

İMEAK
Deniz Ticaret
Odası'nın
resmi yayınıdır.

Deniz Ticareti

DERGİ KURULUŞ: 1984

HAZİRAN / 2021



19 MAYIS

ATATÜRK'Ü ANMA,
GENÇLİK VE SPOR BAYRAMI

1919

Kutlu Olsun...



UZMAR®



7/24

31 KILAVUZ KAPTAN

350 UZMAN DENİZCİ

30 DENİZ ARACI

MAKSİMUM VERİMLİLİK

SIFIR RİSK

TEK VİZYON

ÖNCE EMNİYET

1973'TEN BERİ

LİMANLARDA
EMNİYET
BİZE EMANET

Denizcilik Sektöründe 20 Yıldır Sizlerle...



BERK GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ LTD. ŞTİ.

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



info@designcita.com

www.designcita.com

CITA Design, denizcilik sektörü için yenilikçi tasarım çözümleri üreten bir iç tasarım stüdyosudur. Stratejimiz hem işlevsel hem de benzersiz tasarımlar sunmaktır.

CITA Design is an interior design studio that produces innovative solution for marine sector. Our strategy is to deliver creative designs that are both functional and unique.



aselsan
FERSAH



FERSAH

KARINAYA MONTELİ
DENİZALTI SAVUNMA HARBİ SONARI



Güven Veren Teknoloji

aselsan



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

M. ZİYA KALKAVAN

ERCAN YOLGİDEN

2013 Yılı Fotoğraf Yarışması'nda DTO'nun eserini satın aldığı
fotoğrafçılar arasında yer alıyor.



Yıl 37

HAZİRAN 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 USTAHÜSEYİNOĞLU

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



90 Years at sea

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

www.zihni.com.tr



TEKNEDE

Teknende Hayat Evinden Daha Rahat

Teknende.com Nedir ?

Hizmet Teknende ile tekneniz için gerekli olan tüm bakım talepleri **7 saniye kuralı** ile oluşturabilir, profesyonel iş ortaklarımızdan teklif alabilirsiniz. **Siparişin Teknende'** nin geniş ürün yelpazesi ile çiçekten yedek parçaya kadar ihtiyacınız olan ürünleri teknenize anında sipariş verebilirsiniz. **Teknende.com** tecrübeli **enspektörleri** ile **7/24 destek** imkânı sunup, **acil yardım butonu** sayesinde zor durumda kalan yolculara denizin ortasında bile acil yardım ulaştırılmasına imkân vermektedir.

www.teknende.com

İÇİNDEKİLER



16

MECLİS

MECLİS TOPLANTISINDA
TÜRKİYE VE DÜNYA
EKONOMİSİ KONUŞULDU

28

GÜNDEM

TÜRKİYE CUMHURİYETİ
TARİHİ İÇİN DÖNÜM
NOKTASI: 19 MAYIS 1919

12

TAMER KIRAN

UMUTLARIMIZI YEŞERTEN
GELİŞMELERLE YAZA
MERHABA DİYORUZ...

46

SÖYLEŞİ

ŞADAN KAPTANOĞLU:
BIMCO'DA PEK ÇOK
YENİLİĞE İMZA ATTIK

52

ÇEVRE

MARMARA DENİZİ'NDE
TÜKENİŞİN ADI: MÜSİLAJ

62

MAKALE

PINAR KALKAVAN SESEL

64

DENİZ TURİZMİ

ASMİRA GROUP, GÖCEK'TEN
SONRA ADRIYATİK'E DE YAT
KİRALAYACAK

66

SÖYLEŞİ

KAPTAN CENGİZ
KARABÜBER

70

İMALAT SANAYİ

MUSTAFA GÜRSOY'UN
ARDINDAN

100

BUNKER

PROF. DR. MUSTAFA İNSEL

ODADAN HABERLER	34
ŞUBELERİMİZDEN	40
SEKTÖRDEN HABERLER	74
BDI	89
BIMCO	90
DTO AB BÜLTENİ	92
GEMİ TUTULMALARI.....	96
LOJİSTİK	98
S&P	104
YÜK İSTATİSTİKLERİ	108
ISTFIX ANALİZ	110
HURDA RAPORU	112

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"

