'u temsilen katıldığım danışma kurulu toplantısında merkezin stratejik hedefleri ve eylem planı ile ilgili önerileri dinleme fırsatımız oldu. DEHUKAM'ın ülkemiz adına atılmış stratejik bir adım olduğunu görüyoruz. Merkezin ülkemizin bugün Doğu Akdeniz ve Kıbrıs başta olmak üzere denizcilik alanında karşılaştığı sorunların, hukuki konuların boyutunda çok değerli çalışmalara imza atacağına inanıyorum. Ayrıca önümüzdeki süreçte de DEHUKAM'ın toplantılarına ev sahipliği yapmaktan mutluluk duyacağımızı belirtmek istiyorum.”

İMEAK DTO'NUN 39. KURULUŞ YILDÖNÜMÜ

Bu ay 26 Ağustos'ta, İMEAK DTO'nun 39. kuruluş yıldönümünün kutlanacağını belirten Tamer Kıran, sektör adına yaptıkları tüm çalışmaları; Türk denizcilik sektörünün çatı kuruluşu, amiral gemisi İMEAK Deniz Ticaret Odamızdan aldıkları güç ile yürüttüklerini söyledi. 1982 yılından bu yana geçen 39 yılda, Deniz Ticaret Odası olarak Türk deniz ticareti dünyasını her alanda daha ileriye götürmek ve daha etkin hizmetler

gerçekleştirmek amacıyla büyük emek sarf edildiğini belirten Kıran, “Odamız bugün güçlü organizasyon yapısı ve sağlam kurumsal hafızası ile sektöre ilişkin bilginin kaynağı durumundadır ve geleceğe doğru emin adımlarla yol almaktadır.

Dünden bugünlere gelmemizde sorumluluklar üstlenmiş ve emeği geçenlere şükranlarımı sunuyorum. Bu güzide kuruluşun kurulmasına ve büyümesine emek verenleri saygı ve minnetle anıyor, ölenlere Allah'tan rahmet, yaşayanlara sağlık ve mutluluklar diliyorum” diye konuştu.

Ağustos ayında İstiklalimizi ilan ettiğimiz ve Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşuna giden yolu açan 30 Ağustos Zaferi'nin 99. yıldönümünün kutlanacağını belirten Kıran, bu vesile ile başta Gazi Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere, İstiklal mücadelemizin tüm kahramanlarını rahmet ve minnetle andı.

BAKAN YARDIMCISI KIRAN: “YÜREĞİMİZ YANGIN YERİ”

DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ın konuşmasının ardından bir konuşma gerçekleştiren Dışişleri Bakan Yardımcısı Yavuz Selim Kıran, İMEAK Deniz Ticaret Odası'ndaki her bireyle yakın çalışma içerisinde olduklarını ifade ederek, “Hamdolsun; denizcilerimiz dünyanın dört bir tarafında bayrağımızı dalgalandırıyorlar. O yüzden biz de, bayrağımızın dalgalandığı her bir noktada ülkemizin hak ve menfaatlerini savunmak adına cansiperane mücadele içindeyiz” dedi.

Temmuz ayının son günlerinde Türkiye çapında etkili olan ve devletin seferber olduğu orman yangınları sebebi ile üzüntülü günlerden geçildiğini dile getiren Bakan Yardımcısı Kıran, şöyle konuştu: “Yüreğimiz yangın yeri! Bir an evvel devletimizin kudreti ve milletimizin dayanışmasıyla bu musibeti de kısa sürede geride bırakacağımızı ümit ediyoruz. İMEAK Deniz Ticaret Odası gibi pek çok sivil toplum kuruluşumuz, duyarlı vatandaşlarımız bu yangının söndürülmesi için tarihin her döneminde



Yavuz Selim Kıran

olduğu gibi bugün bir kez daha kenetlendi, seferber oldu. Devletimizin de bütün imkanları adeta seferber edildi. Özellikle yurtdışından gelen dayanışma mesajları ve destekler de bu mücadelede bizlere güç verdi. Destek veren bütün ülkelere şükranlarımı sunuyorum. İMEAK Deniz Ticaret Odası'na bu vesilesiyle destek mesajları ve beyanları sebebiyle ayrıca teşekkür ediyorum.”

“TÜRKİYE SON DÖNEMDE CİDDİ ADIMLAR ATIYOR”

Denizcilik sektörünün son derece kapsamlı bir alan olduğunu ve bakanlık olarak denizcilik sektöründeki kabiliyetlerin, yeteneklerin ve tecrübelerin hakkıyla müdafaa edilmesinin yanı sıra siyasi kazanımlara dönüşmesi adına da mücadele içinde olduklarını kaydeden Bakan Yardımcısı Kıran, “Bu mücadelenin de bir takım bileşenleri, yerine getirilmesi gereken unsurları var. Bu her şeyden önce ecdadımızın bize bıraktığı miras... Bugün Piri Reis’lerden, Çaka Bey’lerden, Gazi Mustafa Kemal Atatürk’ün denizcilik vizyonundan bahsederken, aslında onların bize verdiği mesaj da denizcilik sektöründe, Türkiye’nin sahip olduğu imkan ve kabiliyetlerin tam anlamıyla hayata geçirilmesi adına atılması gereken adımlar var. Türkiye bu anlamda Cumhurbaşkanımız Recep Tayyip Erdoğan liderliğinde, gerçekten son 20 yılda denizcilik sektöründe önemli atılımlar yapılmakta. Bu atılımlar da son

derece kapsamlı ve geniş boyutta ele alınması gereken denizcilik meselesinde Türkiye’nin elini siyasi anlamda da güçlendiren bir noktaya ulaşmıştır. Nitekim hem hukuki, hem ekonomik anlamda özellikle enerji boyutuyla keza; yerli ve milli savunma sanayi hamlelerimizle denizcilik sektöründeki varlığımızın tam kapasiteyle hayata geçirilmesi konusunda Türkiye son dönemde ciddi adımlar atıyor.

Bunu geçtiğimiz günler içerisinde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’nın düzenlediği Denizcilik Zirvesi vesilesi ile de üç gün boyunca kapsamlı olarak sektörün bütün paydaşları ele aldı. Bizler de orada siyasi boyutlarda karşılaştığımız sınamaları ve bu sınamalara karşı sektörün bizleri ne kadar güçlendirdiğini bir kez daha paylaşmış olduk. Bu vesile ile sektörün her bir paydaşına bakanlığımız adına şükranlarımızı sunuyorum” dedi.

Son dönemde özellikle konteyner ticareti bağlamında yaşanan sorunların farkında olduklarını ve bu noktada da ilgili kurumların koordinasyonu ve eş güdümü halinde İMEAK Deniz Ticaret Odası da dahil olmak üzere bu sorunun aşılması yönünde önemli istişareler yürüttüklerini söyleyen Bakan Yardımcısı Kıran, şöyle devam etti: “Yine bu yılın başında karşı karşıya kaldığımız Gine Körfezi’ndeki korsanlık faaliyetinde vatandaşlarımızın kurtarılması konusunda yine en güçlü

desteği denizcilik sektörümüzden aldık. Aldığımız güç ile gerekli mücadeleyi ortaya koyduk, koymak durumundayız.”

“PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ’NİN KURULMASI ÇOK ÖNEMLİYDİ”

Özellikle kombine taşımacılıkta deniz ticaretinin yenilenmesi ve vizyonel tutumunun bir yansıması olarak dünyadaki gelişen trendlere uyum sağlanması adına sektörün sahip olması gereken yeni kapasiteler ve yeni imkanların temin edilmesi konusunun başlı başına ele alınması gereken bir husus olduğunun altını çizen Bakan Yardımcısı Kıran, “Son dönemde Karadeniz başta olmak üzere ülkemizin denizlerindeki enerji kaynaklarından istifade edilmesi, keşfedilmesi konusunda attığı adımlar elbette devletimizin bu konudaki kudreti en önemli unsur. Keza enerji hukukunun başlı başına çok kapsamlı bir alan olduğunu biliyoruz. Deniz hukuku elbette çok özel, spesifik bir alan; ama deniz hukukunun içerisinde alt başlıklar dahi son derece kapsamlı ve her biri ayrı uzmanlık getiren unsurlar. Bu bakımdan Piri Reis Üniversitesi’nin kurulması çok önemliydi. Bunun için her şeyden önce Deniz Ticaret Odası’na çok teşekkür ediyoruz. Bunun farkındayız çünkü masada muhataplarımız ile bir araya geldiğimiz zaman o siyasi mücadeleyi güçlü şekilde vermemizin yolu, bahsettiğim bütün bu alanlarda topyekun denizcilik sektöründeki imkân kabiliyetlerimizin güçlendirilmesinden geçtiğini biliyoruz” diye konuştu.

Doğu Akdeniz’deki gelişmelerin en can alıcı gelişmeler olduğunu ve denizlere hakim olanın dünyaya hakim olabileceğine vurgu yapan Bakan Yardımcısı Kıran, bunun günümüzdeki provasının Doğu Akdeniz’de yapılmaya çalışıldığını belirtti. Kıran konuşmasının devamında şunları söyledi: “Türkiye’nin Doğu Akdeniz’de en uzun kıyı şeridinde sahip bölge ülkesi olarak burada aleyhine gelişebilecek hiçbir oldu bittiye müsaade etmeme konusunda, tarihten gelen mirası canlandırmak adına son derece güçlü bir irade ortaya



koyduğunu biliyoruz. Bu iradenin içerisinde bütün bu sektörlerde Türkiye'nin son dönemlerde yaptığı atılımlar var. Öncelikle hukuki anlamda çok güçlü kapasite inşamız, var ayrıca çok fazla insan kaynağı ilgisinin oluşmaya başladığını görüyoruz. Bu çerçevede tabii siyasi mücadelemizin olmazsa olmaz unsurlarından biri hukuki mücadelemizi uygun bir şekilde yürütebilmek.”

ORTAK ÇALIŞMALAR DÜNYAYA GÜÇLÜ MESAJ VERECEK

Tek taraflı olarak Yunanistan'ın Doğu Akdeniz'de, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi'nin ise Ege'de olmak üzere bir haritası olduğunu kaydeden Bakan Yardımcısı Kıran, “Böyle bir saçmalık üzerinden inşa edilmiş bir haritanın hukuki rejimini oluşturmaya yönelik ciddi bir gayret var. Tabii ki Avrupa Birliği üyeliğinden aldığı güçle ve bunun verdiği şımarıklıkla da hem Yunanistan, hem Güney Kıbrıs Rum Yönetimi'nin bir oldu bitti ile yeni bir hukuki rejim oluşturma gayretleri var. Biz buna tabii ki müsaade etmedik. Örneğin bu haritaya göre Kaş'a iki kilometre mesafede olan, Yunanistan ana karasına ise 580 kilometre mesafede olan Meis Adası'na 40 bin kilometrekarelik kıta sahanlığı öngörülmüş. Bu saçmalıkları hukuken tespit etmek ve tespit ettikten sonra da o mücadeleyi kendi güçlü hukuki tezlerimizle sürdürmek durumundasınız. Ancak siyaseten o zaman güçlü

olursunuz. Nitekim Güney Kıbrıs Rum Yönetimi 2000'li yılların başından itibaren Mısır, İsrail ve Lübnan gibi ülkelerle deniz yetki alanları anlaşması imzalamasına rağmen tek taraflı olarak Kıbrıs Türklerinin haklarının hilafına bir şekilde biz hiçbir şekilde müsaade etmedik ve hukuki mücadelemizi orada ortaya koyarak, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti tarafından Türkiye Petrolleri Anonim ortaklığımız ile verilen arama ruhsatına istinaden ve arkasından yine Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti ile imzaladığımız deniz yetki alanları anlaşması kapsamında oldu bittiye fırsat vermeden oradaki dengeleri değiştirdik. Ama bu dengeyi değiştirmek sadece hukuken yetmiyor. Bunu değiştirebilmek için sahada karşımızda bulunan o uluslararası şirketlerin güçlü sondaj ve sismik arama gemilerinin kapasitesinin daha fazlasına sahip olmak gerekiyordu. O yüzden Cumhurbaşkanımızın talimatları ile kısa sürede Türkiye, gerçekten dünyadaki en yetkin sondaj ve sismik arama gemilerine sahip oldu. Bu da yetmedi, bu gemilerin kapasitesini yerli ve milli savunma sanayimizle inşa edilmesi konusunda da çok önemli bir atılım yaptı. Yine şimdi insansız deniz araçları konusunda yeni atılımlar var. Devletimizin iradesini taçlandıran husus, denizcilik sektörümüzün bu sürece verdiği destek oldu. İnşallah bütün bu alanlardaki ortak çalışma ve çabalarımız, bugün nasıl Doğu Akdeniz'de Türkiye'ye, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'ne

rağmen hiçbir adımın başarılı olamadığını ispatladıysa; yarın da yine, denizlerde ülkemize yönelebilecek bütün tehditlerin anında bertaraf edilmesi konusunda şimdiden dünyaya çok güçlü bir mesaj verecek” dedi.

Ankara Üniversitesi (AÜ) Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi (DEHUKAM) Yönetim ve Danışma Kurulu Toplantısı'nın, İMEAK Deniz Ticaret Odası ev sahipliğinde gerçekleştirildiğini belirten Bakan Yardımcısı Kıran, merkez ile ilgili şunları aktardı: “Merkezin lansmanını yaptıktan hemen sonra rekabet ettiğimiz ülke basınında pek çok haber yer aldı. Demek ki; doğru noktadayız, doğru adımlar atıyoruz, bunda şüphe yok. Burada dünyadaki denizcilik rejimini de belirleyecek birikimde hukukçularımız yetişecek. Geçtiğimiz hafta yaptığımız toplantıda balıkçılıktan tutun enerji alanına, farklı ülkelerin iş birliği çabalarına kadar birçok gündem başlığı vardı. En uzun yönetim kurulu toplantılarımızdan birini icra ettik. Daha 3'üncü yönetim kurulu toplantımızdı. İlk danışma kurulu toplantımızda sektörü ilgilendiren pek çok pratik konu başlığını ele alma imkanı bulduk. Tabii ki, Deniz Ticaret Odası'nın sıcak ev sahipliği ve arkasından güzel akşam yemeği eşliğinde... Sabırsızlıkla diğer toplantıları da bekliyoruz.”

“DENİZCİLİK ALANINDAKİ BÜTÜN ALTYAPI PROJELERİNİ DESTEKLİYORUZ”

Denizcilik sektöründen kiminle konuşulursa konuşulsun onların birikiminden çok şey öğrendiklerini ifade eden Dışişleri Bakan Yardımcısı Kıran, “Sizlerin birikimi, sahadaki pratik tecrübeleri bizlere çok şey öğretiyor. Sektörün sorunlarının çözümü kapsamında da bize ayrıca destek oluyor. Bugün dünyadaki en önemli altyapı projeleri lojistik ve ulaştırma ağlarında. Çünkü ulaşım, ticaretin de önünü açan en önemli unsur. Burada dünyadaki yeni trendlere teknolojik gelişmelere de baktığımızda kara, deniz ve hava taşımacılığının kombine bir şekilde güçlü olması, ticaretin de



güçlü olmasının önünü açıyor. Bu bakımdan denizcilik alanındaki bütün altyapı projelerini destekliyoruz ve desteklemeye devam edeceğiz. Türkiye özellikle son 10-15 yılda 100 milyar dolar değerinde, 100 farklı altyapı projesine imza attı. Bunların büyük bir bölümü aslında denizcilik sektöründeki ulaşım ağının güçlenmesi adına yapılan çalışmalardı. Bunu da en yakın sizler biliyorsunuz. Burada yapılan her bir projenin özellikle Çin'in Kuşak ve Yol Projesi ülkemizin öncülük ettiği Hazar geçiş ve orta koridor projesi özellikle tarihi İpekyolu'nun canlandırılması konusunda yine bu projelerden istifa ederek deniz taşımacılığının da daha hızlı hale getirilmesi konusunda yapılan çalışmaları destekleyici mahiyette olduğunu gördük" dedi.

"SEKTÖRÜMÜZÜN YANINDAYIZ"

Bugün Türkiye'nin ithalat-ihracat dengesine bakıldığında bunun yüzde 60'ının denizlerden gerçekleştirildiğini hatırlatan Bakan Yardımcısı Kıran, "Dünya ortalamasına baktığımızda elbette yüzde 60 oranında ticaretin denizlerden gerçekleşmesi önemli bir veri, ancak yeterli değil. Çünkü dünya ortalamasına baktığımızda ticaretlerinin yüzde 80'inin neredeyse deniz üzerinden olduğunu görüyoruz. Türkiye'nin de yüzde 60'lardan yüzde 80'lere gelmesi kısa sürede işten bile değil. Biz bu adımları destekleme adına sektörümüzün yanındayız.

Bakanlığımızda çok güçlü denizcilik ve havacılık dairemiz var. Orada çalışmak isteyen yeni memurlarımızın ve diplomatlarımızın sayısı da her geçen gün artıyor. Yaptığımız sınavlarda denizcilik alanında özellikle çalışmak isteyen diplomat adaylarımızın sayısının her geçen gün artıyor olduğunu, bunun da her şeyden önce denizcilik sektörümüz için iyi bir haber olduğunu biliyoruz. Bu heyecanımızı da özellikle sizlerle paylaşmak istedim. Şimdi bu kapasiteyi doğru bir şekilde yönlendirmek ve kanalize etmek adına akademik çalışmalar, sivil toplum çalışmaları ve özel sektörümüzün yaptığı çalışmaları topyekün bir potada değerlendirebilmek adına o yüzden DEHUKAM'ı çok önemsiyoruz" diye konuştu.

"İRİNİ OPERASYONU ULUSLARARASI HUKUKA AYKIRI"

Bakan Yardımcısı Yavuz Selim Kıran'ın konuşması ardından meclis toplantısı soru-cevap bölümü ile devam etti. Meclis Üyesi Kasım İnandı, Yavuz Selim Kıran'a Avrupa Birliği'nin Akdeniz'de yürütmüş olduğu İrini Operasyonu hakkındaki düşüncelerini sordu. Bunun üzerine konuşan Bakan Yardımcısı Kıran şunları söyledi: "İrini Operasyonu başından itibaren Türkiye'nin hedef alındığı bir operasyondur. Libya'nın da rızası alınmadan, Avrupa Birliği'nin tek tarafı olarak hayata geçirdiği bir operasyon. Uluslararası hukuka uygun

bir hareket olarak da görmüyoruz. Nitekim uluslararası hukuka aykırı olarak Türk gemisine yapılan operasyona son derece net ve güçlü bir tepki gösterdik. Daha sonra yine bir takım çabalar oldu. Uluslararası hukuktan aldığımız güç ile güçlü tezlerimizle bunları püskürttük. Bundan sonra da İrini Operasyonu kapsamında Türkiye aleyhine bir baskının yapılabilmesi asla mümkün olmamalı. Buna asla kimse teşebbüs etmemeli. Burada Birleşmiş Milletler kararları esastır. Türkiye de, her zaman Birleşmiş Milletler rejimine vurgu yaparak bu operasyon etrafında atılan tek tarafı adımların hiçbir sonucu ve karşılığı olmayacağını ifade etmektedir. İrini Operasyonu tek tarafı olarak Avrupa Birliği'nin Türkiye'yi hedef alma pahasına hayata geçirdiği ve uluslararası hukuka aykırı bir hareket olarak adlandırılmalı. Buna yönelik de Türk gemilerine operasyon yapılmasına asla müsaade etmeyeceğiz."

Meclis Üyesi Alev Tunç'un gemilerdeki kaçak yolcu konusuna değinmesi üzerine değerlendirmede bulunan Bakan Yardımcısı Kıran, "Mülteci bakımından her yolun denendiği bir dönemdeyiz. Dünyadaki trendler değiştiği için karşı karşıya kaldığımız tehditlerin de boyutu değişiyor. Düzensiz göç bunun en büyük boyutu. Denizcilik alanında bundan istifade edilmeye çalışılan bir boyut var. Burada ülkelerin sorumlu ve duyarlı davranması çok önemli" diye konuştu.

Meclis Üyesi ve 13 No'lu Komite Başkanı Mustafa Muhtaroglu dünya lideri kuruluşlarda Türkiye'den genç vatandaşların olduğunu ve kendi ülkelerine katkıda bulunmak istediklerini belirterek, bakanlığın bu konuda çalışmaları olup olmadığını sordu. Bunun üzerine konuşan Bakan Yardımcısı Kıran, "Yurt dışındaki insan kaynağımızın değerlendirilmesi çok önemli. Özellikle uluslararası örgütlerde veya kuruluşlarda yetkin akademisyenlerimizin ve diplomatlarımızın daha çok temsil edilmesi bizim üzerinde durduğumuz bir husus. O yüzden DEHUKAM'ın kurulmasının arka planında da en



Ahmet Çetin

önemli hedeflerinden biri uluslararası kuruluşlarda daha çok sayıda vatandaşımızı görmek. Bu sayının artması bizim üzerinde hassasiyetle durduğumuz bir konu. Ama mevcut kapasitemizden de değerlendirme konusunda çok ciddi katkılar alıyoruz” dedi.

“ARZUMUZ TÜRK BAYRAKLI GEMİLERİN DAHA DA ARTMASI”

Son olarak Meclis üyesi Semih Dinçel’de yabancı bayrak taşıyan Türk sahipli gemilere değindi. Bunun üzerine Bakan Yardımcısı Kiran sözlerini şöyle tamamladı: “Bizim sahada zaman zaman zorlandığımız bir konu bu. Biz her bir armatörümüzün Türk bayrağını tercih etmesini istiyoruz, ama tabii ki ticaretin evrensel olduğu gerçeğini de unutmuyoruz. O yüzden hangi ülkenin bayrağını taşırsa taşısin, orada bir Türk unsuru varsa ve o unsur en ufak bir zarar görüyorsa bu zararın önüne geçilmesi konusunda biz o mücadeleyi elbette hem hukuken, hem de siyaseten yapıyoruz. Ancak deniz hukuku kapsamında bazen zorlandığımız durumlar olabiliyor. Bunu da bir şekilde ülkemizin gücüyle aşıyoruz. Arzumuz Türk bayraklı gemilerin daha da artması. Bayrağımızın dalgalandığı dünyadaki her nokta bizim için Mavi Vatan. O yüzden bayrağımızın dalgalanması hukuken ve siyasi anlamda elimizi daha da güçlendiriyor. Bugün dünyanın her yerinde temsilciliklerimiz,

büyükelçiliklerimiz var. Bugün dünyanın en büyük 17’nci ekonomisiyiz, ama diplomatik temsil anlamında dünyada 5’inci ülkeyiz. Dünyada 252 temsilciliğimiz var. Şimdi yeni açılan iki temsilciliğimiz ile birlikte 254 olacak. Bu sayıya ulaşan dünyada sadece dört ülke var. Denizcilerimiz için bu çok önemli bir kapasite. Çünkü denizcilerimiz için hedef bütün dünya. Bunu salgın döneminde de gördük. Temsilcilik ağımızın geniş olması denizcilerimize çok büyük imkanlar sunuyor. Bütün büyükelçilerimiz, başkonsolosluklarımız ve çalışma arkadaşlarımız denizcilik sektörümüzün dünyanın her yerinde emrinde, öyle olmaya da devam edecek.”

Dışişleri Bakan Yardımcısı Yavuz Selim Kiran’ın konuşması ardından İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Çetin, Marmaris Şube Yönetim Kurulu Başkanı Halil Bağlı ve toplantıya video konferans yöntemiyle katılan Bodrum Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Orhan Dinç, bölgelerindeki orman yangınları konusunda bilgi verdiler.

ANTALYA YANGININDA SON DURUM

İlk söz alan DTO Antalya Şubesi Başkanı Ahmet Çetin, Manavgat’taki yangın ile ilgili bilgi verdi. Manavgat’ta 28 Temmuz’da dört ayrı noktada başlayan yangının 8’inci gününde dört ilçe ve 12 mahallede hala devam ettiğini

belirten Çetin, Antalya tarihindeki en büyük yangında 50 bin hektarlık alanın etkilendiğini söyledi. Şu ana kadar 54 mahallenin etkilendiğini ve 37 mahallenin ise tahliye edildiğini dile getiren Çetin, yangında ayrıca 31 bin 200 dekar meyve bahçesi ve seralardan oluşan tarım alanının da zarar gördüğünü belirtti. Çetin, konuşmasına şöyle devam etti: “Çoğu evlerden oluşan 2 bin 800 yapı etkilendi. Çok sayıda büyükbaş - küçükbaş ve binlerce yaban hayvanının da öldüğü yangında kayıplar her geçen gün yükseliyor. Resmi açıklamalara göre, 555 vatandaşımız etkilendi. 538 kişinin tedavileri yapıldı. Maalesef yedi vatandaşımız hayatını kaybetti. Net olmamakla birlikte 5 binin üzerinde büyükbaş ve 2 bin civarında küçükbaş hayvan telef oldu. Yangının sahil ve ırmak kesimine ulaşmaması nedeni ile üyelerimize ait teknelerde herhangi bir hasar bildirilmedi. Ancak helikopter ve uçakların operasyonları nedeni ile Alanya ve Manavgat Limanları hala deniz trafiğine kapalı. Yangın kontrol altına alınıyor, ancak gece saatlerinde tekrar başlıyor. Biliyorsunuz bu kızılcım denen ormanlar içten içe yanan ormanlardan.”

“YEŞİL HIÇBİR ALAN KALMADI”

DTO Marmaris Şubesi Başkanı Halil Bağlı da, kentte yaşananları ve son durumu aktardı. Konuşmasına İMAEK DTO’nun ciddi desteğini aldıklarını belirterek başlayan Halil Bağlı, Marmaris’te yaşanan felaketin İçmeler Bölgesi’nden başladığını, dağların etrafından Hisarönü Körfezi’ne kadar yandığını söyledi. O bölgedeki ağaçların tamamının yandığını dile getiren Bağlı, şöyle devam etti: “Beş köyün tamamı yandı. Yeşil hiçbir alan kalmadı. Her yer kül, simsiyah. Beş gün boyunca bölgemizde ciddi travmalar yaşandı. Bazen kendinizi tutamıyorsunuz. Marmaris’te 15 bin hektarlık alan yanmış vaziyette. Yardım desteğini esirgemeyen arkadaşlarıma söyleyim şu olmuştu: ‘Yangın bittikten sonra ortalık bir netleşsin, resim görülsün ondan sonraki süreçte yardımlarınızı daha akılcı, daha insanlara faydalı olacak



Halil Bağlı

şekilde kullanalım' diye. Çok hazırlıksız yakalandık ve bir koordinasyon boşluğu vardı.”

Yangınla mücadele edenlerin dışında lüks araçları ile gelip yangını seyredip selfi çekenlerin de olduğuna vurgu yapan Bağlı, “Türkiye'nin birçok yerinden yardım geldi. Yardım gelmedi diye bir durum söz konusu değil. Urfa, Mardin, Tekirdağ ve İstanbul gibi belediyeler yangınla mücadelede yardımcı oldu. Ayrıca bölgemize gönderilen kıyam botuyla yangına müdahale eden TOMA'lara su takviyesi yaptık. Bölgemize gönderilerin römorkörlerle destek sunduk. Marmaris'te yaklaşık 10 bin kişiyi tahliye ettik. İçmeler Bölgesi'ndeki her iki yol kapandı. İnsanları teknelerle Marmaris'e taşıdık. Yangının yoğun olduğu yerleşim yerleri ve köyleri denizden tahliye ettik. Çok büyük felaket yaşadık. Önümüzdeki günlerde yardımlar konusunda meclisimizin desteğini bekliyoruz.”

“DENİZCİLERİMİZ SORGUSUZ SUALSİZ YARDIMA KOŞTU”

Bağlı'nın ardından DTO Bodrum Şube Başkanı Orhan Dinç söz aldı. Yaşanan bu felaketi çaresizce izlemenin büyük üzüntüsünü yaşadıklarını belirten Dinç, sözlerini şöyle sürdürdü: “Beş gündür gece gündüz neredeyse 24 saat ayaktayız. Mümkün olduğunca

vatandaşlarımızla, kurum ve kuruluşlarımızla, 7/24 yangınla ilgili farklı bölgelerden gelen ihbarlara koşuyoruz. Bu atmosferde birlik beraberliğimizin bozulmadığını görmek gurur verici... Bundan beş gün önce İçmeler'deki tersane bölgesinde ciddi bir yangın başladı, ancak vatandaşların çabalarıyla yat imalat sanayimize 50 yıldır faaliyet gösteren bölgemizi kurtardık. Sonrasında Bodrum ve Milas bölgesinde aynı anda 4-5 ayrı yerde yangın çıktı. Karadan ulaşım kesilince, denizden tahliye istenildi. Denizcilerimiz sorgusuz sualsiz yardıma koştu. Yaklaşık bin 500 vatandaşımızı teknelerle tahliye ettik ve belediyenin de desteğiyle otellere dağıttık. Bodrum'da bir koordinasyon eksikliği yok. Bütün malzemelerimiz tek yerde toplanıyor. Çok iyi organize olduk. Valilik, kaymakamlık, STK'lar, odalar ve çok sayıda gönüllü ile hep birlikte çalışıyoruz. Başkanımız Tamer Bey'in de çok desteği oldu. Teşekkürlerimi sunmak istiyorum. İstanbul'dan çok arayan oldu. Sizlere de çok teşekkür ediyorum. Felaket bir dönemden geçiyoruz. İnşallah en kısa sürede bitecek. Bittikten sonra da hep beraber yaralarımızı saracağız.”

Meclis Üyesi Semih Dinçel şube başkanlarının ardından söz alarak İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın yangınlarla mücadele konusunda eksik

kaldığı yönünde asılsız iddiaların ortaya atıldığını ve gerekli cevabı verdiğini ifade etti. Sosyal medyada yapılan yardımların gösterilmesinin faydalı olacağını söyleyen Dinçel, emeği geçen şube başkanlarına da teşekkürlerini iletti.

Meclis Üyesi ve 13 No'lu Meslek Komitesi Başkanı Mustafa Muhtaroğlu ise, Avrupa Birliği'nin açıkladığı Fit for 55 konusunda hızlıca bir çalışma grubu kuracaklarını ve bu konuya ciddi anlamda kafa yormak gerektiğini hatırlattı.

DÜZGİT: LÜTFEN BUNU İKİ GÜN SONRA UNUTMAYALIM

Orman yangınları ile ilgili sayısal verileri söylemek için söz alan Meclis Üyesi Metin Düzgüt, şunları aktardı: “Tarım ve Orman Bakanlığı sitesinde yer alan bilgilere göre son yıllarda ortalama yılda yanan alan 5-10 hektar arasında. En büyük görülmüş miktarlar 1994 senesinde 30 bin hektar, 2000 senesinde 25 bin hektar, 2008 senesinde ise 30 bin hektar. Sadece Manavgat yangınında bahsedilen yanan alan büyüklüğü 50 bin hektar. Yani son yılların ortalamasının 10 misli bir rakam. Bu afet görülmüş bir afet değil. Nasıl ki 17 Ağustos büyük bir depremde; bu da Türkiye'nin orman yangını olarak büyük bir depremdir. 17 Ağustos'ta insanlarımızı kaybettik, büyük bir tramvaydı; burada kaybettiğimiz ise ağaçlarımız, ormanlarımız ve orman canlılarımızdır. Lütfen bunu iki gün sonra unutmayalım. Hepimiz üzerimize düşeni yapalım.”

“YANGINLAR SİYASET ÜSTÜ BİR OLAY”

Yangında birebir mücadele eden DTO Meclis Üyesi Meral Mengi de yaşadıklarını toplantıda paylaştı. İMEAK Deniz Ticaret Odası'na duyarlılıkları için teşekkür ederek konuşmasına başlayan Mengi, “Durum ortada. Televizyonlardan da izliyorsunuz, başkanlarımız da anlattı, ancak burası anlatılmaz. Televizyonlarda, haberlerde görüldüğü gibi değil. Gerçekten çok büyük bir felaket... Hala her yerde sabah akşam kül temizliyoruz,



siliyoruz. İlk günden beri memleketimin insanı duyarlı, yardımlar her yerden geliyor. Tabi ateş düştüğü yeri yakar. Gerçek anlamda yandı buralar. Yaşanan yangınların bir siyaseti yok, siyaset üstü bir olay buradaki durum.

Ayrıca Manavgat'ta orman yangınları ile ilgili olarak tespit edilmiş terör saldırısı yok. Bu tamamen doğal ve beklenen bir olay... Zaten yangın mevsimindeyiz, her sene bu yangınlar oluyor. Bu tedbirlerin alınması, havadan müdahalenin zamanında yapılması lazım... Keşke bu raddeye gelmeseydi. Benim çocukluğum da, buradaki insanların geçmişi de yandı. Sözün bittiği noktadayız. Birlik olmalıyız. Devlet aklının siyasetten üstün olması lazım" diye konuştu.

1999 Gölcük Depremi'nde İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın desteği ile denizden 5 bin ton su taşımak sureti ile Gölcük'ün su ihtiyacını karşıladıklarını hatırlatan Meclis Üyesi Arif Ertik, DTO şubelerinin bulunduğu yerlerde birer ilkokul yapılması önerisinde bulundu.

Konuşmasına gerçekleşen orman yangınları ile ilgili geçmiş olsun dileklerinde bulunarak başlayan İMEAK DTO İskenderun Şubesi Meclis Başkanı Adnan Yener, Türk Riders Chopper olarak full donanımlı 38 transporter, yiyecek-içecek ve eldiven olmak üzere

bir takım ihtiyaçları karşıladıklarını söyledi. Yener, bir olunması halinde Türkiye'nin bu felaketi de atlatacağını dile getirdi.

BAŞKAN KIRAN, SOSYAL MEDYA PROVAKASYONLARINA KARŞI UYARDI

Meclis Üyesi Saim Saimoğlu'nun ise böyle yaşanabilecek doğal afetler karşısında nasıl tedbirler alınması gerektiği konusunda önceden bir çalışma yapılması gerektiğine vurgu yapması üzerine son bir değerlendirme yapmak için söz alan Tamer Kiran şöyle konuştu: "Biz Deniz Ticaret Odası olarak bir sivil toplum kuruluşu değiliz; meslek örgütüyüz. Böyle bir insan kaynağımız olmamasına hatta kanunen de görev tanımımızda olmamasına rağmen özellikle şubelerimiz vasıtasıyla bu ve benzeri bütün olaylarda elimizden gelen çabayı hem maddi, hem manevi olarak gösteriyoruz.

Bunu yaparken de, sizlerden aldığımız yetki ile hareket ediyor, meclislerimizde birlikte karar alıyoruz. Faaliyetlerimizi bunlara dayanarak yapıyoruz.

Bu olayda da böyle oldu. Özellikle Marmaris, Bodrum ve Manavgat zorlu bir süreç yaşadı. Bu süreçte yangının içerisinde fiilen mücadele eden hem Marmaris, hem Bodrum Şube Başkanlarımıza çok teşekkür ediyorum."

Bu yangınlarla birlikte ülkemizin çok önemli bir şeyi test ettiğine vurgu yapan Kiran, sosyal medyada oluşan bilgi kirliliği konusuna değinerek şöyle konuştu: "Bizde bol miktarda ayak bağı var. Bu afeti hükümet karşıtlığında kullanmak amacıyla bir anda olay bambaşka bir boyuta gitti. Bunu şiddetle kınıyorum. Bu ülkedeki olaylar sosyal medya üzerinden yapılan propaganda ile yürümüyor. Yangının birinci dakikasından itibaren orada canıyla kaniyle savaşan şube başkanlarımla, üyelerimizle temas halindeydim. Sosyal medyada var olan ile sahadan aldığımız haberler arasında zaman zaman farklılıklar vardı. Bunu gördüğümüz zaman tabii ki bizde mümkün olduğunca tedbirli bir davranış biçimi ile olaylara müdahale etmeye çalıştık."

"TÜM KURUMLARIMIZLA ELİMİZDEN GELENİN FAZLASINI YAPTIK, YAPMAYA DEVAM EDECEĞİZ"

Yangının başladığı andan itibaren bir fiil hem sahada, hem de DTO'da yaptıkları ile işin içinde olup oradaki insanlara, neticesinde de memlekete fayda sağlamaya çalıştıklarını dile getiren Kiran, sözlerine şöyle son verdi: "Bazen iş yoğunluğumuz sebebiyle bunların satışını iyi yapamıyor olabiliriz. Benim burada sizlerden ricam bizleri arayıp öğrenin, siz etrafınıza duyurun. Odamızın neler yaptığını herkes daha iyi öğrensin, anlasın. Odamız her alanda faaliyet gösterdiği için odamızdan da beklentiler giderek yükselmiş. Bundan da memnun oldum; demek ki bir şeyleri başarmışız ki, daha fazlasını yapabileceğimizi düşünüyorlar. Odamız şov yapmadan ilk günden itibaren yapması gereken her şeyi yaptı. Sıkıntılı bir dönemden geçiyoruz, anlıyorum hepimizin üzerinde baskı var, ancak bu sıkıntılı zamanları aşabilmemiz için birbirimize olan desteğe ve cesaretlendirmeye ihtiyacımız var. Biz tüm kurumlarımızla elimizden gelenin fazlasını yaptık, yapmaya devam edeceğiz. Bu olayın asıl önemli kısmı yangın söndürüldükten, hasar tespiti yapıldıktan sonra ortaya çıkacak. İMEAK Deniz Ticaret Odası olarak bütün imkanımızla orada olacağız."

FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

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

DENİZ TURİZMİ ÇALIŞMA GRUBU TOPLANDI

Deniz Turizmi Çalışma Grubu ağustos ayı toplantısını 4 Ağustos Çarşamba günü fiziki ortam ve video konferans sistemi üzerinden gerçekleştirdi. İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, DTO Antalya Şubesi Başkanı Ahmet Çetin, Marmaris Şubesi Başkanı Halil Bağlı, İzmir Şubesi Başkanı Yusuf Öztürk, Deniz Turizmi Çalışma Grubu Üyeleri Yunus Can ve Yusuf Ziya Çakır toplantıya katılım sağladı. Toplantının gündeminde turizm bölgelerinde yaşanan orman yangınları vardı.

İMEAK DTO VE TOBB YANGIN BÖLGELERİNDE

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkanı M. Rifat Hisarcıklıoğlu ve İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı aynı zamanda Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkan Yardımcısı olan Tamer Kiran 7 Ağustos Cumartesi günü orman yangını çıkan bölgelerde incelemelerde bulundu. Ziyaretlerde yangının etki alanı ve hasar tespiti konuşuldu.

DTO'DAN 1 MİLYON TL'LİK YARDIM

Temmuz ayında gerçekleşen orman yangınlarında zarar gören vatandaşların ihtiyaçlarının giderilmesi için Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği tarafından başlatılan yardım kampanyasına İMEAK Deniz Ticaret Odası da 1 milyon TL katkı sağladı. Ayrıca DTO, yangın bölgelerinde ihtiyaç duyulan malzeme yardımında da bulundu.

YÜKSEKÖĞRETİM KURULU BAŞKANI ZİYARET EDİLDİ

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği çatısı altında bulunan beş Odanın Vakıf Üniversitelerinin Mütevelli Heyeti Başkanları ile rektörleri 10 Ağustos

2021 Salı günü, Yükseköğretim Kurulu Başkanı Prof. Dr. Erol Özvar'ı makamında ziyaret etti. İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı ve Piri Reis Üniversitesi Mütevelli Heyeti Başkanı Tamer Kiran ile Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan'ın da katıldığı ziyarette çeşitli konular hakkında fikir alışverişinde bulunuldu.

DENİZCİLİK EĞİTİMİ KONUSU GÖRÜŞÜLDÜ

İMEAK DTO ile Milli Eğitim Bakanlığı'nın imzaladığı Mesleki Eğitim İş Birliği Protokolü kapsamında belirlenen Protokol Danışma Kurulu ve Yürütme Kurulu Üyeleri, Başkan Tamer Kiran'ın başkanlığında DTO'nun Altunizade'deki Çalışma Ofisi'nde bir araya gelerek toplantı yaptı.

Toplantıya, Protokol Danışma Kurulu ve Yürütme Kurulu Üyeleri İMEAK DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, Dr. Özkan Poyraz, Erkan Dereli ve Yusuf Sertkaya katıldı. Toplantıda denizcilik eğitimi ile ilgili konular görüşüldü.

İSTANBUL VALİLİĞİ İLE ÖNEMLİ TOPLANTI

İstanbul Valiliği koordinasyonuyla İMEAK Deniz Ticaret Odası tarafından İstanbul'daki deniz turizm faaliyetlerinde karşılaşılan sorunların yerinde görüşülmesi amacıyla 12 Ağustos 2021 Perşembe akşamı Gümüş Damla isimli teknede toplantı yapıldı. İstanbul Vali Yardımcısı Şevket Atlı başkanlığında gerçekleştirilen toplantıda sektör paydaşları, sorunları bizzat yerinde gözlemledi ve çözüm önerilerini değerlendirdi.

TAMER KIRAN KAZAKİSTAN ÇALIŞMA YEMEĞİNE KATILDI

TOBB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve İMEAK DTO Yönetim

Kurulu Başkanı Tamer Kiran, Kazakistan Cumhuriyeti Ticaret ve Entegrasyon Bakan Yardımcısı Kairat Törebayev'in ziyareti vesilesiyle Ticaret Bakan Yardımcısı Mustafa Tuzcu'nun ev sahipliğindeki çalışma yemeğine katıldı.

Başkan Tamer Kiran, TOBB'un Kazakistan faaliyetlerine ilişkin bilgi paylaşımında bulundu, gelecek dönem işbirliği imkanlarını değerlendirdi.

MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI YAPILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, 18 Ağustos Çarşamba günü, 16 No'lu Kabotaj Hattı ve Akdeniz İçi Dökme Kuru Yük Gemi Taşımacılığı, 22 No'lu Denizaşırı (Uzakyol) Kuru Yük Gemi Taşımacılığı, 23 No'lu Akdeniz İçi Dökme Yük ve Genel Yük Gemi Taşımacılığı, 24 No'lu Denizaşırı Dökme Yük Gemi Taşımacılığı ve 25 No'lu Denizaşırı (Uzakyol) Genel Yük Gemi Taşımacılığı Meslek Komiteleri Ağustos ayı toplantısına katıldı.

Toplantıda, Oda Yönetim Kurulu Mali Danışmanı Murat Erişti, Vergi Usul Kanunu Genel Tebliği hakkında bilgilendirmede bulundu.

19. LOJİSTİK KOORDİNASYON KURULU TOPLANTISI YAPILDI

19. Lojistik Koordinasyon Kurulu Toplantısı 25 Ağustos Çarşamba günü, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'ndaki Nuri Demirdağ Toplantı Salonu'nda düzenlendi. Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Selim Dursun Başkanlığında icra edilen toplantıya, Sanayi ve Teknoloji Bakan Yardımcısı Hasan Büyükdede, İMEAK DTO Başkanı ve TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kiran, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Üyesi ve TİM Başkan Vekili Başaran Bayrak da katıldı.

MARİN
RÖMORKÖR ve
KILAVUZLUK A.Ş.

Güçlü
“yönümüz”
sizin
memnuniyetiniz



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

www.marintug.com





PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ

Bu Üniversitede İş Var!

- Denizcilik Fakültesi
- Hukuk Fakültesi
- İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi
- Mühendislik Fakültesi
- Denizcilik Meslek Yüksek Okulu
- Lisansüstü Eğitim Enstitüsü



360°
sanal tur

ÜNİVERSİTE

Çağrı Merkezi 0850 878 74 74

İSTANBUL / TUZLA

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

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

ALWAYS



KUZEYSİGORTA

www.kuzebrokers.com

İMEAK DTO'NUN KURULUŞUNUN 39'UNCU YILI KUTLANDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası, 26 Ağustos 1982 tarihinde kuruldu. Kuruluş hikayesi ise, 1970 yıllarına uzanmakta. Uzun yıllar süren çalışmalar, toplantılar, Ankara yolculukları nihayetinde mutlu sona ulaşıldı. İMEAK DTO'nun 39'uncu kuruluş yılı kutlu olsun.



1982 yılına kadar denizcilik camiamızın temsil edildiği yer, İstanbul Ticaret Odası'dır. İTO'daki denizcilik komitesinin üyeleri de; rahmetli Ziya Kalkavan ve Mehmet Şekerci'dir. Deniz Ticaret Odası'nın kurulmasında dönemin başbakanı Bülent Ulusu'nun katkısı büyüktür.