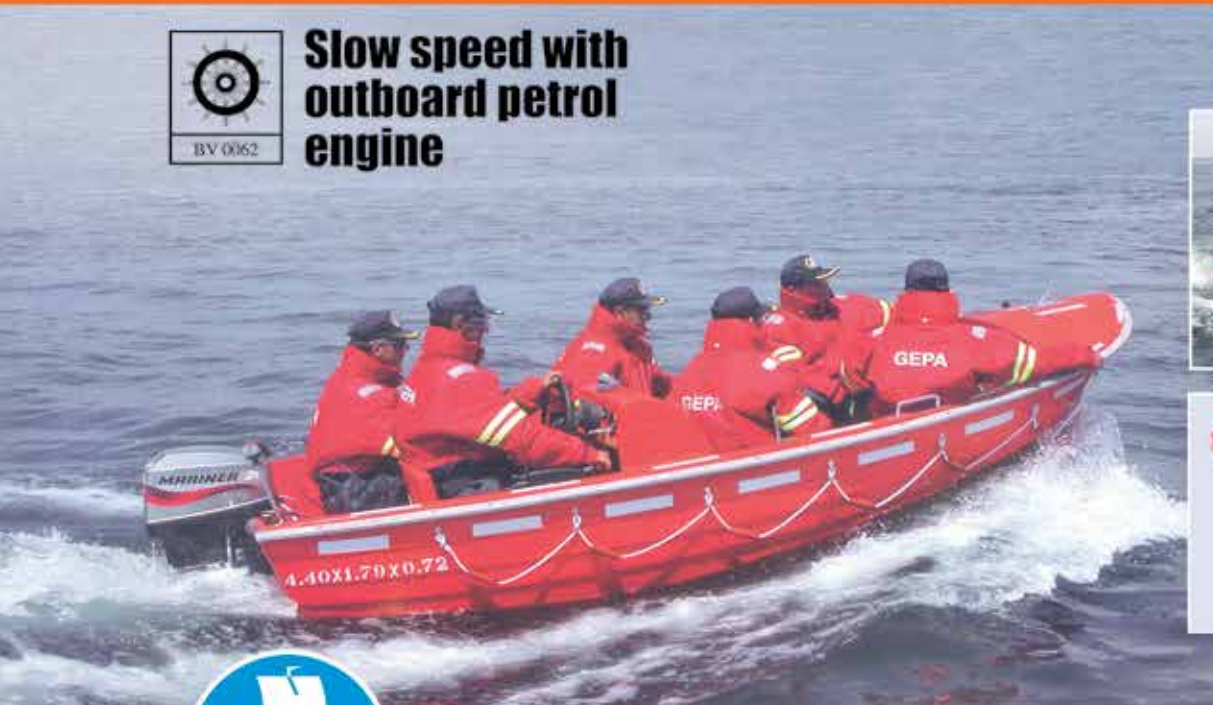


RESCUE BOATS

**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



SEA, SUN, WATER SPORT AND ART...

www.atayat.com.tr



Umutlarımızı yeşerten gelişmelerle yaza merhaba diyoruz...

Koronavirüs salgınında mayıs ayında tam kapanma nedeniyle sıkıntılı günler geçirdikten sonra yeniden kademeli bir açılma dönemine girdik. İnşallah önümüzdeki süreçte geçmişte yaptığımız hataları tekrarlamayız ve yeniden sıkı tedbirlere dönmek zorunda kalmayız. Ancak bu sefer daha umutluyuz. Önümüzdeki dört ayda toplam 120 milyon doz aşının Türkiye'ye geleceği müjdesini bizzat Sağlık Bakanımız ve BioNTech firmasının kurucu ortağı Uğur Şahin'den aldık. Bu, eylül ayına kadar vatandaşlarımızın önemli bölümünü aşılayabileceğimiz anlamına geliyor. Kaldı ki, diğer aşılarda da tedariki sürecek, hatta ülkemizde kendimiz imal edeceğiz. Büyük olasılıkla artık sonbahar itibarıyla okullarımız yeniden açılacak, restoranlar, kafeler yeniden şenlenecek ve geçtiğimiz mart ayından bu yana yaşadıklarımız geride kalmış olacak.

Bu haberler içimizdeki umutları yeşertirken, haziran ayı itibarıyla yeni bir turizm sezonuna da iyimser beklentilerle başlangıç yapıyoruz. Koronavirüs salgınının tüm dünyayı etkisi altına alması neticesinde, ülkelerce alınan korunma tedbirleri kapsamında en fazla etkilenen iş kolu turizm sektörü olmuştur. Ancak bu sıkıntılı dönemde kapalı grup tam sosyal izolasyonun sağlandığı Mavi Yolculuk, sualtındaki mavi derinlere dalışa yönelim ve su sporlarında kişisel farklı deneyimleri yaşama isteği, özel tekne kullanımı ve alımına olan ilgiyi artırmıştı. Üyelerimizin faaliyet gösterdiği bu alanda tüm hazırlıklarımızı tamamlamış olarak yeni bir sezona giriyoruz. Teknelerimiz ve personellerimiz hazır bir şekilde misafirlerini beklerken, yeni sezonun bereketli olmasını, üyelerimize hayırlı kazançlar getirmesini temenni ediyorum.

Sıkıntılı süreçten geçerken, iş dünyası olarak hibe ve nefes kredisi desteği müjdesini Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'dan aldık. Nefes Kredisi'nin, küçük ölçekli şirketlerimizin dertlerine derman olacağına, önemli bir destek sağlayacağına inanıyorum.



TAMER KIRAN

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı

Geçtiğimiz yıl Nefes Kredisi için Oda olarak 1 milyon TL tutarında bir destek sunmuş, üyemiz 197 firma bu krediden yararlanmıştı. Bu sefer de, kredi imkanından üyelerimizin en geniş şekilde faydalanmasına gayret edeceğiz. Bu vesile ile hibe ve Nefes Kredisi imkanlarını sağlayan Cumhurbaşkanımız Recep Tayyip Erdoğan'a, Hazine ve Maliye Bakanımız Lütfi Elvan'a, Ticaret Bakanımız Mehmet Muş'a sektörümüz adına teşekkürlerimi sunuyorum.

Mayıs ayında bir önemli gelişme de, ihrakiye teslimlerinde yaşandı. Bazı Gümrük Müdürlüklerinin, alıcısı belli olmayan ihrakiye teslimlerine ilişkin kabotaj beyannamelerinde alıcı bilgilerine yer verilmemesi, bu bölümün "muhtelif alıcılar" şeklinde doldurulması nedeniyle işlem tesis etmemesi üzerine gemilere ihrakiye teslimleri durma noktasına geldi. Odamızca yapılan girişimler neticesinde Ticaret Bakanlığı Gümrükler Muhafaza Genel Müdürlüğü'nden gelen olumlu

cevabi yazı ile sektörün yaşadığı önemli bir sorun çözümlenmiş oldu.