DTO'nun kuruluşunda elini taşın altına koyan isimler olduğu gibi, onları bu savaşta destekleyen, bu işin mutfağında çalışan birçok isim vardır. Ziya Kalkavan, Hacı İsmail Kaptanoğlu, Mehmet Şekerci, Ferit Özdemir, Ferit Biren, Fuat Miras, elini taşın altına koyanların başında gelmektedir.

Birçok önemli isim de yıllarca bu işin destekleyicisi olarak çalıştılar. DTO'nun kuruluşu için çok uzun bir yol kat edildi. 1970'li yıllarda, hatta daha öncesinde başlayan bu çalışma 1982 yılında mutlu sonla nihayetlendi.

DÜNDEDEN BUGÜNE

Deniz Ticaret Odası'nın kurulduğu 1982 yılında tahmini bütçesi, 28.614.016 TL'dir. Deniz Ticaret Odası'nın 2020 yılı net geliri ise, 35 milyon 593 bin 620 TL olarak gerçekleşti. Yine ilk kurulduğu zaman sadece dokuz çalışanı bulunan Deniz Ticaret Odası'nda bugün, şube ve temsilcilikleri ile birlikte yüzlerce kişi çalışmaktadır. İMEAK DTO'nun şu anda dokuz şubesi ve 17 temsilciliği bulunmaktadır. Dönemin Ticaret Bakanı Kemal Cantürk ile görüşmeye giden ve giderken götürdükleri kuruluş dilekçesinde isimleri olan kurucu üyeler: Ziya Kalkavan, Ferit Özdemir, Hacı İsmail Kaptanoğlu, Fuat Miras, Gündüz Kaptanoğlu, Eşref Cerrahoğlu, Asaf Güneri, Pekin Baran, Selahattin Beyazıt, E. Oramiral Celal Eyiceoğlu, Cengiz Kaptanoğlu, Mehmet Şekerci, Şadan Kalkavan, Hüsnü Şişman Yazıcıoğlu, Semih Sohtorik ve Deniz Nakliyat Genel Müdürü Rıza Akoğlu.

Dilekçeyi Ticaret Bakanı Kemal Cantürk'e elden teslim eden heyet: Ferit Özdemir, Fuat Miras, Eşref Cerrahoğlu, Pekin Baran ve Cengiz Kaptanoğlu.

İlk Mütevelli Heyet: Bu heyetin görevi, Oda'nın ilk genel kurulunun yapılması için hazırlık yapmaktır. Ferit Biren heyet başkanı, Ferit Özdemir ise başkan vekili seçilir. Üyeler: Fuat Miras, Eşref Cerrahoğlu, Ferit Özdemir, Mehmet Şekerci, Turgut Kaptanoğlu, Rüstem Markaloğlu, Hüsnü Şişman Yazıcıoğlu, Erdal Aksoy, Hüseyin Aksu, Cengiz Kaptanoğlu, Nevzat Kalkavan, Erim Akat, Hakkı Uzunoğlu, İsmail Kaptanoğlu, Ferit Biren, Asaf Güneri, Semih Sohtorik, Hilmi Sönmez, Adil Göksu, Bedri İnce, Kenan Kolotoğlu, Reşit Kalkavan, Çetin Taşkent, Sefer Kalkavan, Pekin Baran, Şadan Kalkavan, Gündüz Kaptanoğlu, Selahattin Beyazıt, Nuri Cerrahoğlu, Ziya Kalkavan.

DTO'nun ilk yönetim kurulu

Yönetim Kurulu Başkanı Pekin Baran, Başkan Vekili Cengiz Kaptanoğlu, Başkan Vekili Asaf Güneri, Muhasip Üye Eşref Cerrahoğlu, Üye Metin Leblebicioğlu, Hilmi Sönmez, Semih Sohtorik, Fethi Işın, Genel Sekreter Dr. Yıldırım Kılış, Genel Sekreter Yardımcısı Necmettin Akten.

Deniz Ticaret Odası'nın kuruluşundan bu yana Meclis Başkanları:

- E. Oramiral Celal Eyiceoğlu
- Ziya Kalkavan
- Eşref Cerrahoğlu
- Adil Göksu
- Erol Yücel
- Cengiz Kaptanoğlu
- Salih Zeki Çakır

DEHUKAM YÖNETİM VE DANIŞMA KURULU TOPLANTISI YAPILDI

TOBB Başkan Yardımcısı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, TOBB'ü temsilen Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Ulusal Araştırma Merkezi (DEHUKAM) Yönetim ve Danışma Kurulu Toplantısı'na katıldı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın ev sahipliğinde, 30 Temmuz Cuma günü gerçekleştirilen yönetim kurulu toplantısına, Merkezin Yönetim Kurulu Başkanı, AÜ Hukuk Fakültesi Deniz

Hukuku Anabilim Dalı Başkanı Prof. Dr. Hakan Karan, T.C. Dışişleri Bakan Yardımcısı Yavuz Selim Kıran, Yönetim Kurulu Üyeleri T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Selim Dursun, T.C.

Adalet Bakan Yardımcısı Zekeriya Birkan, Deniz Kuvvetleri Kurmay Başkanı Koramiral Aydın Şirin, T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Hukuk Hizmetleri Genel Müdürü Süleyman Önel, AÜ Hukuk Fakültesi Öğretim Üyeleri Prof. Dr. Hasan Ayrancı, Doç. Dr. İsmail Demir, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Öğretim Üyesi Doç. Dr. Nil Kula Değirmenci ve DEHUKAM Müdürü Mustafa Başkara katıldı.

Yönetim Kurulu Toplantısının ardından, DEHUKAM'ın stratejik hedefleri ve eylem planı ile ilgili önerilerde bulunmak üzere DEHUKAM Danışma Kurulu Toplantısı, Oda'nın Meclis Salonu'nda gerçekleştirildi.

DEHUKAM, deniz hukuku alanında araştırmacı insan gücü kapasitesinin güçlendirilmesi ve istihdamı amacıyla T.C. Dışişleri Bakanlığı'nın tavsiyesiyle, Ankara Üniversitesi bünyesinde 2015 yılında kuruldu.

Merkez, deniz hukuku ve siyaseti alanında bilimsel araştırmalar yapmak, bu alanda araştırmacı insan gücü kapasitesinin güçlendirilmesi ve istihdamı için araştırmacı insan gücü yetiştirme programları uygulamak, ilgili kamu kurum ve kuruluşlarına danışmanlıkta bulunmak, ulusal düzeyde akademisyenleri tek çatı altında bilimsel etkinliklere yönleltmek, ulusal ve uluslararası düzeyde gerçekleştirilecek akademik faaliyetlerle farkındalığı artırmak suretiyle Türk deniz hukuku politikalarının oluşturulmasına katkı sağlamak ve bunların uluslararası farkındalığını arttırmak amacıyla faaliyetlerini sürdürüyor.



TAMER KIRAN NTV’NİN KONUĞU OLDU

Tamer Kıran, “Doğru Tercih” Programı’nda denizcilik sektörünün önemi ve Piri Reis Üniversitesi’ndeki eğitimi anlattı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı ve Piri Reis Üniversitesi Mütevelli Heyeti Başkanı Tamer Kıran, 16 Ağustos Pazartesi günü, Eğitim Uzmanı-Yazar Sadık Gültekin’in sunduğu “Doğru Tercih” programına katıldı. Haber kanalı NTV’nin sosyal medya hesaplarından canlı olarak yayınlanan programda soruları yanıtlayan Tamer Kıran, denizcilik sektörünün önemi ve Piri Reis Üniversitesi’nde verilen eğitimi anlattı.

Tamer Kıran, dünyada geçtiğimiz yıl yaklaşık 13 milyar tona yakın yükün bir yerden bir yere hareket ettiğini, bunun yüzde 85’lere denk gelen 11.5 milyar tonunun denizyoluyla taşındığını kaydetti. Ülkemiz dış ticaretinin denizyoluyla taşınması oranının yüzde 90’lara ulaştığını belirten Kıran, denizciliğin ne kadar önemli olduğunun pandemi döneminde de görüldüğünü anlattı. Sektörün gemileri kullanabilmek, limanları çalıştırabilmek, lojistik hizmetleri

verebilmek, yükleri taşıyan gemileri inşa edebilmek, tamir ve bakımlarını yapabilmek gibi çok geniş kapsamlı meslekleri içinde barındırdığı anlatan Kıran, bunları yapabilecek insanların iyi bir eğitim alarak, donanımlı bir şekilde iş gücüne katılmalarının da çok elzem ve hayati bir konu olduğunu vurguladı. Buradan hareketle Deniz Ticaret Odası’nın, 2008 yılında Piri Reis Üniversitesi’ni kurduğunu kaydeden Kıran, üniversitenin 2009-2010 yılında 140 öğrenci ile başladığı akademik hayatına bugün yaklaşık 5 bin öğrencisiyle devam ettiğini belirtti.

5 FAKÜLTE 1 YÜKSEK OKUL İLE EĞİTİM VERİLİYOR

Piri Reis Üniversitesi’ni kurarken tematik denizcilik üniversitesi olarak yola çıktığını anlatan Kıran, “Sadece Denizcilik Fakültesi kurarak kalmadık, bunu yanında mühendislik, iktisadi ve idari bilimler, fen edebiyat fakültelerini kurduk, ardından da güncel gelişmeleri de göz önüne alarak Hukuk Fakültesi’ni ekledik. Üniversitemiz bugün 5



fakülte, 1 meslek yüksekokulu ile eğitim vermektedir” dedi. Global bir meslek olan denizciliğin sınırları olmadığını belirten Kıran, denizcilik fakültelerinden mezun olanlar için işin sadece gemilerle çalışmakla sınırlı olmadığını, kara ayağının da bulunduğunu, bugün yaklaşık 100 bin civarında geminin dünya denizlerinde dolaştığını, bu gemilerin her birinin iş gücüne ihtiyacı bulunduğuna dikkat çekerek, denizde çalışacak zabitan açığının 2026 yılına kadar yaklaşık 90 bin kişi daha artacağını öngöründüğünü söyledi.

Uluslararası standartlar gereği denizcilik fakültelerinin güverte ve makine bölümü öğrencileri için staj yapmanın zorunluluğuna dikkat çeken Tamer Kıran, “Bir üniversitenin staj eğitimi imkanı sağlıyor olması da çok önemli bir ayrıcalık. Üniversitemizin sahip olduğu gemi ile bu imkanı biz öğrencilerimize sağlıyoruz. 2 Ağustos itibarıyla bu yılın staj eğitimi başladı, öğrencilerimiz şu anda gemideler. PRÜ olarak sadece kendi öğrencilerimize değil, ikinci bir sefer yapma imkanımız olduğunda ülkemizdeki diğer denizcilik üniversitesi öğrencilerine de bu imkanı sağlamaya dikkat ediyoruz. Bu bağlamda önemli bir kamu hizmeti verdiğimiz vurgulamak istiyorum” diye konuştu.

BOYA UYGULAMALARINIZDA M E R K Ü R E T K İ S İ

Akışkan yönetimi ve uygulama teknolojileri konusunda Dünya lideri Graco; Merkür pompa ve spre paketlerini gururla sunar.

Merkür pompa ve spre paketleri, üretkenliği arttırmak, maliyetleri azaltmak, emisyonları düşürmek ve tüm zorlu uygulamalarınız için tutarlı, yüksek kaliteli son katlar sağlamak üzere tasarlanmıştır.

Son kat boya uygulamalarınızda malzeme ve zamandan tasarruf sağlayın!



- Uygulama başına püskürtülen malzemenin takibini sağlayan, döngü ve hacimleri izleyen inovatif DataTrak sistemi
- Uzun kullanım sağlayan Ultralife seramik kaplama
- Piyasadaki en ileri teknolojiye sahip hava motoru
- Tüm son kat uygulamalarınız için hassas basınç ve çıkış gücü
- Susturucu sayesinde daha az çalışma gürültüsü
- Hava valfi sayesinde kolay ve çabuk geçiş
- Daha yüksek verim için düşük hava tüketimi
- Havalı püskürtme, hava destekli ve havasız gibi çeşitli model ve konfigürasyonlar
- Kolay yıkanabilen tasarım sayesinde daha az solvent kullanımı ve hızlı renk değişim kolaylığı
- Tasarruf sağlayan daha az parça sayısı, gelişmiş hizmet imkanı ve daha düşük maliyet

**Graco ürünleri, Türkiye lisanslı distribütörü
Özgen Ship Supply güvencesiyle sizlerle!**

ÖZGEN
Shipsupply



PANDEMİDE LOJİSTİK SEKTÖRÜNÜN YILDIZI PARLADI

Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Mezunları Derneği'nin yeni yönetimi İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Başkanı Yusuf Öztürk'ü ziyaret ederek, denizcilik eğitimi projeleri konusunda işbirliği yapmak istediklerini belirttiler ve karşılıklı görüş alışverişinde bulundular.



İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Öztürk, pandemide birçok sektörün faaliyetinin kesintiye uğramasına rağmen lojistik ve denizcilik sektörünün hiç hız kesmediğini belirterek sektörün gençlere çok geniş ve birbirinden farklı iş fırsatı sunduğunu söyledi.

Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Mezunları Derneği (DEFMED) Yönetim Kurulu Başkanı Orçun Erbayraktar, Başkan Yardımcıları Bülent İbik, Özgür Alemdağ ve Burak Gültekin, Yönetim Kurulu Üyesi Ulaş Emiroğlu, İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi'ni ziyaret ederek Başkan Yusuf Öztürk ile bir araya geldi. Ziyarete denizcilik eğitimi alan gençleri iş hayatına doğru şekilde yönlendirecek DEFMED Akademi Projesi ele alındı.

DEFMED AKADEMİ PROJESİ ÇOK DEĞERLİ

Kendisi de Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi mezunu olan İzmir Şube Başkanı Yusuf Öztürk, pandemi ile

beraber denizcilik ve lojistik sektörünün çok geniş bir periskopa sahip olduğunu söyledi. Öztürk, herkesin deniz taşımacılığının ve diğer lojistik faaliyetlerinin ne kadar değerli olduğunu bu kez yaşayarak gördüklerini ifade ederek şunları söyledi: "Dijitalleşmedeki hızlanma ise taşımacılıkta yeni teknolojileri devreye soktu.

Microsoft CEO'su iki yıl içinde devreye gireceğini düşündükleri teknolojinin şimdiden yaygın biçimde kullanır hale geldiğini açıklamıştı. Dijitalleşme, elektronik ticaret bulutunu büyütürken, lojistik sektörünün cazibesini de artırdı. Artık çok daha fazla sayıda genç bu alanda eğitim görmeyi tercih ediyor.

Gençlerin okuldan mezun olmadan lojistiğin hangi alanında çalışacağına karar vermesi lazım. Onların zaman kaybetmeden uzmanlaşmalarını, faaliyet gösterecekleri doğru alanı seçip derinleşmelerini sağlamalıyız. DEFMED Akademi Projesi bu anlamda çok değerli."

DEFMED Başkanı Orçun Erbayraktar, her biri denizcilik ve lojistik sektörünün zirvesinde yer alan üyeleri ile sektöre yönelik projeler üretmeye devam ettiklerini söyledi. Verdikleri destekler için Başkan Öztürk'e teşekkür eden Erbayraktar, "DEFMED Akademi Projesi ile sektörümüzün başarılı insanlarını denizciliğe adım atan gençler ile dijital ortamda buluşturacağız.

Bu platform gençler için bir tür sanal staj rolünü üstlenecek" diye konuştu. İMEAK DTO İzmir Şubesi ile birlikte gerçekleştirdikleri "Denizin İncileri" Projesi'ni kadın denizcileri kapsayan dayanışma platformuna dönüştüreceklerini belirten Erbayraktar, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi işbirliği ile Mentörlük Projesi'ni uygulayacaklarını, Fakülteye inovasyon laboratuvarı kuracaklarını, staj ve burs konusunda çalışacaklarını, mezun arama mobil uygulamasını hayata geçireceklerini söyledi.

(DTO İzmir Şubesi)

TEK LİMAN

İKİ GÜMRÜK

Safiport Derince, 6. yılında Türkiye'deki tüm limanlar içinde bir ilki daha gerçekleştirdi.

Derince Gümrük Müdürlüğü'nün yanı sıra, Dilovası Gümrük Müdürlüğü'nün de açılış ve işletme izinlerini aldı.

Son teknoloji ürünü ekipmanlarla hizmet veren Safiport Derince, müşterilerine fiyat avantajı ve zaman tasarrufu sağlayarak, tüm rıhtımlarında iki farklı gümrüğe bağlı gemi elleçleme hizmeti veren tek liman olmanın haklı gururunu yaşıyor!

**Safiport Derince...
1 limandan çok daha fazlası.**

HİSARCİKLIĞLU'NDAN DTO KOCAELİ ŞUBESİ'NE ZİYARET

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Başkanı Rifat Hisarcıklıoğlu, Kocaeli Programı kapsamında İMEAK Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi'ni ziyaret etti.



İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kıran ve Kocaeli Şube Yönetim Kurulu Başkanı Vedat Doğusel ev sahipliğinde gerçekleşen toplantıya; TOBB Başkan Yardımcısı ve Kocaeli Sanayi Odası Yönetim Kurulu Başkanı Ayhan Zeytinoğlu ve Meclis Başkanı H. Tahsin Tuğrul, Gümrük ve Turizm İşletmeleri Yönetim Kurulu Başkanı Arif Parmaksız, Kocaeli Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Necmi Bulut, Gebze Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Nail Çiler ve Meclis Başkanı Oğuz Şerifalioğlu, Körfez Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Recep Öztürk, Düzce Ticaret ve Sanayi Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tuncay Şahin, Devrek Ticaret ve Sanayi Odası Yönetim Kurulu Başkanı Haldun Hacıkulaoğlu, Trabzon Ticaret ve

Sanayi Odası Yönetim Kurulu Başkanı Şadan Eren, İMEAK DTO Kocaeli Şubesi Meclis Başkanı Dr. Kürşat Bal, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Can Özgülenç, Meclis Başkan Yardımcısı Yılmaz Sarıaslan, yönetim kurulu üyeleri Ömer Parlak, Bahri Kaya ve meclis üyesi Bilgin İşler katıldı.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Vedat Doğusel, yönetim kurulu üyeleri ve meclis üyeleri ile bir araya gelen TOBB Başkanı Hisarcıklıoğlu, sıkıntıları ve çözüm önerilerini istişare etti.

“GURUR DUYUYORUZ”

Konuşmasında, Kocaeli'nin denizcilikte önemli bir kent olduğunu ifade eden Hisarcıklıoğlu, “35 liman, 7 tersaneye sahip Kocaeli'nde deniz ticaretinin



gelişmesi için yapılabilecekleri değerlendirdik. İMEAK Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi üyelerimizle sektörel istişarelerde bulunduk. Kocaeli'nde daha çok gelecek var. İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanımız Tamer Kıran'a, emek veren tüm yönetim kurulu üyelerine çok teşekkür ediyoruz. Türk denizciliği, Türk taşımacılığı ve gemi inşa sektörünün bu seviyeye gelmesinden gurur duyuyoruz” dedi. Başkan Tamer Kıran ise, TOBB Başkanı RifatHisarcıklıoğlu'nun İMEAK DTO şubelerine ve İMEAK DTO'ya verdiği değerden dolayı teşekkür etti.

Bir konuşma yapan Doğusel ise, “TOBB Başkanımızı ve başkanlarımızı ağırlamaktan dolayı çok mutluyuz. Biz her platformda şunu söylüyoruz. Ülkenin geleceği için denizciliğin çok önemli bir payı var. Kocaeli de verilerle denizciliğin başkenti pozisyonunda. Kocaeli'nin tüm denizcilik kazanımlarını ülke ekonomisine kazandırıp, daha denizci bir ülke için mücadele ediyoruz. Tüm destekleri için de başkanlarımıza teşekkürü bir borç bilirim” dedi.

Ziyaret, toplu fotoğraf çekimleri ve anı takdimlerinin ardından sona erdi.

(DTO Kocaeli Şubesi)

TÜRKİYE'DE SİGORTA KAPSAMINDA LASHING HİZMETİ VEREN İLK VE TEK FİRMA

- LASHING & UNLASHING HİZMETLERİ
- GEMİ TAMİR VE ONARIM İŞLEMLERİ
- GEMİ AMBAR VE TANK YIKAMA

Thor Marine ailesi olarak denizcilik sektöründe birçok hizmete yer vermekteyiz.

Bunların başında lashing ve unlashing, tamir ve onarım işlemleri ve ambar ile tank yıkama işlemleri gelmektedir.

Bildiğiniz üzere lashing işlemi bilgi, tecrübe ve güven işlemidir.

Bu konuda da bir ilki gerçekleştirerek ilk ve tek sigorta kapsamında lashing ve unlashing hizmeti veren firmayız.

Gerek gemi ve gerek konteyner yüklemelerinde yapmış olduğumuz lashing işlemleri tahliye limanına kadar güvencemiz altındadır.

Lashing kaynaklı herhangi bir hasar oluşması durumunda hasar, sigortamız tarafından karşılanmaktadır.



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

Thor Ulus. Denizcilik Liman Hizm. Paz. A.Ş.

İstanbul

Yeşilköy Mh. Atatürk Cd.
EGS Business Park B2 Blok No: 12
Bakırköy/İSTANBUL

İskenderun Şube & Atölye

Dumlupınar Mh. 312. Sk.
No: 11 Sanayi Sitesi
İskenderun/HATAY

Tel : +90 (212) 438 0039 / +90 (326) 618 0366
Gsm 7/24 : +90 (532) 710 8003
E-mail : thor@thormarinesa.com.tr

www.thormarinesa.com.tr



T H O R
MARINE S.A.®

ALIAĞA KONTEYNER ELLEÇLEMEDE TÜRKİYE 5'İNCİSİ OLDU

İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) Aliağa Şubesi Ağustos ayı olağan meclis toplantısı, Meclis Başkanı İsmail Önal'ın başkanlığında; Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek ve şube meclis üyelerinin katılımıyla video konferans sistemiyle gerçekleştirildi.



Aliağa Meclis Toplantısı'nın gündeminde yangın felaketi ve Aliağa limanları ile Türkiye genelinde gerçekleşen yük ve konteyner istatistikleri yer aldı. Toplantıda konuşan İMEAK DTO Aliağa Şube Başkanı Adem Şimşek yangın felaketinde kaybın çok büyük olduğuna işaret ederek, "Ülkemizi yasa boğan yangınların sorumluluk sahamızda şimdiye kadar çok büyük boyutlarda yaşanmadı. Meydana gelen yangınlarda hayatını kaybeden vatandaşlarımıza Allah'tan rahmet diliyorum. Böylesi bir afetin bir daha yaşanmamasını temenni ediyoruz.

Orman yangınlarından zarar gören vatandaşlarımızın ihtiyaçlarının giderilmesi için Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği tarafından başlatılan yardım kampanyasına İMEAK DTO olarak 1 milyon TL katkı sağladık. Ayrıca güneyde bulunan Marmaris, Bodrum, Antalya şubelerimiz gece gündüz demeden yangından zarar gören vatandaşlarımızın yanında olmaya çalışıyor, ihtiyaç duyulan malzeme yardımıyla bulunuyor. İMEAK DTO

olarak yaraların sarılması için elimizden geleni yapmaya devam edeceğiz" dedi.

"LİMANLARDA HAREKETLİLİK DEVAM EDİYOR"

Aliağa ve Türkiye genelinde limanlarda kaydedilen 2021 yılının ilk 7 aylık döneminde konteyner ve yük istatistiklerine değinen Başkan Adem Şimşek şunları söyledi: "2021 yılının ilk 7 ayında Aliağa limanlarında elleçlenen konteyner miktarı, bir önceki yılın aynı dönemine oranla artış göstererek 857 bin TEU olarak gerçekleşti. Bu dönemde Aliağa limanlarında elleçlenen yük miktarı 60,5 milyon grosston olarak gerçekleşti.

Türkiye toplamı ise 299 milyon netton olarak gerçekleşirken, Aliağa yüzde 13 pay ile 2'inci sırada yer aldı. Aliağa limanlarına gelen gemi adedi sayısına baktığımızda; bu yılın ilk yedi aylık dönemi ile geçen yılın aynı dönemine oranla yüzde 12 artış göstererek, 3 Bin 306 olarak gerçekleşti. Türkiye genelinde elleçlenen konteyner miktarını TEU bazlı olarak değerlendirdiğimizde



ise 2021'in ilk 7 ayının, geçen yılın aynı dönemine göre artış göstererek 7,1milyon TEU olarak gerçekleşmiştir. Elleçlenen konteyner miktarında yüzde 23 pay ile Aliağa, Türkiye sıralamasında 5'inci sırada yer almıştır. Bu sonuçlara baktığımızda sektörümüzdeki bu hareketlilik şüphesiz diğer aylarda yansımaya devam edecektir".

Başkan Şimşek, konuşmasını 30 Ağustos Zafer Bayramı mesajı ile sonlandırdı. Başkan Şimşek konuşmasının sonunda şu cümlelere yer verdi: "Aziz Milletimizin 30 Ağustos Zafer Bayramı'nı kutluyor, Gazi Mustafa Kemal Atatürk ve silah arkadaşlarını; bu büyük mirası bize bırakmak için şahadete yürüyen kahramanlarımızı, şehit ve gazilerimizi minnetle yâd ediyorum."

(DTO Aliağa 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

CİĞERLERİMİZ YANDI!

28 Temmuz'da Antalya'nın Manavgat İlçesi'nde başlayan ve Türkiye'nin birçok yerinde etkili olan, 15'i büyük olmak üzere çıkan 299 orman yangını sonrasında 60 bin hektar ormanlık alan zarar gördü. 59 mahalledeki yanan ev, ahır, depo, iş yeri, tarım alanları ve ölen hayvanlarla ilgili ekonomik kaybın en az 1 milyar TL olduğu hesaplandı. 2'si orman işçisi 8 kişi vefat etti. Yangında binlerce yaban hayvanı ve köylülere ait hayvanlar da telef oldu. Meydana gelen yangınlardan en çok etkilenen ve mücadele veren İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya, Bodrum, Fethiye ve Marmaris Şubesi Yönetim Kurulu Başkanları, Deniz Ticareti Dergisi'ne yangınlarla ilgili özel değerlendirmelerde bulundular.



AHMET ÇETİN
DTO ANTALYA ŞUBESİ YÖNETİM
KURULU BAŞKANI

AHMET ÇETİN: BÖLGEMİZDEKİ YANGIN TÜRKİYE TARİHİNİN EN BÜYÜK YANGINI OLARAK KAYITLARA GEÇTİ

Akdeniz Bölgesi, doğal ve tarihi güzelliklerinin yanı sıra özel konumu ile aynı günde dört mevsimi yaşama imkânı sunan milyonlarca kişinin uğrak yeridir. Türkiye'nin turizm gelirleri 2019 yılında 35 milyar dolar ile tüm zamanların rekorunu kırmıştır. Sonrasında Mart 2020'de tüm dünyayı da etkisi altına alan Covid-19 salgını meydana gelmiştir. 2020 yılı sektörümüzde ve ülkemizde haliyle en kötü yılını geride bıraktı. 2021 yılında ise yaz ayları ile birlikte önce kısmi, sonrasında ise tam bir normalleşmeye geçilmiştir. Yurt dışı uçuşlarının başlaması ile birlikte Türkiye'ye turist akını başladı. Turizmde ve diğer sektörlerde yüzler gülüyordu. Ağustos ayı itibari ile de hareketlenmelerin artacağı öngörülmüyordu. İşte tam da bu esnada bu orman yangınları patlak



verdi. Yangınların tamamına yakını güneyde tatil beldelerinde meydana gelmiştir. Turizm beldelerinin çoğu bu yangınlardan olumsuz etkilenmiştir.

Ormanlar birçok canlı için eşsiz yaşam alanları olmasının yanı sıra erozyon, sel taşkınlarını önlemeleri, iklimi dengelemeleri, atmosferdeki sera etkisini azaltmaları ve kâğıt üretimi gibi faaliyetlerle ekonomiye katkı sağlayan çok önemli doğal kaynaklardır. Orman yangınları tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de ormanların sürekliliğini tehlikeye sokan etkenlerin başında gelmektedir. Akdeniz iklim kuşağında yer alan ülkemizde her yıl yüzlerce

yangın meydana gelmekte ve binlerce hektar orman alanının yok olmasına neden olmaktadır. Sadece ormanlık alanların zarar görmesine değil, ayrıca orman içi ve civarında yaşayan orman köylüleri ve köyler için tehdit oluşturmaktadır.

Türkiye'nin ciğerlerini yakan Manavgat İlçesi Yeniköy Mahallesi'nde 28 Temmuz'da başlayan yangın, esen rüzgârın etkisi ile hızla yayıldı. Kırsal alanda çıkan yangın kısa sürede mahalleleri sardı, yerleşim alanları boşaltıldı, köy yolları kapatıldı. Yangına havadan ve karadan müdahale başlarken, yaşanan kâbus 15 yıl



öncesini hatırlattı. Zira Antalya bu kâbusu ilk kez yaşamadı, 15 yıl önce tam 10 bin hektar alan yanarken yangın beş günde kontrol altına alınmıştı. Manavgat yangınının ilki Yeniköy, ikincisi Sarılar, üçüncüsü Baraj bölgesi, dördüncüsü ise Gebece Bölgesi'nde başladı. Hızla büyüyen yangın Kalemler ve Evrenseki bölgelerine kadar indi.

Tüm müdahalelere rağmen kontrol altına alınamayan yangın devam ederken, bir başka yangın haberi de Manavgat Merkez olmak üzere Sorgun, Side ve Sarılar bölgelerinden geldi. Manavgat Şelalesi tehdit altında kalınca girişler kapatıldı. Oymapınar ve Manavgat barajlarında üretim durduruldu. Bakanlıktan edinilen bilgilere göre yangınlara; 2 İHA, 8 uçak, 30 helikopter, 456 arazöz, 426 iş makinesi, 6524 personel, 172 itfaiye aracı, AFAD, Jandarma, TOMA ve UMKE ekipleriyle müdahale edildi. Çevre illerden takviye ekipler de geldi. Sağlık Bakanlığı tarafından bölgeye ambulanslar ve mobil komuta araçları sevk edildi. Kriz masası oluşturuldu, bölgedeki otellerden erzak yardımları geldi. Tedbir amaçlı MEB pansiyonu ve KYK hazır hale getirildi. Türkiye'nin birçok ilinden gelen ekipler canlarını hiçe sayarak alevleri söndürmeye çalıştı, aynı zamanda Antalya Valiliği tarafından yangından etkilenen vatandaşlarımızın ihtiyaçlarının karşılanması için sivil toplum kuruluşlarından gelen talepler doğrultusunda yardım kampanyaları başlatıldı. Yine Valilik kararıyla

ormanlık alanlara girişler yasaklandı. Bakanların katılımıyla koordinasyon ve değerlendirme toplantıları yapıldı. Orman yangınlarının olduğu bölgeler AFAD tarafından genel hayata etkili afet bölgesi ilan edildi. Cumhurbaşkanımız bölgede incelemede bulundu. Yapılan incelemelerde 60 bin hektar ormanlık alan, Tarım ve Orman Bakanlığı'nın tespitlerine göre de bölgede 20 bin dekar tarımsal alan zarar gördü.

Ormanlar harici 59 mahalledeki yanan ev, ahır, depo, iş yeri, tarım alanları ve ölen hayvanlarla ilgili ekonomik kaybın en az 1 milyar TL olduğu değerlendirilmektedir. Yapılan resmi açıklamalarda 555 vatandaşımız yangından etkilenirken, maalesef 7 vatandaşımız hayatını kaybetti. Binlerce yaban hayvanı ve köylülere ait hayvanlar da yangında telef oldu. Ağıllar tamamen yanarken, hayvanların yanı sıra hayvanlara verilmek üzere ağılların yanında depolanan yemler de tamamen yandı. Zararı tam olarak bilemiyoruz, ama 60 bine yakın hektar yanan ormanlarla birlikte, bölge zeytinliklerinin de dörtte birine yakınının yandığı tahmin ediliyor. Antalya'ya toplamda devletimiz tarafından 47.5 milyon lira ödenek gönderilmiş olup, 912 aileye 12 milyon 200 bin lira yardım yapılmıştır. Antalya'nın Manavgat, Akseki, Gündoğmuş, İbradı ve Alanya sınırlarında 21 farklı noktada 220 saat süren mücadele sonrasında yangın 6 Ağustos günü kontrol altına alınarak, soğutma işlemleri başlatıldı.

Bu yangının Türkiye tarihinin en büyük yangını olarak kayıtlara geçtiği bilinmektedir.

YARALARIN SARILMASI İÇİN ELİMİZDEN GELENİ YAPMAYA DEVAM EDECEĞİZ

Soğutma işlemlerinin ardından bölgelerin havadan gözetlenmesine devam edilmektedir. Yangından etkilenen 59 mahalle, 3231 bina toplam 6359 konut olduğu tespit edildi. Vatandaşların geçici barınma ihtiyacı için bölgeye 400 AFAD konteyneri getirildiği bilgisine ulaşıldı. 1238 hanede eşya zararı meydana geldiği toplam 34 milyon 596 bin TL'lik zarar tespit edildiği, bunlar için 1052 kişiye 25 milyon 753 bin TL ödendiği, 45 iş yerinin zarar gördüğü ve ödemesinin yapılacağı, 93 aracın hasar gördüğü bunların 16'sının traktör olduğu, araç hasarının toplam 2 milyon 55 bin TL olduğu yapılan açıklamalar arasında. 43 mahallede hayvancılıkta 11 milyon TL zararın tespit edildiği, 20 bin dekar tarım alanının zarar gördüğü tespit edilmiş olup, tüm zararların karşılanması için planlama yapıldığı bakanlıklar tarafından açıklandı. Yangının sahil ve ırmak kesimine ulaşmaması nedeniyle üyelerimize ait teknelerde herhangi bir hasar bildirilmemiştir.

Ancak helikopter ve uçakların operasyonu nedeniyle Alanya ve Manavgat limanları tekne trafiğine kapatılmıştır. Bizde TOBB ve Odamız olarak yangının bitiminden itibaren istişare toplantıları yaparak, yangınların bıraktığı hasarın giderilmesine katkı sağlamak ve destek olmak için çalışmalarında bulunduk. 8 Ağustos tarihinde TOBB Başkanı Rifat Hisarcıkılıoğlu'nun önderliğinde Manavgat'a ziyarete gidilmiş ve görüş alışverişinde bulunulmuştur. Yangından hasar gören ve vergi kaydı bulunan esnaf ve tüccarlara destek olmak amacıyla Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği tarafından başlatılan yardım kampanyasına Odamız 1 milyon TL katkı sağlamış ve toplam

5 milyon TL ihtiyaç sahiplerine dağıtılmıştır. Yine Antalya Valiliği'nin başlatmış olduğu kampanyaya 100 bin TL bağış yapılmıştır. Ayrıca ATSO tarafından ihtiyaç malzemeleri için başlatılan yardım kampanyasına 30 adet buzdolabı alınarak destekte bulunulmuştur. Yaraların sarılması için elimizden geleni yapmaya devam edilecektir. Küresel iklim değişikliğinin aşırı sıcaklar, kuraklık ve aşırı yağışlar gibi afetler ülkemizi de vuruyor. Toplumsal bilincimizin az, hazırlıklarımızın gereken düzeyde olmadığı gerçeği ortaya çıkmıştır. Bu durumdan gerekli derslerin alınarak ihtiyaç duyulan organizasyonların yapılacağına inanmaktayız.

ORHAN DİNÇ: YANGINLAR HAVADAN MÜDAHALENİN ÇOK ÖNEMLİ OLDUĞUNU GÖSTERDİ

31 Temmuz 2021 Cumartesi günü öğlen saatlerinde Bodrum İçmeler Tersaneler Bölgesi'nde başlamasıyla tanıştık biz de yangın felaketiyle. Tersanemin de bulunduğu Bodrum'un yat imalat – bakım onarım sanayisinin kalbi olan İçmeler Bölgesi'nde vuku bulan bu olay hiç tanık olmadığımız bir konuda neler yapılması gerektiğini öğretti bize. Bölgede Muğla Büyükşehir Belediyesi, Bodrum Belediyesi'nin itfaiye yangın söndürme ekipleri, emniyet güçlerimize ait tomalar, özel şirketlerin araçları ile beraber halkın yardımıyla söndürülmeye çalışılan yangının arkasından Milas'a bağlı Beyciler Köyü'nden yeni bir yangın haberi geldi. Burada başlayan yangın rüzgarın da etkisiyle farklı bölgelere de sıçrayarak Üst Mazı, Alt Mazı, Çökertme, Fesleğen Köyü ve daha bir çok köyün canını yaktı. Santrallere kadar ulaşan yangının boyutu o kadar büyüktü ki, halk ve ekipler söndürmekte çokça zorlandılar.

Mazı Bölgesi'nin tehlikeye girmesiyle beraber 31 Temmuz 2021 tarihinde sabaha kadar meclis üyelerimiz, üyelerimiz ve gönüllü bizlerle her daim bir olan denizci vatandaşlarımızla köyü deniz yoluyla tahliye etmeye



ORHAN DİNÇ
DTO BODRUM ŞUBESİ YÖNETİM
KURULU BAŞKANI

çalıştık. Yaklaşık bin 140 kişi Bodrum'a getirilerek, Bodrum Belediyemizin belirlediği yerlerde konaklama sağladılar. Ertesi gün, 01 Ağustos 2021 tarihinde rüzgarın etkisiyle Çökertme'ye doğru giden ateşler maalesef orayı da yaktı. Yine deniz yoluyla Çökertme Bölgesi'nden 250 kişi tahliye edildi. 02 Ağustos 2021 tarihinde alevler cennet koyumuz Kissebükü'ne de sıçramıştı. Alevlerin artmasıyla beraber Bodrum Kaymakamımız ile denizden bölgeyi incelemeye gittik. Orada tüm sosyal medyada yayınlamak üzere bir yardım videosu çektik. Havadan müdahalenin çok önemli olduğunu gösteren bu yangınlar bizi an ve an çok zorladı.

BİRÇOK YAT İŞLETMECİMİZİN TURLARINDA İPTALLER YAŞANDI

Yangınlara müdahalenin ardından Bodrum Belediyemizce kriz masaları oluşturuldu. Gönüllü vatandaşlarımız ile iş birliği yapıldı. Bodrum'un toptancı firmaları ile iletişime geçtik ve kendileri birçok ihtiyaca sponsor oldu. Yine İMEAK Deniz Ticaret Odamız, GİSBİR, Türk Armatörler Birliği, Koster Amatörleri ve İşletmecileri Derneği'nden bölgemize yardımlar geldi. Şimdi sakini yaşasak da, bu durum Bodrum'da deniz turizmimizi etkiledi. Birçok yat işletmecimizin turlarında iptaller yaşandı. Aslında yangın her ne kadar merkezimizde olmasa da, bizi can noktamızdan vurdu. Burada desteklerini hiç esirgemeyen İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanımız Sayın Tamer Kıran'a öncelikle teşekkürlerimizi iletiyorum. Beraberinde Türkiye Odalar

ve Borsalar Birliği Başkanımız Sayın Rifat Hisarcıklıoğlu'na bölgemizde birebir Tamer Başkanımızla inceleme ve toplantılar yaptıkları için teşekkür ediyoruz. Yine; Muğla Valiliğimize, Bodrum Kaymakamlığına, Muğla Büyükşehir Belediyemize, Bodrum Milas ve etraf belediyelerimize, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğümüze, Muğla Orman Bölge Müdürlüğümüze, Bodrum Güllük Liman Başkanlığına, Bodrum Güllük Sahil Güvenlik Komutanlığına, Bodrum Gümrük ve Muhafaza Müdürlüğümüze, Bodrum Milas İlçe Jandarma Komutanlığına, Bodrum Milas Emniyet Müdürlüğümüze, Bodrum Milas Marina, Bodrum Cruise Port'a, oda ve derneklerimize, ülkemizin dört bir yanından gelen itfaiye birimlerimize, Muğla 911 Kurtarma Ekibi'ne, Bodrum'da görev yapan deniz ambulansımıza, sağlık çalışanı ve veterinerlerimize, Arama Kurtarma AKUT'a ve emeği geçen tüm gönüllülerimize teşekkür ediyoruz. Bölgemizin dışına çıktığımızda Türkiye'nin birçok noktasında başlayan yangınlar şimdilerde söndürülmüşken, akıllara dünyanın değişen çehresini ve küresel ısınmayı, iklim değişimlerini getiriyor. Bilim insanlarımızın da bu orman yangınları hakkında tespitleri önümüzdeki yıllarda artacağı yönünde...

Türkiye'de 2021 yılı içerisinde toplamda kendi bölgemizde dahil 129 adet yangın çıktı ve hepsi hemen hemen söndürüldü. Hektarlarca ormanımız yandı. Özellikle turizmin can alıcı bölgelerinde Manavgat, Bodrum, Marmaris, Çökertme, Köyceğiz daha bir sürü cennet koyumuzda günlerce mücadele ettik. 8 kişi bu yangınlarda hayatını kaybetti. Bundan böyle temennimiz miras bırakacağımız topraklarımızda verimin sağlanıp, nefes alabilmek için çevremizi temiz tutmak. Küçük bir ısıya maruz kalarak tutuşan tek bir ağaç bizlerin ömründen nefeslerini alıyor. Oksijenimizi alıyor. Mavi ile yeşilin bütünleştiği memleketimde, güneş doğarken karanlığa teslim olmamak dileğiyle Pruvanız neta, rüzgarınız bol olsun...



ŞABAN ARIKAN
DTO FETHİYE ŞUBESİ YÖNETİM
KURULU BAŞKANI

ŞABAN ARIKAN:

AFET ALGIMIZ DEPREMKEN, YANGINLARA DOĞRU DEĞİŞTİ

Bölgemizde orman yangınlarını zaman zaman yaşamaktayız. Önceki yıllarda yaşadığımız afet durumlarında kısa zamanda müdahale edilmekte, kısa sürede kontrol altına alınmaktaydı. Çevre il ve ilçelerimizde peş peşe çıkan yangınlar ise, aynı anda müdahale ihtiyacı olmasından dolayı korkutucu boyutlara ulaştı. Hep bahsettiğimiz mavi ile yeşil, doğal kaynaklarımız gibi bölgemizi tanıtıcı güzelliklerin bir anda elimizden kayıp gidebileceği ile yüzleştik. “Afet” algımız depremkken, yangınlara doğru değişti. Çevremizi saran yangınlar bölgemizde tedbirlerin artırılmasını sağladı. Üyelerimizin de katıldığı, yangına sebebiyet verebilecek atıkların toplanması amacıyla temizlik faaliyetleri düzenlendi.

Yaz tatili dediğimizde ilk akla gelen yerler Muğla ve Antalya sahilleridir. Yerleşim yerlerini tehdit eden yangınlardan kaçan turistler ve durumdan korkarak tatil planlarını iptal edenler, pandeminin etkilerini azaltmaya çalışan deniz turizminin tekrar etkilenmesine sebep oldu. Şubemiz sorumluluk sahasında deniz turizmini etkileyecek bir yangın ile karşı karşıya kalmasak da, çevremizdeki yangınların deniz seyri esnasında mavi ile yeşili buluşturamayacak alanların oluşmasının üzüntüsü içindeyiz. Yangınlarla mücadele esnasında denizden su alan yangın uçak ve helikopterlerinin faaliyetlerini etkilememek üzere denizde

güvenliği sağlamak amacıyla sık sık üyelerimizi bilgilendirdik. Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği'nin başlatmış olduğu yardım kampanyasına İMEAK Deniz Ticaret Odası olarak 1 Milyon TL katkı sağladık. Ayrıca yangın bölgelerinde ihtiyaç duyulan malzeme yardımında bulunduk. Şube faaliyet ve projelerimizde sık sık dile getirdiğimiz konu “Sürdürülebilirlik” olmaktadır. Yapacağımız denizi ve doğayı korumaya yönelik her yeni adımda öncelikli düşüncemiz geleceğe yatırımdır. Son zamanlarda sıkça bahsettiğimiz konu koylarımızdaki kaçak yapılaşma ve atıklarımızın bertarafı hakkındadır. Dolayısıyla doğayı ve bize sunduklarını koruyarak faaliyetlerimize devam etmeliyiz. Tüm yaralarımızı birlikte sarmaya devam edeceğiz.