Mayıs ayının sonlarına doğru yaşadığımız afet bizleri üzdü. Balıkesir'in Ayvalık ve İzmir'in Dikili ilçelerinde etkili olan fırtına nedeniyle birçok tekne battı ve zarar gördü. 23 Mayıs Pazar günü, Ayvalık'a gittim. Fırtına nedeniyle teknesi batan veya hasar gören vatandaşlarla buluşarak geçmiş olsun dilekelerini ilettim, önümüzdeki süreçte neler yapılabileceği konusunda fikir alışverişinde bulunduk. Temennim, inşallah benzer bir afeti bir daha yaşamayız.

25 Haziran'da Dünya Denizciler Günü'nü kutlayacağız. Pandeminin zorlu ve meşakkatli dönemlerinde hakikaten denizcilerimiz çok önemli hizmetler vererek, tedarik zincirinin bozulmaması için ellerinden geleni yaptılar. Geldiğimiz noktada denizcilerin sıkıntıları halen devam ediyor.

Uluslararası Deniz Ticaret Odası da, gemi insanların kilit çalışanlar olarak tanınması, personel değişim krizi ve gemi insanların aşılama önceliklendirilmesi hususlarına dikkat çekmek amacıyla 25 Haziran Dünya Denizciler Günü kapsamında "Gemi Düdüklü Denizciler İçin Çalsın Kampanyası" başlattı. Bu vesile ile tüm denizcilere önemli hizmetlerinden dolayı bir kez daha takdir, şükran ve teşekkürlerimi sunuyorum.

Haziran ayında Babalar Günü'nü kutlayacağız. Bu yıl ilk defa babam olmadan bir Babalar Günü geçireceğim. Hakikaten insanın babasını kaybetmesi çok zor geliyor, içiniz yanıyor. Babası hayatta olanlara tavsiyem; gidin onlara sınıksız sarılın, ellerinden öpün. Bu duygu ve düşüncelerle ailenin temel direği, fedakarlığın ve merhametin simgesi tüm babaların Babalar Günü'nü kutluyorum. Başta kendi babam olmak üzere ahirete göç eden tüm babalarımızı da rahmetle anıyorum.

Kalın sağlıcakla...

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.



ONURSAN



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

Liferaft Service

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

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



Your Liferaft on board



SAVE MORE TIME



Our Rental Liferaft

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

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

Approvals



You may contact us for the latest approvals for liferafts



Nanodomain structured self polishing antifouling paint

FASTAR

Precise - Predictable - Performance



NIPPON PAINT MARINE

<https://www.nipponpaint-marine.com>

MECLİS TOPLANTISINDA TÜRKİYE VE DÜNYA EKONOMİSİ KONUŞULDU

İMEAK Deniz Ticaret Odası Mayıs Ayı Meclis Toplantısı Covid-19 salgınının sürmesi nedeniyle 6 Mayıs Perşembe günü video konferans yöntemiyle yapıldı. Toplantıda, Piri Reis Üniversitesi Rektör Yardımcısı Prof. Dr. Erhan Aslanoğlu “Türkiye ve Dünya Ekonomisi; Göstergeler ve Gelişmeler” konulu bir sunum yaptı.



İMEAK DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır başkanlığında açılışı yapılan toplantıda gündeme geçilmeden önce vefat eden kişilerin isimleri okundu ve kendilerine Allah'tan rahmet, yakınlarına başsağlığı dilendi.

Meclis Kâtip Üyesi Barış Türkmen'in okuduğu isimler şöyle: “Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Selim Dursun'un babası Kamil Dursun, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu'nun ablası Nermin Öztürk, Oda üyesi Angora Denizcilik İç ve Dış Ticaret Limitet Şirketi ortaklarından Ömer Örtel'in babası Fikret Örtel, Oda üyesi Metear Deniz İşleri ve Ticaret Anonim Şirketi ortağı ve eski meclis üyesi Aret Hovagimyan, Oda üyesi Gürdesan Gemi Makina Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi Yönetim Kurulu Başkanı ve eski meclis üyesi

Mustafa Gürsoy, Oda üyesi eski meclis başkanı, TOBB eski Türkiye denizcilik meclis başkanı Mart Denizcilik ve Gemi İşletmeciliği A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı Erol Yücel'in annesi Zehra Yücel”.

Vefat haberlerinin okunması ardından birinci gündem maddesi olarak meclisin 08.04.2020 tarih ve 37 sayılı toplantı zabıtları ile Hesapları İnceleme Komisyonu Başkanı Ahmet Aygün Özgen'in sunumunu yaptığı 2020 mart ayı mizanı görüşülerek onaylandı. Ardından Fethiye Şubesi'nin hizmet binası satın alınmasının görüşülmesi ve oylanmasına geçildi.

İMEAK DTO FETHİYE ŞUBESİ YENİ HİZMET BİNASINA KAVUŞUYOR

Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran Fethiye Şubesi Hizmet Binası satın

alımı konusunda açıklama yaptı. Kıran, göreve geldiklerinden bu yana şube hizmet binalarının yenilenmesi, alınması ve eksiklerinin tamamlanması yönünde yaptıkları çalışmalarda şimdi de Fethiye Şubesi'ne geçmiş olduklarını kaydederek, “Fethiye şubemiz bildiğiniz üzere uzun zamandır Fethiye sahilde bir iş hanı içerisinde üç farklı odadan oluşan küçük bir alanda bulunmaktaydı. Önümüzde iki alternatif vardı. Yeni kurulmakta olan Çalışma Bölgesi tarafında bir yer alıp denize yaklaşık 200 metre mesafede olmak ya da eski liman bölgesinde kalıp şu an olduğumuz iş hanının hemen üst kotunda bir yer bulmaktı. Uzun çabalar sonucunda bu yeri bulduk, görüşmeler yaptık.

Hemen alt tarafında Fethiye Liman Başkanlığı binası var. Onun hemen önü ise sahil. İki kat artı çatı katından oluşan 140 metre kapalı kullanım alanı mevcut. İçerisinde ihtiyaca göre değişiklikler yaparak bu işi çözebileceğimizi öngördük. Görüşmelerimizi yaptık ve 4 milyon 590 bin TL bedel ile onayınıza vabeste mal sahibi ile anlaştık. Onaylanmasının ardından bugün bu şube binamızın alınımının ardından tefriş işimiz olacak. Tahminimce oraya da bir 600 - 700 bin TL civarında bir para harcanacak ve toplamda 5,5 milyon TL gibi bir miktara burayı da bitirmiş olacağız gibi gözüküyor” diye konuştu. Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır ve Meclis Kâtip Üyesi Barış Türkmen'in oylamaya sunduğu Fethiye Şubesi Hizmet Binası satın alımı meclis üyelerince kabul edildi.



BODRUM İÇMELER LİMAN İŞLETMESİ DTO ORTAKLIĞINDA KURULUYOR

Hizmet binası satın alınmasının ardından ek gündem maddesine geçildi. Barış Türkmen İMEAK DTO Bodrum Şubesi ortaklığında kurulacak Bodrum İçmeler Liman İşletmesi hakkında bilgilendirme yaptı. Buna göre ortakları arasında Bodrum Belediyesi Turizm İnşaat Gıda Enerji Sanayi, Bodrum Ticaret Odası, Bodrum Esnaf ve Sanatkarlar Odası, Bodrum Denizciler Derneği ve İMEAK DTO Bodrum Şubesi'nin yer aldığı bir liman işletme şirketi kurma talebine istinaden Bodrum Belediyesi A.Ş.'nin 40 bin TL sermaye ve yüzde 40 pay oranı, Bodrum Ticaret Odası'nın 15 bin TL sermaye ve yüzde 15 pay oranı, Bodrum Esnaf ve Sanatkarlar Odası'nın 15 bin TL sermaye ve yüzde 15 pay oranı, Bodrum Denizciler Derneği'nin 15 bin TL sermaye ve yüzde 15 pay oranı ile ortak olacağı şirket İMEAK DTO Bodrum Şubesi'nce de 15 bin TL sermaye ve yüzde 15 pay oranı ile ortak olunacağı ve bu hususta yapılacak tüm iş ve işlemler konusunda yönetim kuruluna yetki verilmesi oda meclisine arz olundu.

Ek gündem maddesi hakkında bilgi veren DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, projenin Bodrum genelinde meslek örgütlerinin ve sivil toplum örgütlerinin bir araya gelerek

belediye başkanlığı öncülüğünde hayata geçmesinin planlandığını belirtti ve "İçmeler Bölgesi bildiğiniz üzere daha çok teknelerin tamir bakım işlemlerinin yapıldığı ve yat inşaat tersanelerinin olduğu bölgeye yakındır. Burada Bodrum'un genel mevcut marinalarından faydalanmakta zorluk çeken, fiyat anlamında da zorluk çeken ticari yat sahibi üyelerimize ve günübirlik teknelere barınma ve bağlama yeri sağlama amacıyla düşünülen bir projedir" dedi.

DİNÇ: "UZUN YILLAR HİZMET EDECEK BİR PROJE"

İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şube başkanı Orhan Dinç de Bodrum İçmeler Liman İşletmesi konusunda bilgilendirme yaparak, "Bodrum, Akdeniz Çanağı'nda yatçılığın başladığı ve özellikle yaz sezonunda günlük 7 bin 500 adet tekne trafiğinin olduğu bir bölgedir. Bu bölgede Deniz Ticaret Odası üyelerimiz ve ticari yatlarımızın da sayısının artmasıyla birlikte yolcu indirme bindirme, kumanya alma ve yakıt alma problemleriyle karşı karşıya kalındı. Burada ince eleyip sık dokuduk ve bütün yarımadayı göz önüne alarak en doğru bölgeyi seçmek için buradaki yerel yönetimlerle, belediye başkanımız, oda başkanlarımız ve Denizciler Derneği ile birlikte böyle bir çalışma içerisine girdik. Milas ve

Bodrum tekne bağlama sayısı şu anda mevcut haliyle güncel rakam olarak 3326 adettir. Günlük deniz trafiğimize baktığımız da ise ihtiyaç 7 bin 500 adettir. Dolayısıyla burada planlanan bu marina 327 adetlik bir bağlama marinası olarak hesaplanmıştır. Bu hem içmeler bölgesinde olması münasebetiyle yat imalatı bakım onarım sektörüne bir destek amaçlı, hem de ticari yatlarımıza, yani üyelerimize, yat kumanyası, yakıtı ve yolcu indirme bindirme için sektörümüzü rahatlatıcı ve önümüzdeki yıllarda da uzun yıllı hizmet edecek şekilde bir proje olarak tasarlanmıştır" ifadelerini kullandı.