HALİL BAĞLI: **BÖLGEMİZ AFET BÖLGESİ İLAN EDİLDİ**

Bölgemizde 29 Temmuz 2021 tarihinde öğle saatlerinde Marmaris'te başlayan ve çok kısa bir sürede yayılan büyük yangın felaketi 8 gün sürmüştür. Muğla'da toplam 66 bin hektar alan yandı. Maalesef Marmaris Bölgemiz 13 bin hektar alan ile en çok zarar gören ilçe oldu. Tüm Muğla halkına geçmiş olsun dileklerimi iletiyorum. Yangın bölgemizde, yaraları uzun sürede kapanacak büyük hasarlar bıraktı. Birçok canlı hayvan telef oldu. Oksijenimiz yok oldu. Arıcılık alanında ciddi kayıplarımız oldu. Bazı bölgelerde evleri yanan, evsiz kalan vatandaşlarımız oldu. Bu süreçte öncelikle bölgenin güvenliğini sağlayan jandarma, polis, polis tomaları, Sahil Güvenlik Grup Komutanlığı ve yangının söndürülmesinde emeği geçen Orman İşletme Müdürlüğü yangın söndürme ekipleri, belediyelere ait itfaiye araçları, çeşitli bölgelerden gelen itfaiyeciler, polis tomalarına su takviyesi yapan su tankerleri, bölge halkı, sivil gönüllüler, yangın söndürme helikopterleri ve uçakları, kurumlar, ayrıca Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından bölgeye gönderilen Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'ne ait gemiler, (ŞARK ve



HALİL BAĞLI
DTO MARMARİS ŞUBESİ YÖNETİM
KURULU BAŞKANI

GARP RÖMORKÖR, NENE HATUN ARAMA KURTARMA, KIYEM-6, KIYEM -3, KIYEM 5, KIYEM -2, TAHSİLİYE BOTU) Kıyem Botları, ayrıca odamız üyelerinin özel sektöre ait dışarıdan gelen gemileri M.FARUK ÜRKMEZ, BOĞAÇAY-45, ANKA-6 römorkörleri, kılavuzluk teşkilatlarına ait THE THREE ANGELS, AKYEL, MANDALYA römorkörleri ve bölge halkının, büyük bir özveri ile mücadele etmesi sonucu söndürüldü. Bölgemiz afet bölgesi ilan edildi...

Ülkemizin dört bir yanından gelen teknik malzemeler yangın bölgelerinde mücadele eden ekiplere halkın özverili birleşimi ile bütün yangın bölgelerine yiyecek, içecek, her türlü ihtiyaç erzak malzemelerinin ulaşımı sağlandı. Şube olarak ayrıca yerleşim yerlerinde karadan ulaşım kapalı olduğundan İçmeler, Turunç, Kumlubük, Çiftlik koylarında yaklaşık 10.000 kişi mahsur kalan vatandaşlarımızı ve sokak hayvanları vb. şube üyelerimizin tekneleri ile güvenli bölgelere tahliyesini sağladık.

Geçim kaynağı turizm olan bölgemizde yangının verdiği korku, çevre ve hava kirliliğinden dolayı bölgemiz olumsuz yönde etkilendi. Bu sebeple ciddi bir kayıp yaşandı. Genel olarak beklentilerim; gelecek sezon yaraların sarılması, bölge ormanlarımızın yeniden ağaçlandırılması, turizm teşvik paketlerinin artması, deniz turizmi ve birçok iş kolunun da şuanki durumdan çok daha iyi olacağını temenni ederim.



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

SEAGULL

Martı Deniz Temizliği Ltd. Şti.

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



GLOBAL DENİZCİLİK HİZMETLERİMİZ



IMO BALAST SUYU YÖNETİM SÖZLEŞMESİ 2004

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

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



US VGP 2013

Bu sektöre yönelik hizmetlerimiz şunlardır:

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



IMO MEPC.259(68)

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

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



TEHLİKELİ MADDE ENVANTERİ (IHM)

Tehlikeli Maddeler Envanteri, bir gemideki tehlikeli maddeler hakkında bilgi sağlar. IHM raporu dinamik bir belgedir ve bir geminin tüm yaşam döngüsünü kapsar. Rapor, geminin yapımından aktif hizmet ömrüne ve sökülmesine kadar sürekli olarak güncellenir. Rapor, PCB'ler, civa, kurşunlu boya, asbest ve radyoaktif maddeler gibi hangi malzemelerin bulunduğunu, nerede depolandığını ve taşınan hacmi belirtir.

SGS, aşağıdaki IHM hizmetlerini sunar:

- Anket, Hong Kong Konvansiyonu (HKC) ve Avrupa Gemi Geri Dönüşüm Yönetmeliği'ne (EU SRR) uygundur.
- Örnekleme
- Analiz
- Geminin yaşam döngüsü boyunca belgelerin bakımı

GLOBAL DENİZCİLİK HİZMETLERİMİZ

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

Dünyanın lider gözetim, denetim, test ve belgelendirme kuruluşu olarak SGS, 89.000'den fazla çalışanı, dünya çapında 2.600'den fazla ofisi ve dünyanın en büyük limanlarını da kapsayan **300'den fazla limanda** faaliyet gösteriyor.

YENİ LİMAN SATIN ALMA PROJELERİMİZ DEVAM EDİYOR



YÜKSEL YILDIRIM

YILDIRIM ŞİRKETLER GRUBU İCRA KURULU BAŞKANI

Yıldırım Holding birçok alanda önemli yatırımlar yapıyor. Öncelikle Drewry Araştırma Şirketi'nin "Dünyanın en büyük 20 konteyner terminal operatörü" listesinde 11'inci sırada yer aldınız. Siz zaten 2025 yılına kadar ilk 10 içine gireceğinizi söylemiştiniz. Bu başarı hikayesinde hangi faktörler rol oynadı?

Drewry'de 11'inci sıraya yükseldik. Bu başarıda en önemli unsur, pandemi

döneminde müşterilerimize en yüksek kalitede 7/24 hizmet vermemiz oldu. Bu dönemde müşterilerimizin memnuniyeti çok yükseldi. Bazı rakip limanlara giden yükler de böylece bize geldi. Son bir yılda global olarak organik büyüme yaptık. Başarımızın ikinci sebebi ise CMACGM'deki %24'lük hisselerimizin de hisse bazlı sıralamada Yılport'a artı eklenmesi oldu. CMACGM Group ayrıca sahibi

“

Yıldırım Holding İngiltere merkezli Drewry Araştırma Şirketi'nin "Dünyanın en büyük 20 konteyner terminal operatörü" listesinde 11'inci sırada yer aldı. Yıldırım Şirketler Grubu İcra Kurulu Başkanı Yüksel Yıldırım'a bu başarı hikayesini sorduk. Yüksel Yıldırım Deniz Ticareti Dergisi'ne; hem bu başarı hikayesini, hem hedefledikleri yatırımları, hem de Samsunspor'la ilgili planlarını anlattı.

”

olduğu Terminal Link Firması'nın %49'unu China Merchants Holding'e sattı, bu satışla bizim bir sıra arkamıza düştü. Aynı dönemde limanlarımızda global çapta yıllık %5 büyüme yaptık. Rakip terminallerde pandemi sebebiyle düşüş olması, bizi bir basamak yukarı taşıyan bir başka sebep oldu.

Drewry sıralamasına baktığımızda, bizim yükselebileceğimiz maksimum

sıralama 8'incilik olabiliyor. İlk 7 sıra inanılmaz bir işlem hacmi yapıyor. O nedenle ilk 7 ile geri kalanlar arasındaki uçurum çok büyük ve bunun kapanması imkansız. Bu nedenle Yılport olarak bizim ilk 10'daki hedefimiz dünya sekizinciliğine kadar çıkmak.

Liman yatırımları anlamında yeni hedefler var mı? Dünyanın birçok bölgesinde liman yatırımlarınız var. Bu anlamda yeni bölgeler için yatırım planları var mı?

Önümüzdeki dönem için yeni liman satın alma projelerimiz devam ediyor. Şu an Yılport olarak birebir takip ettiğimiz, ihalede olduğumuz ya da ikili görüşme yaptığımız toplam 20 tane liman satın alma projesi var. Ayrıca satın almaların yanı sıra yatırım projelerimiz yürüyor. Bunlar da limanlarımızdaki kapasite artışını sağlayarak, organik büyümeyi destekleyecek projeler.

Kapasite artırımı, yeni rıhtım inşaatları, ek terminal sahaları, yeni makineler için geçen seneden başlayarak, önümüzdeki beş yıl içinde bir milyar dolarlık liman yatırım projelerimiz olacak. Bu sayede grup olarak organik büyümeyi sağlayacağız. Gemlik, Gebze, Puerto Bolivar, Porto, Lizbon, Huelva, Taranto, Païta gibi farklı ülkelerdeki limanlarımızda son bir yılda birçok organik büyüme yatırımı gerçekleştirdik.

Dünya denizcilik sektöründe de ilk 100 isim arasında yer alıyorsunuz her zaman. Sadece liman faaliyetleri değil, armatör olarak da güzel projeler, yatırımlar yapıyorsunuz? Bu alanda planlarınız neler?

2011 yılından beri son 10 yıldır, Lloyd's List'in her sene yayımladığı denizcilikte dünyanın en etkin 100 insanı listesinde bulunmaktayım. Bu etkinliğimin birinci sebebi, CMA CGM'e yapmış olduğumuz %24'lük yatırım. İkincisi Yılport Holding limanlarının büyümesi ve limanlarımıza yaptığımız yatırımlar. Üçüncü sebep ise Yılmar Denizcilik şirketimizdeki armatörlük,

kuru yük ve tanker işletmelerimizden ileri geliyor. Son olarak, global arenada deniz taşımacılığında yapmış olduğumuz ithalat ve ihracat hacmiyle ilk 100'deyim. Bu alandaki planlarımız, geçmişte yaptıklarımızla vardığımız seviyeyi mümkün olduğunca devam ettirmek. Öncelikli amacım, ilk 100 etkin kişi arasında sıralamamı yükseltmekten ziyade, ilk 100 arasında kalmak. Yukarı çıkmak tabii ki hedeflediğim bir şey. Bunun için denizcilikte çok proaktif olmam gerektiğini biliyorum. Bunun için de gerekli çalışmalar devam ediyor.

Holding olarak birçok alanda yatırımlarınız var. En son Kazakistan'a da 400 milyon dolarlık yatırım yapacağınızın haberini aldık. Biraz bu yatırımdan da bahsedebilir misiniz?

Kazakistan'da yapacağımız 400 milyon dolarlık soda külü yatırımımız birinci faz kısmı olacak ve yıllık 500.000 ton üretim kapasitesine kavuşacağı. Sonra bunun Faz 2 kısmı başlayacak. Ek 500.000 ton kapasite daha getirerek, yılda 1 milyon ton üretim kapasitesine ulaşmak istiyoruz.

Buradaki hedeflerimiz Kazakistan'da ilk soda külü üreten firma olarak, yaklaşık 100 milyon dolarlık cari açığı kapatmak. Ülkenin yıllık ithal ettiği 400.000 ton soda külünü iç üretimle ikame edeceğiz. Ayrıca büyük bir istihdam yaratmış olacağız fabrika bitip işletmeye alınınca. Bizim hedefimiz, soda külü üretiminde farklı coğrafyalarda fizibil yatırımlar yaparak yeni bir iş alanı yaratmak, global arenada orta ölçekli soda külü üreten ve ticaretini yapan bir firma olmak. Sonraki aşamada soda külünü Kazakistan'dan ağırlıklı olarak Çin'in batısına ve Bağımsız Devletler Topluluğu'na ihraç etmeyi planlıyoruz.

Samsunspor'a değinmeden olmaz. Son dakikada kaçan bir şampiyonluk... Yeni sezon için yeni haberler var mı?

Samsunspor'u üç yıl önce şirketleştirdik. İki yıl önce de %100 hisselerini aldık. Şu anda %100 hissesine sahip olduğum Samsunspor'u

atağa kaldırdım. Geçen sene talihsiz bir şekilde, averajla Süper Lig'e yükselme fırsatını kaçırdık. En kısa zamanda Samsunspor'u esas ait olduğu yer olan Süper Lig'e çıkarmak istiyorum.

Sonra da beş yıllık bir planlamayla Samsunspor'u Türkiye'nin sayılı kulüplerinden biri haline getirip, Avrupa kupalarında oynamayı hedefliyorum. Samsunspor'un kendi ayakları üzerinde durması için alt yapı gelişim projesini başlattım. Samsunspor İlk Adım Futbol Akademisi'ni kurduk.

Kısa sürede inanılmaz başarılarla imza attık akademide. Geçen sezon U-19 takımımız liginde şampiyon oldu. Hemen ardından U-14, U-15, U-16 ve U-17 takımlarımız da katıldıkları ligleri ve turnuvaları şampiyonlukla bitirdiler.

Avrupa standartlarında, çok iyi bir alt yapı oluşturduk. 50 milyon TL harcayarak sıfırdan Avrupa standartlarına bir akademi tesisi oluşturduk. İkisi doğal çim, ikisi sentetik çim olmak üzere 4 adet tam boy saha, bir tane de sentetik çimli yarım boy saha yaptık. Futbolmatik adındaki yapay zeka sistemini kurarak, futbolcuların yetenek gelişimini hızlandıracak bir teknoloji sistemi uyguluyoruz. Amacım Samsunspor'u ayakları üzerinde durabilen, yeniden Süper Lig'in efsaneleri arasındaki eski yerini almış bir takım haline getirmek.

Pandemi ile birlikte dijitalleşme ve yeni teknolojileri konuşmaya başladık. Bu alanda hayat bizi nereye götürüyor?

Pandemiden sonra artık yeni bir çağ başladı, dijitalleşme çağı. Kurumsal yapıdaki, orta ve büyük ölçekteki tüm şirketler evden çalışmayı öğrendiler pandemi döneminde. Video konferanslar, uzaktan çalışma, mobil app'ler ile çalışmayı, uzaktan paylaşımı, grup çalışmalarını öğrendiler. Her şirket için bu süreç olmazsa olmaz oldu. Bunun şirketler için bir faydası; örneğin seyahat giderlerini inanılmaz derecede kısması oldu.



Ayrıca çalışanları aktif tuttu. Seyahat edemeseler ya da işe gidemeseler de çalışmaya devam ettiler. Bu arada birçok startup firma ihtiyaçları görerek, uzaktan çalışmaya yönelik hizmet ve uygulamalarla ortaya çıktı. Unicorn ve decacorn firmalar oluştu. İleride daha da çok oluşacak. Biz de Yıldırım Grup olarak dijitalleşmeye öncülük edenler arasındaydık. Grubumuz SAP sistemlerine geçti. Finans departmanımızda Swift sistemini kurduk. Limanlarımızda en son teknoloji dijital yatırımlar yaptık. Otomasyona yönelik olarak tüm limanlarımıza Navis Terminal İşletim Sistemi'ni uyguladık. Mobil sistemlerle konsolidasyon başladı. Tüm işlemler dijitalleşti. İnsan hayatını koruyan sistemler de dijital teknolojiden faydalıyor. Limanlarımıza kaza önleme sistemleri koyduk. Madenlerimizde yeraltında personel takibi için RFID sistemi kurduk. Drone'ları yer altında ve açık sahalarımızda, stok birimlerimizde, güvenlik birimlerimizde kullanıyoruz. Kamera sistemlerimizde liman ve madenlerimizde 7/24 güvenlik sağlıyoruz. Biz teknolojiye çok açık bir grubuz. Bu da, benim 1986-1988

yılları arası ABD'deki yüksek lisans eğitimimde edindiğim bilgilerden ileri geliyor.

ABD'deki çalışmalarım da henüz Türkiye'de adı bilinmeyen expert systems, yapay zeka, robotics, otomasyon, bilgisayar destekli dizayn ve üretim (CAD/CAM) konularında çalıştığım için bunları burada şirketlerimizde çok rahat şekilde herkesten önce uygulayabildik. Bu sayede çok üretken ve verimli çalışan bir grup olduk.

Son dönemde dijitalleşmeye yönelik birçok donanım ve yazılım yatırımının yanı sıra insan kaynağına da yatırım yaptık. Yurt dışından ve Türkiye'den birçok yetenekli iş arkadaşı kazandık. Chief Digital Officer, Chief IT Officer gibi yöneticilerin yanında direktörlük seviyesinde birçok yöneticimizi şirketlerimize koyduk. Dijitalleşme, bizi hep ileriye götürecektir. Herkes bu konuda bir yatırım projesi içinde. IT ve dijital teknoloji firmalarını kârlı bir gelecek bekliyor. Bu tek yönlü bir yol, bunun geriye dönüşü olamaz. Geleceği şimdiden tahmin etmek çok zor... 30 sene önceyle bugünü kıyasladığımızda

görebiliyoruz. 30 sene sonraki büyümenin ise daha da hızlı, üstel bir büyüme olacağını düşündüğümüzde, teknolojinin bizi nereye taşıyacağını tahmin etmek imkansız. O yüzden biz de kendimizi geleceğe göre şekillendiriyoruz.

Sosyal sorumluluk projelerinde hep ön saflarda olduğunuzu biliyoruz. Bu alanda paylaşmak istediğiniz bir proje var mı? Zeycan-Garip Yıldırım Vakfı ile hem gençlere dokunuyorsunuz, hem eğitime katkı yapıyorsunuz, hem de sosyal sorumluluk projeleri hayata geçiriyorsunuz oradaki amaç ve hedeflerinizden de bahseder misiniz?

Vakfımızla öncelikle eğitim alanında sosyal yardım faaliyetleri yapıyoruz. Bugüne kadar çok başarılı ama maddi imkanı olmayan birçok öğrenciye karşılıksız eğitim bursları verdik. Bazen valiliklerle bazen diğer vakıflarla iş birliği içinde sosyal sorumluluk alanında iş birlikleri yapıyoruz. Bugüne kadar birçok okul yaptırıp, Milli Eğitim Bakanlığımıza bağışladık. Ayrıca son senemizde Türkiye çapında tüm orta ve lise öğrencilerinin katılımı için tamamen ücretsiz ve online İngilizce eğitim programımızı yaptık.

Tüm bu hayırseverlik çalışmalarımızı Garip ve Zeycan Yıldırım Vakfı çatısı altında gerçekleştiriyoruz. Bu sene, Samsunspor ile vakfımız iş birliği içinde mor forma projesini başlattı. Kadına şiddete hayır demek için bir farkındalık projesi olarak eylül ayının sonlarına doğru kampanyamızı başlatacağız.

Samsunspor'un mor formasını tüm Türkiye çapında satışa sunacağız. Buradan gelecek satış gelirimizin %10'unu kadına şiddete hayır diyen projeleri desteklemek için kullanacağız. Sadece Türkiye'de değil, faaliyet gösterdiğimiz Kazakistan, Kolombiya gibi ülkelerde de sosyal sorumluluk projelerine destek olup, yerel halka yardımlar yapıyoruz. Amacımız Yıldırım Grup olarak her yıl gelirimizden %2-3 civarında bir payı sosyal sorumluluk projelerine bağışlamak.



Denizyolu Taşımacılığında

Entegre ve Sürdürülebilir Çözümler

Güçlü altyapımız ve yenilikçi teknolojilerimiz ile denizyolu taşımacılığında dökme, genel kargo ve konteyner yüklerinde müşterilerimize verimlilik sağlayarak entegre ve sürdürülebilir çözümler sunuyoruz.



Açık denizde rüzgar enerjisi hasadı



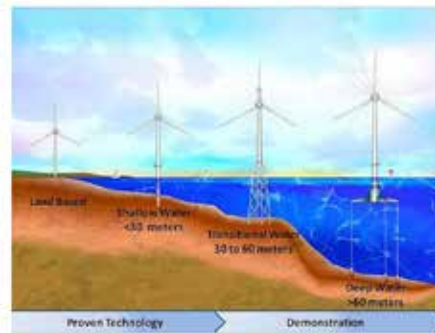
* İSMAİL H. HELVACIOĞLU

Yenilenebilir enerji kaynakları uzmanlarına göre açık deniz rüzgar türbinlerinden elde edilecek olan enerji kapasitesinin 2030 yılında 251 GW'a ulaşması bekleniyor. Bu rakam 33 GW olan 2020 yılı verilerine göre mevcut kapasitenin 10 yıl içerisinde yaklaşık sekiz kat artmasına karşılık geliyor. Öngörülen yatırım ve işletme masrafları 10 yıl için 810 milyar ABD doları civarında. Bir rüzgar türbini kapasitesi ortalama 6 MW olarak alınırsa dünyada 10 yıl içerisinde 36 bin açık deniz rüzgar türbini inşa edilecek ve yerleştirilecek. Yazımıza, finansal değerlendirme yapan danışmanlık firmalarının yenilenebilir enerji kaynakları ile ilgili global beklentilerinden yola çıkarak başladık.

İlerleyen bölümlerde açık deniz rüzgar türbinlerinin gelişimi ile ilgili kısa bir tarihten söz edeceğiz. Daha sonra dünyadaki ve ülkemizdeki gelişmeler yer alacak. Türkiye'deki gemi inşa ve yan sanayi sektörü ile ilgili dilek ve beklentilerimizi belirterek yazımıza son vereceğiz. Ancak önce "Açık Denizde Rüzgar Enerjisi Hasadı" konusunda

verilen tanımlara bir göz atalım. Karada kullanılan rüzgar türbinlerinden farklı olması nedeniyle bu tip türbinlerin adı, çeşitli kaynaklarda "Denizüstü rüzgar türbinleri" olarak anılsa da, İngilizce terim olan "Offshore Wind Turbines" (OWT)'den doğrudan çeviri olarak Açık Deniz Rüzgar Türbinleri (ADRT) olmalıdır. Bu tip rüzgar türbinlerinin bir arada yerleştirildiği ve elde edilen elektrik enerjisinin karaya aktarıldığı sistemlere "Açık Deniz Rüzgar Çiftlikleri" adı verilir. İngilizce karşılığı "Offshore Windfarms" olan bu sistemler sığ sularda deniz tabanına sabitlenerek, derin sularda ise yüzer açık deniz platformları üzerine yerleştirilerek kullanılır. Su derinlikleri arttıkça sabit yapılar yerlerini yüzer yapılara bırakmış ve böylece yeni tip yüzer açık deniz rüzgar türbin alternatifleri (Floating Offshore Wind Turbines, FOWT) ortaya çıkmıştır.

Türkçe tanımlama yaparken "sabit" ve "yüzer" sözcüklerini kullanarak bu ayrımı yapabiliriz. Türkiye'de enerji tesisleri için kullanılan Fransızca kökenli santral kelimesi de eklenerek açık deniz rüzgar enerji santrali tanımı da kullanılabilir. Ancak sistemdeki diğer destek yapıları ve bir network üzerinden oluşturulan bağlantılar da dikkate alınır "Açık Deniz Rüzgar Çiftlikleri" olarak adlandırmak daha doğru bir tanım olacaktır.



Şekil 1: Yüzer ve sabit açık deniz rüzgar türbinleri
(Kaynak: https://en.wikipedia.org/wiki/Offshore_wind_power)

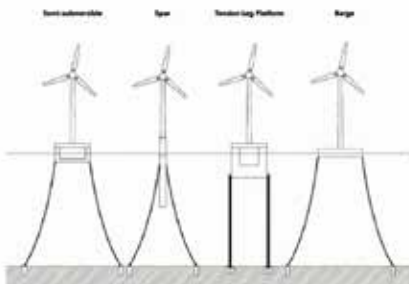
TARİHÇE

Karada elektrik enerjisi üreten rüzgar türbinlerinin tarihçesi 1940'lara kadar uzanıyor. 1893'de ilk defa rüzgar değirmenleri için üretilen çelik türbin kanatları Vermont (ABD)'de elektrik üretimi için kullanılıyor ve 1.75 MW'lık türbinler yardımıyla rüzgar enerjisi elektrik enerjisine dönüştürülüyor. Ancak ilk yatırım ve işletme masrafları rüzgar türbin santrallerini petrol, kömür ve hidroelektrik santrallerine karşı yenik düşürmesiyle rüzgar enerjisi projeleri rafa kalkıyor. 1970'lerde petrol fiyatlarındaki artış rüzgar santrallerini tekrar gündeme getiriyor. 1978 yılında ABD'de Başkan Carter tarafından çıkarılan bir yasa ile ABD'de kullanılan enerjinin belirlenen bir yüzdesinin yenilebilir enerji kaynaklarından sağlanması zorunlu hale geliyor. Bunu 1980'li yıllarda Kaliforniya'da (ABD) karadaki ilk rüzgar çiftliğinin kurulması izliyor. Karadaki rüzgar çiftliği alanlarının sınırlı olması, yerleşim yerlerine yakınlık, yeryüzü yapısının rüzgar akış formunu değiştirmesi gibi nedenlerle rüzgar çiftliklerinin denize taşınması gündeme geliyor. Bu aşamada denizlerden petrol ve doğalgaz çıkartma amacıyla 1960'lardan beri kullanılan ve geliştirilen Açık Deniz Mühendisliği'nin (Offshore Engineering) teknolojik bilgi birikimi kullanılıyor. Yakın sahil (near shore) ve açık deniz (offshore) yapılarının tasarımı, üretimi ve yerleştirilmesi için kullanılan teknoloji açık deniz rüzgar türbinlerinde (ADRT) kullanılmaya başlıyor. 1991 yılında Danimarka'nın Dong Energy (şimdiki adıyla Orsted) Şirketi 11 türbinli dünyanın ilk açık deniz rüzgar çiftliğini (Windby) kurarak tarihe geçiyor. Danimarka'nın kıta sahanlığında 2 ila 8 m. derinlikte yerleştirilmiş olan bu açık deniz rüzgar çiftliği 25 yıl 2200 evin enerjisini sağlayacak güçte inşa ediliyor. ABD'de açık deniz rüzgar türbini projeleri göreceli olarak daha geç gündeme geldi. 2017 yılında Danimarka Windby rüzgar türbinleri ekonomik

ömürlerini tamamlayıp sökülürken, 2016'da ABD'nin Rhode Island Eyaleti'ndeki Block Island rüzgar çiftliği ABD'nin ilk ticari açık deniz rüzgar enerjisi projesi oldu. 1991'de yapılan ilk projelerden sonra hem Avrupa'da, hem de ABD'de rüzgar enerjisi hasadında açık deniz alternatifi geleceğin projeleri olarak yer aldı. EEA'nin 2009 yılında yayımladığı raporda konunun yaklaşık 20 yıl içerisinde ne denli önem kazandığını görüyoruz.

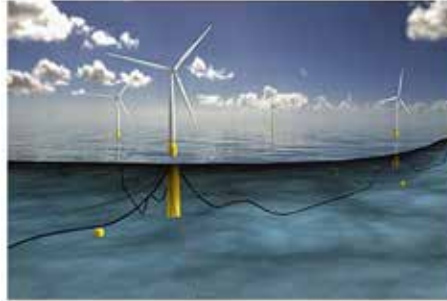
AÇIK DENİZ RÜZGAR TÜRBİNİ TEKNOLOJİSİNDE GELİŞMELER

Hem Avrupa'da, hem de ABD'de açık deniz rüzgar türbin çiftlikleri projesinde önemli kırılma noktası sabit platformlardan yüzer platformlara geçişle yaşandı. Su derinliğinin artması tıpkı petrol platformlarında olduğu gibi tek sütun halinde tasarlanan ve deniz tabanına yerleştirilen platformların da maliyetini artırıyordu. Kıyıdan uzak, daha derin sular için tasarlanan rüzgar türbinleri yüzer olmalıydı ve bunların tasarımı da gemi ve deniz teknolojisi mühendisleri tarafından yapılıyordu. Yüzer tip petrol platformlarında uygulanan dört ayrı tasarım, lokasyon ve derinliğe bağlı olarak rüzgar türbini taşıyıcı platformlarında da kullanıldı. Bunlar deniz dibine demirli yarı batık platformlar, ön gerilmeli TLP tip platformlar, silindirik hacimle desteklenmiş SPAR tip platformlar ve barç tipi mavna platformlar olarak tasarlandı. Hemen ardından klas kuruluşları tarafından kurallar oluşturulmaya başlandı.



Şekil 2: DNV- GL tarafından hazırlanan kural kitaplarında yer alan dört farklı yüzer açık deniz rüzgar platformu tasarımı konsepti (Kaynak: DNVGL, 2018)

Tasarımların bir kısmı prototip olarak kalmış olsa da, HYWIND (2017) projesinde olduğu gibi inşa edilmiş, yerleştirilmiş ve hala kullanımda olan projeler de enerji sektörünün kilometre taşı oldu. HYWIND Projesi'nde 120 m. derinliğe demirlenen SPAR tip platform üzerine yerleştirilen her bir rüzgar türbininin kapasitesi 6MWdir. Beş ayrı üniteden oluşan rüzgar türbin çiftliğinde kullanılan jeneratör 154 m. çapında rotora sahiptir. HYWIND Projesi'nin en ilgi çekici özelliği ise Norveç petrol devi STATOIL tarafından finanse edilmesidir. Bu trend çok yakın zamanda diğer petrol şirketleri tarafından da izlenecek, aynı şekilde yenilebilir enerji kaynaklarına yatırım yapmaları sonucunu doğuracaktır. Komşumuz Yunanistan da, devletin koyduğu "2030 yılına kadar kullanılan enerjinin %65'inin yenilebilir enerji yöntemleriyle elde edilmesi" hedefi doğrultusunda açık deniz rüzgar türbinleri ile enerji hasadı çalışmalarına hız verildi.



Şekil 3: İskoçya kıyılarına 18 mil açığa 120m derinliğe demirlenmiş HYWIND yüzer tip açık deniz rüzgar çiftliği (Kaynak: https://en.wikipedia.org/wiki/Hywind_Scotland#cite_note-7)

Lokasyon olarak Girit-Karpatos-Rodos arasındaki bölgede 80 m. ile 200 m. derinliklere yerleştirilecek yüzer tip ADRT'ler düşünüyor. Aslında ADRT konsepti Yunanistan'a yabancı değil 2017 yılında insan yerleşimi olmayan bir ada olan Agios Georgios'a dünyanın ilk açık deniz karakteristiğine sahip kara tipi rüzgar türbini çiftliği kuruldu. 23 adet toplam kapasitesi 73MW olan ve 40 bin evin enerji ihtiyacını karşılayacak olan bir sistem seçildi. Maliyeti 150 milyon Avro olan bu projenin beklenen ömrü 20 yıl. Acaba yakın bir gelecekte

Yunanistan ile ihtilaf konusu olan adacıklar barış rüzgarları esmesiyle açık rüzgar çiftliklerine mi dönüşecek? Bekleyip göreceğiz.

TÜRKİYE'DE DURUM



Şekil 4: Yunanistan'ın Agios Georgios Adası'nda kurulan rüzgar türbin çiftliği (Kaynak: <https://www.ft.com/content/be55670a-4a27-11e9-bde6-79eaea5acb64>)



Şekil 5: ADRT yerleştirme gemisi (Kaynak: <https://www.workboat.com/wind/industry-report-offshore-wind-needs-more-installation-vessels-asap>)



Şekil 6: Açık deniz rüzgar çiftliği destek limanı (Kaynak: <https://www.njspotlight.com/2020/06/murphy-unveils-plan-to-make-nj-hub-of-east-coasts-offshore-wind-industry/>)



Şekil 7: Rüzgar Türbini Destek Gemisi için geliştirilmiş hareket sönümlenme sistemleri (Kaynak: <http://www.shipandoffshore.net>)



Şekil 8: Deniz dibi kablo gemilerinde kullanılan ve deniz tabanının 4 m. derinliğine kablo gömen traktör (Kaynak: <http://ocean-energyresources.com/>)

Açık Deniz Mühendisliği (Offshore Engineering veya Ocean Engineering) konusunda gereken mühendislik eğitimi, gemi mühendisliğinin kapsadığı konularla ortak paydada olduğu için, 1983 yılında İTÜ’de Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi’nde ayrı bir bölüm kuruldu. İlk mezunlarını “Deniz Mühendisi” olarak veren bölümün adı daha sonra Gemi ve Deniz Teknolojisi Mühendisliği olarak değişti. Ancak ülkemizde açık deniz mühendisliği uygulamaları olmadığı için mezunları gemi mühendisi olarak istihdam edildi. 2015 yılında aynı bölümde Açık Deniz Mühendisliği Yüksek Lisans programı açıldı. Bölümün öğretim üyeleri ve öğrencileri açık deniz rüzgar türbinleri konusunda çeşitli teorik bilimsel çalışmalar ve yayınlar yaptılar. İTÜ Meteoroloji Mühendisliği bölümü rüzgar enerji hasadı ile ilgili kara ve deniz alanlarını belirlenmesinde faaliyet göstermekte. Aynı şekilde, başta Yıldız Teknik Üniversitesi olmak üzere diğer üniversitelerin de yenilenebilir enerji kaynakları ile ilgili konularda çalışmalar yaptığını konferans bildirilerinden ve dergi yayınlarından görebiliriz. Bu çalışmalarını gelecekte yapılacak uygulamalı projelerde gereken mühendis ve bilim insanı yetiştirme konusunda umut verici gelişmeler olarak değerlendirebiliriz. Üniversiteler dışında konu ile ilgili faaliyet göstermek üzere 5 Mart 2021 tarihinde kurulan ilk sivil toplum kuruluşu Denizüstü Rüzgar Enerjisi Derneği (DÜRED) olup denizlerimizin rüzgar enerjisi potansiyelini ortaya

koymak ve mevzuatın oluşturulması gibi faaliyetlerde bulunmaktadır.

Devlet destekli Açık Deniz Rüzgar Çiftlikleri ile ilgili ilk girişim 2018 yılında yapıldı. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı tarafından açık deniz rüzgar enerjisi santrali için bir ihale yarışması açıldı. 21.06.20218 tarihli Resmi Gazete’de yer alan ihalede 1200 MW kapasiteyle kurulması beklenen bu santralin yerleştirileceği aday YEKA’lar (yenilenebilir enerji kaynak alanları) Saros, Kıyıköy ve Gelibolu olarak belirlendi. Ayrıca ekipman üretiminde yüzde 60 yerlilik şartı ve çalışacak mühendislerin yüzde 80’inin de Türk vatandaşı olma şartı öngörüldü. Ancak ihalede bildirilen kilovat saat başına tavan fiyatı fizibl bulunmadığı için çağrıya geri dönüş olmadı. Devletin bu ilk proje çağrısı bizlere birkaç noktada ipucu veriyor. Bunlardan birincisi öngörülen lokasyonlar, ikincisi hem teknolojiye, hem de insan gücünde yerli ve milli katkı beklentisi, üçüncüsü ise bu tip projelerde devlet destek ve teşvikinin daha detaylı bir ön çalışma gerektirmesidir. Devletimiz, ABD ve Avrupa’da olduğu gibi yenilenebilir enerji kaynaklarına yönelişte belirlenecek somut hedefler belirlemeli, uzun dönemde elde edilecek kazanımları da göz önüne alarak rasyonel bir plan yapmalıdır.

Türk gemi inşa sektöründe konu ile ilgili gelişmeler, tersanelerimizin almış olduğu yeni inşa projeleri kapsamında değerlendirilebilir. Örneğin CEMRE Tersanesi daha şimdiden rüzgar türbini destek gemileri inşa kategorisinde adet olarak dünya ikinciliğine yükselmiştir. Diğer tersanelerimiz de açık deniz destek gemileri (offshore supply vessel) deneyimleriyle yakın bir gelecekte başlayacak olan açık deniz rüzgar hasadı projelerine destek vermeye hazırdır. Bunu rüzgar türbini kanadı taşıma ve yerleştirme gemileri, kablo döşeme gemileri, deniz tabanına yerleştirilen üniteler vb. deniz araçları izleyecektir. Ayrıca tüm bu ve benzeri projelerde kullanılacak hidrolik

sistemler, sualtı destek sistemleri, sualtı/su üstü elektrik dağıtım sistemleri vb. yan sanayi ürünleri de ülkemizde geliştirilebilir.

Top Windfarm Builder Countries	
Country	# of Vessels
China	27
Norway	12
Spain	7
South Korea	6
Netherlands	6

Top Windfarm Vessel Builders	
Company	# of Vessels
Havyard Leirvik	6
Cemre Shipyard	5
Ulstein Verft	5
Ast Gondan	4
Guangzhou Huangpu	4
Samsung	3
Crist	3
COSCO Qidong Offshore	3
China Merchant Heavy Ind	3
Lamprell	3

Tablo 1: Rüzgar türbini destek gemileri inşa eden tersaneler (Kaynak: Maritime Reporter & Engineering News, April 2021)

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Bir “Açık Deniz Rüzgar Türbini Çiftliği” projesini birden fazla mühendislik disiplininin beraber çalışmasını gerektiren kapsamlı bir proje olarak tanımlamak yanlış olmaz. Bu süreci, yer (lokasyon) belirleme, planlama, türbinlerin ve destek sistemlerinin inşaatı, taşınması, montajı, kablo sistemlerinin yerleştirilmesi, rüzgar hasadı süresince bakım-onarım-tamir problemlerinin çözümü ve bunun yaşam döngüsü süresince sağlanması, ekonomik ömrünü tamamlayan sistemlerin sökümü ve geri dönüşümü gibi kapsamlı bir dizi aktiviteler olarak özetleyebiliriz. Türkiye’de sabit veya yüzer tip açık deniz rüzgar türbinleri rahatlıkla inşa edilebilir. Bunun yanı sıra tersanelerimiz Açık Deniz Rüzgar Türbini Montaj Gemileri, Rüzgar Türbini Destek Gemileri ve Deniz Dibi Kablo



Döşeme Gemileri gibi niş projeleri ürün portföylerine almaktadır. Ancak sektörümüz için önemli olan konu bu tip gemi ve platformların ülkemizde tasarlanması, projelendirilmesi ve yerli yan sanayi katkı oranının artırılmasıdır. Özellikle bu gemilerde kullanılan özel sistemler (hareket sönmüleyiciler, deniz dibi operasyonlarında kullanılan ROV-traktör vb. deniz teknolojisi ürünleri, güç dağıtım sistemleri vb. özel araştırma projeleri olarak geliştirilmelidir. Nasıl askeri gemi projelerinde elde edilen deneyim, Türk gemi inşaatı ve gemi yan sanayi sektörünü katma değeri yüksek teknoloji liderlerinin arasına soktuysa; açık deniz rüzgar enerjisi hasadı ile ilgili geliştirilecek teknoloji de ülkemizi dünyada yenilenebilir enerji sistemleri konusunda söz sahibi yapacaktır.

(Açıklama: Bu yazı kaynaklar bölümünde yer alan internet

sitelerinden derlenerek hazırlanmış olup yazarın konu hakkındaki görüşünü yansıtmaktadır. Burada açıklanan bilgi ve yorumlarda İMEAK-DTO'nun sorumluluğu yoktur.)

Kaynaklar:

DNVGL, Floating wind turbine structures, DNVGL-ST-0119, 2018
EEA(2009). Europe's onshore and offshore wind energy potential. EEA Technical report (Vol. 6).
<http://ocean-energyresources.com/>
<http://www.shipandoffshore.net>
https://en.wikipedia.org/wiki/Hywind_Scotland#cite_note-7
<https://tr.euronews.com/green/2021/06/09/avrupa-n-n-offshore-ruzgar-enerjisi-sektoru-yukseliste>
<https://windeurope.org/about-wind/history/?category=market>
<https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/turkiyenin-ilk-offshore-ruzgar-santrali-ihalesi-icin-son-basvuru-tarihi-belli-oldu/1180627>
<https://www.ft.com/content/be55670a-4a27-11e9-bde6-79eaea5acb64>
[**unveils-plan-to-make-nj-hub-of-east-coasts-offshore-wind-industry/**
<https://www.windpowerengineering.com/dnv-gl-launches-revised-design-certification-standards-for-floating-wind-turbines/>
<https://www.workboat.com/wind/industry-report-offshore-wind-needs-more-installation-vessels-asap>
Maritime Reporter & Engineering News, April 2021.
SNAME Marine Technology Magazine, July 2021.
İlgili Konferanslar:
The International Society of Offshore and Polar Engineers, ISOPE, June 20-25, 2021, in Greece.
Offshore Mechanics and Arctic Engineering, OMAE, June 21-30, 2021
Offshore Technology Conference, OTC, Aug. 16-19, 2021 in USA
Global Offshore Wind, #RUKGOW21, 29-30 September 2021 in London, UK
Floating Offshore Wind, #FloatingWind21, 15-16 September 2021 in Aberdeen, UK](https://www.njspotlight.com/2020/06/murphy-</p></div><div data-bbox=)

*** PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ MÜHENDİSLİK FAKÜLTESİ DEKANI**

AKDENİZ SHIPYARD

820 Ton Travel Lift

Akdeniz Gemi İnşa Sanayi ve Ticaret A.Ş.
Adres : Yumurtalık Serbest Bölge Ceyhan - ADANA
Telefon : +90 322 634 22 25 - 26 - 27 - 28 - 29
Fax : +90 322 634 22 30
E-Posta : nmetina@akdenizshipyard.com

www.akdenizshipyard.com

Gemi yakıtı fiyatında neler oluyor?

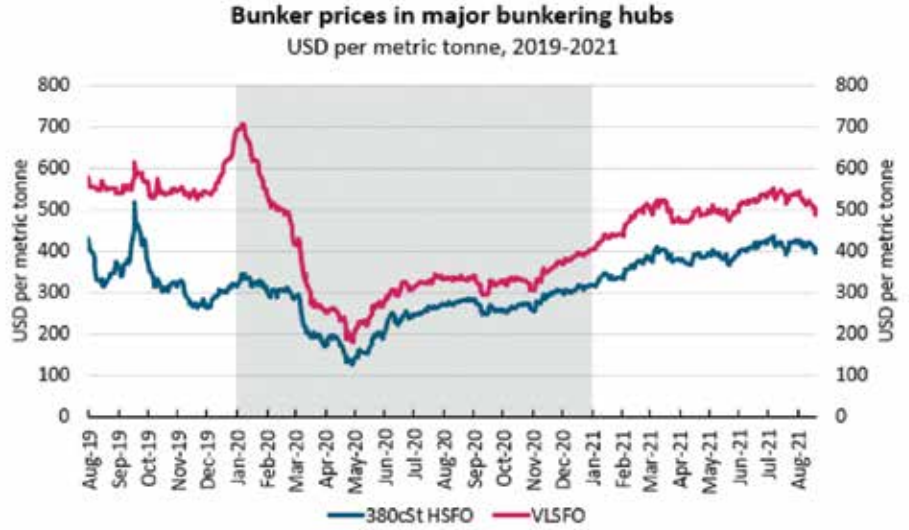


* PETER SAND

Bir armatör için en önemli maliyet unsuru gemi yakıt ikmalidir. Yakıtın tüketimi, bulunması ve maliyetinin hepsi birbirinden önemlidir. Bu makalede, BIMCO, gemi yakıt ikmalî söz konusu olduğunda armatörler ve işletme maliyetleri için fark yaratan bazı temel unsurların üzerinde durulacaktır.

BÜYÜK YAKIT İKMALİ MERKEZLERİNDEKİ GEMİ YAKIT FİYATLARI YÖN BELİRLİYOR

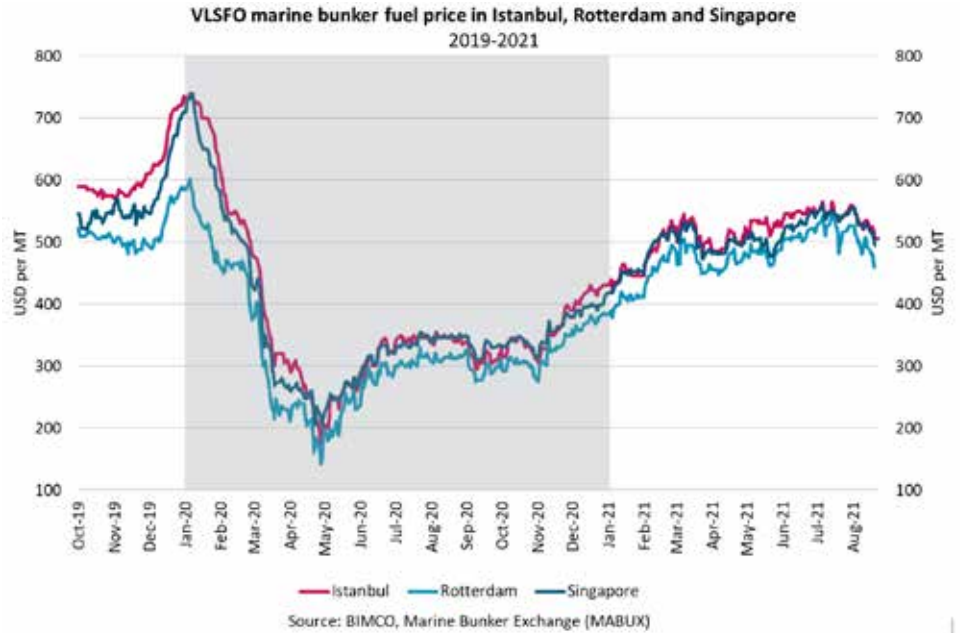
Singapur, Fujairah ve Rotterdam gibi büyük yakıt ikmalî merkezlerinde gemi yakıtı fiyatları Mayıs 2020'den bu yana yükselirken bu yıl temmuz ayında yatay seyre geçmiş görünüyor. Temmuz ayında, üç yakıt ikmal merkezinde yüksek kükürtlü akaryakıtın (HSFO) maksimum ortalama fiyatı ton başına (metreküp) 435,3 dolar ve çok düşük kükürtlü akaryakıt (VLSFO) için ton başına (metreküp) 551,7 dolar (6 Temmuz'da) olarak kaydedildi. 20 Ağustos itibariyle, HSFO 400 doların altına düşerek 390 USD/m³ olurken, VLSFO fiyatı da 500 doların altına düşerek 485 USD/m³'e indi.



Note: The prices are averages based on quoted bunker prices in Singapore, Rotterdam and Fujairah.

Gemi yakıtı fiyatlarındaki düşüş, hem Brent Crude, hem de West Texas Intermediate (WTI) fiyatlarındaki düşüşten kaynaklanmış olabilir.

ediyor. 2021 yılı ortalamalarına bakıldığında, İstanbul limanındaki ortalama VLSFO yakıtı fiyatı, Singapur'da 504,5 ve Rotterdam'da



İSTANBUL'DA GEMİ YAKITI FİYATLARI, BAŞTA SİNGAPUR OLMAK ÜZERE ANA MERKEZLERİ TAKİP EDİYOR
İstanbul limanındaki VLSFO gemi yakıtı fiyatları, Singapur ve Rotterdam limanlarındaki fiyat modelini izliyor

476,7 dolar olan metreküp fiyatını 513,7 dolar ile aştı. Ancak İstanbul, Ağustos ayında fiyatlarda düşüş yaşadı. 2 Ağustos'ta 555 dolarda duran VLSFO fiyatı, 20 Ağustos'ta 505 dolardan kapandı. Bu da ilgili

dönemde %9'luk bir düşüğe karşılık gelmekte. 20 Ağustos'ta Singapur'daki fiyat primi,metreküp başına sadece 10 dolar, Rotterdam'da ise 45 dolardı.

ASYA'DAKİ ÖNEMLİ YAKIT İKMAL MERKEZLERİNDE VLSFO-HSFO FİYAT MARJI (SPREAD)

Asya'nın önde gelen gemi yakıt ikmal merkezlerinde VLSFO ve HSFO arasındaki fiyat farkına bakıldığında, temmuz ortasından bu yana azalma eğilimi görülüyor. Dünyanın en büyük yakıt ikmal merkezi olan Singapur'da VLSFO-HSFO fiyat marjı 19 Ağustos'ta 108 USD/m³ oldu, ortalama 2020 (YTD) marjı 114,5 USD idi. Busan Limanı'nda, mayıs ayında diğer büyük Asya yakıt ikmal merkezleri ile aradaki fark şimdi kapandı; böylece VLSFO ile HSFO arasındaki fark ağustos ayı sonunda 107 dolarda durdu.

Dalian ve Guangzhou limanları, 19 Ağustos'ta VLSFO-HSFO fiyat marjları sırasıyla 91 dolar ve 75 dolar olmak üzere 100 doların altında bir marj gösteren iki liman olarak konumlarını koruyor.

2020 Aralık ayı ortalarında, BIMCO'nun denizcilik piyasası analiz ekibi, pandemi sonrası normalleştirilmiş marjın ton başına 20 dolar bandında 100 dolar civarında olacağını tahmin ediyor. Bu da Guangzhou Limanı dışında mevcut durumla tamamen örtüşüyor.

ASYALI GEMİ YAKIT İKMALİ RAKİPLERİ

Çin'in önde gelen yakıt ikmal limanı Zhoushan, kapsamlı rafineri kapasitesiyle birlikte rekabetçi fiyatlar sunduğu için pazarda ivme kazanıyor. Bunun sonucunda, Zhoushan ve Singapur limanı arasında, rekabetçi fiyatlar ve pazar payı konusunda, Singapur geleneksel olarak egemen konumda olduğundan belli düzeyde bir rekabet doğuyor. Zhoushan limanında 2021 yılı için ortalama VLSFO fiyatı 20 Ağustos'ta 507,3 USD/m³ iken, Singapur'da 504,6 USD/m³ idi. Öte

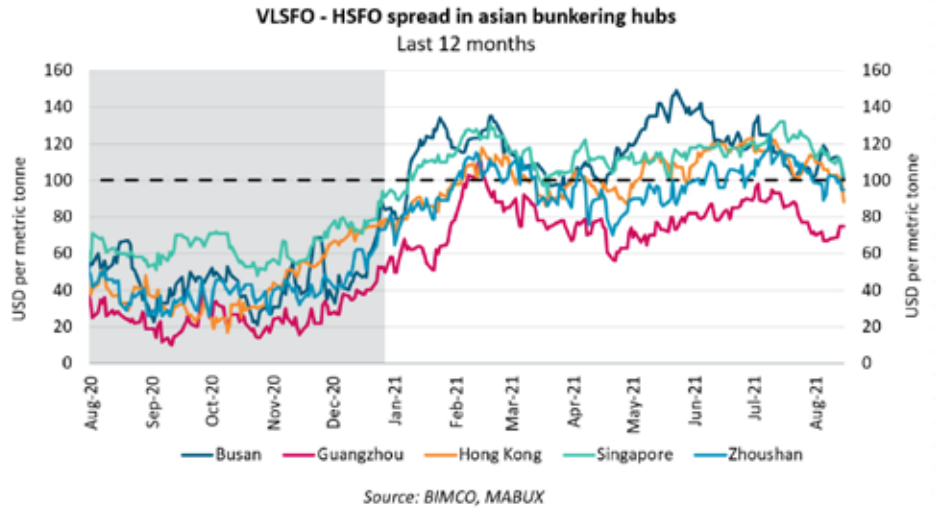
yandan ihracat kotalarını düzenleyen Çin politikaları ve gemi yakıtı ihracat vergilerindeki kesintiler kademeli olarak cari dengeyi etkileyerek Zhoushan'ın pazar payında bir artışa neden olabilir.

Ayrıntılı bilgi için:

Please note a very 'well-behaved' fuel price spread (VLSFO - HSFO) in Singapore Fuel price spread heads towards triple-digit territory

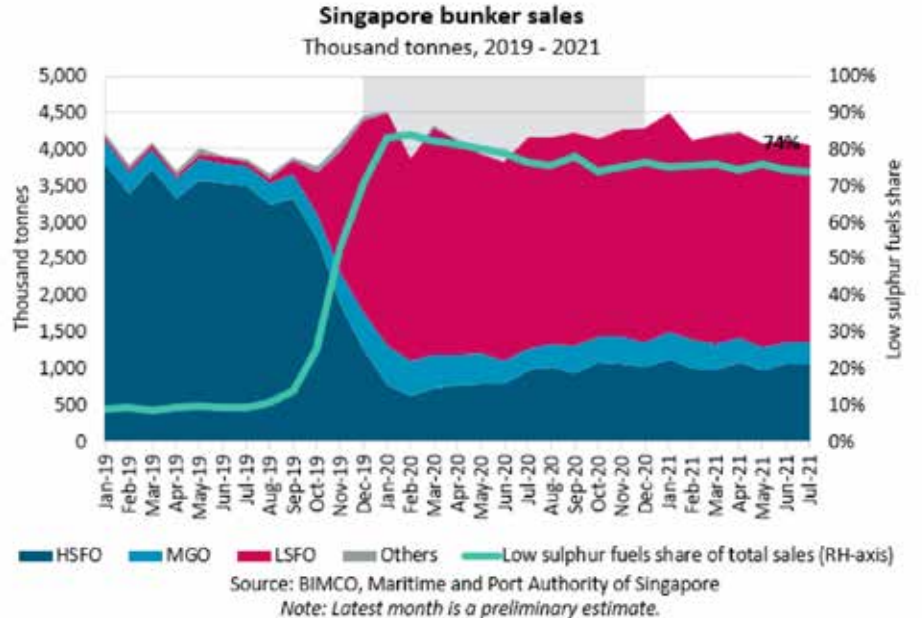
MABUX tarafından desteklenen ve BIMCO üyelerine özel bir hizmet olarak sunulan BIMCO web sitesinde bulunabilir.

Tüm Singapur gemi yakıtı satışlarının dörtte birini, scrubber'lı gemiler için HSFO oluşturuyor: Singapur'da HSFO fiyatı 2 Ağustos'ta 432 USD/m³ seviyesinde dururken, 19 Ağustos'a kadar 37 dolarlık bir düşüş sonucunda kademeli olarak 395 dolara indi. 20

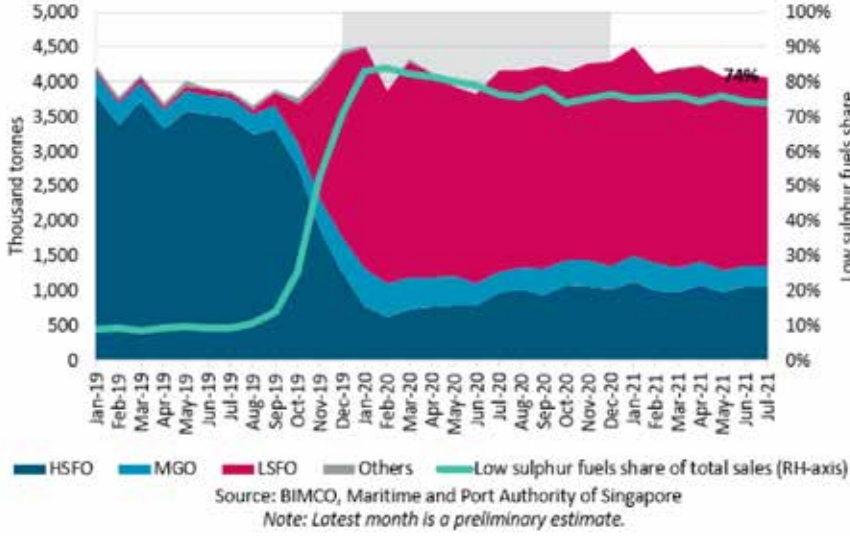


BIMCO üyeleri küresel petrol fiyatı bilgisinden yararlanıyor: Dünya çapında çeşitli limanlardan (toplam 43) alınan gemi yakıt ikmal fiyatları,

Ağustos'ta HSFO fiyatı Mayıs sonundan bu yana en düşük seviyesine ulaştı (390 dolar).



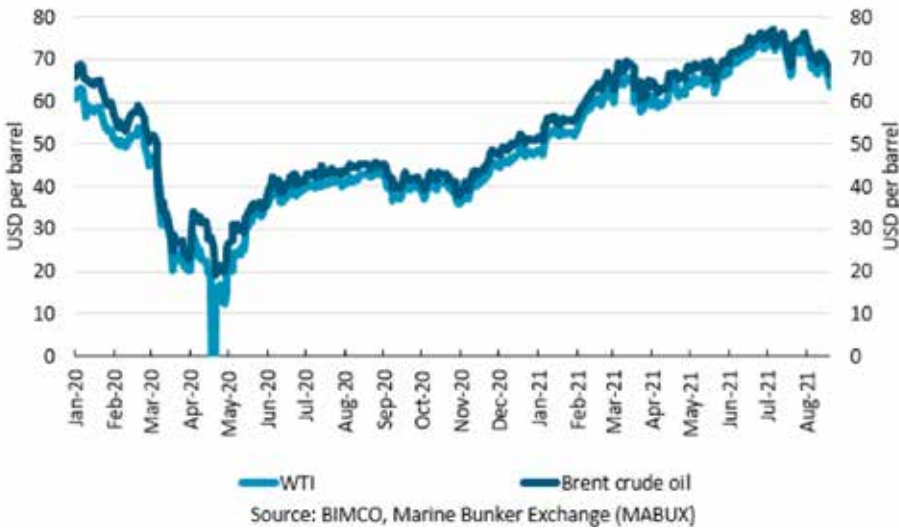
Singapore bunker sales
Thousand tonnes, 2019 - 2021



Singapur'da, Temmuz ayında VLSFO toplam satış oranı %74 seviyesindeydi ve satış hacmi 2021 boyunca ortalama %75 oranında sabit kaldı. Satışlar 2021'de şu ana kadar sabit kalırken, 2020 seviyelerine göre bir düşüş

O tarihten bu yana gemi yakıtı fiyat marjı ve egzoz gazı temizleyicilerine (scrubber) odaklanma arttı. 1 Ocak 2020'de dünya filosundaki scrubber donanımlı gemi sayısı 1.993 gemiye ulaştı. O zamandan beri sayı iki

Oil prices
2020-2021



tespit edildi. 2020 yılı, IMO 2020 kükürt yönetmeliğinin uygulandığı yıl oldu ve 2020 ortalaması %79 olarak gerçekleşti. Temmuz ayında, toplam VLSFO satışları, ortalama 545,6 USD/m³ fiyatla 3,01 milyon tona ulaştı.

BÜYÜK GEMİLERİN ÖNEMLİ BİR KISMINDA SCRUBBER KURULU

IMO 2020 kükürt üst sınırı yönetmeliği yaklaşık 21 ay önce yürürlüğe girdi.

kattan fazla artarak 4.204'e ulaştı. Scrubber sahipleri, daha düşük sefer maliyetlerinden memnun durumda ve en fazla yakıt yakan daha büyük gemiler, doğal olarak scrubber montajı için tercih ediliyor. Konteyner gemisi filosunun %30'dan fazlası (TEU kapasitesine göre) yıkayıcı donanımlıdır. DWT bazında bu oran kuru yük gemileri için %23,5 ve ham petrol tankerleri için %27,7'dir.

TEMEL PETROL FİYATLARI

Brent Crude ve WTI fiyatları pandemi öncesi seviyelere döndü, hatta biraz daha geriledi. Ancak, Delta varyantıyla ilgili daha fazla sayıda COVID-19 vakasinedeniyle piyasalar yeniden gerilimin etkisi altına girdi. Japonya ve Çin gibi büyük petrol tüketicilerinin tümü, yerel salgınlarla mücadelede şu anda petrol talebini sınırlayan yeni kısıtlamalar getirdi. Temmuz ayının başlarında, hem Brent Ham Petrol, hem de WTI fiyatları, OPEC+ ittifakının kısa vadeli üretim seviyeleri üzerinde bir anlaşmaya varamaması nedeniyle sırasıyla 77,2 USD ve 76,3 USD'lik maksimum değerlerle istikrarlı bir şekilde yükseldi. O zamana kadar fiyatlar, Ekim 2018'den bu yana en yüksek seviyesine ulaştı. 19 Temmuz'da ittifak, petrol arzının nasıl yönetileceğine dair bir çözüm bulmayı başardı ve buna bağlı olarak Brent Ham Petrol ve WTI fiyatları 70 doların altına gördü, ancak hızla toparlanarak ay sonuna kadar bu seviyeyi aştı. Brent Ham Petrol için temmuz ayı ortalama varil fiyatı 74,29 USD ve WTI için 72,6 USD olarak gerçekleşti.

Ağustos ayına bakıldığında petrol fiyatları varil başına 70 doların altına geriledi ve 19 Ağustos'ta Brent Ham Petrol ve WTI için sırasıyla fiyatlar 66,5 dolar ve 63,7 dolar olarak Mayıs 2021'den bu yana en düşük seviyeyi gördü.

GELECEK NE GETİRECEK?

Denizcilik endüstrisinin karbondan arındırılması büyük bir zorluktur ve bugün bildiğimiz gemi yakıtı sektörü kesinlikle büyük değişikliklere ayak uydurmak zorunda kalacak. Bir sonraki önemli virajın ne zaman ve nasıl döneceği bilinmiyor. Hangi tür yakıt geçerli olacak ve bu bir çeşit yakıt mı olacak, yoksa çeşitli yakıtlar mı olacak? Kesin olan bir şey var: Sürekli değişimin söz konusu olduğu heyecan verici bir dönem yaşıyoruz.

* BIMCO BAŞ ANALİSTİ



AĞUSTOS 2021 YAKIT FİYATLARI

1. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	466.500	554.500	641.000
Piraeus	423.500	597.000	625.000
Malta	456.000	534.000	623.000
Novorossissk	432.000	513.500	626.500
Ceuta	437.500	532.500	626.000
Gibraltar	437.500	532.500	626.000
Rotterdam	414.000	523.000	585.000
Fujairah	432.000	534.000	638.000
Singapore	422.000	538.000	588.500
Brent 71.74			

2. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	452.000	532.000	620.000
Piraeus	415.000	582.500	604.500
Malta	425.000	508.000	591.500
Novorossissk	408.000	502.500	612.000
Ceuta	420.500	513.000	599.000
Gibraltar	420.500	513.000	599.000
Rotterdam	398.500	498.500	565.500
Fujairah	422.000	510.000	628.000
Singapore	406.500	517.000	564.000
Brent 70.59			

3. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	428.000	523.000	620.000
Piraeus	615.000	556.000	606.000
Malta	432.000	488.500	578.500
Novorossissk	402.000	499.500	617.000
Ceuta	426.500	497.000	589.500
Gibraltar	426.500	497.000	589.500
Rotterdam	380.000	475.000	543.500
Fujairah	409.000	496.000	625.000
Singapore	392.500	498.500	540.000
Brent 67.74			

4. HAFTA			
	425.000	540.000	626.000
İstanbul	423.000	570.000	608.000
Piraeus	455.000	502.000	591.000
Malta	400.000	495.000	610.000
Novorossissk	435.000	507.000	597.000
Ceuta	435.000	507.000	597.000
Gibraltar	394.000	499.000	560.000
Rotterdam	420.000	509.000	635.000
Fujairah	426.750	514.750	558.000
Singapore	425.250	541.250	600.000
Brent 68.37			

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



LEO MARINE



Biz sizin
Limana
nasıl ulaştığınızı
ile ilgileniyoruz



www.leomarine.com.tr

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



Chevron Yetkili Dist.

AVRUPA BİRLİĞİ EMİSYON TİCARET SİSTEMİ

Emisyon Ticaret Sistemi (ETS), emisyon azaltımlarının maliyet etkin bir şekilde başarılmasını hedeflemektedir. Sistemin sağlıklı işleyebilmesi için piyasa istikrarı, tahsisat/ödenek fiyatı ve maliyetler arasında denge sağlayacak kuralların doğru bir şekilde belirlenmesi gerekmektedir. Avrupa Birliği (AB) Emisyon Ticareti Sistemi, AB'nin iklim değişikliği ile ilgili mücadele kapsamında sera gazlarının daha düşük maliyetlerle azaltılması konusunda kullandığı en önemli araçlardan birisi olarak karşımıza çıkmaktadır.

“2050 İklim Nötr Vizyonu” kapsamında, AB İklim Kanun Teklifi, Sınırdaki Karbon Düzenlemeleri, Yeni Sanayi Stratejisi, Biyoçeşitlilik Stratejisi, Çiftlikten Çatala Stratejisi ve Döngüsel Ekonomi Eylem Planı hayata geçirilecektir. Öngörülen politika değişiklikleri ile “Sınırdaki Karbon Düzenleme Mekanizması” teklifi kapsamında karbon kaçağı riskinin azaltılması hedeflenmektedir. Düzenleme mekanizması; hem ithal, hem yerli seçili ürünlerde karbon vergisi uygulanması, ithal ürünlerde yeni bir karbon gümrük vergisi uygulanması ve AB Emisyon Ticaret Sistemi'nin (European Union Emission Trading System – ETS) ithalata da uygulanması şeklinde üç seçenek olarak dizayn edilmiştir. ETS ile karbon ayak izi süreci öne çıkmakta ve karbon kaçağı riski yüksek sektörler hedef alınmaktadır.

Sürdürülebilir ve Akıllı Ulaşım Stratejisi kapsamında, 2050 hedefine yönelik olarak tüm ulaşım sektörünü etkileyecek, karayolu, havayolu ve denizyolu taşımacılığında emisyonların azaltılması, karayolu ve denizyolu taşımacılığının ETS kapsamına alınması, temiz ve yeşil enerji kullanan araçların ve alternatif yakıtların kullanımının artırılması, sıfır emisyonlu ulaşım öne çıkarılarak fosil yakıtlara verilen desteklerin kaldırılması, yüksek oranda kirliliğe sebep olan gemilerin AB limanlarına girişinin yeniden

düzenlenmesi, tüm ulaşım modlarında sürdürülebilir ve alternatif yakıtların üretim ve kullanımının artırılması hedefleri ele alınmaktadır.

Bu kapsamda 14 Temmuz 2021 tarihinde Avrupa Komisyonu tarafından, 2030 yılında sera gazı emisyonlarını 1990 yılı seviyelerine kıyasla en az %55 azaltılmasına yönelik emisyon hedeflerine ulaşmak için yasal öneriler olan “Fit for 55 Package” sunulmuştur. Bahse konu öneri denizcilik sektörünü doğrudan etkileyecek olup aşağıda yer alan hususları içermektedir:

• **AB Emisyon Ticareti Sistemi (ETS):** Deniz taşımacılığını içerecek şekilde genişletilmiştir.

• **Fuel EU Maritime Girişimi:** Gemide kullanılan enerjinin sera gazı yoğunluğuna ilişkin bir maksimum sınır ve karada güç kaynağı (veya sıfır emisyon) teknolojisi kullanmak için belirli yükümlülükler getirilmiştir.

• **Enerji Vergilendirme Direktifi (ETD):** Belirli tip yakıtlar / belirli tip gemiler için bir asgari vergi oranı uygulanacaktır.

AB İzleme Raporlama ve Doğrulama (EU-MRV) Yönetmeliği ve ETS Direktifi'nde değişiklikler içeren söz konusu mevzuat önerisi AB Konseyi'nin onayını beklemektedir. Daha fazla değişiklik olmaması halinde 2021 yılında kabul edilmesi öngörülmektedir.

Önerilen yasal çerçeve belirsizliğini koruyor olsa da, özellikle gemi sahipleri, kiralayanlar, işletmeciler ve donatanlar olmak üzere ETS'nin fiziksel taşımacılık zincirindeki tüm önemli paydaşlara etkileri olması beklenmektedir.

ETS, denizcilik sektörünün paydaşlarına, gemilerden kaynaklanan sera gazı (Green House Gases-GHG) emisyonlarını azaltmak için harekete geçmek üzere birtakım zorunluluklar getirecektir.

Bu sürecin, MRV Yönetmeliği ile Uluslararası Denizcilik Örgütü Veri Toplama Sistemi (Data Collection System-DCS) kapsamında halihazırda yürürlükte olan mevcut izleme ve raporlama gereksinimlerine katkıda bulunması öngörülmektedir.

Ancak, bahsi geçen zorunlulukların dışında, ETS'ye ilk defa dahil edilecek denizcilik sektörünün karbon ticareti pazarının, hem sorumluluk hem de fırsatlar getireceği tahmin edilmektedir.

AB DENİZCİLİK EMİSYONLARININ KARBON PİYASASINA DAHİL EDİLMESİ

Avrupa Birliği'nin 2020 Emisyon Veritabanı, emisyonlarda ve 2019 yılından itibaren Avrupa Ekonomik Alanı (European Economic Area-EEA) limanlarına gelen gemi sayılarında büyük bir düşüş olduğunu göstermektedir.

AB tarafından en az 5.000 GT gemiler için yeni yayınlanan 2020 yılına ait emisyon verilerinin analizi, yürürlüğe girecek düzenleyici tekliflerin emisyon kapsamı açısından özellikle ro-pax (yolcu konaklaması ile yük taşımacılığı yapan gemiler), Ro-Ro ve yolcu gemilerini etkileyeceğini göstermektedir. Bahse konu analiz sonuçlarına göre yük gemileri ve sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG) tankerlerinin daha az etkilenmesi beklenmektedir.

Firmaların daha sonra kendi emisyonları için kullanabilecekleri veya diğer firmalara satabilecekleri emisyon tahsisatlarını satın aldıkları Avrupa Birliği karbon piyasası olan Emisyon Ticareti Sistemi'ne denizcilik sektörünün dahil edilmesi için 14 Temmuz 2021 tarihinde Avrupa Komisyonu tarafından bir teklif yayınladığı bilinmektedir. Öneri ile Avrupa Ekonomik Alanı'ndaki ve bazı uluslararası seferlerdeki tüm denizcilik emisyonlarının ETS'ye uyması gerekecektir.

Deniz taşımacılığı emisyonları, bayrağı ne olursa olsun 5000 GT üzerindeki gemilerden kaynaklanan CO₂ emisyonlarını kapsayacak şekilde ilk kez Avrupa Birliği (AB) Emisyon Ticaret Sistemi'ne (ETS) dahil edilecektir. ETS'nin denizcilik sektörünü kapsayacak şekilde genişletilmesi; AB içindeki seferler için bir AB limanına gelen gemilerden kaynaklanan tüm emisyonların yanı sıra AB dışında başlayan veya sona eren seferlerden (AB dışı seferler) kaynaklanan emisyonların %50'si ve gemilerin AB limanlarında bulunduğu sürece meydana gelen emisyonları kapsamaktadır. ETS, deniz taşımacılığında kaynaklanan emisyonların yaklaşık üçte ikisini (90 milyon ton CO₂) kapsayacaktır.

ETS'nin 2023-2025 yılları periyodunda denizcilik sektörünü kapsayacak şekilde kademeli olarak genişletilmesi önerilmektedir. Denizcilik firmaları, ilk aşama döneminde emisyonlarının bir kısmı için tahsisat vermek zorunda kalacak ve üç yıl sonra bu oran %100'e ulaşacaktır. Tahsisat gereksinimlerinin önerilen aşamalı süreci aşağıda yer almaktadır:

- 2023 yılı için bildirilen doğrulanmış emisyonların %20'si,
- 2024 yılı için bildirilen doğrulanmış emisyonların %45'i,
- 2025 yılı için bildirilen doğrulanmış emisyonların %70'i,
- 2026 ve sonrasındaki her yıl için bildirilen doğrulanmış emisyonların %100'ü.

Nihai karardan bağımsız olarak, 2020 verilerine göre AB emisyonlarının üçte birinden fazlasını tek başına oluşturan konteyner gemilerinin, petrol tankerleri ile birlikte, üç geleneksel gemi segmentinden ETS uygulaması kapsamında en yüksek paya sahip olacağı öngörülmektedir.

LNG Tankerlerinin ETS uygulamaları kapsamındaki payının en az olacağı değerlendirilmektedir.

Gemi Tipi	2020 Yılı Toplam Emisyonlar (CO ₂ ton)	%100 Gelen +EEA İçi Kapsamı	%50Gelen + %50Giden + EEA İçi Kapsamı
Araç Taşıyıcılar	3.994.686,91	65,98%	68,54%
Ro-Ro Gemileri	4.977.045,87	88,91%	88,96%
Ro-Pax Gemileri	10.644.298,06	97,67%	97,5%
Soğutmalı Kargo Gemileri	1.590.610,27	67,08%	56,74%
Yolcu Gemileri	1.245.758,74	94,77%	90%
Diğer Gemi Tipleri	754.375,36	58,42%	59,41%
Petrol Tankerleri	17.546.299,96	62,68%	62,3%
LNG Tankerleri	7.636.866,65	53,05%	52,96%
Genel Kargo Gemileri	5.037.073,87	67,07%	67,27%
Gaz Tankerleri	2.538.991,73	66,34%	64,17%
Konteyner Gemileri	40.129.264,73	67,3%	65,26%
Konteyner Ro-Ro Kargo Gemileri	1.266.954,57	76,48%	74,41%
Kombine Taşıyıcı Gemiler	114.687,93	57,07%	65,54%
Kimyasal Tankerleri	8.725.513,3	71,6%	69,7%
Dökme Yük Gemileri	13.715.201,6	59,8%	57,5%

Kaynak: EMSA\Thetis- MRV veri tabanı

Ro-Pax, Ro-Ro ve yolcu gemilerinin kapsam alanının çok yüksek olması, bahse konu gemi sınıflarının oluşturduğu emisyonların büyük bir kısmının EEA Limanları arasındaki seferlerde meydana gelmesiyle açıklanmaktadır. Avrupa Komisyonu ve Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı (European Maritime Safety Agency – EMSA) tarafından yayınlanan yeni verilere göre,

Sadece EEA'ya gelen uluslararası seferlerden kaynaklanan emisyonların ETS'ye dahil edilmesi, gemilerin daha fazla kapsam içine girmesine neden olacaktır.

Veritabanının sürekli değişken yapısına rağmen, veri kümeleri arasında bazı tutarlılıklar ve kalıplar bulunmaktadır. Bunlardan biri, sunulması beklenen

Yıl	Toplam Emisyonlar (CO ₂ ton)	%100 Gelen +EEA İçi Kapsamı	%50 Gelen + %50Giden + EEA İçi Kapsamı
2020	119.917.629,5	69%	67,7%
2019	149.990.564,1	71,2%	69,7%
2018	145.618.037,6	70,9%	69,14%

Kaynak: EMSA\Thetis- MRV database

2020 yılında EEA Limanları'na uğrak yapan gemiler 119,9 milyon ton CO₂ emisyonu oluşturmuştur. Bu oran 2019 yılında 150 milyon ton CO₂ emisyonu olarak karşımıza çıkmaktadır.

Avrupa Komisyonu tekliflerine dayalı ETS kapsamı düzeyidir. Her üç yılda da yaklaşık %70 gibi çok benzer kapsam seviyeleri karşımıza çıkmakta olup, 50-50 modeli yerine gelen uluslararası seferlerin tamamının dahil edilmesi

gemilerin daha fazla ETS kapsamına gireceğini göstermektedir.

Avrupa Komisyonu'nun önerisi, Avrupa Parlamentosu ve Avrupa Birliği'nde yer alan devletler ile müzakere edileceğinden nihai kapsamın komisyonun öngördüğü şekliyle olması kesin değildir. ETS'nin yanı sıra, 2025 yılından itibaren denizcilik yakıtları için zorunlu sera gazı yoğunluğu gerekliliklerini de içerecek öneri Avrupa Komisyonu tarafından 14 Temmuz 2021 tarihinde sunulmuştur. 2030 yılına kadar sera gazı emisyonlarında en az %55 net azalmaya yönelik ara hedef de dahil olmak üzere, 2050 yılına kadar AB'nin iklim nötr olmasını sağlamayı planlayan bir dizi yasa önerisi kabul edilmiştir. Öneriler, Avrupa Parlamentosu ve Avrupa Konseyi tarafından kabul edilen ve AB'nin Paris Anlaşması'nın hedeflerine ulaşmasına katkı olarak Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi'ne (United Nations Framework Convention on Climate Change -UNFCCC) iletilen güncellenmiş 2030 hedeflerine ulaşmak için yasama unsurlarını temsil etmektedir.

AVRUPA 2050 YILINA KADAR DÜNYANIN İLK İKLİM NÖTR KITASI OLMA YOLUNDA

Önümüzdeki on yılda bu emisyon azaltımlarına ulaşılması, Avrupa'yı 2050 yılına kadar dünyanın ilk iklim nötr kitası olma yolunda uzun vadeli hedefine giden dengeli bir süreç izlemek açısından önem arz etmektedir. Bahse konu öneriler, on yıllık periyot içerisinde sera gazı emisyonlarında aşağıda yer alan hususlarla birlikte büyük miktarda azalmayı destekleyecektir:

- Mevcut AB ETS'nin uygulamasının artırılması,
- Piyasa İstikrar Rezervi'nde (Market Stability Reserve) gerekli düzenlemelerin yapılması,
- Denizcilik sektörünü içerecek şekilde ETS'nin genişletilmesi ve havacılık sektörüne yönelik olarak Uluslararası

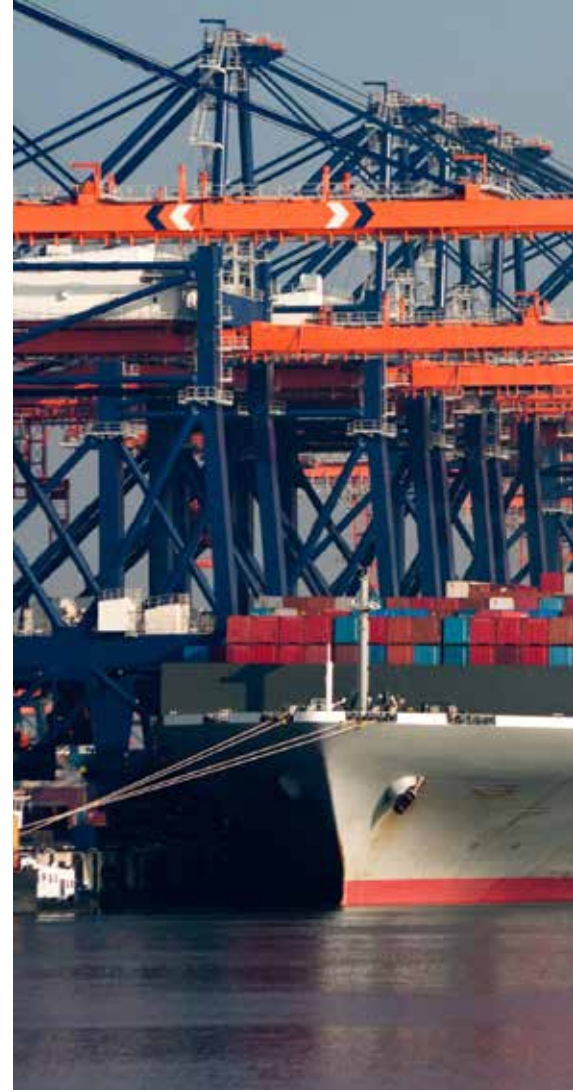
Havacılık için Karbon Dengeleme ve Azaltma Planı'nın (CORSA) uygulanması,

- Binalarda ve karayolu taşımacılığında kullanılan yakıtlardan kaynaklanan emisyonları kapsayacak yeni bir ETS oluşturulması,
- Üye devlet emisyon azaltma hedeflerinin adil ve uygun maliyetli bir şekilde artırılması,
- 2030 yılından itibaren yeni otomobiller ve kamyonetlere yönelik AB filo çapında daha iddialı ve yeni CO₂ emisyonu hedeflerinin belirlenmesi,
- Arazi Kullanımı, Arazi Kullanım Değişikliği ve Ormancılık Yönetmeliği'nde reform yapılması,
- Avrupa ormanlarının korunması ve genişletilmesi.

ETS'NİN MEVCUT UYGULAMASI

Mevcut durumda ETS, Avrupa Ekonomik Alanı (European Economic Area - EEA) içinde yer alan elektrik santrallerinden ve endüstriyel tesislerden kaynaklanan GHG ve CO₂ emisyonlarının yanı sıra EEA havaalanları arasında gerçekleştirilen uçuşlardan kaynaklanan GHG ve CO₂ emisyonları için geçerli olan zorunlu bir "sınırlandırma ve ticaret" sistemidir. Sistemdeki tüm katılımcılar genel GHG emisyonlarını sınırlayarak işlemektedir. ETS Direktifi, 1 ton CO₂ eşdeğerinin küresel ısınma potansiyeline eşdeğer sera gazı emisyonları yayma hakları olan "tahsisatlar" yaratır. ETS Direktifi, 1 ton CO₂ eşdeğerinin küresel ısınma potansiyeline eşdeğer sera gazı emisyonları yayma hakları olan "tahsisat" oluşturmaktadır. Üst sınırın seviyesi, tüm sistemde mevcut olan toplam tahsisat sayısını belirler ve tahsisatlar katılımcılar arasında takas edilebilir.

ETS'nin amacı, sistem içinde yer alan katılımcıların GHG emisyonlarını azaltmak için erken harekete geçmesini teşvik etmektir. Böylece piyasada



satmak üzere arta kalan tahsisatların olması sağlanmaktadır. Bir katılımcının belirlenen emisyon limitini aşması durumunda, piyasadan ek emisyon hakkı satın almadıkça, salınan her bir ton CO₂ emisyonu başına 100 Euro tutarındaki ağır para cezalarıyla karşı karşıya kalmaktadır. Bununla birlikte, belirli kriterlerin yerine getirilmesine bağlı olarak herhangi bir sektörde ücretsiz olarak tahsis edilen sınırlı sayıda emisyon hakkı/tahsisat bulunmaktadır.

Mevcut durumda ETS, tüm AB ülkelerine ilave olarak İzlanda, Lihtenştayn ve Norveç'te (EEA-EFTA ülkeleri) uygulanmaktadır. Enerji sektörü ve üretim endüstrisindeki yaklaşık 10.000 adet tesis ile bu ülkeler arasında faaliyet gösteren havayollarının emisyonları ETS ile sınırlandırılmış



olup, bu sistem AB'nin sera gazı emisyonlarının yaklaşık %40'ını kapsamaktadır.

ETS ÇERÇEVESİNİN BELİRSİZLİĞİ

Mevcut AB önerileri, deniz taşımacılığının ETS'ye dahil edilmesinin pratikte nasıl işleyeceği konusunda pek çok soruyu yanıtızsız bırakmaktadır. Aslında ETS'nin deniz taşımacılığına uygulanmasının yapısı ve kapsamı üzerinde çalışılması gerekmektedir. Mevcut durumdaki belirsizlikler aşağıda yer almaktadır:

ETS UYGULAMADA NASIL İŞLEYECEK?

Şimdiye kadar bu soru üzerinde fazla netlik olmasa da, uçaklarla ilgili olarak kullanılan yaklaşım sistemin nasıl kullanıma sunulacağına biraz ışık tutabilir.

Havacılık sektöründe her bir uçak işleteni, emisyon tahsisatını dağıtan tek bir AB üye devleti tarafından yönetilmektedir. Bu ödenekler, temel yıla dayalı "genel" tahsisat ile "uçığa özel" ücretsiz tahsistattan oluşmaktadır. AB üyesi olmayan uçak işletenleri, işletenin havacılık emisyonlarının en yüksek olduğu tahmin edilen yere bağlı olarak, bir AB üye devletine tahsis edilir. Bununla birlikte, 2016 yılından itibaren Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün (International Civil Aviation Organization-ICAO) küresel düzeyde havacılık sektörüne yönelik emisyon ticaret sisteminin yönetimini devraldığı bilinmektedir.

Uçak işletenlerinde olduğu gibi, her sorumlu gemi işleteni için bir üye devlet belirlemek üzere MRV Yönetmeliği ile CO₂ raporlarının ve uğrak yaptığı

limanların kayıtlarının kullanılması mümkün olabilir. Daha sonra, üye devlet bayrağı taşıyan firmalara ve ayrıca belirlenmiş AB dışı gemi işletenlerine ETS tahsisatlarını dağıtmaktan sorumlu bir üye devlet olacaktır. Birleşik Krallık (UK) bayraklı gemilerin ve/veya Birleşik Krallık merkezli gemi işletenlerinin Brexit (Birleşik Krallık'ın Avrupa Birliği'nden ayrılması) ışığında getirilebilecek herhangi bir sisteme nasıl uyum sağlayacağı ilerleyen zamanda netlik kazanacaktır. Ayrıca, ETS tarafından enerji santrali işletmecilerine ve havayollarına halihazırda getirilen yükümlülüklerin birçoğunun benzer şekilde sorumlu gemi işletmecileri için de geçerli olacağı öngörülmektedir:

- Emisyon tahsisatlarının tutulabilmesi için Avrupa Birliği sicilinde bir hesap açılması.
- Yıllık bazda emisyonların izlenmesi.
- Her yıl 31 Mart tarihine kadar firmaların yıllık CO₂ emisyonlarına ilişkin doğrulanmış bir rapor sunulması.
- Her yıl 30 Nisan tarihine kadar gerekli tahsisat miktarınınödenmesi.
- Her yıl 30 Haziran tarihine kadar bir önceki yıla ilişkin iyileştirme/uygunsuzluk raporunun ilgili yetkili makama sunulması.

Bahse konu emisyonların ticareti söz konusu olduğunda, özellikle son zamanlarda farklı endüstri sektörleri arasında emisyon ticareti yapılması yönünde çağrılar yapıldığı için bu yönde izin verilen çerçevenin de açıkça belirlenmesi gerekecektir. Tahsis dağıtım planının, özellikle "verimli filoların" bir parçasını oluşturan gemilere verilen ücretsiz tahsisatların, ETS'nin yürürlüğe girmesinden çok önce incelenmesi ve üzerinde anlaşmaya varılması önem arz etmektedir.

HANGİ GEMİ VE/VEYA SEFERLER ETS KAPSAMINDA OLACAK?

ETS'nin küresel ölçekte denizcilik sektörüne uygulanmasına ilişkin

sorular yoğun bir şekilde karşımıza çıkmaktadır. Özellikle hangi gemilerin ve/veya seferlerin ETS kapsamında düzenleneceği gündemdedir. Avrupa Parlamentosu tarafından teklif edilen mevcut önerilere göre ETS, “bir üye devletin yetki alanındaki limanlara gelen, limanlar içinden veya limanlardan ayrılan gemilerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarına” uygulanacaktır. Bu durum MRV Yönetmeliği'nin bir göstergesi olmakla birlikte taslak haliyle, bir geminin ETS kapsamına girmesi için tüm yıl boyunca herhangi AB limanına bir kez uğrak yapması teorik olarak yeterli olacaktır. Geminin bayrağına veya sahibinin hangi ülke vatandaşı olduğuna bakılmaksızın bu husus geçerli olacaktır. Mevcut sürece kadar Avrupa Birliği tarafından, bir yıl içinde AB limanlarına minimum ziyaret sayısı gibi herhangi bir eşik şartı belirlenmemiştir.

Havacılık sektöründe benimsenen yaklaşımla paralel olarak denizcilik sektörünün ETS kapsamının yalnızca EEA içindeki seferler için geçerli olacak şekilde kısıtlanması Avrupa Komisyonu'ndan talep edilmiştir.

Ancak bu süreç sadece Avrupa Parlamentosu'nun tercihi değildir. Buradaki ayrıntı henüz resmi olarak doğrulanmamış olup, uluslararası ticaret için önemli sonuçlar doğurabileceği öngörülmektedir.

SORUMLU “TARAF” KİM OLACAK?

Avrupa Birliği tarafından henüz çözüme kavuşturulamayan bir diğer önemli konu, ETS kapsamında belirli bir geminin karbon ayak izinden hangi tarafın sorumlu olacağıdır.

Sorumlu taraf, ETS kapsamında artan operasyonel ve raporlama gereksinimleriyle karşı karşıya kalırken diğer yandan teorik olarak, herhangi bir yedek emisyon tahsisatının satışından da faydalanabilecektir. Halihazırda taslak halinde olan ETS Direktifi'nde “işletmecisi” terimi **“bir tesisi işleten veya kontrol eden veya... Tesisin teknik**

işleyişi üzerinde belirleyici ekonomik gücün devredildiği herhangi bir kişi” olarak tanımlanmıştır. Bu geniş tanımlama ile, birçok farklı tarafın bir gemi üzerinde ekonomik güce sahip olabileceği denizcilik sektörü bağlamında sorumlu tarafın tam olarak belirlenemeyeceği düşünülmektedir.