Yapılan değerlendirmelerin ardından Bodrum İçmeler Liman İşletmesi'ne ortak olunması hususundaki ek gündem maddesi Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır tarafından oylamaya sunulurken kabul edildi. Toplantı, nisan ayı faaliyetleri sunumu ile devam etti.

TAMER KIRAN'DAN ABD'YE KINAMA

Faaliyet sunumunun ardından değerlendirmelerine Fethiye Şubesi Hizmet Binası satın alımı hakkında konuşarak başlayan Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 2021 yılı içerisinde Kocaeli Şubesi'nin ardından Fethiye Şubesi'nin de yeni hizmet binasına kavuşmuş olacağını belirtti.

İMEAK DTO şubelerinin, odaya yakışır bir hizmet binasına sahip olması için gösterdikleri gayretin sonucunda bunun meyvelerini almaya başladıklarını aktaran Tamer Kıran, "Hatırlayacağınız gibi 2019 yılında Bodrum Şubesi Hizmet Binası'nı, 2020 yılında ise Aliğa Şubesi Hizmet Binası'nı satın almıştık. İzmir Şube Binamızın inşaatı ise, planlandığı şekilde devam etmektedir.

Bir plan tadilatından sonra aldığımız izinle, bir hafta sürecek hafriyat bu sabah başlamıştır. Orada da inşallah yıl sonuna kadar şube hizmet binamızı tamamlamış olacağız. Şubelerimizin yeni binalarının odamıza, sektörümüze ve üyelerimize hayırlı ve uğurlu olmasını diliyorum" şeklinde konuştu.



ABD Başkanı'nın, 1915 olaylarına ilişkin açıklamasını da kınayan Kıran, "ABD başkanının bulunduğu coğrafyada bir asırdan önce yaşanmış bazı olaylarla ilgili tarihi hakikatleri çarpıtan, hukuki temeli olmayan, tamamen siyasi mülahazalarla yapıldığı belli açıklamasını kınıyorum. Bu topraklarda yüzyıllar boyu devletler kurmuş Türk milleti tarihinin hiçbir döneminde soykırım olarak ifade edilebilecek bir olayı vaki değildir. Türkiye'nin bu konudaki tavrı da son derece nettir. Ülkemizin iddialarla ilgili bağımsız bir tarih komisyonu kurulması, gerçeklerin ortaya çıkarılması için arşivlerin araştırmacılara açılması teklifi yıllardır yanıt bulmamaktadır. Hal böyleyken, yaşadığımız sorunlara rağmen dost ve müttefik olarak gördüğümüz ABD ile ekonomik ve ticari işbirliğinin artırılması için çaba gösterdiğimiz bir dönemde, tarihçilerin ve bilim insanlarının tartışması gereken bir konunun siyaset malzemesi haline getirilmesinin iki ülke ilişkilerini zedelemekten öte bir fayda sağlamayacağını belirtmek istiyorum" dedi.

PANDEMİNİN 3'ÜNCÜ ZİRVESİNİ SIKINTILI GEÇİRİYORUZ

Covid-19 pandemisinde yeni mutasyonlara, gevşemelerinde eklenmesiyle 3'üncü zirvesinin sıkıntılı geçtiğini kaydeden Kıran,

"İngiliz, Güney Afrika, Brezilya derken mutantlara bir de Hindistan eklendi. Hindistan mutant virüsünün çok daha hızlı yayıldığı belirtiliyor ve bu virüse İstanbul'da rastlandığını bizzat Sağlık Bakanımızın açıklamalarından öğrenmiş bulunuyoruz. Nisan ayı ortaları itibarıyla günlük vaka sayıları 60 binleri geçerken, önce kısıtlamalara geri dönüp, ardından 17 Mayıs Pazartesi sabahına kadar sürecek tam kapanmaya girdik. Sokağa çıkma kısıtlaması uygulanan günlerde üretim, imalat tedarik ve lojistik zincirlerinin aksamaması, sağlık, tarım ve orman faaliyetlerinin sürekliliğinin sağlanması amacıyla bu tür çalışma faaliyeti gösteren iş yerleri ve bu iş yerlerinde çalışanlar kısıtlamadan muaf tutuldu. Bu kapsamda faaliyetlerini sürdüren Odamız da üyelerimize hizmetin aksamaması için dönüşümlü çalışma şekline geçti. Pandemi tedbirleri altında ve asgari personel bulundurulması kaidesiyle gerçekleştirilen çalışma, tüm şube ve temsilciliklerimizde hala uygulanıyor. Odamızın üyelerinin de büyük oranda kapsam altına alındığı muafiyet uygulaması dışında kalan az sayıda üyemiz için de gerekli müracaatları ilgili makamlara yaparak faaliyetlerini sürdürmelerini sağladık. Eskişine göre daha hızlı yayılan Covid-19'un ciddiye alınmaması durumunda ne gibi sonuçlar doğurabileceğini acı