Öte yandan MRV Yönetmeliği, sorumlu tarafın belirlenmesine ilişkin ETS'ye göre daha ayrıntılı bir açıklama sağlamaktadır. Kısa süre önce Avrupa Parlamentosu, zaman esaslı kiralayanları (time charter) ile geminin yakıtını sağlamaktan ve ödemekten sorumlu diğer tarafları kapsayacak şekilde değiştirilmiş bir “firma” tanımına oy vermiş olup, Avrupa Birliği'nin emisyon önlemlerinin, tescilli bir gemi sahibi veya boş gemi (bareboat) kiralayıcısı yerine ticari olarak gemi işleten firmaları hedef alacağını sinyali vermektedir.

MRV Yönetmeliği kapsamında önerilen “firma” tanımı aşağıda yer almakta ve önerilen yeni ifadeler koyu renkle belirtilmiş olup “gemi sahibi veya herhangi bir kuruluş yönetici gibi diğer kişi; **zaman esaslı** veya boş gemi kiralayan, geminin ticari işletmesinin sorumluluğunu sahibinden üstlenen ve **“geminin tükettiği yakıtın ödemesinden sorumlu olan”** şeklindedir. Ancak, bu tanımın ETS Direktifi'nde benimseneceği tam olarak kesin değildir.

Sonuç olarak, ETS kapsamında oluşabilecek muhtemel sorumlulukları ve/veya fırsatları hangi tarafın üstleneceği konusunda birçok belirsizlik bulunmaktadır. Ayrıca, “Ulaşım ve Çevre” (Transport & Environment) isimli bir sivil toplum kuruluşundaki sürdürülebilir deniz taşımacılığı sorumlusunagöre geminin kayıtlı sahiplerinden ödeme alınması, Avrupa Birliği sınırları dışından olan gemi kiralayanlarını takip etmekten daha kolay olduğu için Avrupa Komisyonu mümkün olan en basit yönetsel düzeneği kullanacaktır.

EMİSYON SİSTEMLERİ

Avrupa Komisyonu, gemi işletenlerinin AB limanlarına uğrayan 5.000 GT'nin üzerindeki gemiler için yıllık CO2 emisyon raporları sunması gereken MRV Yönetmeliği üzerine inşa ederek daha fazla izleme ve raporlama gerekliliklerinin idari yükünü sınırlamayı hedeflediğini açıkça belirtti. Bu durum, ETS kapsamında ayrı emisyon raporlama gereklilikleri olmayacağını ve MRV Yönetmeliği kapsamında raporlanan verilerin kullanılabilirliğini göstermektedir.

Daha fazla belirsizlik bulunan konu ise, ETS'nin küresel ölçekte sera gazı emisyonlarının azaltımı esaslı Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Veri Toplama Sistemi (DCS) ile empoze edilen denizcilik emisyonları için küresel düzenlemelerle veya IMO Deniz Çevresini Koruma Komitesi (MEPC) tarafından onaylanan Enerji Verimliliği Dizayn İndeksi (EEDI) / Karbon Yoğunluk Göstergesi (CII) uygulamalarıyla nasıl bir ilişki içinde olacaktır.

Avrupa Parlamentosu tarafından, IMO ve AB emisyon önlemlerinin uyumlu hale getirilmesi gerekliliği kabul edilmiştir. Ancak gemi sahiplerinin ve gemi kiralayanların rekabet halindeki emisyon azaltım sistemlerine tam olarak nasıl uyum sağlayacağı ve sürdürülebilirlik için çaba göstermeye devam eden bu önemli noktada, denizcilik sektörünün konumu belirsizliğini korumaya devam etmektedir.

Yakın zamanda, AB'nin bölgesel çabalarına kıyasla IMO tarafından denizcilik sektörü için küresel bir karbon emisyonu ticaret sistemi uygulamaya yönelik daha iyi bir konuma sahip olacağı öne sürülmüştür. Ancak bu durum pek de olası görünmemektedir.

Öte yandan, ayrı tekliflerin olması, gemilerde zorunlu bir yakıt vergisi açısından ETS'yi tamamen devre dışı bırakacağı düşünülmektedir.

BU NOKTADA İLGİLİ TARAFLARIN NELERE DİKKAT ETMESİ GEREKİYOR?

ETS'nin tam olarak nasıl işleyeceği, hangi formatta olacağı ve fiziksel ulaşım zincirindeki önemli paydaşlara uygulanması hususlarında netlik gerekmektedir. Tüm bunlar, uyumun maliyeti ve riskinin azaltılabilmesi ve sözleşme zincirinde olumlu veya olumsuz herhangi bir potansiyel faydanın tahsis edilebilmesi için kilit paydaşların ETS'ye yönelik olası risk profillerini değerlendirmeleri önem arz etmektedir. Tarafların ETS kapsamındaki hak ve yükümlülüklerini etkileyebilecek tedarik ve gemi kira sözleşmelerinin içerikleri dikkate alınmalıdır. Özellikle, önerilen emisyon önlemleri dahilinde bir geminin ticari olarak kim tarafından işletildiğinin belirlenmesi için açık ve net ifadelerin kullanılması önem göstermektedir.

Halihazırda uzun vadeli sözleşmeler müzakere eden tarafların, yakın gelecekte ETS'nin uygulanmasından kaynaklanan öngörülemez risk ve maliyetlerden kaçınmak için sözleşmelerde kendilerini koruyan ifadeler yer vermesi tavsiye edilmektedir. Ayrıca, Avrupa Komisyonu müzakerelerini gözlemleyen kaynaklara göre deniz taşımacılığı sektörünün ETS'ye dahil edilmesi aşağıda belirtilen hususlara yol açacaktır:

- Kiralayanlar veya işletenler hariç olmak üzere armatörler, ETS kapsamında ticaret yapabilmek için emisyon izin tahsisi ödeyecektir.
- Yalnızca Avrupa Birliği sınırları içerisinde gerçekleştirilen seferler değil, bütün uluslararası seferlerden kaynaklanan emisyonların %50'si ETS'ye dahil edilecektir.
- ETS'den elde edilecek gelirler alternatif yakıtların veya teknolojilerin geliştirilmesi için tahsis edilmeyecektir.

Küresel iklim değişikliğine karşı gösterilen çabaların artırılması amacıyla çevreciler, tüm seferlerden kaynaklanan emisyonların ETS'ye dahil edilmesi için çağrı yapmışlardır. Fakat bir değerlendirmeye göre, emisyonların %50'sinin hesaba katılmasına yönelik önerinin büyük olasılıkla diğer ticari blokların kendi benzer sistemlerini devreye sokmasını kolaylaştıracak siyasi bir karar olacağı belirtilmiştir. Ayrıca Çin'in kendi ETS'sini uygulamaya koymak için değerlendirmelerde bulunduğu ve bu yaklaşımın muhtemelen kabul edileceği bilinmektedir. Avrupa'da %50 seviyelerinin dayatılması, ağır yük ithalatçıların yüksek değerli ürünlerin ihracatçılarından daha fazla etkileyebileceği için AB için siyasi olarak daha kabul edilebilir olabilir.

Geçtiğimiz yıl Avrupa Parlamentosu, gemileri daha enerji verimli hale getirmek ve yenilikçi teknolojiler ve altyapılardaki yatırımı desteklemek amacıyla ETS kapsamında alınan izinlere yönelik gerçekleştirilen açık artırmalardan elde edilen gelirler ile Okyanus Fonu'nun (Ocean Fund) finanse edilmesi için çağrı yapmış ve bu konuda gemi sahiplerini desteklemiştir. Fakat Avrupa Komisyonu, deniz taşımacılığı sektörünün diğer sektörler ile açık emisyon pazarında özgür bir şekilde ticaret yapabildiğini sağlamak istediği için gelirlerin inovasyona yönlendirilmesine izin veren yarı kapalı bir ETS kapsamında faaliyet gösterecek deniz taşımacılığına yönelik özel şartlar belirlemeyi reddetmiştir.

2020 yılında Avrupa Komisyonu, sürdürülebilir yakıtların daha çok alınmasına yardımcı olmak için Fuel EU Denizcilik Girişimi'ni (Fuel EU Maritime Initiative) önermiştir. Söz konusu girişime ilave olarak komisyon, Yenilenebilir ve Düşük Karbonlu Yakıtlar Değer Zinciri İttifakı'nın (Renewable and Low-

Carbon Fuels Value Chain Alliance) kurulması da sunulmuştur. Söz konusu sistemlerin nasıl çalışacağı konusunda ayrıntılar henüz ortaya çıkmamakla birlikte bu sistemlerin, Avrupa fonlarının alternatif deniz yakıtlarının geliştirilmesine yardımcı olmak için kullanıldığı bir mekanizma olabileceği düşünülmektedir. Ayrıca, Avrupa Komisyonu ile Avrupa Denizyolu Ulaşımı Teknoloji Platformu (Waterborne Technology Platform) ortaklığı tarafından yapılan duyuruda finansmanın sevk sistemlerinin teknik gelişimi için kullanılacağı ifade edilmiştir. Avrupa Komisyonu ve Waterborne ortaklığı kapsamında Avrupa Komisyonu, 2021 yılından 2030 yılına kadar 10 yıl boyunca daha çevreci gemilerin araştırılmasına yönelik projelere 530 milyon Euro'ya (630 milyon dolar) kadar fon sağlayacaktır. Avrupa Komisyonu tarafından sağlanacak söz konusu fona ek olarak aynı dönem içerisinde özel sektör ortakları da söz konusu projelere 3,3 milyar Euro katkı sağlayacaktır. Avrupa Komisyonu tarafından ilk yıl 94 milyon Euro fon sağlanacaktır.

Kaynakça:

- *Avrupa Yeşil Mutabakatı, Deniz Ticareti Dergisi - Kasım 2020*
- *Inclusion of Shipping in the EU Emissions Trading System: Current Landscape, Perspective and Potential Impact, HFW-Aralık 2020*
- *Owners face triple whammy in final EU emissions trading plans, TradeWinds - 02.07.2021*
- *Majority of EU shipping emissions could be included in carbon market, Lloyd's List - 05.07.2021*
- *"Fit for 55 Package": Maritime Sector, <https://bahr.no/newsletter/shipping-the-european-green-deal-fit-for-55-package-maritime-sector> - 15.07.2021*
- *EU Emissions Trading System (EU ETS), https://ec.europa.eu/clima/policies/ets_en - 16.07.2021*

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

**POMarine
olarak**

başarıdan başarıya koşuyor,
farkımızı ortaya koyuyoruz.

Denizlerin de lideri Petrol Ofisi.
Yolların çok ötesi.

PO Marine

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

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

bağımsız gözetmen eşliğinde yaparak

dünyada bir ilki
gerçekleştirdik.

4.200

gemiye yakıt ikmalı yaptık.

**%100 Müşteri
Memnuniyeti**

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

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

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

2020

— yılında —

1 milyon m³

denizcilik yakıtı satışı yaparak

%16

büyüdük. Hem transit
hem de iç pazarda lider olduk.

%27 | %56
TRANSİT | İÇ PAZAR

PAYIYLA LİDER



Petrol Ofisi

BALIKÇILAR, "VİRA BİSMİLLAH" DİYEREK DENİZE AÇILDI

İstanbullu balıkçılar, av yasağının sona ermesinin ardından "Vira Bismillah" diyerek denize açıldı. İstanbul Valiliği'nce 2021-2022 Su Ürünleri Av Sezonu'nun başlaması dolayısıyla Beykoz Poyrazköy Balıkçı Barınağı'nda tören düzenlendi.



Saygı duruşu ve İstiklal Marşı'nın okunduğu törende, av sezonunun bereketli geçmesi için Kuran-ı Kerim okundu, dualar edildi. Törene katılan İstanbul Vali Yardımcısı Uğur Aladağ,

genel balıkçılık sezonunun açılmasından dolayı heyecanlı olduğunu belirterek, bütün balıkçılara bereketli bir av mevsimi diledi.



İstanbul'un 661 kilometre kıyı uzunluğuna sahip olduğunu ifade eden Aladağ, şehrin yılda iki kez Karadeniz'den Marmara'ya ve Marmara'dan Karadeniz'e göçmen balıkların geçişine sahne olduğunu söyledi. Aladağ, İstanbul'un Türkiye'nin su ürünleri üretiminin yüzde 10'unu karşıladığına işaret ederek, şunları kaydetti: "Su ürünlerimiz ortak değerimizdir. Cumhurbaşkanımız Recep Tayyip Erdoğan'ın verdikleri müjdeyle 1380 sayılı yeni Su Ürünleri Kanunumuz 1 Ocak 2020'den itibaren yürürlüğe girdi. Denizlerimizdeki yasa dışı avcılık faaliyetleriyle mücadelemiz, bu yasal düzenlemeyle daha da güçlenmiş bulunmaktadır. Artık su ürünleri avcılığı denetimlerini daha etkin şekilde yapıyoruz."

İstanbul Valiliği, İl Tarım ve Orman Müdürlüğü koordinasyonunda, Sahil Güvenlik, Jandarma ve Emniyet ekiplerinin çalışmaları neticesinde yılın başından bu yana yaklaşık 20 bin denetim yaptıklarını anlatan Aladağ, "3 milyon 365 bin 105 lira para cezası uygulanırken yasa dışı avlanan 62 ton su ürününe, çok sayıda muhtelif av aracına ve yasa dışı avcılık faaliyetinde kullanıldığı tespit edilen 105 tekneye de el konulmuştur" diye konuştu.

"2023 İÇİN TOPLAM SU ÜRÜNLERİ ÜRETİM HEDEFİ 1 MİLYON TON"

Balıkçılık ve Su Ürünleri Genel Müdürü Dr. Mustafa Altuğ Atalay da sezonu açtıkları için büyük mutluluk duyduklarını söyledi. Balıkçılık av sezonu açılışının geleneksel hale geldiğini belirten Atalay, geçen yıl avcılık ve yetiştiricilik olmak üzere yaklaşık 786 bin ton su ürünleri üretimi



MURAT KUL

DTO 01 NO'LU BALIKÇILIK
FAALİYETLERİ KOMİTESİ BAŞKANI

gerçekleştirdiklerini belirtti. Atalay, 2023 için toplam su ürünleri üretim hedefinin 1 milyon ton olduğuna dikkati çekerek, çok güçlü bir balıkçılık filosunun yanı sıra çok kabiliyetli reis ve balıkçıların var olduğunu söyledi.

Su ürünlerinin üretimlerinin yanında ihracatın da rekor kırmaya devam ettiğini ifade eden Atalay, “Su ürünleri ihracatı 19 yılda yaklaşık 11 kat arttı ve 1 milyar doları geçti. Bugünkü hesaplama bakarsak inşallah bu sene 1,3 milyar bulacak” dedi.

Poyrazköy Balıkçılar Kooperatifi Başkanı Davut Toker de, balıkçılığın Türkiye'de beşinci sektör olup 78 iş koluna kazanç ve ülke ekonomisine de katkı sağladığını söyledi. Toker, Türkiye'de kişi başına balık tüketiminin yılda 6 kilogram olduğunu, bu rakamın Avrupa'da 24, dünyada ise 70 kilogram olduğunu aktardı.

Öte yandan İstanbul Valisi Ali Yerlikaya da sosyal medya hesabından yaptığı paylaşımında, balık avı yasağının gece yarısı sona erdiğini belirterek, “Balıkçı tekneleri hazırlandı. Ağlar onarıldı. Son hazırlıklar tamamlandı. 15 Nisan'da başlayan balık avı yasağı bu gece yarısı saat 00.00'da bitiyor. Denizlerimiz bereketli, ağlarımız balık dolu olsun Vira Bismillah” ifadelerini kullandı.

TEMİZ DENİZLER VE SÜRDÜRÜLEBİLİR BİR BALIKÇILIK ÖNCELİĞİMİZ OLMALI

Her yıl olduğu gibi 4,5 aylık avlanma yasakları sona eriyor, son hazırlıklar hızlıca devam ediyor ve bir ümitle rastgele demeyi sabırsızlıkla bekliyoruz. Uzun süren teknelerimizin ve ağlarımızın bakım, tamirat ve onarım işleri bitmek üzere. Balık avlama tekmelerimizi tersanelere çektik, bakımlarını yaptık ve son olarak ağ tamiratlarına başladık, sezonun açılmasını bekliyoruz.

Daha önceki yıllardaki gibi bir ümitle beklemekteyiz, 4,5 aylık süreçte balıkların üremesi ve çoğalması için denizlere açılmayarak denizlerimizi nadasa bıraktık ve sonucunu denize çıkınca göreceğiz inşallah. Bu yıl Marmara Denizi'nde özellikle müsülaj ile ilgili sıkıntılar yaşadık, fakat şu an esen poyraz ve meltem rüzgarları ile azalmış ve yok olmuş gibi gözüküyor müsülaj...

Marmara Denizi'nde 15-20 yıldır oluyor, fakat bu yıl havaların sıcak gitmesi nedeni ile çok arttı. Buna son zamanlarda Marmara Denizi'nin oksijen değerinin düşmesi de etken olmuş gibi gözüküyor. Bu sebeple karasal kirliliğe neden olan etkenlere dikkat edip, denizlerimize sahip çıkmalıyız. Sektör gün geçtikçe büyüyor, balıkçılığın daha sürdürülebilir olması için korumacı

adımlar atmalıyız. Bilim insanları, ilgili bakanlık ve balıkçılarımız ile birlikte balıkçılık politikası üretip, geleceğe yönelik adımlar atmalıyız. Her sektörde olduğu gibi bizim sektörde de maliyetler arttı. Kullandığımız ÖTV'siz akaryakıtın normal piyasa ile arasında bir fark kalmamıştır. Ürünlerde taban fiyat olmaması, ileride bu maliyetler ile sektörü zor duruma sokabilir.

Çalışan balıkçı tayfalarının sosyal durumları, çalışma saatleri ve yaşanan birçok sıkıntı ilgili bakanlıklarla çözüme kavuşturulmalıdır. Balıkçılarımız bir umut ile denizlere açılıyor, denizlerimizin bu yıl bereketli olmasını ümit ediyoruz. Bizler denizci bir toplumuz, ülkenin üç tarafı dört denizle çevrili fakat balık kültürümüz çok az. Balık tüketimini özellikle sağlık açısından arttırmalıyız. Yıllık kişi başı tüketim 8 kg, bu diğer ülkeleri bakıldığında çok düşük bir rakam. Önceliğimiz; “temiz denizler ve sürdürülebilir bir balıkçılık” olmalıdır. Hep birlikte denizlerimize sahip çıkmalıyız ve temiz tutmalıyız. Gelecek nesillere bol balık olan ve çok temiz olan denizlerimizi emanet etmeliyiz. Buradan balıkçı reislerimize rastgele diyoruz. Bol ve bereketli bir sezon geçirmelerini diliyoruz...

DENİZ SALYASI'NDA SON DURUM

Marmara kıyılarını kaplayan ve halk arasında “deniz salyası” ya da “kaykay” olarak da bilinen “müsilaj”, varlığını sürdürmeye devam ediyor. İşte müsilaj ile ilgili son gelişmeler...



Uzmanlar, Marmara'da ortaya çıkan yeni müsilaj türlerinin 'kolonyal' özellikleriyle çevre felaketlerine yol açabileceğine dikkat çekiyor. Bilim insanları, Marmara Denizi'nde yeni tespit edilen müsilaj türlerinin “sonradan taşınan ve kolonyal” özellikleriyle çevre felaketlerine yol açabileceği uyarısında bulundu. Çukurova Üniversitesi Su Ürünleri Fakültesi'nden Prof. Dr. Sevim Polat, ortama sonradan gemi balast sularıyla taşınması muhtemel olan phaeocystis pouchetii türünün çevre felaketlerine neden olabileceğini belirterek “Bu türün daha çok kolonyal formları aşırı artış gösteriyor ve köpüklenme benzeri görünüm ve risk ortaya çıkıyor” dedi.

İstanbul Üniversitesi Fen Fakültesi Biyoloji Bölümü'nden Prof. Dr. Neslihan Özdelice ise, müsilajın, “phaeocystis” türünün hızlı koloni oluşturduğunu dile getirerek “Eğer gerekli tedbir alınmazsa devasa, boyumuzu aşan köpüklenme olaylarına sebep olur” ifadelerini kullandı.

TBMM İklim Komisyonu'nda sunum yapan Prof. Dr. Polat, Marmara'daki müsilaj olayında farklı diatom ve dinoflagellat türlerinin arttığını dile getirirken, kayıt altına alınan yeni türlerin bölgede görüldüğünü kaydetti. Polat, şunları söyledi: “Son görülen müsilaj olayında dikkat çekici olan Marmara Denizi için yeni kayıt olan türlerin ortamda görülmesi.

Bunlardan özellikle phaeocystispouchetti türüne baktığımızda bu türün ortama sonradan taşınmış olma ihtimali ortaya çıkıyor ve bu da aslında ortama sonradan taşınan türlerin bazı çevre felaketlerine neden olabileceğini göstermesi açısından da önemli.

Bu türün daha çok kolonyal formları aşırı artış gösteriyor ve denizde köpüklenme benzeri bir görünüm ortaya çıkıyor, bunların oluşturduğu müsilajın bakterilerce parçalanmasının, diatomlar tarafından oluşturulan

müsilajın parçalanmasına göre çok daha yavaş olduğu anlaşılmış yani bu tür bir ortamda müsilaja neden olursa parçalanma süreci belki de diğer türlerin neden olduğu müsilajın parçalanma süresinden çok daha yavaş olacak ve çok daha riskli bir durumla karşı karşıya kalabileceğiz.”

STRES KOŞULLARININ YOK EDİLMESİ GEREKİYOR

Prof. Dr. Neslihan Özdelice de, denizlerde müsilaja yol açan planktonların yok edilmesi önerisinin doğru olmadığını, denizde başka canlılarının yaşam formlarını bu organizmalardan beslenerek sürdürdüğünü söyledi. Özdelice, “Bırakalım yaşasın, yoksa bunlar olmadığı takdirde soframızda yiyecek balığı dahi bulamayız.

Bizim, bunların müsilaja yol açan stres koşullarını yok etmemiz gerekir” dedi. Marmara'nın kapalı iç deniz olması nedeniyle kirleticilerin suda kalma süresinin uzun olduğuna dikkat çeken Özdelice, “Müsilaj ne kadar kalırsa içerisindeki bakteri ve patojen bakteri oranı artacak, ağır metal kirliliği de söz konusu olacak. Metal ve toksik metal bağlanma kapasitesini de arttırdığı için bizim aslında dikkat etmemiz gereken dönem o noktada oluyor. Olumsuz çevre şartlarından kendini korumak için ya da çeşitli yüzeylere tutunmak adına salgı salıyorlar, koloniler halinde büyümelerine de yardım ediyor bu” ifadelerini kullandı.

BİLİM-2 GEMİSİ ARAŞTIRMALARINI SÜRDÜRÜYOR

Bilim-2 Gemisi'nde, 40 günlük Marmara Denizi seferi sırasında müsilaj ile ilgili önemli araştırmalar yürüten ODTÜ Deniz Bilimleri Enstitüsü'nde görevli bilim insanları, ağustos ayında da



çalışmalarına devam ettiler. ODTÜ Deniz Bilimleri Enstitüsü Müdür Yardımcısı Doç. Dr. Mustafa Yücel, Bilim-2 gemisi ile Marmara Denizi Bütünleşik Modelleme Sistemi (MARMOD) Projesi kapsamında Marmara ve Karadeniz seferleri yaptıklarını, farklı konumlarda

Geminin arkasına yerleştirdikleri deniz içi tarayıcı cihazının 500 kilometrelik hatta kesitler alarak müsilajın fotoğrafını çektiğini anlatan Doç. Dr. Yücel, çalışmanın ana hususlarını ise şöyle paylaştı: “Marmara Denizi yıllardır giderek ısınan ve oksijenini kaybeden

birinci şey, ortamdaki azot ve fosfor gibi besi elementlerinin fazlasıyla olmasıdır. Bunun üzerine sıcaklık artışı, denizin durağan olması gibi faktörler de var ama asıl sorun, Marmara'da müsilajın beslenebileceği çok fazla besin olması”.

Yücel, “Çınarcık baseni” adı verilen 1210 metredeki, Doğu Marmara'nın derin yerlerine hala çok az miktarda oksijen girdiğini tespit ettiklerini, bunun sisteme çok az da olsa biraz nefes verdiğini bildirdi.

Bu faktörün sistemin daha da kötüleşmesine ve bozulmasına şimdilik engel olduğuna dikkati çeken Yücel, “Marmara bu anlamda aslında hala koma durumunu sürdürüyor, ama henüz kaybetmiş de değiliz.

Kirlilik azaltma tedbirleri uygulandığı takdirde buradan geri dönüş tabii ki mümkün olacak” dedi. Bilim-2 Gemisi'nin Marmara Denizi'ndeki bilimsel çalışmalarına ağustosta da devam ettiklerini, denizin durumunu üç ayda bir incelemeyi sürdüreceklerini kaydeden Yücel, oşinografik seferlerin Marmara'da önümüzdeki 1-1,5 yıl daha devam edeceğini açıkladı.



120'ye yakın gözlem istasyonlarının bulunduğunu, 40 günlük sefer boyunca birçok konumda tekrarlı olarak 234 oşinografi istasyonunda çalıştıklarını ifade etti.

bir yapıda. Azot ve fosfor bileşikliği olarak çok zengin. Bu, yıllardır böyle ama son 10 yıl bu daha da artmış durumda. Azot ve fosfor, Marmara'da çok yüklü... Zaten müsilaja sebep olan

TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ'NİN GENEL KURULU YAPILDI

Türk Armatörler Birliği'nin 42. Olağan Seçimli Genel Kurulu, 26 Ağustos Perşembe günü İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Salonu'nda yapıldı.



1939 yılında kurulan Türk denizcilik sektörünün en köklü kuruluşlarından Türk Armatörler Birliği, 42. Olağan Genel Kurulu'nu gerçekleştirdi. İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) toplantı salonunda gerçekleşen kurula, İMEAK DTO Başkanı Tamer Kıran, İMEAK DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, Yönetim Kurulu Üyeleri Burak Akartaş, Mustafa Can ve Kemal Akbaşoğlu ve sektörün çok sayıda önemli ismi katıldı.

Kurulun açılış konuşmasını Armatörler Birliği Başkanı Ahmet Bedri İnce yaptı. Armatörler Birliği'nin yaklaşık 100 senelik bir birlik olduğuna işaret eden İnce, birlik ve beraberlik duygusu ile birçok başarıya imza atıldığını söyledi. "Bu birlik ve beraberlik ruhu 1982'de DTO'yu doğurdu" diyen İnce, odanın kuruluşu ile birlikte saygınlığı olan bir kuruluş haline geldiğini kaydederek, denizcilik sektörünün bugünlere bu ruhla geldiğini aktardı.

Bedri İnce'nin konuşmasının ardından kürsüye çıkan Armatörler Birliği Genel

Sekreteri Hüseyin Çınar, 2019-2020 Yönetim Kurulu Faaliyet Raporu ile 2021-2022, bütçe tasarısını okuduktan sonra divan tarafından onaya sunuldu. Ardından Denetleme Kurulu Raporu'nun okunup onaya sunulması, tüzükte yapılan değişikliklerin onaya sunulması, yönetim kurulu asıl ve yedek üyelerinin, denetleme kurulu asıl ve yedek üyeleri ile disiplin kurulu asıl ve yedek üyelerinin seçimi yapıldı. Ardından da son gündem maddesi olan dilek ve temenniler bölümüne geçildi.

Dilek ve temenniler bölümünde ilk sözü yeni Türk Armatörler Birliği Başkan Cihan Ergenç aldı. Konuşmasına önceki başkan Bedri İnce'ye teşekkür ederek başlayan Ergenç, yıllarca sektöre ve kuruma hizmet etmiş Bedri İnce'ye onursal başkanlık unvanını vereceklerini söyledi. Dünyanın çok hızlı bir şekilde değiştiğini ve buna bağlı olarak da dünya denizciliğinin de son 20 yıldır çok hızlı değiştiğini dile getiren Ergenç, "Dolayısıyla bizlerde Türk Armatörleri olarak değişmek ve



bu değişime bir şekilde ayak uydurmak mecburiyetindeyiz" dedi.

"SEKTÖRÜMÜZÜN ÇIKARLARI İÇİN ÇOK ÇALIŞACAĞIMIZA SÖZ VERİYORUM"

Yeni yönetim kurulunun genç, liyakatli, dürüst, dik duracak, savaşacak, kavga edecek ve güvenilir olduğunun altını çizen Ergenç, "100 yıllık bu kuruluşta görevimizin zor olduğunu biliyorum. Çok çalışıp doğruları yaparak, herkesi kucaklayarak, elimizden geldiğince önce ülkemizin milli çıkarları, sonra sektörümüzün çıkarları için çalışacağımıza söz veriyorum.

Başarının sırrı birlik ve beraberlik... Denizcilik camiası olarak, Armatörler Birliği olarak bu birlik ve beraberlik için elimizden gelen katkıyı, özveriyi hepimizin yapması gerektiğine inanıyorum. Biz o hassasiyetle hiçbir ayrımcılık yapmadan, herkesi kucaklayarak, elimizden geldiğince çalışmaya devam edeceğiz" dedi. Yeni seçilmiş yönetim kuruluna başarılar

TÜRKLİM LİMANLARLA İLGİLİ 122 SAYFALIK RAPOR YAYINLADI

Türkiye Liman İşletmecileri Derneği (TÜRKLİM), “Türkiye’de Limancılık Sektörünün Etki Analizi ve İhtiyaç Değerlendirmesi” Raporu’nu yayınladı.



Limancılık sektörünün ekonomiye katkısını çarpıcı rakamlarla ortaya koyan 122 sayfalık rapor, sektöre yönelik değerlendirmelerden COVID-19 salgınının etkisine, sürdürülebilir çevre konusundan yeni ticaret rotalarına kadar birçok konuyuda detaylı bir şekilde ele alıyor. Küresel ticarete ve sosyo-ekonomik gelişimde önemli bir role sahip olan limancılık sektörünü çatısı altında bir araya getiren Türkiye Liman İşletmecileri Derneği’nin hazırladığı ve dört ana başlıkta sektörü derinlemesine ele alan raporda çarpıcı rakamlar dikkat çekiyor.

Türkiye’de limancılığın gelişmesi için pek çok çalışma yaptıklarını belirten TÜRKLİM Yönetim Kurulu Başkanı Hakan Genç, hazırlanan etki raporuna ilişkin yaptığı açıklamada; “Coğrafi konumu sayesinde Türkiye, kilit bir transit ticaret merkezi olup Avrupa ile Asya arasında bir köprü ve Akdeniz’e açılan ana çıkış noktası konumunda yer alıyor. Dolayısıyla limanlarımız ülkemizin gelişimi adına büyük önem taşıyor. Bu amaçla ihtiyaçların, fırsatların, tehditlerin detaylı bir şekilde ele alındığı bu rapor, dış ticaretimiz için olduğu kadar sektörümüzün de geleceğine ışık tutuyor. Limancılık o kadar önemli bir sektör ki, rapora bakınca

bu durumun rakamlara da yansıdığını açıkça görebiliyorsunuz. Örneğin, deniz yoluyla yapılan dış ticaretin Türkiye’nin toplam dış ticaretindeki payı yüzde 61... Limancılık sektörünün 2018 yılında GSYH’ye doğrudan katkısının yaklaşık 10,96 milyar TL, doğrudan, dolaylı ve indirgenmiş ekonomik kanallar göz önüne alındığında ise ciro olarak toplam 96,3 milyar TL’lik ekonomik etki yaratmıştır. Sektör ayrıca aynı yıl doğrudan 71 bin kişilik, dolaylı olarak 228 bin 223 kişilik bir istihdam oluşturdu “ dedi.

Rapora göre; Türkiye’deki limancılık faaliyetlerinde dış ticaret, Türkiye yük elleçleme pazarının önemli bir parçasını oluşturuyor ve liman elleçleme hizmetlerinin yüzde 70’inden fazlasına tekabül ediyor. 2020 yılı itibarıyla Türkiye’deki genel ve kuru yükün yüzde 68’inin, sıvı kimyasal yükün yüzde 100’ünün, elleçlenen konteynerlerin yüzde 96’sının ve bitmiş araç lojistiğinin yüzde 89’unun TÜRKLİM üyesi limanlardan gerçekleştiği belirtiliyor. Türkiye, yük elleçleme açısından ortalama yüzde 3,7 yıllık bileşik büyüme oranı ile dünya yük elleçleme büyüme oranının (2010-2018 yılları için %3,4) üstünde bir artış göstermiş durumda. Limancılık sektörünün katma değeri,

Türkiye’nin denizcilik sektörünün toplam doğrudan GSYH katkısının yaklaşık yüzde 70’ini oluşturmaktadır. Ayrıca, konteyner yükünün payı da 2011’den 2019’a kadar yüzde 19’dan yüzde 25’e yükselmiş bulunmaktadır.

BOŞ KONTEYNER TEMİNİNDE DARBOĞAZ OLUŞTU

Türkiye’nin de içinde yer aldığı gelişmekte olan ekonomilerde uluslararası ticaretin, ağırlıklı olarak deniz yolu taşımacılığı üzerinden gerçekleştirildiğini ifade eden Türklım Başkanı Genç, raporun, dijitalleşmenin sektör üzerindeki faydalarını açıkça ortaya koyduğunu, deniz salyası nedeniyle gündemde olan denizcilik sektöründe çevresel sürdürülebilirliğin raporda örnekleriyle ele alındığını belirterek, raporla ilgili değerlendirmesini şöyle tamamladı: “Salgın sonrası gemilere yönelik kısıtlamalar özellikle nisan ayında artış göstermişti. Bu durum liman operasyon süreçlerinin uzamasına neden oldu. Özellikle ABD’nin pasifik sahilindeki limanlar, Çin limanları, Kuzey Avrupa limanlarında gemi beklemeleri arttı, operasyon süreçleri uzadı. Hem bu nedenlerden, hem de hastalık nedeniyle konteynerler limanlarda birikti. Boş konteyner temininde darboğaz oluştu. Türkiye’de durum bu seviyede olmasa da salgının etkilerini göreceli olarak burada da hissettik. TÜRKLİM olarak 2020 yılının Mart - Aralık döneminde her ay bir rapor yayımlayarak, limanlarımızdaki gelişmelerin nabzını tuttuk. Aynı zamanda bu süreçte salgın döneminde ulusal sağlık için büyük önem arz eden tıbbi ve medikal ürünler ile gıda ürünleri için depo/antrepo kullanım oranlarındaki artış ise limanların önemli bir lojistik merkez haline getirdi”.

İTÜ ROV TAKIMI DÜNYA ÜÇÜNCÜSÜ OLDU

İstanbul Teknik Üniversitesi Proje Takımları bünyesinde insansız su altı çalışmaları sürdüren İTÜ ROV Takımı, Türkiye birincisi olarak katıldığı MATE ROV Competition'da "Telepresence" kategorisinde dünya üçüncüsü oldu.



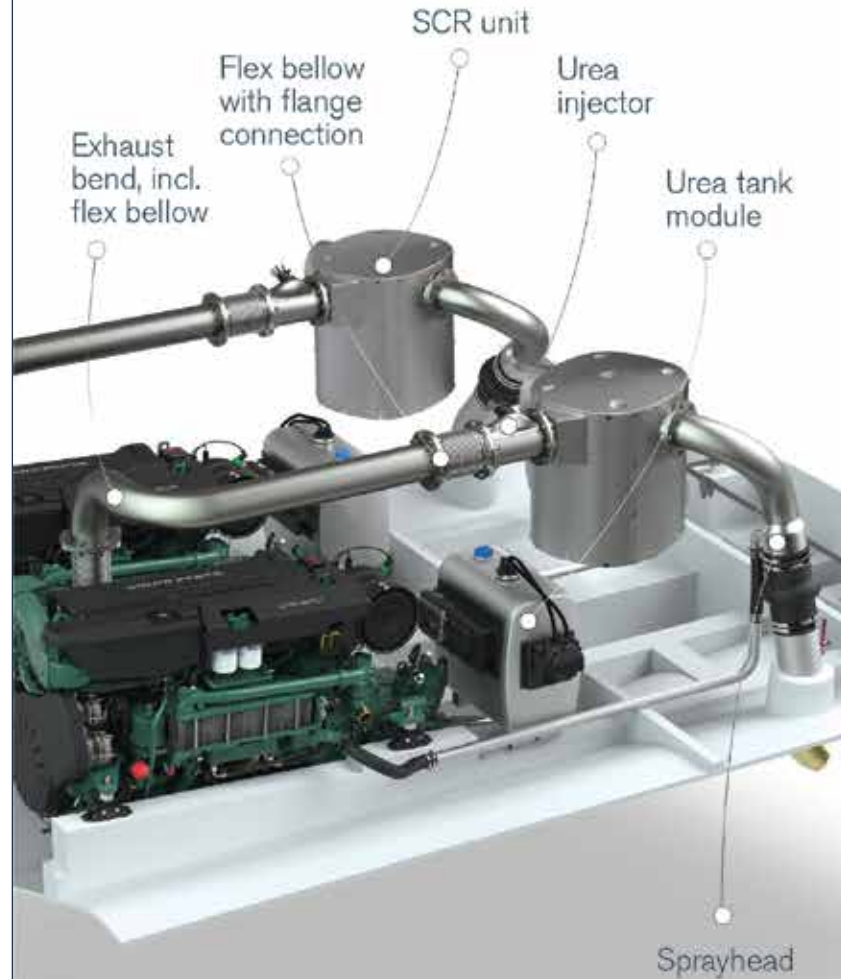
İTÜ'den yapılan açıklamaya göre, 2016 yılında İTÜ Gemi İnşaatı ve Deniz Bilimleri Fakültesi bünyesinde kurulan İTÜ ROV Takımı, ürettikleri farklı araçlarla ulusal ve uluslararası

olmak üzere birçok yarışmaya katılıp başarılı dereceler elde etmeyi amaçlıyor. Bu yarışmalardan biri olan ve tüm dünya takımlarının katıldığı zorlu bir uluslararası su altı robotiği yarışması MATE ROV Championship'te birçok dünya birincisi ile yarışan İTÜ ROV Takımı, çevrim içi gerçekleşen yarışmada "Telepresence" kategorisinde teknik raporda dünya 3'üncüsü, genel sıralamada dünya 6'ncısı olup, Türkiye'nin şu ana kadarki en iyi derecesini elde etti.

Açıklamada görüşlerine yer verilen İTÜ ROV Takımı Gemi ve Deniz Teknolojisi Mühendisliği 4. sınıf öğrencisi İsmail Hakkı Çelik, uluslararası en prestijli ROV yarışması olan MATE ROV Competition'a her sene hazırladıklarını belirtti. Üniversitenin farklı bölümlerinden oluşan 30 kişilik bir ekip olduklarını aktaran Çelik, ülke birincisi olarak MATE ROV Competition World'e katıldıklarını ve birçok dünya şampiyonuna karşı mücadele verdiklerini kaydetti.

Zorlu pandemi koşullarında çalışmalarını sürdürdükleri için bu seneki başarılarının çok değerli olduğunu vurgulayan Çelik, "Okulumuz bu süreçte her daim bizi destekleyerek yanımızda oldu. Yine bu koşullara rağmen elini taşın altına koyarak birçok takım arkadaşım çalışmaları sürdürdü. Bu takımın bir parçası olmaktan gurur duyuyorum. Başarılarla ulaşmamızda katkısı olan koşulsuz şartsız desteklerini esirgemeyen kurum ve kuruluşlara minnettarız" ifadelerini kullandı.

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

TÜRK LOYDU 65'İNCİ OLAĞAN GENEL KURULU GERÇEKLEŞTİ

Türk Loydu Vakfı'nın 65. Olağan Genel Kurulu; yönetim kurulu, vakıf delegeleri, sektör temsilcileri ve basın mensuplarının katılımı ile 29 Temmuz Perşembe günü Piri Reis Üniversitesi Konferans Salonu'nda gerçekleştirildi.



Türk Loydu Vakfı Yönetim Kurulu Başkanı Cem Melikoğlu'nun hoşgeldiniz konuşması, saygı duruşu ve İstiklal Marşı'nın okunması ile başlayan 65. Türk Loydu Genel Kurulu'na Piri Reis Üniversitesi Mütevelli Heyet Başkanı Tamer Kiran, Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan, İMEAK DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, Yönetim Kurulu Üyeleri Ömer Faruk Miras, Adnan Naiboğlu ve Mustafa Can, GİSBİR Yönetim Kurulu Başkanı Murat Kıran, GMO Yönetim Kurulu Başkanı Salih Bostancı, GEMİMO Başkanı Feramuz Aşkın vakıf delegesi kuruluşların temsilcileri ve davetliler katıldı.

Türk Loydu Vakfı Yönetim Kurulu Başkanı Cem Melikoğlu vakıf faaliyetlerine ilişkin yaptığı konuşmasında, "Türk Loydu Vakfı'nın iştiraklerinden Türk Loydu Uygunluk Değerlendirme Hizmetleri A.Ş.'nin hizmet portföyünün önemli bir bölümünü oluşturan denizcilik sektöründe, 2015 yılından beri sürdürdüğümüz yükseliş sayesinde faaliyet gösterdiğimiz tüm alanlarda büyümemize devam ettik. Savunma sanayinin denizcilik faaliyetleri alanında mevcut olan liderliğimizi



pekiştirerek, özellikle yurtdışında başladığımız yeni projeler ile operasyon alanımızı genişletmeyi başardık. Gerek Uluslararası Denizcilik örgütü IMO'da, gerek IACS'ın teknik çalışma gruplarına aktif katılımlar sağlayarak Türk denizciliğinin uluslararası arenada gelişmesine katkı sağlıyoruz.

Endüstri ve belgelendirme sektörü faaliyetlerimiz kapsamında ise enerji, inşaat, maden, imalat, kimya, ulaşım ve lojistik sektörleri başta olmak üzere hizmet alanlarımızı genişletmeye devam ediyoruz. Daha çok çalışıp üreteceğimiz, beraber başarılar yakalayacağımız nice yıllar olmasını temenni ediyorum. Türk Loydu olarak zorluklardan çıkardığımız derslerle, dijital ve güncel teknolojileri daha yaygın ve verimli kullanarak, gelişip güçlenerek yolumuza devam edeceğiz" dedi.

Türk Loydu Muhasebe Müdürü Gürkan Gümüş, 2021 Bilanço ve Gelir Tablosunu detaylı bir sunumla açıkladı. Sayman Yönetim Kurulu Üyesi Ferhat Acuner ise, "Huzur Hakları" ile ilgili bir sunum yaptı. Derya Turgut, Yönetim Kurulu Raporu'nu okudu. Ardından yönetim ve denetim kurulu rapor ibraları oy çokluğuyla kabul edildi.



TAMER KIRAN: ÇALIŞMALARIMIZI ŞEFFAF VE ORTAK AKILLA YÜRÜTMELİYİZ

Toplantının sonunda, genel kurulun değerlendirmesini yapan Tamer Kiran ise konuşmasında şunlara dikkat çekti: "Bu vakıf, bu ülkenin göz bebeklerinden bir tanesi. Kurumların belli bir olgunluğa erişmesi için çok uzun zaman gerekiyor. Alanında çok iyi konumda olan nadir bir müessese... Ülkemiz açısından baktığımızda Türk Loydu, sektörümüzün mihenk taşlarından birisi. Sektörde dünya çapında bir rol alabilmemiz için varlığını devam ettirmesi gereken kurumların başında geliyor. Genel kurul üyeleri olarak, bu kuruma zarar vermeden günümüz şartlarını göz önünde bulundurmalı ve en iyi şartlarda yürütmeye devam etmeliyiz". Türk Loydu'nun bağlı şirketleri, ortaklık yapıları ve organlarıyla gün geçtikçe büyüyerek güçlendiğini belirten Tamer Kiran, yapılacak tüm çalışmaların şeffaf ve ortak akılla yürütülmesinin önemini vurguladı. 65. Olağan Genel Kurul, bilanço ve denetim raporlarının görüşülmesi, yönetim ve denetim kurullarının ibrası ile 2021 yılı bütçesinin takdimi, görüşülmesi, onaylanması ve başarı dilekleri ile tamamlandı.

KUZEYSTAR TERSANESİ RUSYA'YA İKİ ADET BUZKIRAN GEMİSİ İNŞA EDECEK

Türk tersaneleri, buzkıran gemi ihalelerinde Rus rakiplerinden daha iyi performans göstermeye devam ediyor. İstanbul merkezli Kuzey Star Tersanesi, Rusya devlet şirketi Rosmorport için iki adet çift yakıtlı LNG ile çalışan buzkıran gemi inşa edecek.