tecrübelerle gördük, görmeye devam ediyoruz. Salgınla mücadeleye son noktayı koyabilmek için kurallara sıkı sıkıya riayet etmek, dikkatli davranmak aşı zamanı geldiğinde hiç vakit geçirmeden randevuları alıp aşı yaptırmak büyük önem taşıyor. Dünya geneline baktığımız zaman ise, yüksek aşılamanın olduğu ülkelerde salgının düşüşe geçtiğini görüyoruz. Bu gerçek hem sağlığımızı, hem de ekonomi için aşının önemini çok net bir şekilde ortaya koyuyor. Aksi halde normal hayatımıza dönebilmek, işimize yeniden var gücüyle sarılabilmek zamanında gecikmeler olacak. Geldiğimiz noktada kapanmanın işe yaradığını günlük vaka sayılarında düşüşler yaşandığını görüyoruz. İnşallah Mayıs ayı sonu itibarı ile tüm önlemlerden olumlu sonuçlar alırız. Özellikle deniz turizmi ile işteğal eden üyelerimizin beklentilerini karşılayacak hayırlı bir turizm sezonuna başlamak nasip olur" diye konuştu.

KÜRESEL EKONOMİDE TOPARLANMA DEVAM EDİYOR

Küresel ekonominin ABD öncülüğünde büyük oranda Covid-19'un seyrine bağlı olarak devam ettiğini aktaran Kıran, "Küresel olarak baktığımızda, vaka sayıları hızla artmaya devam ederken, aşılamanın hızlı olduğu ülkelerde net bir düşüş eğilimi gözleniyor. ABD, İngiltere, Kanada gibi ülkeler aşılama oldukça iyi giderken, Çin, Güney Kore, Avustralya ve Yeni Zelanda gibi dünyanın büyük ekonomileri güçlü kapanmalarla pandemi sorununu büyük oranda çözmüş durumda. Avrupa Birliği aşılama geriden gelse de, orada da başta Almanya olmak üzere hızlanmalar olduğunu görüyoruz. Birkaç ay içerisinde AB'nin de büyük bir yol kat etme ihtimali yüksek görünüyor. Bahsettiğimiz bölgeler dünya ekonomisinin yüzde 60'ından fazlasını oluşturuyor. Ve küresel büyümede lokomotif görev üstleniyorlar" dedi.

Aşılamanın ve vaka sayılarının en sorunlu gittiği yerlerin Ortadoğu Bölgesi, Afrika, Hindistan ve Latin Amerika olarak görüldüğünü aktaran Başkan



Salih Zeki Çakır

Tamer Kıran, “Küresel imalat sanayi, satın alma yöneticileri endeksi verileri varlıklı gelişmiş ülkeler olmak üzere tarihi zirveleri yapmaya devam ediyor. Gelişmekte olan ülkelerin imalat sanayi satın alma yöneticileri endeksi verileri pandemi koşullarıyla bir miktar gerilese de, görece olarak güçlü seyrini koruyorlar. Tüm bunlara bağlı olarak dünya ticaretinde artışın da devam ettiğini görüyoruz. İhracat artışıyla özellikle Asya’dan gelen konteyner talebi navlun fiyatlarını yukarı çekmeye devam ediyor.

Süveyş Kanalı’nın geçici süreliğine bloke olmasının tedarik zincirlerinde yarattığı gecikmeli etkilerin sürdüğü, tedarik zincirlerine bağlı maliyet baskısının devam ettiği görülüyor. Her ne kadar geçen yılın yüzde 25 altında da olsa hava taşımacılığında da son aylarda artış eğiliminin devam ettiğini söyleyebiliriz. Özellikle ABD ekonomisinden gelen veriler, toparlanmanın oldukça hızlı gittiğine işaret ediyor. Para ve maliye politikası destekleriyle gelmekte olan büyük alt yapı yatırımları ve güçlü aşılama hem ABD’nin büyüme beklentilerini yukarı çekiyor, hem de küresel ekonomide emtia fiyatlarına baskı yapıyor” diye konuştu. Petrol fiyatlarının 1997

yılından bu yana, dip noktasından en hızlı çıkışı son bir yılda gösterdiğini aktaran Kıran şunları söyledi: “Özellikle denizcilik piyasamız açısından önemli bir faktör olan ve pandemi sürecinde düşüşte olan petrol fiyatlarına baktığımızda geçen yılın son çeyreğinde başlayan toparlanma ve tüketici tarafında talebin canlanması ile tekrar yükselişe geçtiğini görüyoruz. Brent petrol 20 dolar seviyelerinden yükselerek, nisanın son haftasında tekrar 66 dolara yükseldi. Sanayinin yoğun kullandığı bakır, alüminyum gibi emtiaların fiyat artışları son haftalarda yavaşlansa da orada da devam ediyor. Söz konusu gelişmeler küresel ekonomide enflasyonist baskıları tabii ki arttırıyor. ABD’de enflasyon son iki yılın en yüksek seviyesine çıkmış durumda. Hala hızlanması beklenmekte... Bu nedenle önümüzdeki dönemde ABD’de tahvil faizlerinde olabilecek yukarı yönlü hareketlerin bizim gibi gelişmekte olan ülkelerde yaratabileceği baskılara hazırlıklı olmamız gerekiyor. Ülkemizde mart ve nisan ayı boyunca vaka sayılarında çok hızlı artışlarla karşılaştık. Vakaların yükseldiği dönemin ekonomik aktiviteye yansımalarını da görüyoruz. Burada en olumsuz etkilenenler doğal olarak hizmet sektörleri... Bununla birlikte imalat sanayisine de

bu olumsuzluğun kısmen yansıdığı anlaşılıyor. Örneğin mart ayında 52.6 seviyesinde olan İmalat Sanayi Satın Alma Yöneticileri Endeksi’nin nisan ayında 50. 4 seviyesine gerilediğini ve bu gerilemenin arkasında ortaya çıkan en önemli unsurun Covid-19 vaka sayılarındaki artış olduğunu görüyoruz”.