Rusya'da yayın yapan Kommersant Gazetesi, Kuzey Denizi Rotası için bir kurtarma buzkıranının inşası için

devlet sözleşmesinin Türkiye'ye gitmesinin ardından, şimdi de Kuzey Star Tersanesi'nin Rus devlet şirketi Rosmorport için toplam maliyeti 18.5 milyar ruble (yaklaşık 2.2 milyar TL) olan iki adet çift yakıtlı buzkıran gemi inşa edeceğini yazdı. Gemiler, Rusya'nın LNG ile çalışan ilk buzkıran gemileri olacak.

Kontratı resmi olarak, ihale kapsamında tek başvuruyu yapan Rosmorport'a bağlı Onejsk Gemi Yapım ve Onarım Tesisi kazandı. Çalışmaları alt yüklenici olarak yürütecek olan Kuzey Star Tersanesi ise şu anda aynı usulle Rosmorport için Ust-Luga-Baltiysk hattı için çift yakıtlı feribotların inşasına devam ediyor. Tersane ayrıca, Rusya Nükleer Enerji Kurumu Rosatom'dan nükleer buzkıran denizaltıları ve gemilerinin havuzlaması, tamiri ve bakımları için kullanılacak yüzer havuz projesinin yapımını üstlenmiş bulunuyor.

Kommersant'ın sektörel kaynaklara dayandırarak verdiği haberde, toplam maliyeti 18.5 milyar ruble (yaklaşık 2.2 milyar TL) olan proje kapsamında iki adet çift yakıtlı buzkıran geminin inşası Kuzey Star Tersanesi tarafından üstlenildiği belirtildi. İlgili sözleşmenin geçtiğimiz hafta imzalandığını aktaran kaynaklar, ihalenin resmi olarak Onejsk Gemi Yapım ve Onarım Tesisi tarafından kazanıldığını, Türk şirketin ise işleri alt yüklenicilik esaslarına uygun üstlendiğini belirtti.

Meeting Point of All Routes



TUNA
Ship Supply

Safety & Fire & Bridge

Your Safety Partner in TURKEY

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

TUNA GEMİ İKMAL SAN. TİC. LTD. ŞTİ.

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

Tuzla, 34944 İstanbul / TURKEY

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

supply@tunashipping.com / www.tunashipping.com

İLK İNSANSIZ DENİZALTI SAVUNMA HARBİ ARACI ÜRETİME HAZIR

Türk savunma sanayisinin ilk insansız deniz aracı olan ULAQ serisini geliştiren Ares Tersanesi, insansız denizaltı savunma harbi aracı (ULAQ DSH/ASW) üretmek için de hazırlıklarını tamamladı.



ARES Tersanesi Genel Müdürü Utku Alanç, 15'inci Uluslararası Savunma Sanayii Fuarı'nda (IDEF 2021) yaptığı açıklamada, ilk insansız deniz aracı ULAQ ile lazer güdümlü füze atışları gerçekleştirdiklerini ve hedefin tam isabetle vurulduğunu anımsattı.

İnsansız deniz araçlarında yeni konseptler geliştirme aşamasında olduklarını belirten Alanç, fuardaki en yeni ürünün insansız ULAQ deniz aracı ailesine yeni katılan insansız denizaltı savunma harbi aracı olduğunu söyledi. Alanç, denizaltı savunma harbi botunun konseptinde iki farklı ürün alanında geliştirme yaptıklarını altını çizerek, "Son dönemde özellikle daha küçük denizaltıların veya sabotaj amaçlı limanlara ve kritik üslere giren dalgıçların tehdit unsurları olduğunu görüyoruz.

Bu alanda çalışabilecek çok hassas denizaltı savunma harbi botları tasarladık. Proje ortağımız Meteksan

Savunma'nın katkısı çok büyük. Onlarla birlikte geliştirdiğimiz bu denizaltı savunma harbi botunun da üretimine başlayacağız.

İnsansız denizaltı savunma harbi aracında üretime hazırız. Tasarımımız tamamen bitmiş durumda. 2021 içine bunu sığdırmak için elimizden geleni yapıyoruz. Yine öncelikle amacımız kendi güvenlik güçlerimiz, sonra ihracat" ifadelerini kullandı.

İnsansız deniz araçlarının tamamında hedefledikleri yerlilik oranının yüzde 90 seviyesine geldiğini belirten Alanç, kullanılan silah sistemlerinin tamamen yerli olduğuna ve şu anda ihtiyaç duyulan su üstü harbi botları için ekimde üretime başlayacaklarına dikkat çekti.

Ayrıca seri imalata geçtikten sonra senede 50 insansız deniz aracını üretebilecek kapasiteye sahip olduklarını vurguladı.



"GÜNEY AMERİKA PAZARINA GİRMEYİ HEDEFLİYORUZ"

Utku Alanç, Ares olarak yaklaşık beş yıldır Katar'a ürün sattıklarının altını çizerek, şunları kaydetti: "Katar Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın yeni filosunun gemilerini neredeyse tamamını biz ürettik. Yaklaşık 400 personeline eğitim verdik ve hala orada aktif olarak çalışıyoruz.

Katar'dan yangın söndürme gemileri üzerine bir proje bekliyoruz. Bu projeyi de Türkiye'ye getirerek döviz girdisi sağlamaya devam edeceğiz. Umman'da da çok aktifiz.

Umman'da devam eden askeri bot projemiz var. Bu da, Türkiye'den Umman'a yapılmış ilk gemi ihracatıdır. Afrika'ya da bot satışı yapıyoruz. Kısa zamanda, zor diye nitelendirdiğimiz Güney Amerika pazarına da girmeyi hedefliyoruz".

TÜRKİYE'DEN MACARİSTAN'A YÜKLER DEMİRYOLU İLE ULAŞTIRILACAK

Medlog Lojistik'in Macaristan'a gidecek yük treni için Tekirdağ Garı'nda tören düzenlendi. Firma yetkililerinin katıldığı törenle ilk tren yola çıktı.



Taşımacılıkta gerçekleştirdiği atılımlar ile hızlı ve çevreci yollar açan MEDLOG Lojistik, demiryolu taşımalarını Orta Avrupa içlerine kadar ilerletti. Kasım 2020'de

MEDLOG Tekirdağ Tren İstasyonu'ndan Bulgaristan'a giden ilk ihracat yükünün ardından şimdi de Anadolu'dan gelen yükler Tekirdağ'da birleştirilip, ihracat işlemleri tamamlandıktan sonra kesintisiz olarak Macaristan Szolnok'a demiryolu ile taşınacak. Türkiye'de en fazla kombine taşımacılık yapan, Marmaray'dan ilk yurtiçi yük treninin geçişi, ilk Avrupa ihracat yükü ve ilk demiryolu ile Avrupa'ya transit yük gönderimi gibi demiryollarında birçok ilki gerçekleştiren MEDLOG Lojistik; tren yüklerinin teslimini Avrupa içlerine doğru genişletti. MSC Gemi Acenteliği, MEDLOG Lojistik ve Everest Denizcilik'in organizasyonu ile 20 adet 40' High Cube konteyner yükü Tekirdağ'a doğru yola çıktı.

20 TREN İLE 500 KONTEYNER TAŞINACAK

Tekirdağ Tren İstasyonu'nun Medlog Lojistik tarafından yapılan yatırım sonrasında aktif olarak kullanılmasıyla birlikte buradan çıkan yükler Macaristan'ın Szolnok şehrine 23 Ağustos Pazartesi günü aktarmasız olarak varacak. İlk ve son taşıması yine MEDLOG Lojistik tarafından yapılan organizasyonda yükler kapıdan kapıya olarak teslim edilmiş olacak. Aynı taşıma yöntemi ile devam edecek yüklemelerde 20 tren ile 500'ün üzerinde konteyner sevkiyatı gerçekleştirilecek. Covid-19 salgını nedeniyle 2020 yılında tercih edilen ve "temassız ticaret" faaliyetlerine olanak sağlayan demiryolu yük taşımacılığının payı gözle görülür artış gösterdi. Çevreci, hızlı ve ekonomik avantajları da demiryollarının tercih edilmesinde etken oluyor.



INEBOLU SHIPYARD
IS APPROVED
BY RUSSIAN CLASS

Your Home At Black Sea
Feel The Real Hospitality



AIRPORT NEAR
INEBOLU

PAKİSTAN'IN İLK KORVETİ "BABUR" DENİZE İNDİRİLDİ

Türkiye'nin Pakistan'a ihraç ettiği MİLGEM korvetlerinin inşa faaliyetleri kapsamında yer alan ilk korvet olan "BABUR" İstanbul Tersane Komutanlığı'nda düzenlenen törenle denize indirildi.



Törene Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan ve Pakistan Cumhurbaşkanı Arif Alvin'in yanı sıra TBMM Başkanı Mustafa Şentop, Cumhurbaşkanı Yardımcısı Fuat Oktay, Milli Savunma Bakanı Hulusi Akar, Genelkurmay Başkanı Orgeneral Yaşar Güler, Ak Parti Genel Başkan Vekili Binali Yıldırım, Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Adnan Özbal, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve denizcilik sektörünün önde gelen isimleri katıldı.

Cumhurbaşkanı Erdoğan, MİLGEM Projesi kapsamında Pakistan Donanması için MİLGEM sınıfı 4 korvet gemi inşa edileceğini hatırlatarak, şöyle konuştu: "Bunların 2'si ülkemizde, 2'si ise Pakistan'da üretilecek. Korvetlerde kullanılacak ilave teknoloji ve teçhizatlar da yine ülkemiz savunma sanayi

ürünleri arasından seçilecek. Sac kesme törenini 2019 yılında yaptığımız ilk geminin bugün suya indirme merasimini gerçekleştiriyoruz. İkinci gemiyi kızağa koyma töreni de nisan ayında yapıldı. Pakistan'da üretilecek olan 3'üncü geminin omurgasının kızağa indirilmesi töreni geçtiğimiz yılın ekim ayında, 4'üncü geminin sac kesme töreni de bu yılın haziran ayında icra edilmişti.

Sözleşmesi yaklaşık 3 yıl önce imzalanan bu projeye göre, 2025 yılına kadar korvetlerin teslimatı tamamlanacak. Görüldüğü gibi, tüm gemilerin üretim süreçleri planlandığı şekilde yürüyor. Pakistan'ın her kazanımını kendi kazanımımız olarak görüyoruz. Milli Savunma Bakanlığımızın savunma sanayi alanında iş birliği yaptığı 80'e yakın ülke arasında, Pakistan'ın ayrı bir yeri vardır. Diğer alanlardaki ilişkilerimizi de arzu ettiğimiz seviyeye çıkararak bölgemizde ve dünyada örnek bir dayanışma ortaya koymayı sürdüreceğiz."

TÜRKİYE SAVUNMA SANAYİ ALANINDA DÜNYANIN EN ÜST LİĞİNE ÇIKACAK

Cumhurbaşkanı Erdoğan; "Bugün ayrıca Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın ihtiyacı için yapılması planlanan 10 adet açık deniz karakol gemisi projesinin de sac kesim işlemini yapıyoruz. Böylece Türkiye hava ve kara unsurlarının yanında denizde de gücünü sürekli artırmaktadır.

Bu noktaya kolay gelmedik. İstiklal Harbimizden 1974'e kadar olan bu dönemi bir kenara bırakıyorum. Son 47 yılda yaşadığımız hadiselerin her biri bizi böyle güçlü bir yapıya sahip olmaya mecbur bırakmıştır" dedi.



"Terörle mücadeleden sınır ötesi hareketlerimize kadar attığımız her adımda maruz kaldığımız açık, gizli ambargoları biz biliyoruz. Bunlar bizi yıldırmadı. Sonuçta savunma sanayindeki dışa bağımlılığımızı yüzde 80'lerden yüzde 20'lerin altına çektiğimiz bir döneme geldik" diye konuşan Erdoğan şunları söyledi:

"Ülkemizde kötü komşu insanı hacet sahibi eder diye söz vardır. Batılılar bize vermedikleri her savunma sanayi ürünü ile kendi tasarım ve üretim sürecimizi başlatmamızı sağlamışlardır, sağ olsunlar.

Türkiye'yi köşeye sıkıştırmak için uyguladıkları sinsi politikaların bizi bugün getirdiği yer sebebiyle aslında kendilerine teşekkür ediyorum. Halen yürütmekte olduğumuz ve 4-5 yıl içinde neticelenecek projeler devreye girdiğinde, Türkiye savunma sanayi alanında dünyanın en üst ligine çıkmış olacaktır. 2023'te milletimize vereceğimiz en büyük armağanın işte bu olduğuna inanıyoruz. Türkiye büyüdükçe ve güçlendikçe elde edeceği imkanların her birini dostlarıyla kardeşleriyle bölüşmekten memnuniyet duyan bir ülkedir".

AVŞA ADASI'NDA DENİZ SUYU İÇME SUYUNA DÖNÜŞTÜRÜLÜYOR

Yeraltı suyu kaynağının olmadığı Avşa Adası'nın içme suyu, kurulan arıtma tesisiyle denizden sağlanıyor. 465 metre mesafeden deniz suyunu çekerek, içme suyuna dönüştüren tesiste günde 7 bin ton su arıtılıyor.



Balıkesir'in Marmara İlçesi'ne bağlı Avşa Adası'nın içme suyu, kurulan arıtma tesisiyle denizden sağlanıyor. 20 milyon liralık yatırımla kurulan tesiste arıtılan suyun

depolarda muhafaza edilerek içme suyu şebekesine entegre edildiğini belirten Marmara Adalar Belediye Başkanı Süleyman Aksoy, arıtma tesisleri olmasa adadaki turizmin tamamen biteceğini söyledi. Avşa Adası'na, doğal içme suyu kaynağı olmadığı için 2008 yılında Balıkesir Büyükşehir Belediyesi, Balıkesir Su ve Kanalizasyon İdaresi (BASKİ) ve Marmara Adalar Belediyesi tarafından içme suyu arıtma tesisi kuruldu. Yaklaşık 20 milyon lira yatırımla kurulan tesise, 465 metre mesafeden deniz suyu çekilerek arıtılmaya başlandı. Artan nüfus ve turizm potansiyeli nedeniyle günlük arıtma kapasitesi 4 bin ton olan tesis, kademeli olarak artırılarak günümüzde 7 bin tona çıkarıldı.

Arıtılan suyun depolarda muhafaza edilerek içme suyu şebekelerine aktarıldığını belirten Marmara Adalar Belediye Başkanı Süleyman Aksoy, tesisin faaliyette olmaması durumunda adanın turizm potansiyelinin biteceğini söyledi. Tesisin iki yıllık bir çalışmanın ardından 2010 yılında tamamlanarak hizmete girdiğini belirten Başkan Aksoy, "O zamanki şartlarda günlük 4 bin ton kapasite olacak şekilde ayarlandı. İller Bankası ihalesiyle Avşa Belediyesi'nin gayretleri ve vatandaş iş birliğiyle arıtma tesisimiz hizmete girdi. Daha sonraki yıllarda bu tesisin suyunu aktaracak olan membranların aşınmasıyla 2014 yılında kapasite 2 bin 500 tona düştü. O dönemde kendi imkanlarımızla membranların tadilatıyla 3 bin ton civarında su ürettik" dedi. Bugüne kadar olumsuz bir durumla karşılaşmadıklarını kaydeden Aksoy, suyu 15 günde bir tahlillere gönderdiklerini ve adaya 10 yıl yetecek kapasitede sularının olduğunu ifade etti. Avşa'da yer altı suyunun sıfır olduğunu vurgulayan Aksoy, "Eğer buradaki arıtma tesisimiz olmasa, adadaki turizm tamamen biter. Adamızı ilk defa yazın yoğunluğunda, kesintisiz, hiçbir gün su kesmeden sezonu tamamlamanın gurunu yaşıyoruz" diye konuştu.



Always on safe

Direction



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

TradeNet
ID#236341

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

MED MARINE, ER94 RÖMORKÖRÜNÜ SUYA İNDİRDİ

Med Marine tarafından Kenya Liman İdaresi için inşa edilen ER94 römorkörü suya indirildi. Römorkörün, Doğu Afrika'nın en büyük limanı olan Mombasa Limanı operasyonlarında görev alacağı açıklandı.



Med Marine, yeni römorkörü RAstar 4200'ü (MED-A42120), başarıyla suya indirdi. Med Marine'e ait olan Ereğli Tersanesi'nde inşa edilen RAstar 4200'ü (MED-A42120), Robert Allan tarafından

tasarlanan RAstar serisi bir römorkör. Bu seri son teknolojiye sahip benzersiz tasarımıyla dikkat çekiyor. Kenya Liman İdaresi'nin denizde verimliliği ve güvenliği artırmayı amaçlayan modernizasyon ve bakım programının bir parçası olarak sipariş edilen EREGLI94 römorkörü Doğu Afrika'nın en büyük limanı olan Mombasa Limanı'nda önemli operasyonlarda görevlendirilecek.

Med Marine Ereğli Tersanesi Müdürü Kemal Bektaş, römorkörün SOLAS gerekliliklerine göre inşa edildiğini ve 120

ton çeki gücüne sahip olduğunu ifade ederek, proje hakkında bilgi verdi. Bektaş şunları söyledi: "Tersanemizde bugüne kadar inşa edilen en uzun, en geniş ve yüksek derinliğe sahip olan ER94 projemizin denizle buluşması, hepimizi gururlandırdı. Bundan sonraki donatım ve liman, deniz denemelerini de en kısa zamanda tamamlayıp projemizin teslimini gerçekleştirmek için çalışmalarımız devam etmektedir. Projemizde emeği geçen tüm çalışanlarımıza, sonsuz teşekkür ediyoruz."

YASİN KALAFATOĞLU TDMMB'DE DENİZCİLİK VE TİCARET KOMİSYONU BAŞKANI OLDU

Türk Dünyası Mimarlar ve Mühendisler Birliği'ne (TDMMB) iş adamı Yasin Kalafatoğlu yönetim kurulu üyesi olarak atandı. Kalafatoğlu aynı zamanda Denizcilik ve Ticaret Başkanı olarak da görev yapacak.



Türk Dünyası Mimarlar ve Mühendisler Birliği Yönetim Kurulu'nun Onursal Başkanı Eski TBMM Başkanı ve Başbakan Binali Yıldırım. Birliğin Genel Başkanı ise Çevre ve Şehircilik

Bakan Yardımcısı Mücahit Demirtaş, Başkan Vekili Kültür ve Turizm Bakanı Ahmet Misbah Demircan ve Genel Başkan Yardımcıları da Nihat Özdemir ve Abdullah Eren'den oluşuyor. Birliğin yönetimindeki diğer isimler de şöyle: Muhasip Üye Özgür Ulupınar, Yönetim Kurulu Üyesi Bilal Çelik ve Yönetim Kurulu Üyesi Yasin Kalafatoğlu... Birliğin amaçları hakkında bilgi veren İşadamı ve Yönetim Kurulu Üyesi Yasin Kalafatoğlu şunları söyledi: "Meslek ve ülke menfaatleriyle ilgili işlerde kamu ve diğer kuruluşlarla işbirliği yaparak gerekli yardımlarda ve tekliflerde bulunmak, meslekle ilgili bütün mevzuatı, standartları, teknik şartnameleri incelemek ve bunlar hakkındaki görüş ve düşünceleri ilgililere bildirmek, mühendislik mesleğinin ilerlemesine ve bu meslekle ilgili bilimsel gelişmeleri

yakından takip ederek elde edilen teknolojik yenilikleri meslektaşlarımıza kazandırmak, iyi yönetimin geliştirilmesi amacıyla yöneticiler yetiştirilerek ülkemizin kalkınmasına ve muasır medeniyetler seviyesine ulaşmasını sağlamak da öncelikli amaçlarımız arasındadır". Türk Dünyası Mühendisler ve Mimarlar Birliği'nin temel icra organı olan çalışma komisyonlarında da görev üstlenen Kalafatoğlu, Denizcilik ve Ticaret Komisyonu Başkanı olarak birikimlerini paylaşacak. Türk Dünyası Mimarlar ve Mühendisler Birliği kamuya bağlı bir birlik olup, 2000 yılında Bakanlar Kurulu kararıyla kuruldu. Kurulduğu sene Türkiye Mühendisler ve Mimarlar Birliği olarak anılan kurumun isminin başına, 2015 yılında Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan tarafından Türk Dünyası eklendi.

EEXI – ENERGY EFFICIENCY EXISTING SHIP INDEX

Don't wait. Act now.

**Manage your EEXI
complexity and risk.**

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

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



Lloyd's
Register

SEFİNE TERSANESİ'NDE HEDEFLER BÜYÜK

Yalova'da, 4 bine yakın çalışanıyla 145 bin metrekarelik alanda faaliyet gösteren Sefine Tersanesi, 18 Ağustos Salı günü bir basın gezisi düzenledi. Tersane Genel Müdürü Süleyman Akın Tuzcuoğlu'nun eşlik ettiği gezide basın mensupları tersane faaliyetleri hakkında bilgilendirildi.



Tersane faaliyetleri hakkında bilgi vermeden önce ülke genelinde yaşanan yangın ve sel gibi doğal afetlerden dolayı büyük üzüntü yaşadıklarını ifade eden Tuzcuoğlu, gerekli yardımları da yaptıklarını söyledi, ardından basın toplantısına geçildi. Tersane bünyesinde tamir/bakım, yeni inşa, çelik yapı, gemi dönüşüm, boy uzatma hizmetleri gibi farklı alanlarda çalışmalar yaptıklarını kaydeden Tuzcuoğlu, Rusya'dan alınan buzkıran gemi projesi sonrasında bu pazarda büyümek istediklerini söyledi.

Tuzcuoğlu, ayrıca faaliyetleri için alanlarının yetmediğini ve çok yakında tersane alanına 100 bin metrekare ilave ile işlerinin daha da kolaylaşacağını altını çizdi. Cirolarının tamamının ihracat rakamlarından oluştuğunu belirten Tuzcuoğlu tamir bakımında Türk tersanelerinin Akdeniz'de bir numara olduğunu söyledi. Türkiye gemi inşa sektörünün, ihracatının çok önemli

bölümünü Avrupa'ya, özellikle de Kuzey Ülkeleri'ne yaptığını dile getiren Tuzcuoğlu, şunları kaydetti: "Ciromuzun yüzde 100'e yakını ihracattan geliyor. Kuzey ülkelerine feribotlar inşa edip gönderiyoruz. Şu anda en büyük pazarımız Norveç. Norveç'e anahtar teslim feribot gemi inşa edip gönderen ilk şirketiz. Özellikle canlı balık gemilerinde dünyada bir numarayız. Artık tersanelerimizin askeri gemi yapımında tecrübelerini artırdı ve bu yeni bir pazar oldu bizim için. Askeri gemilerde en iyi klas kuruluşu olan Türk Loydu da bu konuda çok ilerleme sağladı."

SEFİNE TERSANESİ'NİN HEDEFİ RUSYA PAZARI

Türk tersanelerinin Rusya'da ihale alma konusunda kapasite olarak Rus tersanelerine göre daha avantajlı olduğunu söyleyen Tuzcuoğlu, "Rusya'da bizim gibi büyük tersaneler

Ukrayna tarafında kaldığı için mevcut tersaneleri daha küçük ve bu tip ihalelere girecek olan tersanelerin de doluluk durumu bizleri avantajlı konuma getirebilir. Türk tersaneleri daha düşük fiyat veriyor gibi bazı haberler gördük, ama bunun doğru olduğunu söylemek zor. Kapasite sorunundan dolayı olduğunu ve referans kaynaklı olduğunu söylemek bunun doğrusu. Örnek verecek olursak; bizim girdiğimiz ihalede biz tek teklif veren firmaydık, dolayısıyla ihale ertelendi ve yine biz teklifimizi sunduk. Orada bizim gibi referansı olan bir tersane vardı, onlar da doluluk nedeniyle ihaleye katılmadılar. Kapasiteleri olsa ihalelerin yine ülke içinde kalması söz konusu olabilir. Rus tersanelerinin yaşamış olduğu bu durum bizi ve bizim gibi Rusya pazarına yönelik çalışmalar yürüten firmalarımızın avantajına olacak" değerlendirmesinde bulundu.

Askeri gemi inşasında Türkiye'nin önemli tersanelerinden olan Sefine Tersanesi, Aselsan ile ortak yürütülen proje kapsamında insansız deniz araçları üretiminde önemli bir aşama kaydetti. Projeye ilişkin değerlendirmede bulunan Tuzcuoğlu şöyle konuştu: "Aselsan ile ortak yürüttüğümüz proje kapsamında insansız hava araçlarında olduğu gibi deniz araçlarında da başarı sağlanması için çalışıyoruz. Projemiz planlandığı şekilde gayet iyi bir yolda ilerliyor. İnşallah yıl sonuna prototip ortaya çıkmış olacak. Ardından onun ihracı için girişimlere başlayacağız. Şimdiden aslında pazarlama çalışmalarını yürütüyoruz diyebiliriz. Başarılı olursak bizim için önemli bir atılım ve pazarı olan bir yatırım olacak."

BÜYÜK > **ZORLUKLARA
ÇÖZÜMLER**



KURULUM



BAKIM



DESTEK



DANIŞMANLIK



HCB 5X5
KOLON BOM
SİSTEMLERİ

SFU
FIT-UP
ÇEVİRİCİ



APK 1000
PROFİL BÜKME
MAKİNESİ (AĞIR SERİ)

Test Malzemesi : S460NL



AHS 30 / 86
4 TOPLU SİLİNDİR
BÜKME MAKİNESİ



3 ADM 1200
10 EKSEN ÜÇ SPINDLE
CNC DELİK DELME HATTI

www.akyapak.com

Hasanağa OSB Mah. HOSAB Sanayi Cad. No:62 Nilüfer / Bursa / TÜRKİYE
Tel : + 90 224 280 75 00 Fax : + 90 224 280 75 01 Email : info@akyapak.com.tr

STM, TAM GAZ İHRACATA DEVAM EDİYOR

Türk savunma sanayisi şirketi Savunma Teknolojileri Mühendislik ve Ticaret AŞ (STM), Pakistan'da Agosta sınıfı denizaltıların modernizasyonuna üçüncü gemi ile devam ederken, Ukrayna için de korvet inşası projesini yürütüyor.



15. Uluslararası Savunma Sanayii Fuarı IDEF'te basın mensuplarına açıklamalarda bulunan STM Genel Müdürü Özgür Gülerüz, firma bünyesinde yürütülen projeler hakkında bilgi verdi. Fuarın Türkiye'deki tüm savunma sanayi firmaları ve STM için çok önemli olduğunu vurguladı.

Fuara beklediğinden daha yoğun ilgi gösterildiğini ifade eden Gülerüz, özellikle yurt dışı heyet sayısının çok yüksek düzeyde bulunduğunu kaydetti. Gülerüz, birçok ülkeden çok sayıda firmayla görüşme şansı yakaladıklarını belirtti.

Fuara, özellikle ihracat pazarı yüksek ürünlerle katılmak istediklerini aktaran Gülerüz, "Askeri denizcilik, taktik mini İHA sistemleri ile buradayız. Onlar da büyük ilgi görüyor. Birçok heyetle bu konularda görüşme,

değerlendirme yapma şansımız oldu. Çok hareketli, keyifli bir IDEF geçiriyoruz" dedi. Askeri denizcilik alanındaki ihracat faaliyetlerine ilişkin değerlendirmelerde bulunan Gülerüz, şöyle konuştu: "Pakistan'da uzun süredir faaliyetlerimiz devam ediyor. Denizde İkmal Gemisi STM tarafından tasarlandı, Karaçi Tersanesi'nde inşa edildi ve üç senedir Pakistan Donanması tarafından aktif kullanılıyor.

Agosta sınıfı denizaltıların modernizasyonu konusunda faaliyetlerimiz devam ediyor. Birinci gemi teslim edildi, üçüncü geminin modernizasyon faaliyetleri başladı. (Ukrayna'ya MİLGEM ihracatı) Ukrayna sorusu bize daha önce de soruldu.

Ukrayna ile imzaladığımız sözleşme kapsamı gizli olduğu için STM olarak çok fazla beyanda bulunmadık. Fakat



teknoloji transferi işbirliği kapsamında korvet inşasını da içeren bir sözleşmeyi 2020 sonunda Ukrayna tarafıyla imzaladık. Gemimizin inşası başladı, hızlı şekilde faaliyetlerimize devam ediyoruz. Her şey gayet yolunda..."

YENİ DENİZALTI PROJELERİNE HAZIRLIK

STM'nin Pakistan ve Türkiye'deki denizaltı modernizasyon projelerinde aktif rol aldığını, Deniz Kuvvetleri için yeni tip denizaltıların inşasında çok önemli görev üstlendiğini belirten Gülerüz, bu bilgi birikimini Milli Denizaltı Programı kapsamında değerlendirmek istediklerini söyledi. Gülerüz, "Mühendislik firmasıyız, boş zamanlarımızı Ar-Ge'ye harcıyoruz, konsept çalışmaları yapıyoruz.

Mini ya da daha büyük tonajlı denizaltılarda konsept çalışmalarımız var. Amacımız, sürekli milli denizaltı konusunu ayakta tutmak, ülkemiz savunma sanayisi ekosisteminde bu konuda bir bilinç oluşturmak, milli denizaltı inşası gündeme geldiğinde, işler başladığında ekosistemimizle hızlı şekilde adapte olup, bunu gerçekleştirmek istiyoruz. Aynen MİLGEM'de olduğu gibi" ifadelerini kullandı.



Customer Satisfaction Delivered

Sınırları aşıyor, standartları yukarı taşıyoruz!

www.kinay.com



kinaygroup

kinaylogistics

KINAY

kinaylojistik

Kinay Group

KULAÇLAR İKİ KITAYI BİRLEŞTİRDİ

Türkiye Milli Olimpiyat Komitesi (TMOK) tarafından organize edilen Boğaziçi Kıtalararası Yüzme Yarışı 22 Ağustos Pazar günü yapıldı.

Dünya Açık Su Yüzme Birliği tarafından “Dünyanın en iyi açık su yüzme organizasyonu” seçilen ve Asya’dan Avrupa’ya yapılan tek yüzme yarışı, bu yıl 33’üncü kez düzenlendi. Anadolu Yakası’nda Kanlıca İskelesi’nden başlayan yarışın startını Gençlik ve Spor Bakanı Mehmet Muharrem Kasapoğlu, İstanbul Vali Yardımcısı Niyazi Erten, TMOK Başkanı Uğur Erdener, Uluslararası Yüzme Federasyonu (FINA) Başkanı Husain Al Musallam ile protokol üyeleri verdi. Kanlıca İskelesi’nde başlayan 6,5 kilometrelik yarış, Avrupa Yakası’nda Kuruçeşme Cemil Topuzlu Parkı’nda sona erdi. Yarışta yerli ve yabancı toplam 2 bin 465 katılımcı kulaç attı. Organizasyonda 38 dakika 22 saniyelik derecesiyle Polat Uzer Turnalı erkekler genel klasman birincisi oldu. Mustafa Sevenay, 39.57’lik derecesiyle

ikinci, Çağatay Alper Üstünunal ise 40.32’lik derecesiyle üçüncü sırada yer aldı. Kadınlar genel klasmanda 40.55’lik derecesiyle Türkiye rekortmeni milli yüzücü Nida Eliz Üstündağ birinci geldi. Hilal Zeyneb Saraç 41.19’luk derecesiyle ikinci, Ukraynalı Hanna Pasichnyk ise 41.20’lik derecesiyle üçüncü oldu.

TÜZMEN: BİR KULAÇTA ASYA DİĞERİNDE AVRUPA

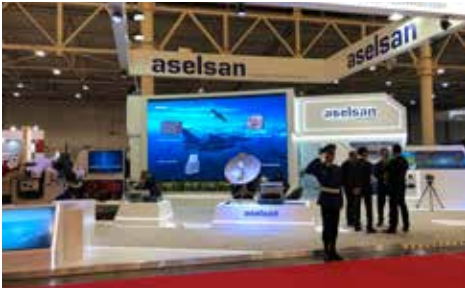
Organizasyonda 60-64 yaş kategorisinde yarışan ve ikinci sırayı elde eden eski milli yüzücü ve eski Devlet Bakanı Kürşad Tüzmen, maratону değerlendirdi. Yerli ve yabancı yüzücülerin bu büyük spor şöleninde bir araya geldiğini aktaran Tüzmen, “Güzel bir maratondur. Suyun şartları fena değildi. Akıntı yüzücülerden yanaydı. Bildiğiniz gibi, bu sene yarışların 33’üncüsü yapıldı. 1989’da ilkin



yaptığımızda 64 kişi başlamıştık, o dönem birinci olmuştum. Organizasyon seneler içinde büyük bir güç elde etti. İki kıta arası dünyada bir ilk olma özelliğini taşıyor. Bence yüzücüler dereceye giremeye, hiç madalya alamasa bile kazançlı. Bu yarışta kaybeden yok, herkes kazanıyor. Herkes öz güvenini tazeliyor. Yarış sırasında bir kulaçta Asya bir kulaçta Avrupa’yı gördük” ifadelerini kullandı.

ASELSAN’A DÖRT ÖDÜL BİRDEN

ASELSAN, değerlerini merkeze alarak çalışma arkadaşlarına katkı sağlamak amacıyla hayata geçirdiği insan kaynakları projeleri ile Brandon Hall Group Human Capital Management (HCM) Excellence Awards’da dört dalda ödüle sahip oldu.



ASELSAN; “En İyi Öğrenme Teknolojisi” dalında altın, “En İyi Eğitim Ekibi” ile “En İyi Değerlendirme ve Kaynak Sağlama Stratejisi” dallarında gümüş, “En İyi Sosyal Öğrenme Kullanımı” dalında bronz ödül aldı.

Öğrenme ve gelişim faaliyetlerinin bütünsel olarak tek bir sistem üzerinden yürütülmesi ve çalışanlara dijital eğitim

imkanlarının sunulması gibi amaçlarla 2019 yılında lansmanı yapılan ASEL SAN Öğrenme Yönetim Sistemi olan a BİL-GE platformunda yapılan çalışmalar, jürinin değerlendirmeleri sonucunda “En İyi Öğrenme Teknolojisi” dalında altın ödülün sahibi oldu.

TEK TÜRK FİRMASI

Üniversite son sınıf mühendislik ve iktisadi idari bilimler fakültesi öğrencilerine yönelik yetenek kazanımı kapsamında yürütülen; Türkiye’nin en köklü yetenek programlarından biri olan ve 2019 yılında yeniden tasarlanarak içeriği zenginleştirilen “ASELSAN’a Yetenek” programı ise “Yetenek Kazanımı” kategorisinde “En İyi Değerlendirme ve Kaynak Sağlama

Stratejisi” dalında gümüş ödüle layık görüldü ve bu kategoride ödül alan tek Türk firması ASEL SAN oldu. ASEL SAN gelişim değerinin ışığında, pandemi dönemine özel tasarlanan eğitimler ile çalışma arkadaşlarının yanında yer aldı ve 2020 yılında gerçekleştirdiği öğrenme ve gelişim projeleri ile çalışanları, stajyerleri ve paydaşlarıyla birlikte öğrenerek “En İyi Eğitim Ekibi” dalında gümüş ödül almaya hak kazandı.

2020 yılının öne çıkan öğrenme ve gelişim projelerinden olan, kurumsal bilginin paylaşımı ve birbirinden öğrenme kültürünün teşvik edilmesini amaçlayan “Bilgi Paylaşım Programı” da, “En İyi Sosyal Öğrenme Kullanımı” dalında bronz ödüle sahip oldu.

MEDKON
LINES

**YÖNÜMÜZ
SİZSİNİZ**

www.medkonlines.com



SAAM, PANAMA İÇİN YENİDEN SANMAR'I SEÇTİ

Sanmar Denizcilik, SAAM Towage'a üçüncü römorkörünü teslim etti. Römorkör, SAAM'ın en büyük servis sunucusu olduğu Panama Kanalı'nın hem Atlantik, hem Pasifik okyanusundaki limanlarında hizmet vermek üzere üretildi.



Başarılı ve aynı zamanda kompakt tasarımlarından biri olan RAmports 2400SX serisi römorkör yeni sahipleri tarafından SAAM PALENQUE olarak adlandırıldı. Römorkör, SAAM'ın en büyük servis sunucusu olduğu Panama kanalının hem Atlantik hem Pasifik okyanusundaki limanlarında hizmet vermek üzere üretildi. Kanadalı dizayn firması Robert Allan Ltd. tarafından Sanmar'a özel olarak tasarlanan RAmports 2400SX serisi römorkör, daha öncesinde İzmir'de Sanmar'ın kendi filosunda görev yaptı.

SAAM PALENQUE, Sanmar'ın daha önce SAAM'a operasyonlarını Peru'da da genişletmesi için sene başında

teslim ettiği Albatros ile aynı özelliklere sahip. SAAM aynı zamanda Panama'da 2020 yılında yine Sanmar'dan satın almış olduğu SAAM VALPARAISO'yu da işletiyor. 24.4 m uzunluğunda, 11.25 m genişliğinde ve 5.6 m yüksekliğindeki römorkör her biri 1600 devirde 2100 kW elde edebilen iki adet Caterpillar 3516C ana makine ile donatıldı.

Teknolojik açıdan oldukça gelişmiş olan römorkör, etkileyici 72 tonluk çekme kuvvetine ve 12.5 knot seyir hızına sahip. MLC standartlarındaki yaşam mahalli, kaptan ve çarkçıbaşı kamaraları, tuvaletli duşlar, mutfak ve salonla birlikte güverte katında konumlandırıldı. Römorkör

güverte altındaki iki adet çift kişilik banyolu tuvaletlere sahip kamaralarla birlikte 6 mürettebatlık kapasiteye sahip. Tüm yaşam mahalli alanları ısıtma soğutma sistemi ile donatılmış ve doğal havalandırılmalı. Ses ve titreşimi minimize etmek ve mürettebat konforunu maksimum seviyeye çıkartmak adına tüm makineler ve hidrolik borular dahil ana ekipmanlar izolasyon klipsleri ile monte edildi.

SAAM Teknik Müdürü Pablo Caceres; "SAAM olarak, Panama operasyonlarımızdaki müşterilerimizin beklentilerini fazlasıyla karşılayacak, efektif olarak tasarlanmış, yüksek kalite ve donanımlı römorkörümüzle gurur duymaktayız ve çok memnunuz. SAAM PALENQUE'yi AES LNG Terminali (CostraNorte), TELFER Tanks Fuel Oil Terminali ve PPC Cristobal Container Terminali'ndeki operasyonlarda kullanarak SAAM'ın yüksek standartlarını sunmaya devam edeceğiz. SAAM PALENQUE bizleri kesinlikle hedeflerimize ulaştıracaktır" dedi.

Sanmar Denizcilik Ticaret Direktörü Rüçhan Çıvgın da; "Sanmar olarak her zaman müşterilerimizle güvene dayalı, uzun süreli ilişkiler kurmayı hedefliyoruz ve SAAM'ın bir kez daha bizleri tercih etmesi oldukça memnun edici. RAmports 2400SX tasarımı römorkörlerimiz kompakt yapılarındaki römorkörlerin manevra kabiliyetine sahip, ama aynı zamanda daha büyük römorkörlerin kuvvetinde olduğu için fazlasıyla popüler. Bütün dünyadaki operatörler tarafından büyük ilgi görmekteler" şeklinde konuştu.

SAAM PALENQUE ABS, A1, TowingVessel, AMS, ABCU, UWILD, Unrestricted Service, Fire Fighting Vessel 1 notasyonlarına sahip.



GISBİR

TÜRKİYE GEMİ İNŞA SANAYİCİLERİ BİRLİĞİ

TÜRKİYE GEMİ İNŞA SANAYİCİLERİ BİRLİĞİ


GISBİR


Sanayici kimliğine sahip tersaneci müteşebbisler tarafından 07.07.1971 tarihinde İstanbul'da kurulmuştur.


GISBİR; 100'e yakın üyesiyle Türk gemi inşa sanayinin resmi temsilcisi konumunda olup, Türkiye'nin en eski sivil toplum kuruluşlarından biridir.

GISBİR, üstlenmiş olduğu misyonla, Türk gemi inşa sanayini geliştirmek, Türk tersanelerinin dünya pazarlarındaki yerini almalarna yardımcı olmak, tersanelerin müşterek sorunlarını ilgili merciler ile koordineli hareket ederek çözüme ulaştırmak, kamuoyunu bilgilendirmek, ulusal ve uluslararası kuruluşlarda, forumlarda ve diğer platformlarda Türk gemi inşa sanayini temsil etmek gibi görevleri yerine getirmektedir.

GISBİR, Waterborne TP, Sea Europe ve ASEF üyesidir.

 Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği (GISBİR)

 gisbirtv

 gisbirturkiye

 turkiyegisbir



TÜRKİYE GEMİ İNŞA SANAYİCİLERİ BİRLİĞİ (GISBİR)
Postane Mah. Çınarlı Sok. No: 34 34940 Tuzla/İstanbul/TÜRKİYE
T. +90 216 446 06 80 (PBX)
F. +90 216 446 06 84 - +90 216 446 75 84
gisbir@gisbir.org / www.gisbir.org

Denizyolu taşımacılığının payını arttırması bekleniyor



EMRE ELDENER *

Tüm dünyada taşınan yüklerin hacmen yüzde 80'den fazlasının denizyolu ile taşınması ve son yarım yüzyılda denizyolu ile yapılan taşımaların hacminin 20 kat artış göstermesi, küresel denizyolu taşımacılığının önemini ortaya koymaktadır. Ticaretin küreselleşmesinde öncü ve önemli rol oynayan denizyolu taşımacılığı genellikle büyük hacme sahip, birim fiyatı ve zaman duyarlılığı düşük yüklerin taşınmasında tercih edilmektedir. Coğrafi bakımdan bir yarımada olan Türkiye; Avrupa, Asya ve Afrika'nın kavşak noktasında konumlanmakla beraber Türkiye'nin dış ticaretinde önemli paya sahip denizyolu taşımacılığının önünde özellikle transit taşımacılık faaliyetleri açısından gelişim alanları bulunmaktadır. Ancak ne yazık ki Çin'de başlayan koronavirüs salgını, küresel ticarete tedarik sıkıntısını da beraberinde getirdi.

Bu zor zamanların ardından 2021 yılının Türkiye özelinde sektörlere değer katacağı noktalar da ufukta görünmeye başladı. Türkiye de dahil olmak üzere bazı ülkeler, Çin'den

gelen hammaddelere veya yan ürünlere bağımlı olmanın, kriz dönemleri için büyük risk taşıdığına farkına vardı. Bu nedenle dünya genelindeki tedarikçilerin büyük bölümü, ürün ya da hizmet aldıkları pazarları çeşitlendirme yoluna gittiler. Pandemi sürecinde, Çin'den yeterince hizmet ve tedarik sağlayamayan küresel şirketlerden bazıları, satın alma operasyonlarını Türkiye'ye yönlendirdi. Küresel ticaretteki bu hedef değişimini pandemi şoku ile başvurulmuş geçici bir yöntem olarak değerlendirmiyoruz. Muhtemelen, Türkiye'ye yönelen satın alma eğilimleri, 2021 ve sonrasında da artarak devam edecektir.

Dünya ticaretinin hızlı bir şekilde büyüyeceğini ve denizyolu konteyner taşımacılığının dünya ticaretindeki önemini eskisinden daha fazla arttıracığını değerlendirmekteyiz. BIMCO, mart ayında 15 bin ve üzeri TEU kapasitesi olan 45 ULCV (Ultra Geniş Konteyner Gemisi) tipi konteyner gemisi siparişi ve buna ek olarak daha küçük gemiler için 27 sipariş verilerek rekor kırıldığını açıkladı.

Bu gemilerin iki, üç yıl sonrasında servise gireceklerini düşündüğümüzde, dünya denizyolu konteyner taşımacılığının büyüyen yoluna devam edeceğini öngörebiliriz. Ayrıca dış ticaret rakamları denizyolu taşımacılığının geleceğinin de öngörülebilmesini sağlayabilir. Buna göre Türkiye'nin 2019 yılı sonu itibarıyla dış hacminin yaklaşık yüzde 83'ü denizyolu taşımacılığı ile yapılıyor. 2020'de yaklaşık yüzde üç daralan dünya ekonomisinin 2021'de yaklaşık yüzde altı büyüyeceği öngörülmüyor. OECD, Türkiye için yüzde 5,9'luk bir büyüme tahmini yapıyor.