Ülkemizde, mart ayı boyunca ve nisan ayının ilk yarısında vakaların yükseldiği dönemin ekonomik aktiviteye olumsuz yansımalarının görüldüğünü belirten Tamer Kıran; “Veriler yılın ilk çeyreğinde yüzde 5-6 arası bir büyüme gösterdiğine işaret ediyor. Ocak - Mart döneminde turizm gelirlerinin pandeminin de etkisiyle bir önceki yıla göre yüzde 40.2 azalarak, 2.4 milyar dolar olduğuna işaret etti ve şunları ekledi: “Ülkemiz ekonomisinde önemli bir yeri olan turizmde tam kapanma sonrası düşmesi umut edilen günlük vaka sayısıyla beraber açılacak yeni sezonun gidişatının olumluya dönmesi ise en büyük beklentimiz olup, bu sektörün performansı yılın ikinci yarısındaki ülke büyümemizde en etkili faktörlerden birisi olacak. Bu süreçte kısa çalışma ödeneğinin süresinin uzatılmasını vergi beyan verme sürelerindeki ötelemeleri ve yeni planlanan maliye politikası desteklerini doğru buluyoruz”.

Ekonomimizdeki en sıkıntılı verilerimizden bir tanesinin enflasyon olmaya devam ettiğini kaydeden Kıran, “Nisan sonunda açıklanan Merkez Bankası Enflasyon Raporu kısa ve orta vadeli beklentilere ışık tutması açısından oldukça önemli. Enflasyon tahmini 2021 yılı için yüzde 12.2 olarak güncellendi. İlk çeyrekte gerçekleşen enflasyon ise yüzde 16.2 olarak gerçekleşti. Üretici Fiyat Endeksi ise yıllık bazda mart sonu itibarıyla yüzde 31.2 nisan itibarıyla yüzde 35.17 olarak gerçekleşti. Üretici kısmında artan baskı gecikmeli de olsa TÜFE’ye de yansıdı. Bu durum ciddi bir maliyet enflasyonu baskısına ve para politikasının sıkı gitme gerekliliğine işaret ediyor. Nitekim Türkiye Cumhuriyet Merkez



Tamer Kıran

Bankası Başkanı beyanlarında sıkı para politikasının devam edeceğini tekrarlı olarak vurguladı” diye konuştu.

DÜNYA DENİZ TAŞIMACILIĞINDA ARTIŞ BEKLENİYOR

Denizcilik piyasalarında ise yılın ilk dört ayı itibarıyla navlunların canlı kalmaya devam ettiğini belirten Tamer Kıran, özellikle konteyner tarafında talep artışının devamı, liman sıkışıklıkları ve lojistik yetersizliklerin navlunları ve gemi kiralamalarını rekor seviyelere taşıdığını söyledi. Kıran sözlerine şöyle devam etti: “Dökmecilerde Çin kaynaklı ticari büyümenin pozitif etkisiyle hareketli bir piyasa yaşandı. Denizcilik piyasasının durumunu daha genelde ortaya koymak üzere genel arz talep durumunu değerlendirecek olursak, yıllık bazda 2020 yılında talep tarafında 11 milyar 537 milyon ton seviyesinde olan deniz taşımacılığında filo büyüklüğü DWT olarak 2 milyar 64 milyon tona ulaştı. 2020 yılının özellikle ikinci yarısından itibaren hızla artan talep karşısında birçok piyasamızda fiyatlarda hızlı artışlar yaşandı. Önümüzdeki sürece ilişkin beklentilerde talebin arza göre birçok segmentte daha hızlı bir gelişme göstermeye devam edeceği yönündedir. Dünya deniz taşımacılığı küresel ticarete yaşanan yüzde 7,5 daralmaya

karşın 2020 yılında ton bazında yüzde 3.4 düştü. Ton mil bazında ise yüzde 1.58 geriledi. Bu yıl için beklentiler global ticarete beklenen genişlemeyle birlikte ton bazında yüzde dört artarak, 12 milyar tona çıkması ton mil bazında ise yüzde 3.98 artarak 61 milyar ton mile ulaşmasıdır. Global filonun 2021 yılında yüzde üç artarak 2.127 milyon DWT büyüklüğe ulaşması bekleniyor. 2021’de teslim edilmesi beklenen 82 milyon DWT yeni inşa gemi olmakla birlikte bunların yüzde 43’ünü dökme yük, yüzde 30’unu tanker, yüzde 14’ünü konteyner, yüzde 9’unu da gaz sınıfı gemiler oluşturmaktadır.”