Denizyolu taşımacılığının tüm paydaşlarının önümüzdeki dönemde

daha büyük başarılarla imza atmasını umarak, başta UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanlığı görevim boyunca desteklerini esirgemeyen Sayın Tamer Kıran'a ve İMEAK DTO Yönetim Kurulu'na, DTO çatısı altında görev alan tüm meslektaşlarıma ve Deniz Ticareti Dergisi ekibine teşekkürlerimi sunmak isterim.

Pandemi nedeniyle dört yılı aşan UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanlığı görevimi 15 Eylül 2021 tarihinde gerçekleştireceğimiz UTİKAD 38. Olağan Seçimli Genel Kurulu'nda bir başka meslektaşına devredeceğim.

Keyifli, verimli ve hızlı geçen dört yıldan sonra veda edecek olmanın buruk heyecanını yaşarken; başta desteklerini hiç esirgemeyen, değerli zamanlarını dernek çalışmalarındaki görevleri için vermektan çekinmeyen ve sektörün yaşadığı her sorunda "Çalışma Grubu" toplantılarına başkanlık ederek çözümler üreten Yönetim Kurulu'ndaki meslektaşlarıma şükranlarımı sunuyorum.

Bu süreçte UTİKAD Genel Müdürü Cavit Uğur liderliğinde görevlerini eksiksiz yerine getiren, etkili ve etkin proje fikirleri geliştiren ve sektör için özellikle pandemi döneminde gece-gündüz çalışan İcra Kurulumuza da teşekkür ediyorum. Ve tabii ki çalışma gruplarımızda kıymetli fikirlerini bizlerle paylaşan, yaptığımız etkinliklere katılımlarıyla bizi onurlandıran ve UTİKAD ulusal ve uluslararası platformlarda yaptıkları işler, kazandıkları başarılarla daha da ileriye taşıyan siz değerli üyelerimize yürekten teşekkür ediyorum. UTİKAD'ın bir parçası olmaktan her zaman gurur duydum. Sağlıcakla kalın...

* UTİKAD YÖNETİM KURULU BAŞKANI

Büyük sorumluluk

Türk P&I olarak denize açılmanın büyük sorumluluk olduğunu biliyor; sunduğumuz hizmetlerle yolunuza çıkabilecek engelleri aşmanızı sağlıyoruz. 145 ülkede, 370'in üzerinde temsilcilikle dünyanın tüm denizlerinde yanınızda olan **Türk P&I ile güvende kalın.**



TURKP&I

Türk P ve I Sigorta A.Ş.

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

T. +90 850 420 81 36 F. +90 216 545 0301 turkpandi.com



İKLİM KRİZİNDE KRİTİK RAPOR

BM'ye bağlı Hükümetlerarası İklim Değişikliği Paneli'nin (IPCC) raporuna göre, küresel ısınma öngörülenden 10 yıl önce, 2030'a kadar 1,5 derece artacak. Uzmanlara göre, iklim değişikliğinin “insan ürünü” olduğu açık.



Birleşmiş Milletler'e (BM) bağlı Hükümetlerarası İklim Değişikliği Paneli (IPCC) iklim değişikliğine ilişkin yeni değerlendirme raporunu açıkladı. Rapora göre, küresel ısınmanın “korkunç sonuçları” giderek daha belirgin hale gelirken, iklimin korunması için gösterilen çabalar ise yetersiz kalıyor. Küresel ısınmanın, 2018'de öngörülenden 10 yıl önce, 2030'a kadar 1,5 derece artacağını belirttiği raporda, iklim değişikliğinin insan ürünü olduğu vurgusu yapıldı. “İnsan etkilerinin; atmosferin, ozon tabakasının ve yeryüzünün ısınmasına neden olduğu ortadadır” ifadesinin yer aldığı raporda, uzmanların ilk kez bu denli kesin bir dil kullandığı dikkat çekiyor. Daha önceki IPCC raporlarında, iklim değişikliğinin endüstriyel faaliyetler sonucu meydana geldiğinin “kuvvetle muhtemel” olduğu değerlendirmeleri yer alıyordu.

IPCC'nin raporuna göre, atmosfere zararlı karbondioksit gazı emisyonunun

radikal biçimde azaltılması durumunda dahi, sıcaklıkların sanayileşme öncesi döneme göre 1,5 derece artmasını engellemek artık mümkün değil. Ancak raporda, önlem alınmaması halinde küresel ısınmanın yüzyılın sonuna kadar iki derece ve üzerinde seyredeceği tahmininde bulunuluyor. Raporda, şu ana kadar nadir görülen aşırı hava olaylarının sıklaşacağı değerlendirildi. Sıcaklık artışının 1,5 derece ile sınırlandırılması durumunda dahi bu durumun değişmeyeceğine dikkat çekilirken, 50 yılda bir görülen aşırı sıcak havanın artık yılda bir görülmesinin olası olduğu vurgulandı. Tropik fırtınaların, yağmur ve kar yağışının artacağı belirtilirken, şu ana kadarkine kıyasla 1,7 kat daha fazla kuraklık yaşanacağına da dikkat çekiliyor. Yangınların daha yoğun ve uzun süreceği uyarısı yapılırken, raporda “Artık aşırı hava olayları hakkında niceliksel çıkarımlarda bulunabiliyoruz” değerlendirilmesine de yer verildi.

BUZULLAR ERİYECEK, DENİZ SEVİYESİ YÜKSELECEK

Kuzey Kutup Dairesi'ndeki ısınmanın dünyanın geri kalan yerlerine göre iki kat daha hızlı ilerlediğinin belirtildiği raporda, en iyimser senaryo doğrultusunda dahi 2050'ye kadar bölgedeki buzulların tamamının erimiş olacağına dikkat çekildi.

Ayrıca küresel ısınmanın 1,5 derece ile sınırlandırılması durumunda dahi deniz seviyesinin yüzlerce veya binlerce yıl içinde iki üç metre, hatta daha fazla yükseleceği vurgulandı. Uzmanlar, bu sürecin kutuplardaki buzulların erimesi ve okyanusların ısınması ile daha da hızlanacağı değerlendirmesinde bulundu. Uzmanlara göre, deniz kenarındaki ülkelerde geçmişte yüz yılda bir görülen seller, 2100'e kadar her yıl meydana gelecek.

Raporun sonuçlarını değerlendiren BM Genel Sekreteri Antonio Guterres, fosil enerjiler için “cenaze çanları çaldığını” söyledi. Kömür, petrol ve doğalgazın “yeryüzünü yok ettiğini” belirten Guterres, insanlık için alarm zillerinin çaldığını vurguladı. Fosil enerjilerin ortaya çıkardığı atmosfere zararlı sera gazlarının “gezegeni boğulma” seviyesine getirdiğini belirten Guterres, fosil enerji kaynaklarına son verilmesini ve yenilenebilir enerji kaynaklarının sübvansede edilmesini istedi.

AKDENİZ'DE SICAK HAVA DALGALARI VE YANGINLAR ARTABİLİR

Hükümetlerarası İklim Değişikliği Paneli'nin (IPCC) taslak raporu, Akdeniz'in gelecekte iklim değişikliğinin merkezi olacağını ve bölgede sıcak hava dalgaları, kuraklık ve yangınların artabileceğini ortaya koyuyor. Akdeniz ülkeleri olan Türkiye, Yunanistan ve



İtalya'da günlerdir can kaybı, büyük maddi ve doğal hasara neden olan yangınlar endişeyi artırırken, yeni bir rapor gelecekte bugün yaşananlardan çok daha kötü felaketlerin meydana gelebileceği uyarısında bulunuyor.



Hükümetlerarası İklim Değişikliği Paneli'nin (IPCC) raporuna göre; Akdeniz Bölgesi'nde gelecekte bugün yaşananlardan çok daha kötü sıcak hava dalgaları, kuraklık ve yangınlar meydana gelebilir. Fransız haber ajansı AFP'nin detaylarını aktardığı ve IPCC'nin bölgeden sorumlu çalışma grubunun küresel ısınmayı değerlendirdiği taslak

raporda, "500 milyon nüfuslu Akdeniz Bölgesi iklim değişikliğinin merkezi olabilir" tahmininde bulunuldu.

IPCC, iklim değişikliğine ilişkin dünya çapında yürütülen araştırmaların



sonuçlarını inceleyerek, kendisine üye olan yaklaşık 195 ülkeye plan ve icraatlarında tavsiyelerde bulunan bir değerlendirme sundu. Söz konusu raporun son şeklinin önümüzdeki senenin şubat ayında açıklanması bekleniyor. Raporun ilk bölümü ise 9 Ağustos Pazartesi günü Cenevre'de kamuoyuna sunuldu.

EN ÇOK ENDİŞE YARATAN GELİŞMELER

Raporda, iklim değişikliği uzmanlarına göre en fazla endişe yaratan gelişmeler olarak deniz seviyesindeki yükseliş, karada ve denizdeki canlı çeşitliliğindeki kayıplar, kuraklıklar, yangınlar, doğal su dönüşümündeki değişiklikler, gıda üretimindeki tehdit, rekor sıcaklıklar nedeniyle kentler ve kırsal alanlarda oluşan sağlık problemleri, hastalıkları yayan böcekler ve hastalık taşıyan sivrisineklerin geçirdiği değişiklikler sayılıyor. IPCC'nin raporunda, Akdeniz'de tarım ve hayvancılıkta su ihtiyacını doğal yağış biriktirme temelli sistem üzerine kuran üreticilerin mahsullerinin yüzde 64 zarara uğrayabileceği belirtiliyor. Sanayileşme öncesi dönem ile karşılaştırıldığında kaydedilecek olası 2 derecelik sıcaklık artışının yanan ormanlık alanlarda yüzde 87 ve 3 derecelik bir artışın ise yüzde 187 oranında artışa neden olacağına vurgu yapılıyor. "Halihazırda küresel ısınma 1,1 derece" diye not edilerek de tehlikenin büyüklüğüne dikkat çekildi. IPCC raporunda, iki derecenin altındaki bir artışla ancak kıyılardaki yerleşim birimlerinin, tarihi ve kültürel mirasların, kara ve denizlerin eko sistemlerinin Akdeniz Bölgesi'ndeki yaşamı ayakta tutmaya yardım edebileceği belirtildi.

IPCC'nin rapor taslağında, "Aşırı sıcak hava dalgaları 2050'de Akdeniz'in kuzeyindeki bölgelerde yaşayan 93 milyon insanı etkileyebilir" ifadesi de yer aldı. Ortadoğu ile Afrika'da ise, özellikle yaşlı insanların ölümlerinde artış yaşanabileceğine dikkat çekildi ve 2100 senesine kadar söz konusu bölgede yaşlı insanların ölümlerinin üç ila 30 kat artabileceği kaydedildi. Kuzey Akdeniz Bölgesi'nde ise aşırı sıcaklardan ölümlerin 2050'ye kadar senede 20 bine ulaşabileceği tehlikesine vurgu yapıldı. Yangınlar ve seller yaşanması riskinin hükümetlerin alacağı tedbirlerle azaltılabileceğini söyleyen Londra Üniversitesi'nden (University College London) Ilan Kelman da, hava sıcaklığının artacağına işaret etti.

BUNKERCİLER YENİ BİLMECELERİ ÇÖZMEYE HAZIRLANIYOR

Fuel EU Maritime girişimi, AB ETS (Emisyon Ticaret Sistemi) ve Bunker Vergisi önerileri pek çok soru işaretini gündeme getiriyor. Bu noktada Uluslararası Bunkerciler Birliği (IBIA) önemli bir çalışma hazırladı. IBIA, Avrupa Birliği Salınım Programı'nı inceledi.

IBIA, deniz yakıtları sektöründeki çeşitli yönlerini ve olası etkilerini anlamak amacıyla Avrupa Komisyonu'nun hazırladığı "Fit for 55 (55'e uyum)" öneri paketini inceleyerek, IBIA üyeleri için önemli unsurları özetleyen küçük, ancak kapsamlı bir bilgi dokümanı hazırladı. Bunu yaparken, bir takım olası sonuçlara ve endişelere dikkat çekti. 13 öneriden oluşan 'Fit for 55' paketi, binlerce sayfalık karmaşık bir önlemler ağını oluşturmaktadır. Denizcilik sektörüne ve gemi yakıt ikmaline (bunker) en doğrudan etki eden dört madde bu tabloda özetlenmiştir:

kabul ederek, "karbon kaçağını" önlemek üzere dikkatle tasarlanmıştır. Bununla birlikte öneriler yine de, adil rekabeti bozma potansiyeline sahip. Bu düzenlemelerin gemi şirketleri ve deniz yakıtı tedarikçileri için yaratacağı karmaşıklık endişe verici olsa da, önümüzdeki 10 yılda talebi; fosil yakıtlardan, RLF'lere çevirme becerileri sınırlı görünmektedir.

DENİZ YAKITLARINA VERGİ KOYMANIN POTANSİYEL ETKİSİ

Küresel olarak deniz yakıtları, uluslararası kullanım amacıyla gemilere satıldığında genellikle vergiden muaf

ton başına 45 dolara çıkarabilir. Bu fiyat farkı, EEA limanlarındaki bunker fiyatlarının rekabeti azaltacak, potansiyel olarak EEA limanlarında bulunan bunker hizmetlerinin mevcut fiyat avantajlarını ortadan kaldıracak ve bunker talebinde EEA limanlarından uzaklaşmaya yol açacaktır.

FUEL EU MARITIME ÖNERİLERİ İLE İLGİLİ ENDİŞELER

Bu kullanılan yakıtların genel yaşam döngüsü, sera gazı yoğunluğuna sınırlı koyan yeni bir sera gazı politikası kavramıdır. Bu politikayla, deniz taşımacılığında yenilenebilir ve düşük karbonlu yakıtların daha geniş pazarlara yayılması önündeki "tavuk ve yumurta" engelini aşılması amaçlanmaktadır.

Bu önerilerle ilgili önemli endişelerden biri, alternatif fosil olmayan yakıtların kuyudan tanka GHG yaşam döngüsü emisyonlarını kanıtlamak ve onaylamak için hem deniz enerjisi kullanıcıları, hem de tedarikçileri açısından ortaya çıkacağı karmaşıklıktır.

Deniz taşımacılığı şirketleri için bu, şirketler tarafından yapılan izleme ve raporlamanın doğruluğunu ve eksiksizliğini sağlamak için akredite doğrulayıcıları kullanarak AB MRV yönetmeliği kapsamında yıllık CO₂ eşdeğeri emisyonlarının raporlama gerekliliğini genişletecektir.

Yönetmeliğe uygun olarak fosil olmayan yakıtlar sağlamak isteyen küresel çaptaki deniz yakıtı tedarikçileri öneriye göre, yakıt üretim yolunu tanımlayan ayrı bir sertifikanın yanı sıra, gram yakıt başına CO₂ eşdeğerleriyle birlikte

Fuel EU Maritime Girişimi	AB ETS	Enerji Vergilendirmesi Direktifi (ETD)	Alternatif yakıt altyapısı (AFI)
2025 yılından itibaren kullanılan yakıtların sera gazı yoğunluğuna giderek daha katı sınırlar getirerek yenilenebilir ve düşük karbonlu yakıt (RLF) alımını artırmayı hedeflemektedir.	5.000 GT ve daha yüksek kapasiteli gemiler 2023 yılından itibaren AB ETS'sine dahil edilecektir. Tüm AEA içi seferler ve AEA dışındaki ülkelere/ülkelerden yapılan seferlerin %50'si için geçerlidir.	2023'ten itibaren AEA dahilinde kullanılmak üzere ve AEA kapsamında satılan gemi yakıtı üzerindeki vergi muafiyetini kaldırır. Karbon kaçağı önlemek için diğer sektörlerle kıyasla daha düşük hız.	2025 yılına kadar yeterli LNG yakıt ikmal altyapısı ve 2030 yılına kadar minimum kıyı şeridi elektrik güç kaynağı için gereksinimleri belirler.

Bu programların ortak amacı, AB dışı ülkeler dahil olmak üzere, AB limanlarına gelen ve bu limanlardan çıkan gemilerin yenilenebilir ve düşük karbonlu yakıt (renewable and low-carbon fuels -RLF) tedariki ve alımını teşvik etmektir. Bu tedbirler, deniz taşımacılığının doğası gereği gemilerin AB dışında yakıt ikmal yaparak, AB'ye özel akaryakıt vergileri, ücretler ve sera gazı yoğunluğu şartlarından kolayca kaçınmalarına neden olabileceğini

tutulurken, yurt içinde kullanılan yakıtlar, ülkelerin belirlediği vergilere tabidir. Komisyon tarafından sunulan öneride, AB Enerji Vergilendirme Direktifi'nin (EDT) güncellenmesiyle 2023 yılında havacılık ve deniz yakıtları üzerindeki vergi muafiyetlerinin kaldırılması amaçlanmaktadır. Yaklaşık dönüştürme faktörleri, EEA'da satılan ve kullanılan HFO'ya uygulanan vergiyi, mevcut döviz kurları üzerinden ton başına yaklaşık 38 Euro veya

ilgili bunker teslimat notlarındaki (BDN'ler) kuyudan tanka sera gazı emisyonu faktörlerini belgelemelidir.

Gerçek WtT kuyudan tanka (Well to Tank - WtT) GHG emisyonlarının ve üretim yolunun onaylanması çok karmaşık olabilir, çünkü günümüzün petrol bazlı yakıtları gibi yeni alternatif yakıtların, farklı üreticilerden ve üretim yöntemlerinden gelen bileşenlerin karışımı olması kuvvetle muhtemeldir.

Deniz taşımacılığı sektörü temsilcileri, bu yönetmeliğin sorumluluğu deniz taşımacılığı şirketlerinin uyumu ve uygun yakıtları tedarik etmesine bağlaması nedeniyle yenilenebilir ve düşük karbonlu yakıtların elde edilebilmesi için deniz yakıtı tedarikçilerine yönelik şartların getirilmesi gerektiğini savunarak, Fuel EU yaklaşımına itiraz etmişlerdir.

Bu tamamen anlaşılabilir olmakla birlikte komisyonun önerisi, aksi takdirde gerçekleşmeyecek bir talep yaratmak için sorumluluğu enerji tüketicilerine yüklediğini açıkça ortaya koymaktadır.

Burada kükürt limitlerine paralel bir durum mevcuttur, bu karara uymak her zaman gemilere kalmıştır. Tedarikçilerin düşük kükürlü yakıt sağlaması gibi bir zorunluluğu yoktur, sadece bu tür yakıtlar sağlamayı seçerlerse, gereken kükürt limitini karşılamaları gerekir. Düzenlemeler, düşük kükürlü yakıtlara yönelik pazar talebinin artmasına yol açtığı zaman arz tarafı da bu duruma yanıt vermiştir.

Fuel EU önerilerine getirilen bir diğer eleştiri de, sürdürülebilirlikle ilgili şaibeli niteliklere sahip olabilecek biyoyakıtlara aşırı bağımlılık potansiyelidir. IBIA'nın teklifle ilgili analizi, bu sorunu ele alıyor gibi görünen iki mekanizma tespit etmiştir.

Ancak teklifin, en azından ilk beş ila 10 yıl içinde, gerçekten sürdürülebilir düşük sera gazı yoğunluklu yakıtlara yönelik daha fazla

talebi ve dolayısıyla arzı destekleme konusunda ne kadar etkili olabileceği sorusu yanıtlanmamıştır. Sera gazı yoğunluğunun önce %2 ve ardından %6 oranında iyileştirilmesi, en iyi ihtimalle Avrupa'da alternatif yakıtlar için niş bir pazar oluşturulmasına ve erken davranan yakıtların ödüllendirilmesine yardımcı olabilir.

DENİZ TİCARETİNİN AB ETS'YE DAHİL EDİLMESİNİN DENİZ YAKITLARI PIYASASI ÜZERİNDE HERHANGİ BİR ETKİSİ OLACAK MI?

AB ETS'nin genişletilmesinden deniz ticaretine kadar, deniz yakıtı piyasası üzerinde iki temel olası etki bulunmaktadır; bunlardan biri, bu fiyat sinyalinin alternatif düşük karbonlu yakıtların alımını teşvik etme derecesi, diğeri ise gemilerin AB ETS'ye maruz kalmalarını azaltmak için ticaret modellerini değiştirmelerine neden olma derecesidir. Her ikisi de, önemli bir etki yaratması için nispeten yüksek olması gereken karbon fiyatına bağlı olacaktır.

2023 ve 2030 yılları arasında AB ETS'nin yaklaşık 45-55 Euro/tCO₂ değerlerindeki karbon fiyatlarına ilişkin tahminler, alternatif yakıtlara geçişin sadece fosil yakıtlarla aradaki fiyat farkını kapatmak olmadığını dikkate alarak, alternatif yakıtların alımını teşvik etme açısından çok sınırlı bir etkiye sahip olacaktır.

Alternatif yakıtların kullanılabilirliği, teknik olarak uygulanabilirliği, yasal güvenlik standartları ve bu yakıtları kullanmak için gereken yatırım seviyesi de önemli faktörlerdir. AB ETS önerisi, kaçınma potansiyelini değerlendirmiştir; bu da uyum maliyeti, kaçınılan uğrama limanı ile bağlantılı maliyetleri aştığında daha kazançlı hale gelir.

Bunun tam olarak hangi karbon fiyat seviyesinde gerçekleşebileceği kesin değildir ve kargo türüne bağlı olacaktır; ancak ETS, potansiyel olarak ticaret modellerinde ve dolayısıyla hangi liman gemilerinin bunkerleri kaldırmak için

en uygun maliyetli bulunduğu konusunda hem yakın, hem de uzun vadeli değişikliklere neden olabilir.

GÜNDEMDEKİ SORULAR

Yukarıda belirtilen sorular ve belirsizliklerin yanı sıra, AB teklifleri, aşağıdakiler de dahil olmak üzere birçok başka soruyu gündeme getirmektedir:

- Yaşam döngüsü GHG (Sera Gazı) yoğunluğunu ölçmeye yönelik AB standartları doğru mu ve bunlar küresel olarak benimsenebilir mi?

- Gerçekten sürdürülebilir enerji türlerine uzun vadeli bir geçiş yapmak için doğru sinyalleri gönderecek mi?

- Bu durum, uluslararası deniz ticaretini halihazırda kabul edilmiş IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü) enstrümanlarından daha hızlı şekilde karbonsuzlaşmasına yol açacak mı?

- Bu durum, IMO'da sera gazı azaltımı ile ilgili tedbirlerin uygulanmasını engelleyecek mi veya hızlandıracak mı?

- Alternatif yakıtların ve enerji kaynaklarının güvenli ve amaçlarına uygun olması için IMO güvenlik yönetmelikleri ve ticari yakıt kalite standartları zamanında geliştirilecek mi?

Birçok soruya verilecek cevap fikirlere göre şekillenecek, bir kısmı tahminlerden oluşacaktır; bazıları da, bu önerilerin kabul edilmesinden önceki süreçte ve müzakerelerde netleştirilmelidir.

Komisyon, reformlar kabul edilmeden önce pek çok ayrıntının değişme olasılığının yüksek olduğunu belirtmiştir.

Özetle, IBIA önerilerin etkisine ilişkin birçok cevaplanmamış soru ile karşı karşıyadır. Üyelerimizi, olası etkilerini değerlendirmeye yönelik "Fit for 55" teklifine ilişkin görüş ve endişelerini paylaşmak ve yanıtlarını bu doğrultuda değerlendirmek için davet edeceğiz.

GEMİ İNSANLARINA AŞI ÖNCELİĞİ

ECSA ve ETF, Dünya Sağlık Örgütü'nün gemi insanlarının öncelikli olarak aşılması kararını memnuniyetle karşıladı.

Dünya Sağlık Örgütü (World Health Organization – WHO) kapsamlı aşılama programı dahilindeki önceliklerine yönelik bir çerçeve oluşturmak amacıyla aşı yol haritasına ilişkin 16 Temmuz 2021 tarihinde güncellenmiş bir kılavuz yayımladı ve yük gemilerinde çalışan gemi insanlarını kilit grup olarak tanımlayarak aşının sınırlı olması halinde söz konusu gemi insanlarını önceliklendirdi.

Aşıların gemi insanlarını da kapsayacak şekilde küresel çapta eşit olarak dağıtılması gerektiğini defalarca savunan Uluslararası Denizcilik Örgütü



(International Maritime Organization – IMO), Dünya Sağlık Örgütü tarafından verilen tavsiyeleri destekledi. Gemi insanlarının aşıya öncelikli olarak ulaşmasına yönelik daha önce yaptıkları çağrılara uygun olarak Dünya

Sağlık Örgütü'nün güncel kılavuzunu memnuniyetle karşıladıklarını belirten Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği (European Community Shipowners' Association – ECSA) ve Avrupa Taşımacılık İşçileri Federasyonu (European Transport Workers' Federation – ETF), bazı Avrupa ülkelerinde halihazırda yürürlükte olan girişimlerden de övgüyle bahsetti. Fakat ECSA ve ETF çalışmaların devam etmesi gerektiğini belirterek diğer AB Üye Devletlerine de aynı doğrultuda hareket etmeleri için çağrı yaptı.

(Kaynak: ECSA)

İNGİLTERE ULUSLARARASI KRUVAZİYER SEFERLERİNİ BAŞLATIYOR

Kruvaziyer seferleri de dahil olmak üzere İngiltere hükümeti tarafından bazı uluslararası seyahatlere izin verilmesinin yanı sıra İngiltere'ye girişlerde uygulanan kısıtlamalar Covid-19 aşısı olan kişiler için hafifletildi.



Ağustos ayından itibaren ABD'den ve Fransa hariç olmak üzere Avrupa ülkelerinden İngiltere'ye giden yolcuların karantinaya alınmasına yönelik zorunluluk kaldırıldı. Fakat bu kişilerin seyahat öncesinde Covid-19 testi yaptırmaları ve İngiltere'ye ulaştıktan 2 gün sonra tekrardan test olmaları gerekiyor. İngiltere Ulaştırma Bakanı

Grant Shapp de İngiltere'den kalkan kruvaziyer gemilerinin yurtdışındaki destinasyonlara seyahat edebilmelerine izin verildiğini ifade etti. Kruvaziyer gemilerinin yurtdışında bulunan kruvaziyer limanlarına seyahat etmesi 2020 yılı yazı itibarıyla yasaklanmıştı.

Ayrıca İngiltere hükümeti, toplu taşıma yerine şahsi araçlarını kullanan belirli kilit çalışanlar için test yaptırmaya zorunluluğunu hafifleterek söz konusu çalışanların çalışma saatlerinde esneklik yarattı.

İngiltere Limanlar Birliği (British Ports Association) Başkanı Richard Ballantyne İngiltere'ye girişlerde uygulanan seyahat kısıtlamalarının hafifletilmesi ile ilgili haberler hakkında şu şekilde bir açıklama yaptı: "Uluslararası

kruvaziyer seferlerinin 16 ay boyunca durdurulmasından sonra İngiltere hükümeti tarafından kruvaziyer gemi faaliyetlerinin 2 Ağustos itibarıyla yeniden başlayacağına ilişkin yapılan açıklama bizi çok memnun etti.

Kruvaziyer seyahatlerinin 2 ay önce İngiltere sınırları içerisinde yeniden başlatılması, yolcuların, gemi personelinin ve destinasyonların güvenli ve sağlıklı olmasının temini açısından limanların, kruvaziyer gemi şirketlerinin, hükümetin ve sağlık yetkililerinin ortak çalışmalar yürütebildiklerini göstermiştir. İngiltere tarafından kademeli olarak uygulanan normale dönüş sürecinin en kısa süre içerisinde yerel idari birimler tarafından da uygulanacağını umuyoruz."

(Kaynak: safety4sea.com)

AVRUPALI ARMATÖRLER, 'FIT FOR 55' İKLİM PAKETİNİ DESTEKLİYOR

Avrupalı armatörler 'Fit for 55' iklim paketini destekliyor ancak önergeler arasındaki tutarsızlığı iklim hedefini sekteye uğratacağını düşünüyorlar.

İklim krizinin toplumun yüzleştiği en büyük insani, ekonomik ve çevresel zorluk olduğunu belirten Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği (European Community Shipowners' Association – ECSA), 'Fit for 55' iklim paketi kapsamında 14 Temmuz 2021 tarihinde yayımlanan artırılmış iklim hedefini desteklediğini belirtti. Fakat söz konusu paket ile sunulan bazı önergeler arasında tutarsızlık olduğunun altını çizen Avrupalı armatörler, bu durumun iklim hedeflerine zarar verebileceğini belirterek ve söz konusu önergelerin daha tutarlı olması gerektiğini ifade etti.

ECSA Başkanı Claes Berglund konuya ilişkin olarak şu şekilde bir açıklama yaptı: "Deniz taşımacılığı sektörü için uluslararası bir çözüm tercih etmemize rağmen Avrupa Birliği'nin artırılmış iklim hedefini destekliyoruz ve iklim krizinin ele alınması konusunda deniz taşımacılığı sektörünün, AB düzeyinde katkıda bulunması gerektiğinin farkındayız."

ECSA, özellikle birçok küçük ve orta ölçekli armatör için önemli olan karbon fiyatlarının sabit bir hale getirilmesi için Avrupa Birliği Emisyon Ticaret Sistemi (European Union Emission Trading System - EU ETS) kapsamında bir sermaye oluşturulmasını desteklemekte olup, elde edilecek gelirler ile sektörün yaşayacağı enerji geçiş sürecinin desteklenmesi görüşünde. ECSA ayrıca, deniz taşımacılığı sektörünün AB ETS'ye dahil edilmesine ilişkin sunulan önergedeki ticari işletmecilerin rolünün tanınmasından da memnuniyet duyuyor. Ticari işletmecilerin AB ETS'den kaynaklanacak maliyetleri üstlenmeleri gerektiği hususu Avrupalı armatörler için önemli bir konu.

Claes Berglund sözlerine şu şekilde devam etti: "ETS'den elde edilecek gelirlerin deniz taşımacılığı sektörünün karbonsuzlaştırılmasının desteklenmesi için kullanılması ve buradaki gelirin AB Üye Devletleri'nin genel bütçelerine aktarılmaması önem arz etmektedir. Avrupa Parlamentosu, Sivil Toplum Kuruluşları ve sektör paydaşlarının halihazırda sektöre ilişkin bir sermayeyi desteklediği göz önünde bulundurulduğunda, Üye Devletlerin bu durumu bir mesaj olarak algılayacağını ve bu konuda daha ileriye gitmek için adım atacaklarını umuyoruz. Ticari işletmeciler de dahil olmak üzere bütün tedarik zinciri paydaşlarının kararlarını iklime duyarlı bir şekilde vermeleri için yeni Direktif ile söz konusu paydaşlara uygun teşvikler verilmelidir."

ECSA, deniz taşımacılığı sektöründen kaynaklanan emisyon yüzdelerinin kademeli bir şekilde ETS'ye dahil edilmesi sürecini destekliyor. Fakat yatırım sinyallerinin oluşturulması ve sistemin tasarımıdaki olası hataların tespit edilmesi için sektörden kaynaklanan emisyonların kademeli bir şekilde ETS'ye dahil edilmesi konusunda yeterli zamanın verilmesi önemli.

Avrupalı armatörler, FuelEU Denizcilik girişiminin (FuelEU Maritime initiative), günümüzde ticari kullanım için erişilebilir olmayan daha temiz yakıtların piyasalarda tutunmasını teşvik etmeye yönelik hedefini destekliyor. Fakat önerge, hem 'Fit for 55' iklim paketi kapsamındaki diğer önergeler ile hem de artırılmış iklim hedefi ile uyumlu değil. ECSA Genel Sekreteri Martin Dorsman konu ile ilgili şu açıklamayı yaptı: "AB bölgesi dışındaki biyoyakıt karışımlarının satın alınmasının teşvik edilmesi, girişimin

uygulamaya alınması ile ilgili sorunlar yaratarak emisyon azaltım hedeflerinin gerçekleştirilmesini tehlikeye atacaktır. Bu konuda daha fazla şart getirmek yerine esneklik sağlanması çok önemlidir. Ortaya koyulacak herhangi bir yeni standarda uyulmasına yönelik sorumluluk AB yakıt tedarikçileri tarafından üstlenilmelidir."

Ayrıca Avrupalı armatörler, Kıyı Güç Kaynağı (Onshore Power Supply – OPS) altyapısı bulunmayan limanlardaki gemilere kesilen para cezalarından sorumlu olmamaları gerektiğinin altını çiziyor. Martin Dorsman ise altyapının yetersiz olduğu veya gemi ekipmanının liman altyapısı ile uyumlu olmadığı durumlarda en azından gemilerin OPS zorunluluğundan muaf tutulmaları gerektiğini belirtti. Enerji Vergilendirme Direktifi'nde (Energy Tax Directive) yakıtla ilişkin uygulanan mevcut vergi muafiyetinin kaldırılması sürdürülebilir bir durum olmayacak. Herhangi bir enerji kaynağına vergi yükümlülüğü getirmek uluslararası deniz taşımacılığı sektörü için zorluk teşkil edeceği için gemilere teslim edilen bütün enerji kaynaklarının Enerji Vergilendirme Direktifi kapsamında vergiden muaf tutulmasını sağlamak amacıyla ECSA, Avrupa Parlamentosu Üyeleri ve Üye Devletler ile yakın çalışmalar yürütecek.

'Fit for 55' iklim paketi kapsamında sunulan önergeleri detaylı bir şekilde inceleyecek olan ECSA, iklim hedeflerinin gerçekleştirilmesi ve Avrupa deniz taşımacılığı sektörünün rekabet edebilirliğinin korunması amacıyla Avrupalı politika belirleyiciler ile yakın diyaloga girecek.

(Kaynak: ECSA)

EN İYİLERİN TERCİHİ JOTUN BOYA



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

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

Jotun Yapıları Korur



**Jotun
Yapıları
Korur**

jotun.com.tr



İnşaat Boyaları



Deniz Boyaları



Endüstri Boyaları



Toz Boyalar

1 Ocak – 26 Ağustos 2021 itibariyle Türk Bayraklı gemilerin Memorandumlar kapsamında güncel denetim ve tutulma istatistikleri aşağıdaki tablolarda sunulmaktadır.

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİNE GÖRE TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI

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

1 Eylül – 30 Kasım 2021 tarihleri arasında Paris ve Tokyo MoU'da "stabilite" konusunda Yoğunlaştırılmış Denetim Kampanyası (CIC) uygulanacaktır.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yapılan duyuruda; uluslararası sefer yapan Türk Bayraklı gemilerin, gerçekleştirilecek olan denetim kampanyasına hazırlıklı olunması ve kampanya süresince bahse konu gemilerde tutulma yaşanmamasını teminen, Liman Başkanlıkları ve Yetkilendirilmiş Kuruluşlarca 21 Haziran – 30 Kasım 2021 tarihleri arasında "stabilite" konulu denetim kampanyası uygulanacağı bildirilmektedir.

YILLARA GÖRE TUTULMA TABLOSU (2016-2021 AĞUSTOS) *

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2016	2017	2018	2019	2020	2021 (AĞUSTOS)
PARIS MOU	21	14	7	4	3 (176 Denetleme)	1 (125 Denetleme)
TOKYO MOU	2	3	0	2	0 (29 Denetleme)	0 (21 Denetleme)
BS MOU	39	11	2	0	1 (267 Denetleme)	0 (188 Denetleme)
MED MOU	1	0	5	0	0 (57 Denetleme)	0 (36 Denetleme)
USCG	-	-	1	0	1 Tutulma **	0 Tutulma **

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

**USCG Web Sitesi'nden denetleme rakamlarına ulaşılamamaktadır.

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

TURKEY



Simsekler

GENERAL SHIP CHANDLERS &
SHIP REPAIR INC.
Since 1976

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



im
pa

ILS



TradeNet
#52240



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



Head Office :

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

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

Natchez on the Waterfront *

Marina ve su kültürü

Marinalar ve su kültürü üzerine yaklaşık bir yıl önce yayınlanan ve herkesin marinalardaki su kültürünü deneyimleyerek şiirsel bir gün geçirme hakkı olduğundan bahsetmiş olduğumuz makalemizi hatırlayacaksınız. İşte o gün geldi; bu yüzden bugünkü konumuz, midye, istiridye, deniz kulağı ve somon kızartmasını tartışmak yerine, tekne dünyası meraklıları olarak hepimizin zevk aldığı bu eşsiz su kültürünü tanıyacağız! Pek çok kişi küçük yaşlardan itibaren tene ya da yüzen, hatta yeterince yüzemeyen herhangi bir şey üzerinde yaşamakta olduğumu söyleyebilir.

Tüm hayatımın böyle geçtiğini söylesem yalan olmaz. Neyse ki yalnız değildim; 6 feet boyundaki sandaldan deniz kızığımız Aquaplane'e (Sahi Aquaplane'i hatırlayan var mı?), Sunfish'e ve daha büyük yelkenli ve motorlu tekneler üzerinde pek çok zevki tattık. Bizim için bu merak bulaşıcıydı ve neyse ki, etrafımızda bize sadece işin eğlencesini değil, aynı zamanda bir tekneyi nasıl güvenli bir şekilde kullanacağımızı ve acil durumlarda ne yapacağımızı öğreten ve bizlere yardımcı olan birçok 'deniz kurdu' bulunuyordu.

Özellikle yıllar itibariyle su kayağıyla tanıştırdığım genç ve hatta çok da genç olmayan insanlara bakıldığında, bugün sanırım ben de artık "bir deniz kurdu" olarak anılıyorum. Evet, artık Aquaplane'den vazgeçtim ve bir daha da arkama dönüp bakmadım. Zamanla birçok şey değişmiş hatta bugünlerde belki biraz daha uzmanlaşmış ve/veya kategorilere ayrılmış olsa da işin hazzı ve eğlencesi hala baki. Geleneksel ve bazen de geleneksel olmayan yöntemleriyle tekneçilik, ancak daha da çok bununla bağlantılı sosyalleşme, özellikle de su sadece



bir fondan daha fazlası olduğunda su kültürü devam ediyor. Tekne hayatı insana rahatlama, keşfetme ve eğlenme özgürlüğü sunar. Bireysel deniz taşıtlarından süper yatlara kadar geniş bir ürün çeşitliliğine sahiptir. Bu taşıtlar rekreasyon, su sporları, keşif, gezinmek, kamp yapmak, sahil turları, sosyalleşme ve daha pek çok amaç için kullanılırlar. Ama her şeyden önemlisi, tekneçilik insana hayatın baskılarından uzaklaşma ve derin bir nefes alma fırsatı sunar. Pandemide; bir yandan sosyal mesafeye uygun yaşama imkanı sağlarken, diğer taraftan dışarı çıkmak, keşfetmek ve eğlenme fırsatı sunan tekne hayatı sayesinde daha da fazla rahatlamanın kapısını açmış oldu.

MARİNALAR BİRÇOK FARKLI FIRSAT DA SUNMAKTADIR

Tekne insanları, her zaman arkadaş canlısı bir grup olmuştur; su üzerinde tanıdık olsun olmasın karşıdaki kişiye el sallamak sıradan bir olaydır. Tekneçiler ayrıca, nispeten birbirine sıkı sıkıya bağlı, birbirleriyle hem iyi, hem de kötü deneyimlerini ve bilgileri paylaşan, neler olup bittiği hakkında

her zaman yorum yapan bir çevredir. İnternet de ayrıca metinler, e-postalar gibi pek çok şey paylaşmaya yönelik portalların yanı sıra (her ne kadar yeni sahibi daha genel bir yaklaşımla belirli konularda başkalarıyla iletişim kurmayı zorlaştırmış olsa da) Active Captain gibi belli başlı siteler sunmaktadır.

Tekne sahiplerinin pek çoğu teknelerini sadece gezinti amaçlı değil, hafta sonları ve tatillerde ikinci bir ev olarak da kullanmaktadır. Hatta pandemi ile birlikte evden çalışan çoğu kişi teknelerinden de çalışma imkanı bulmuş, bu durum da teknede çok daha fazla zaman geçirmeye olanak sağlamıştır.

Marinalar birçok farklı fırsat da sunmaktadır. Marinalar karadan suya bağlantı sağlamaktadır. Tekneler için park yerlerinden çok daha fazlasıdır. Bilhassa iç göller ve nehirlerdeki pek çok tekne sahibi, güverte üzerine oturma odası/salon/ mutfak olarak kullanabilecekleri ek donanımlar kurabilmek için fazladan ödeme yapma konusunda isteklidir.

Bahsetmiş olduğumuz donanımlar sabit mangaldan kanepelere, yatar koltuklara, masa ve sandalyelere, bitkilere ve hatta depolama alanlarına kadar hayal edebileceğiniz her şey olabilir. Tekneler genellikle kıç tarafına entegre edilmiş bir sistem üzerinden güvertelere bağlanarak müzik seti ve TV kullanımına olanak sağlarlar. Bu fırsat, pandemi öncesi günlerde son derece popüler olan ve umarım kısa süre içerisinde yeniden yapılabilecek aile toplantıları ve küçüklü büyüklü partiler için harika bir imkan sağlamaktadır.

Bir 'kulüp' evinden yüzme havuzu, voleybol ve diğer spor sahaları gibi ek eğlence olanaklarından tutun da harita konusunda danışma, resepsiyon, restoranlar, ilgi çekici yerler ve kısa süreli bisiklet kiralama imkanına kadar her türlü fırsatı sunan diğer marinalar da mevcuttur. Mevcut tekne müşterilerinin yanı sıra kısa bir kaçamak yapmak isteyen, ancak teknesi olmayanların beklentilerini karşılamaya yönelik, kişisel deniz taşıtları kiralama, tekne kulüpleri ve ister küçük bir sandal ister günlük veya daha uzun süreler için mega yat kiralama hizmeti verenlerin sayısı her geçen gün artıyor.

Denize açılmak isteyen ancak tekne sahibi olmayanlardan bahsetmişken, The Corinthians gibi gruplardan bahsetmezsem olmaz. 1934'te NYC'de kurulan ve şimdilerde merkezi Delaware'de bulunan ve herhangi bir tesisi olmasa da bir nevi yat kulübü olarak anılabilecek The Corinthians, yaklaşık 90 yıldır teknesiz denizcilerle teknesine mürettebat arayan tekne sahiplerini bir araya getirmektedir.

The Corinthians, ayrıca genellikle su kültürü olarak bahsettiğimiz konseptte kesinlikle uyan yarışlar, gemi gezileri, oyunlar ve diğer etkinlikler düzenlemektedir. Harika bir rotaya yelken açmanın ardından diğer tekneçilerle yemek, içmek ve yolculuk hikayelerini paylaşmak üzere bir araya gelmek... Hele son kısmın cazibesini



asla hafife almamalısınız. Jimmy Buffett'in anlattığı ya da en azından bir şekilde sunduğu şey de bunun güneyli/Karayip versiyonu. Popülaritesi artan Margaritaville Resorts'u duydunuz mu? Çoğunlukla bir marinaları olmasa da hepsi tropikal kuşaktaki rotalar ve buralardaki yaşam tarzına odaklanmış durumda. Tropik bölgeler, Midwest veya Long Island'da birçok marina kendi tiki barlarıyla bunu yakalamıştır.

Crosby, Stills ve Nash Still'in ünlü Southern Cross'unda (Jimmy Buffett'in cover'ladığı bilinen bir şarkı!) benzer bir noktaya dokunuyor:

“Güney Adaları'na giden bir tekneyle şehir dışına çıktım

denizlerde dümen tutmaktansa bir yere varmak için...

Southern Cross'u ilk gördüğümüzde,

Kıydan keyifli keyifli seksen feet kadar açılmıştık

Şimdi neden buraya geldiğini anlıyorsun...

Bir gemim var, özgürce yol alıyor

Bana kalan tek şey o ve adı da müzik...”

Lütfen siz de söyleyin! Elbette

yolculuğun romantizmini paylaşmak için tropik ada hikayesine ihtiyacınız yok; 80 feetlik bir yat veya 15 feetlik bir kanoda olsun, hayal edebileceğiniz her tür teknenin size hissettirecekleri benzerdir. Aslında, tekneçilik dünyasında en hızlı büyüyen bölümlerinden ikisi kürek sörfü ve kanodur. Bunlar eğlenceli, kolay kullanılabilir, nispeten ekonomik, tek tek veya gruplar halinde kullanılabilir ve ayrıntılı bir kurulum veya zaman ayırma gerektirmeyen veya en azından başlamak için zorunlu olarak büyük miktarda beceri gerektirmeyen deniz taşıtlarıdır. Bu pazardan yararlanan marinalar karşılığını aldılar. Balıkçılık da, hem tatlı suda, hem de denizde, oldukça popülerdir. Bass Tekne, yani sığ sularda seyredilebilen nispeten küçük üstü açık tekneler ile çeşitli avla-sal protokollerine uygun olarak nehirlerde ve göllerde yapılan balıkçılık popülerlik kazanmıştır. Tuzlu su balıkçılığı, dıştan takma motorlu tekneler, derin v omurgalı tekneler ile içten motorlu yatlara kadar değişen küçüklü büyüklü farklı teknelerle yapılmaktadır. Yem, buz ve erzak sağlamak, müşterilere sunulabilecek ve kâr sağlayabilecek ilave hizmetlerdir. Pontoon teknelerden içten ve dıştan motorlu teknelere kadar farklı taşıtlarla yapılabilen aktif özel su sporları da yeniden popüler hale geldi. Tekne teçhizat dükkanlarının yanı sıra yakıt ve



hizmetler sunarak bu tür kullanımları destekleyen marinalar müşteriler tarafından tercih edilmektedir.

TEKNEDE VAKİT GEÇİRMEK BİR GECEDE TEKRAR “POPÜLER” HALE DÖNÜŞTÜ

Hepimiz demografik verilerin tekne merakının daha yaşlı bir nüfusa hitap ettiğini gösterdiğinin farkındayız. Genç nesilleri tekneleyle buluşturmak için büyük çabalar sarf edilse de gençlerin önemli bir kısmı boş zamanlarını akıllı telefonlardan bilgisayar oyunlarına hatta telaffuz bile edemeyeceğim diğer elektronik cihazlarla geçirmeyi tercih ediyorlar; bu çocukların ebeveynleri ise çocuklara yönelik spor programları ve diğer etkinliklerle meşgul oluyorlar. İnsanları, özellikle de genç nesilleri tekneleliğe heveslendirmeye yönelik kampanyalar, kültürümüze nüfuz ediyor gibi görünen tüm romantizmine rağmen, yeterince başarılı olmamış görünüyor. Pandemi ilk vurduğunda, teknelelik de başlangıçta kapanma moduna girdi. Ancak yaz ortasına gelindiğinde pandemi, teknelerin birçok

farklı amaçla aktif ve pasif kullanımına yönelik yeni ve artan bir ilgiyi beraberinde getirdi. Aile boyu kullanım, genç nesillerin tekneleri arkadaşlarıyla birlikte aktif olarak kullanmalarıyla çarpıcı biçimde artış gösterdi. Bayiler stoklarını tüketti, üreticiler siparişlere yetişemedi, marinalar doldu taşıtı ve daha da önemlisi genç nesiller suya gelmeye başladı.

Teknelede vakit geçirmek neredeyse bir gecede tekrar “popüler” bir hale dönüştü. Elbette bunun pek çok nedeni var. Teknelelik eğlencelidir, güvenlidir ve pandemi yüzünden içeriye hapsolmaktan harika bir kaçış fırsatı sunar. Aile boyu eğlence için harika bir imkandır. İnsanlar pandemi yüzünden eskisi kadar tatile çıkıp seyahat etmiyorlar; çoğu canlı spor müsabakası, film, konser ve diğer yüz yüze etkinlikler birkaç istisna dışında sonlandırıldı. Bir yandan güvende kalırken, diğer yandan güneşin üzerinizde parıldadığı açık havada su üzerinde olabilmek ve balık tutmaktan deniz gezintisine, su sporlarına hatta

sadece dışarıda vakit geçirmeye kadar birçok şeyle meşgul olabilmek fırsatı memnuniyetle karşılanmaktadır. Doldurulması kolay bir reçete değil mi?

Marinalara düşen yeni görevse, sadece teknelere olan ilgiyi canlı tutmak değil, aynı zamanda bu yöndeki ivmeyi sürdürmek. Marinalar bu konuda benzersiz bir fırsat yakalamış durumdadır. Tekne kaptanlığı lisansı ve güvenli sürüş dersleri alması gerekenler için zoom üzerinden kurslar organize etmek konusunda girişimlerde bulunmak, müşterilerin sigorta indirimini almalarına yardımcı olmak, balık tutma yarışmaları ve diğer spor etkinlikleri düzenlemek aklıma gelen yollardan sadece üçü. Sadece arkanıza yaslanıp tekneye olan ilginin şu anki yüksek seviyelerinde kalacağını ummak emin olun işe yaramayacaktır.

Güvenli kullanımı teşvik etmenin yanı sıra ilgiyi de yüksek tutmak gerekmektedir. Aşılabilir yaygınlaştıkça ve işler kolaylaşmaya başladıkça marinalar için yat yarışları, açıcılık gösterileri, sergiler düzenlemek vb. sayısız başka fırsatlar ortaya çıkacaktır. Müşterileri The Corinthians gibi gruplarla bir araya getirmenin yanı sıra bu günlerde mürettebatı olmayan tekneleler ve henüz teknesi olmayan tekne meraklılarının bir araya getirmek sayısız başka fırsatlar da mevcut.

Su kültürünü ne kadar çok teşvik edebilirsiniz, su kültürü de tekne merakını o derece teşvik edecektir; kesinlikle pozitif bir pekiştirme döngüsü. Ve tabii ki tiki/coconut bar açıksa... Pruvanız neta olsun!

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

PORT OF BANDIRMA

'GÜVENİLİR LİMAN'

Rihimlara kadar ulaşan
ulusal demiryolu bağlantısı
ile bölgenin TEK LİMANI

Operasyon hızı ile
GÜNEY MARMARA'NIN
LİDERİ

Yük elleçme ve depolama
kapasitesi ile bölgenin
EN BÜYÜĞÜ



ÇELEBİ
PORT OF BANDIRMA

www.portofbandirma.com.tr



ULUÇ KEDME *

Yaz periyodunun sonuna yaklaştığımız bu dönemde marketin olumlu seyri devam etmekte ve bu kuvvetli seyri başta navlunlar olmak üzere gemi fiyatlarından görmekteyiz. Yazın beklenen sakinliğin aksine oluşan bu kuvvetli seyir özellikle kış aylarında

Sert yükselişler gemi fiyatlarına da pozitif yansıyor

marketin çok daha pozitif olacağı beklentisini beraberinde getirmektedir. Bunu özellikle periyot kira taleplerinin artışından da gözlemlemekteyiz.

Endeks bazında bakarsak; son geçtiğimiz bir ayda Baltık Kuruyük Endeksi'nde %30'a yakın oranda çok sert bir yükselişe tanıklık etmekteyiz ki, özellikle Ağustos ayında 2000'li yılların orta-sonlarından bu yana dek en yüksek oranda artış olarak tanımlayabiliriz. Baltık Supramax Endeksi'ne baktığımızda ise %16-17, Handysize Endeksi'ne baktığımızda ise %10'a yakın bir artış gözlemlemekteyiz. Sonbahar öncesi bu sert yükselişlerin özellikle gemi fiyatlarına da pozitif

olarak yansıdığını görüyoruz.

Brent Petrol'e baktığımızda ise geçtiğimiz günlerde 65 dolar seviyelerini test etmesine karşın Ağustos sonu itibari ile 70 dolar üzerinde tutunduğunu görmekteyiz.

Demir/çelik ve hurda fiyatlarına ise özellikle yaz periyodu sebebi ile bir gevşeme görülmesine karşın, uzun yıllardan beri yaşanan oldukça yüksek seviyelerin devam ettiğini söylememiz yanlış olmayacaktır. Hurda tarafında, özellikle olumlu giden navlun piyasalarından sebep satılan gemi darlığının da rakamlar üzerinde agresif olarak yansıdığını da bildirmek isteriz.

AĞUSTOS 2021 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

Gemi İsmi	DWT	İnşa Yılı	İnşa Ülkesi	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	Fiyat US\$ M
HARK OLDENDORFF	209.325	2016	CHINA	BULK	U.S.A	45,00
HARVEST SKY	95.717	2013	JAPAN	BULK	GREECE	23,60
DYNA CAMELLIA	91.569	2007	JAPAN	BULK	CHINA	17,50
AM EXPRESS	82.245	2010	PHILIPPINES	BULK	UNDISCLOSED	21,80
OCEAN OPAL	81.166	2012	CHINA	BULK	UNDISCLOSED	19,00
MG SAKURA	75.397	2006	JAPAN	BULK	GREECE	18,00
CALICO JACK	61.305	2015	JAPAN	BULK	GREECE	55,00 *
PHOENIX RISING	60.417	2015	JAPAN	BULK		*
ATLANTIC MERIDA	56.670	2012	CHINA	BULK	UNDISCLOSED	16,00
DORY	55.705	2010	JAPAN	BULK	UNDISCLOSED	17,50
GENCO PROVENCE	55.317	2004	CHINA	BULK	TURKEY	13,25
KEN SEA	53.491	2009	JAPAN	BULK	CHINA	15,50
TS JASMINE	38.500	2018	CHINA	BULK	UNDISCLOSED	20,50
ULTRA CALBUCCO	37.981	2017	JAPAN	BULK	INDIA	23,10
SEXTA	18.367	2000	S.KORE	BULK	GREECE	3,90
GLORIOUS WIND	83.410	2010	JAPAN	BULK	GREECE	20,00
MAGNOLIA	82.165	2011	JAPAN	BULK	GREECE	22,00
EUNDA MARE	79.648	2010	CHINA	BULK	NA	19,00
KOMI	63.628	2015	CHINA	BULK	NA	25,00
OCEAN PHOENIX TREE	62.623	2017	JAPAN	BULK	NA	29,50
NORD HUDSON	61.617	2014	CHINA	BULK	NA	24,30
NEW ASPIRATION	61.448	2011	JAPAN	BULK	GREECE	21,50



NORD TRUST	55.693	2009	JAPAN	BULK	NA	16,00
PUNTA	52.000	2013	CROATIA	BULK	CROATIA	30,00 *
VALOVINE	52.000	2016	CROATIA	BULK		*
NORDIC INC HEON	35.700	2018	CHINA	BULK	NA	20,50
GEKI STAR	28.352	2008	JAPAN	BULK	NA	10,50
BULK DENMARK	18.136	2010	JAPAN	BULK	GREECE	31,00
LOWLANDS GREEN	95.695	2011	JAPAN	BULK	NA	21,00
NAVIOS MARCO POLO	80.647	2011	JAPAN	BULK	NA	22,50
XING BAO	7.208	1997	JAPAN	BULK	CHINA	8,00
SOPHIA K	53.496	2008	VIETNAM	BULK	GREECE	11,50
MS CHARM	32.449	2010	CHINA	BULK	NA	12,50
GREAT RESOURCE	31.776	2010	CHINA	BULK	NA	12,60
IRONGATE	28.316	2015	JAPAN	BULK	NA	13,80
KING RICE	2.825	2012	JAPAN	BULK	HONG KONG	12,85
LUCKY LIFE	28.197	2013	JAPAN	BULK	GREECE	13,80
OLZA	16.592	2012	CHINA	BULK	GERMANY	7,20
MANGAS	173.918	2011	CHINA	BULK	GREECE	24,00
LEADERSHIP	171.199	2001	JAPAN	BULK	F.EASTERN	12,00
DOUBLE PROVIDENCE	95.720	2012	JAPAN	BULK	GREECE	21,30
SEA EXPRESS	79.252	2012	CHINA	BULK	GREECE	18,80
CENTURION	76.838	2005	JAPAN	BULK	NA	12,50
AQUAMAN	75.243	2001	S.KOREA	BULK	NA	11,00
NAVIOS AZALEA	74.759	2005	CHINA	BULK	NA	NA
NAVIGARE BEATUS	63.310	2017	CHINA	BULK	U.S.A	72,00 *
NAVIGARE BELLUS	63.310	2017	CHINA	BULK		*
NAVIGARE BONITAS	63.166	2014	CHINA	BULK		*
KMARIN ULSAN	63.151	2014	CHINA	BULK	CHINA	21,00
WET THUAN 56-01	57.334	2009	S.KOREA	BULK	NA	14,20
CENTENARIO FORZA	56.129	2012	JAPAN	BULK	CHINA	18,50
BELFRI	55.866	2007	JAPAN	BULK	HONG KONG	15,18
YM TRADITION	55.457	2010	JAPAN	BULK	NA	16,30
DRY BEAM NEO	37.900	2019	JAPAN	BULK	SWITZERLAND	26,00
TSURUGA	309.960	2009	JAPAN	TANKER	GREECE	39,00
GOVERNOR FARKHUTDINOV	109.295	2004	CROATIA	TANKER	N/A	14,00
ST. HELEN	105.661	2002	S.KOREA	TANKER	CHINA	12,50
GRAND AC E2	46.185	2006	S.KOREA	TANKER	GREECE	9,50
PRIME SOUTH	12.886	2009	S.KOREA	TANKER	TAIWAN	4,30
PINK STAR	115.592	2010	S.KOREA	TANKER	GREECE	23,50
PERICLES	114.761	2003	S.KOREA	TANKER	TURKEY	13,00
ASTRO SATURN	105.166	2003	S.KOREA	TANKER	UNDISCLOSED	12,50
AQUAMARINE	99.990	2002	JAPAN	TANKER	TAIWAN	9,70
SUPER LOTUS	70.426	2004	JAPAN	TANKER	CHINA	7,80
FS SINCERITY	48.045	2009	JAPAN	TANKER	GREECE	14,00
AGENA	37.577	2011	S.KOREA	TANKER	GREECE	15,75
BEECH GALAXY	19.998	2007	JAPAN	TANKER	UNDISCLOSED	11,00
LIME GALAXY	19.992	2008	JAPAN	TANKER	UNDISCLOSED	12,00
CELSIUS MANHATTAN	19.807	2006	JAPAN	TANKER	CHINA	11,50
TAKAHASHI	31.402	2007	CHINA	TANKER	NA	34,35

OLYMPIC LEGEND	30.927	2003	S.KOREA	TANKER	CHINA	31,50
VLADIMIR VELIKIY	15.999	2002	S.KOREA	TANKER	NA	16,00
HHIC-PHIL 170	114	2019	PHILIPPINES	TANKER	U.S.A	105,00 *
HHIC-PHIL 169	114	2019	PHILIPPINES	TANKER		*
OCEAN PEGASUS	108.926	2009	CHINA	TANKER	NA	17,70
NAVIG8 TANZANITE	49.478	2016	S.KOREA	TANKER	NA	30,70
GOLD OCEAN	3.732	2007	S.KOREA	TANKER	NA	8,80
CHEMROUTE BRILLIANT	25.594	2009	JAPAN	TANKER	GERMANY	16,50
PHOENIX M	307.151	1999	S.KOREA	TANKER	THAILAND	NA
YANGZE 19	49.600	2021	CHINA	TANKER	GREECE	32,80
YANGZE 18	49.600	2021	CHINA	TANKER	GREECE	32,80
NEW BREEZE	48.064	2010	GREECE	TANKER	GREECE	15,50
ADARA	37.583	2011	S.KOREA	TANKER	GREECE	15,75
NORTHERN JULIE	108.180	2005	S.KOREA	CONTAINER	SWITZERLAND	170*
NORTHERN JADE	108.106	2005	S.KOREA	CONTAINER		*
MAINE TRADER	67.679	2004	S.KOREA	CONTAINER	N/A	54,00
WIDE JULIET	65.347	2015	PHILIPPINES	CONTAINER	GREECE	260*
WIDE BRAVO	65.347	2014	PHILIPPINES	CONTAINER		*
MAERSK EUPHRATES	65.165	2014	PHILIPPINES	CONTAINER		*
WIDE INDIA	65.165	2015	PHILIPPINES	CONTAINER		*
WIDE HOTEL	65.165	2015	PHILIPPINES	CONTAINER		*
WIDE ALPHA	65.152	2014	PHILIPPINES	CONTAINER		*
S SANTIAGO	68.126	2006	S.KOREA	CONTAINER	SINGAPORE	58,00
ST LOUIS EXPRESS	40.478	2002	TAIWAN	CONTAINER		NA
YORKTOWN EXPRESS	40.478	2002	TAIWAN	CONTAINER		*
CHARLESTON EXPRESS	40.478	2002	TAIWAN	CONTAINER	GREECE	*
PHILADELPHIA EXPRESS	40.478	2003	TAIWAN	CONTAINER		*
WASHINGTON EXPRESS	40.478	2003	TAIWAN	CONTAINER		*
BALSA	34.171	2013	CHINA	CONTAINER	NA	120,00 *
BALAO	34.144	2013	CHINA	CONTAINER		*
BALLENITA	34.123	2013	CHINA	CONTAINER		*
BANAK	34.067	2014	CHINA	CONTAINER		*
SINAR BIMA	13.632	2008	CHINA	CONTAINER	NA	12,50
DONG CHENG HAO HAI	46.287	2007	S.KOREA	CONTAINER	NA	NA
DONG CHENG BI HAI	46.287	2007	S.KOREA	CONTAINER	NA	NA
MEXICO	66.686	2002	S.KOREA	CONTAINER	SWISS	50,50
RHL CONSCIENTIA	58.197	2012	CHINA	CONTAINER	GERMANY	NA
RHL CONCORDIA	58.189	2012	CHINA	CONTAINER	GERMANY	NA
ZARNATA EXPRESS	50.525	2007	CHINA	CONTAINER	U.K.	NA
HARMONY N	3.942	2006	S.KOREA	CONTAINER	NA	29,10
NASIA	39.275	2005	S.KOREA	CONTAINER	SWISS	36,00
SEOUL TRADER	34.528	2009	S.KOREA	CONTAINER	SWISS	19,30
VIRGINIA TRADER	34.347	2006	GERMANY	CONTAINER	U.K.	NA
NORDATLANIIC	33.853	2003	GERMANY	CONTAINER	SWISS	21,00
SAN PASLEY	28.202	2007	S.KOREA	CONTAINER	NA	NA
MCC KYOTO	22.314	2008	TAIWAN	CONTAINER	FRANCE	21,50
ILIOS	13.639	2006	CHINA	CONTAINER	SWISS	NA

*Enbloc satışı ifade eder

HURDA FİYATLARI AĞUSTOS 2021			
ÜLKE	Dökme Kuruyük (per T/LTD)	Tanker (per T/LTD)	Konteyner (per T/LTD)
BANGLADEŞ	US\$ 585-595	US\$ 595-605	US\$ 605-615
PAKİSTAN	US\$ 575-585	US\$ 585-595	US\$ 595-605
HİNDİSTAN	US\$ 555-565	US\$ 565-575	US\$ 575-585
TÜRKİYE	US\$ 265-275	US\$ 275-285	US\$ 285-295

AĞUSTOS 2021 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

DOLE HONDURAS	16.337	8.291	1991	CONT.	INDIA	471
RIN	85.256	18.904	1979	BULK	PAKISTAN	NA
ATLANTIC 1	146.268	23.318	1996	TANKER	NA	NA
ELKA ELEFThERIA	44.787	10.176	2001	TANKER	PAKISTAN	NA
ABIDJAN STAR	2.533	1.117	1980	TANKER	INDIA	575
SAGA TIDE	47.029	10.712	1991	GC	INDIA	599
TRINITY SUPPORTER	20.627	6.954	1982	WORK BOAT	BANGLADESH	NA
DARIN STAR	299.700	40.970	1994	OFFSHORE	BANGLADESH	NA
BROTOJOVO	60.875	12.100	1980	OFFSHORE	BANGLADESH	615
LILA DUBAI	97.135	18.055	2010	TANKER	UNDISCLOSED	NA
BULL SUMBAWA	31.632	7.842	2001	TANKER	BANGLADESH	NA
SALTSTRAUM	9.900	1.100	2020	TANKER	UNDISCLOSED	605
SIMBA	45.229	10.845	1996	TANKER	PAKISTAN	565
MR NAUTILUS	43.538	1.065	1998	TANKER	PAKISTAN	570
BETTY KNUtSEN	35.161	9.718	1999	TANKER	TURKEY	NA
THERESA TIGA	18.523	5.969	1996	TANKER	INDIA	720
GREEN KLIPPER	5.416	2.467	1991	REEFER	INDIA	505
GREEN OCEAN	5.416	2.467	1992	REEFER	INDIA	505
K PHOENIX	148.681	17.724	1996	BC	NA	552
KARUNIA	69.235	9.615	1993	BC	BANGLADESH	586
RUBICON VANTAGE	80.745	19.697	1987	TANKER	BANGLADESH	586
CHAMPION ONE	36.362	8.519	1993	TANKER	NA	485
MEDITERRANEAN ENERGY	67.552	NA	1984	GAS TANKER	BANGLADESH	650
JETSTAR	9.677	2.843	1994	TANKER	BANGLADESH	575

* Kaynaklar: KERVE Denizcilik broker ađı, IHS-Seaweb, Equasis

2020-2021 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2021 yılı Temmuz ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %6,2 artış göstererek 43.266.435 ton olmuştur.

Grafik1. Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Yük Elleçlemesi (Milyon Ton), Temmuz 2021



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

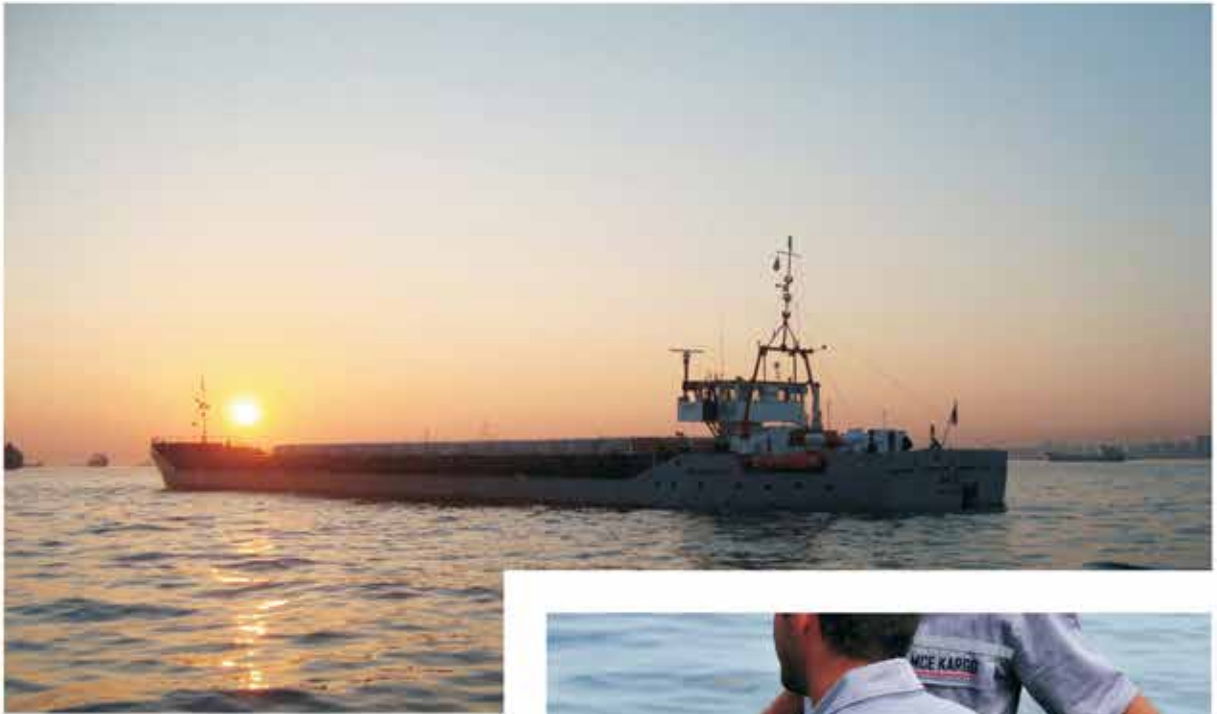
Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2021 yılı Temmuz ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %3,5 arttı.

- Limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı 2021 yılı Temmuz ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %4,2 artarak 12.111.491 ton,
- Limanlarımızda gerçekleştirilen ithalat amaçlı boşaltma miktarı 2021 yılı Temmuz ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %3 artarak 19.195.174 ton,
- Dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı 2021 yılı Temmuz ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %3,5 artarak 31.306.665 ton olmuştur.

Tablo 1. Denizyolu ile Dış Ticaret, Temmuz 2021

Aylar	Yıllar	İhracat		İthalat		Dış Ticaret	
		Miktar (Ton)	Değişim	Miktar (Ton)	Değişim	Miktar	Değişim
Temmuz	2020	11.625.919	4,2%	18.627.944	3,0%	30.253.863	3,5%
	2021	12.111.491		19.195.174		31.306.665	
Ocak - Temmuz	2020	77.855.633	14,0%	132.037.866	-1,0%	209.893.499	4,6%
	2021	88.746.554		130.765.534		219.512.088	

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



MCE KARGO

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

www.MCEKARGO.com

30.08.2021

35. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

ISTFIX Bileşik Endeks yüzde 11'in üzerinde artış daha kaydederek 2.045 puanla tarihinin en yüksek seviyesine çıktı.



ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2021



ISTFIX – Son 1 yıl

HABERLER

Avrupa ve Birleşik Devletler

• Doların en fazla işlem gördüğü para birimlerine karşı değerini ölçen Bloomberg Dolar Spot Endeksi, Birleşik Devletler Federal Rezerv Bankası (Fed) temsilcilerinin açıklamalarının toplantı tutanaklarıyla onaylanması sonrası son 9 ayın en yüksek seviyesine ulaştı. Fed toplantı tutanakları varlık alımlarında azaltmaya başlanacağını ortaya koyunca dolar değerlenmeye başladı.

• Eurostat'a göre, Avrupa Birliği ve avro bölgesi, 2021'in ikinci çeyreğinde mevsimsellikten arındırılmış GSYİH'lerinde sırasıyla yüzde 1,9 ve yüzde 2 büyümeye kaydetti. GSYİH ilk çeyrekte avro bölgesinde yüzde 0,3, birlikte ise yüzde 0,1 daralmıştı.

• Türkiye Hazine ve Maliye Bakanlığı Lütfi Elvan, salgınla ilgili dışsal bir şok olmaması durumunda, 2021 yılı için yüzde 8'in üzerinde bir büyümeye beklediklerini ifade etti.

• Bu arada Alman Maliye Bakanlığı, ağırlıklı olarak yüksek iç talebin etkisiyle, ekonominin üçüncü çeyrekte güçlü bir toparlanma yolunda olduğuna işaret etti. Almanya gayri safi yurt içi hasılası 2021'in ikinci çeyreğinde yüzde 1,5 arttı.

Emtia Haberleri

• Petrol fiyatları bu hafta sert şekilde yukarı döndü. Batı Teksas tipi ham petrol geçen haftaki 62 dolar/varilden 68 dolar/varile çıkarken Brent ise 65 dolar/varilden 72 dolar/varile çıktı.

• Rusagrotrans JSC, Rus buğday stoklarının son üç yılın en yüksek seviyesine ulaştığını açıkladı.

Rusya yeni sezona 2018'den bu yana en yüksek buğday stoku ile girmiş oldu ve bunun 2021'de buğday üretiminde düşüşe neden olması bekleniyor.

• 2021'de Alman buğday mahsulünün önceki tahmininden 2 milyon ton az

olarak, 21 milyon tonun biraz üzerine çıkacağını tahmin ediyor.

• Türkiye'nin 2021 yılının Ocak-Haziran döneminde sıcak hadde rulo sac (HRC) ihracatı, 2020 yılının aynı dönemine göre yüzde 27,2 düşüşle 985.000 ton oldu. Söz konusu dönemde İtalya, yüzde 47 düşüşe rağmen 287.000 ton ile Türkiye'nin en büyük HRC ithalatçısı olurken, onu 155.000 ton ile Birleşik Devletler izledi.

• Gübre haberlerinde, Avrupa yaz durgunluğunda olduğu için hem Avrupa hem de Birleşik Krallık'ın üre alımının düşük kaldığı bildiriliyor. Avrupa son çeyrekte toparlanmaya hazırlanırken, ABD ve Güney Amerika'da talebin yavaşça artması bekleniyor. Ayrıca, bu hafta başka bir Hindistan ihalesinin daha açıklanması bekleniyor. Bu arada, 2022'den önce Hindistan'ın 5 milyon ton daha üreye ihtiyaç duyduğu tahmin ediliyor.

NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	6.200	8.864	11.477	16.472
Geçen Hafta	5.560	7.949	10.293	14.772
Geçen Ay	4.690	6.705	8.682	12.461
Geçen Yıl	1.151	1.646	2.131	3.058



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2021

TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonnage	Cargo	LOAD. - DISCH. PORT	L/D Rate (t/day)	Freight (\$/tonne)
1,375	STEEL COILS	KARASU-VARNA	750/750	36.50
1,400	STEEL COILS	DILISKELESİ-GALATZ	1000/1000	43.00
2,180	CHIPBOARDS (3600)	ANTALYA-PORTO NOGARO	1500/1000	87.25
3,500	WHEAT BRAN (55')	RAVENNA-IZMIR	1500/1500	25.00
3,800	SODIUM SULPHATE	VALENCIA-VASTO	2000/2000	26.50
4,120	STEEL COILS	GALATZ-RAVENNA	1500/1500	54.00
4,200	FERROSILICON	CHERNOMORSK-RAVENNA	1500/1500	47.75
7,000	MEALS	KHERSON-ASHDOD	2500/2500	57.15
7,000	MINERALS	SAFI-ROTTERDAM	3500/3500	27.00
8,000	STEEL REBARS	ISKENDERUN + MARMARA-DOVER	2000/1000	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 bulunduğu kaynaklardan ve piyasa analizlerinden derlenmiştir. Rapor, yayımlandığı tarih için geçerlidir. ISTFIX, alıcı tarafından bu raporun herhangi bir şekilde kullanımından doğabilecek olası bir sorumluluğu kabul etmemektedir.

S&P VE HURDA

Türk armatöre ait "Bozok" (10.000 DWT, 1998 Hollanda inşa) gemisinin 2,8 milyon dolara satıldığı raporlandı.

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

Sıra NO	Gemi Adı	IMO NO	Tipi	Bayrak	Tonajı GT	Tonajı DWT	Tonajı LDT	İnşa Yılı	Geliş Tarihi
1	Integrity	8919934	Ro-Ro	ABD	52.479	29.152	10.870	1992	28.01.2021
2	Dampier Spirit	8613748	Tanker	Bahamalar	59.289	115.232	16.079	1988	03.04.2021
3	Tantawan Fpso	7421980	Tanker	Bahamalar	67.408	136.960	25.662	1976	05.05.2021
4	Damla	7637149	Ro-Ro Yolcu	Belize	13.505	1.887	7.230	1978	28.01.2021
5	Dzintarkrasts	8421951	Balıkçı	Gine-Bissau	1.898	690	1.480	1984	09.02.2021
6	Alina	7525683	Kuruyük	Gürcistan	20.206	34.318	6.254	1977	17.03.2021
7	Nika Victory	8805509	Soğutmalı Yük Gemisi	Gürcistan	2.060	2.133		1987	04.06.2021
8	Volvox Delta	8304567	Tarama Gemisi	Hindistan	8.089	10.915	6.072	1984	16.06.2021
9	Aberdeen	9125736	Tanker	Honduras	47.274	87.055	17.419	1996	03.05.2021
10	St Victoria	910931	Yolcu	İtalya	75.166	8.039	30.357	1996	27.01.2021
11	Asso Ventuno	9183192	Römorkör	İtalya	1.996		1.479	1998	03.03.2021
12	Transocean Arctic	8754449	Sondaj Platformu	Kamerun	20.067		17.037	1986	07.01.2021
13	Noble Danny	8765242	Sondaj Platformu	Kamerun	39.831		30.247	1999	18.02.2021
14	Ensco Ds-3	9443372	Sondaj Gemisi	Kamerun	60.105		35.873	2010	11.03.2021
15	Alcyon A	8104228	Römorkör	Kamerun	1.210	1.000		1981	07.06.2021
16	Arctic	7517507	Tanker	Kanada	20.236	26.440	10.472	1978	17.04.2021
17	Catharina	8942577	Kuruyük	Komorlar	3.969	4.296	1.799	1969	07.01.2021
18	Tzoanna VI	7517533	Kuruyük	Komorlar	1.896	2.944	968	1976	10.02.2021
19	Rauf H	8325535	Kuruyük	Komorlar	4.362	6.342	2.157	1985	10.02.2021
20	Edi	7218395	Yolcu	Komorlar	28.372	596	14.400	1973	16.05.2021
21	Csl Rhine	8721363	Kuruyük	Malta	6.944	10.110	3.462	1983	25.03.2021
22	Gsp Phoenix	9083158	Römorkör	Malta	2.033		1.723	1995	21.05.2021
23	Gsp Vega	8107062	Römorkör	Malta	1.768		1.964	1974	21.05.2021
24	B Gas Commander	9112155	LPG	Malta	2.458	2.347	1.463	1996	06.06.2021
25	GSP Phoenix	9083158	Servis Motoru	Malta	2.033	891		1995	04.06.2021
26	Ocean Confidance	8758079	Sondaj Platformu	Marshall Adaları	27.954		24.890	1987	07.01.2021
27	Leiv Eiriksoon	8767317	Sondaj Platformu	Marshall Adaları	36.768		31.614	2001	14.04.2021
28	Lev Soldatov	8721363	Kuruyük	Moğolistan	3.086	3.337	1.867	1986	15.04.2021
29	Bislan	6919514	Kuruyük	Moldova	2.406	2.818	1.151	1969	13.01.2021
30	Jigawa	7208106	Ro-Ro	Moldova	2.758	2.100	1.345	1972	28.01.2021
31	Deepsea Bergen	8750833	Sondaj Platformu	Norveç	15.546		14.739	1983	07.01.2021
32	Betty Knutsen	9172870	Tanker	Norveç	24.185	35.807		1999	09.07.2021
33	Rainbow	8230297	Kuruyük	Palau	2.457	3.183	1.252	1976	14.01.2021
34	Seagas Governor	8219932	Tanker	Palau	4.658	4.563	2.186	1983	17.04.2021
35	Vav	7369118	Ro-Ro Yolcu	Palau	7.564	5.170	3.612	1974	07.05.2021
36	Amur 2506	8721325	Kuruyük	Panama	3.086	3.340	1.865	1985	13.01.2021
37	Rey	7336563	Kuruyük	Panama	548	1.247	1.360	1975	15.04.2021
38	Sea Cruiser 1	8817100	Ro-Ro	Panama	7.694	3.184		1989	20.06.2021

Sıra NO	Gemi Adı	IMO NO	Tipi	Bayrak	Tonajı GT	Tonajı DWT	Tonajı LDT	İnşa Yılı	Geliş Tarihi
39	West Navigator	9162100	Sondaj Gemisi	Panama	69.851	99.304		1998	07.06.2021
40	Harats	8721404	Kuruyük	Panama	2.998	3.332		1986	07.07.2021
41	Inzhener Plavinsky	8603365	Kuruyük	Rusya	8.026	9.382	4.917	1988	10.02.2021
42	Ataman	8230182	Kuruyük	Rusya	2.740	3.504	1.276	1971	19.03.2021
43	Deniz S	8103389	Kuruyük	Sierra Leone	4.281	4.510	2.411	1981	14.01.2021
44	Enigma	9077587	Kuruyük	Sierra Leone	4.998	4.678	3.232	1997	07.03.2021
45	Randa	8414283	Kuruyük	Suriye	2.831	5.160	1.573	1984	19.04.2021
46	Lady Caroline	7909619	Ro-Ro	Tanzanya	1.734	305	948	1979	20.05.2021
47	Al Hani	8314433	Kuruyük	Togo	3.990	6.479	2.084	1984	15.01.2021
48	Youssef M	7726093	Kuruyük	Togo	2.610	4.510	1.455	1980	05.04.2021
49	Safi	7108899	Kuruyük	Togo	2.526	3.684	1.456	1971	15.05.2021
50	Nika	880559	Kuruyük	Togo	2.060	2.099	1.660	1970	31.05.2021
51	Samsun	7615684	Ro-Ro Yolcu	Türkiye	10.870	1.790	6.593	1985	03.05.2021
52	Yakamoz 5	5055323	Tanker	Türkiye	498	598	440	1961	10.02.2021
53	Hicri Kaan	8508670	Tanker	Türkiye	5.359	7.859	3.186	1986	05.04.2021
54	Çatalkaya	7434834	Römorkör	Türkiye	127		80	1984	22.04.2021
55	Cemal Kaptan	7809883	Kuruyük	Türkiye	3.036	3.036	1.003	1979	28.01.2021
56	Burak A	7364601	Kuruyük	Türkiye	1.245	2.140	730	1975	19.03.2021
57	Sabahat Telli	8111831	Tanker	Türkiye	3.253	4.558		1982	12.07.2021

Kaynak: Gemisander ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

* Renklendirilen gemiler Temmuz 2021 tarihinde geri dönüşüme giren gemilerdir.

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



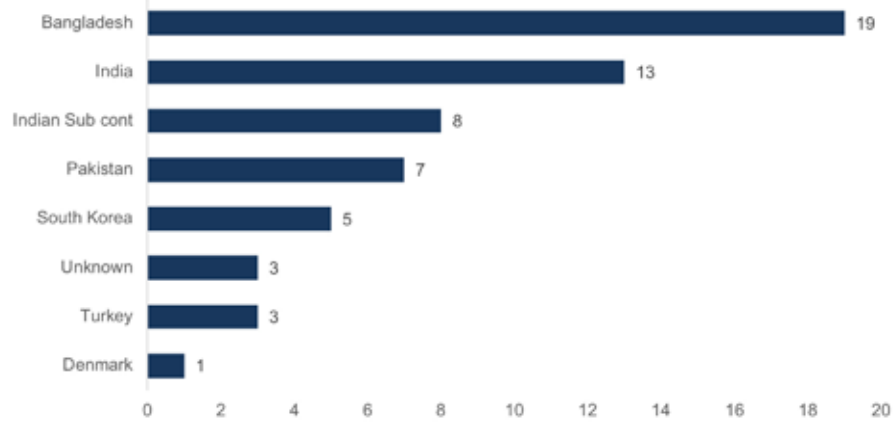
Kaynak: Clarksons Research Services Limited ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

DÜNYADA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Gemi Tiplerine Göre Listelenmiştir) MAYIS-TEMMUZ 2021

Gemi Tipi	Mayıs			Haziran			Temmuz		
	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT
Accom. Unit	-	-	-	1	44,0	2.761	-	-	-
AHTS	4	39,0	6.165	7	34,9	10.683	3	24,0	6.463
Asp. & Bit.	2	32,0	9.950	1	36,0	4.667	-	-	-
Bulk	3	25,0	128.416	1	20,0	170.094	4	32,5	337.857
Cement	-	-	-	1	37,0	18.996	1	46,0	6.436
Chem & Oil	13	26,6	356.104	10	24,8	223.990	10	27,3	182.557
Container	-	-	-	3	27,3	24.799	-	-	-
Cruise	1	48,0	5.956	-	-	-	1	48,0	5.936
Diving Spt	-	-	-	-	-	-	1	38,0	1.751
Drillship	-	-	-	1	23,0	99.304	-	-	-
Ethy/LPG	-	-	-	2	26,5	16.644	-	-	-
FPSO	-	-	-	-	-	-	2	37,5	132.915
GCargo	3	35,7	13.598	2	40,5	3.102	4	36,3	12.226
Hvy Dk Cargo	-	-	-	1	36,0	30.126	1	38,0	32.292
Livestock	2	44,0	16.470	-	-	-	-	-	-
LNG	1	41,0	72.560	-	-	-	1	37,0	67.552
LPG	1	26,0	3.025	1	25,0	2.347	2	25,5	8.764
Methanol	1	24,0	45.219	-	-	-	1	20,0	31.632
MPP	2	30,0	14.293	1	22,0	5.581	-	-	-
MSV	-	-	-	1	44,0	852	-	-	-
Open Hatch	-	-	-	-	-	-	1	30,0	47.079
Pass	1	46,0	115	1	26,0	891	1	26,0	31
Pass/Car F.	3	37,0	4.523	-	-	-	2	42,0	6.676
PCC	-	-	-	1	32,0	3.184	1	20,0	2.900
Products	5	26,2	210.886	13	30,1	237.661	7	32,9	30.572
PSV	-	-	-	2	25,0	8.483	-	-	-
Reefer	1	36,0	14.572	3	34,0	21.343	2	29,5	10.896
Research	1	22,0	4.568	-	-	-	1	45,0	200
Rfr Fish C.	-	-	-	-	-	-	1	32,0	523
Rfr/RoRo	-	-	-	1	30,0	9.160	-	-	-
RoPax	2	47,5	8.335	1	45,0	7.486	-	-	-
Ro-Ro	1	30,0	9.958	1	24,0	4.120	1	63,0	-
Shuttle	1	20,0	100.257	-	-	-	1	22,0	35.807
Tanker	6	31,5	638.688	2	26,0	266.013	8	25,5	753.117
Tug	-	-	-	1	62,0	-	1	33,0	476
TSH Dredger	-	-	-	1	37,0	10.915	-	-	-
Utility	-	-	-	1	52,0	761	-	-	-
Work/Repair Vsl.	-	-	-	-	-	-	1	39,0	20.627
Genel Toplam	54	31,8	1.663.658	61	31,1	1.183.963	59	31,5	1.735.285

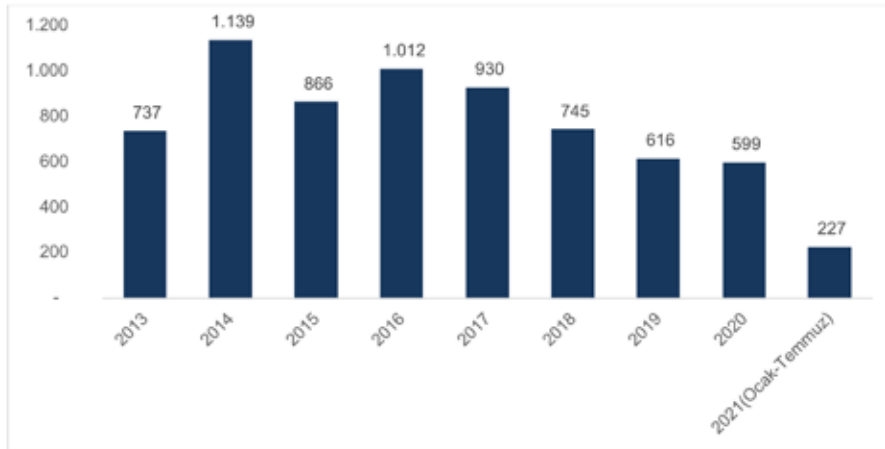
Kaynak: Clarksons Research Services Limitet ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

GEMİ GERİ DÖNÜŞÜMÜNDE ADET BAZINDA ÜLKELER (TEMMUZ 2021)



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

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



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 HACİBEKOĞLU (Sektörel Araştırmalar Uzmanı) Meryem ÇELİK
(Deniz Ticareti Sorumlusu)



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 kreynerlerinin, ambar kapaklarının, gemi sevk ve manevra sistemlerinin, tasarımı, imalatı, servisi, tamir ve bakımı 1982'den bu yana yapılmaktadır. Müşteri istek ve beklentilerini zamanında, en uygun koşullarda ve en üst kalite düzeyde gerçekleştiren firmamız Türk Loydundan 2004 yılında EN ISO 9001:2000 belgesini alarak kalitesini uluslararası platformda belgelemiştir.



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





**SPARE PARTS
SERVICE**

**MAXIMIZE
ENGINE
PERFORMANCE**

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

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

in mesimarine
@ mesimarineinc



BSKY

DÜNYADAKİ TEK FİLTRESİZ UV TIP BWTS

- FİLTRE BAKIMI GEREKTİRMEZ
- FİLTRE DEĞİŞİMİ GEREKTİRMEZ
- TIKANMA,DELİNME RİSKİ YOK
- GEMİ ÖMRÜ KADAR GARANTİ!

İLETİŞİM:

✉ info@yafdiesel.com.tr

🌐 www.yafdiesel.com.tr

🏠 Tuzla/İstanbul

☎ 0216 494 49 02