HURDA TEŞVİKİ YÖNETMELİĞİ

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından hazırlanan “Hurdaya Ayrılan Türk Bayraklı Gemilerin Yerlerine Yeni Gemi İnşa Edilmesinin Teşvikine Dair Yönetmelik”, 28 Nisan tarihi itibarıyla Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girdiğini kaydeden Kıran şöyle devam etti: “Bu yönetmelik Odamızın en önemsedığı konuların başında gelen Türk Koster Filosunu Yenileme Projesi ile yakından ilgili olması nedeniyle büyük önem taşımaktadır. Hurda teşviki konusu talebimiz üzerine yapılan ve ana hedefinde koster filosunun yenilenmesi olan bir çalışmadır. Yönetmelik taslak

halindeyken bize gönderilmiş ve bazı yorumlarımız olmuştur. O yorumlarımızın yönetmelikte tam manasıyla hayata geçtiğini göremedik. Yönetmeliğin koster filosunun yenilenmesine ne kadar yeteceğini değerlendiriyoruz. Eksik bulduğumuz hususları bakanlığımıza iletmek için şu anda çalışıyoruz. Ancak netice itibarıyla elimizde hurdaya çıkarılacak gemileri teşvik edip, onun yerine yeni gemi yapmak amacıyla destekleyecek bir yönetmeliğimiz bulunuyor. Bu haliyle de yeni yönetmeliğin koster filosunun yenileme projesine katkı sağlamasını umut etmekle birlikte asıl ihtiyaç olan uygun şartlarla kredi imkanı konusundaki çalışmalarımız halen sürmektedir.”

Kıran, yönetmeliğin hazırlanmasında emekleri geçen başta Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu olmak üzere Bakan Yardımcılarına ve bürokratlara teşekkür etti.

İHRACATTA YAŞANAN KONTEYNER SIKINTISI

İhracatta yaşanan konteyner sıkıntısı ile ilgili olarak daha önce Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB), Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM), İstanbul Maden İhracatçıları Birliği (İMİDB) ve İstanbul Kimyevi Maddeler ve Mamulleri İhracatçıları Birliği (İKMİB) üyeleri ile webinar toplantılarında bir araya gelerek sürecin gelişimini ve konteyner piyasasının gerçeklerini anlatma fırsatı bulduklarını ifade eden Kıran, “Konteyner sorunu Çin’i dünyanın geri kalanına göre pandemiden beklenmedik bir şekilde hızlı toparlanma sürecine girmesi ve bir anda hem ithalat, hem de ihracatını arttırmasıyla başladı. Bu durum özellikle konteynerde 2020 Temmuz’undan itibaren olağanüstü bir hareketlilik yaratmaya başladı. Bir tarafta 2008 krizinden beri yeni gemi siparişlerinin çok az olması arzda daralma yaratırken, diğer tarafta talepteki patlamaya bir de boş konteyner krizi eklenince fiyatlar bir anda kimsenin öngörmediği seviyelere çıktı. Bugün



İtibariyle rakamlara bakacak olursak, konteyner gemisi pazarında 24-36 aylık anlaşmalarla uzun dönem kiralama hakim olmaya devam ederken talep artışı, liman sıkışıklıkları ve benzeri nedenlerle yükselen gemi fiyatları da artışını sürdürmektedir. 2020 Temmuz ayından itibaren artış yaşanan navlun ve konteyner gemi kiralalarının ardından ikinci el gemi fiyatlarında da artış görüldü. 2021 Mart itibariyle Çin tersaneleri sipariş defterinde 242 adet konteyner gemisi yer alıyor. Bu gemilerin yüzde 52'si yerli armatörler yani Çinliler, yüzde 48'i ise yabancı armatörler tarafından Çin tersanelerine verilen siparişler. Geldiğimiz noktada boş konteyner sıkıntısının geçici olduğunu söyleyebiliriz, ancak navlun fiyatlarında önümüzdeki yıl bir gevşeme beklense dahi eski fiyatlara dönüş pek öngörülüyor” şeklinde konuştu.

Türkiye'nin ekonomideki en güçlü silahının ihracat olduğunu vurgulayan Kıran, lojistik sektörünün en önemli rolü üstlenmeye devam edeceğini söyleyerek, “Tüm bu gelişmeler yıllardan beri dile getirdiğimiz ‘denizcilik ülkemiz için olmazsa olmaz sektörlerden birisidir’ gerçeğini bir kez daha ortaya çıkarmıştır. Gazi Mustafa Kemal Atatürk boşuna ‘Denizciliği Türkün büyük milli ülküsü olarak benimsemeli ve az zamanda başarmalıyız’ dememiştir. Yakın zamanda yaşadığımız olaylar göstermiştir ki, denizcilik can damarımızdır. Dışarıyla olan en güçlü bağlantımızdır. Dolayısıyla tüm bu

gelişmeleri dikkatlice değerlendirip, devletimizin desteğinde denizciliğimizi büyümeye yönelik adımları ivedilikle atmamızdır. Ayrıca ihracatta yaşanan bu sorun önümüzdeki süreçte katma değeri düşük bazı ihracat ürünlerinden feragat ederek, ihracatta daha yüksek teknolojiye dayalı yüksek katma değerli ürünlere odaklanmamız gerektiği gerçeğini de gözler önüne sermiştir” dedi.

KÜRESEL ISINMA VE İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ

Küresel ısınma ve iklim değişikliği sorunları ve buna bağlı uygulamaya konulmak istenen düzenlemelere dikkat çeken Tamer Kıran, bu konuda nisan ayında yaşanan gelişmelerden bahsederek, “ABD ev sahipliğinde dünyanın önde gelen 40 ülkesinin liderlerinin katılımıyla düzenlenen Sanal İklim Zirvesi 22 Nisan’da yapıldı. Cumhurbaşkanımız Recep Tayyip Erdoğan’ın da bir konuşma yaptığı zirvede; ABD, iklim krizi ile mücadele için koyduğu hedefi ikiye katladı. Diğer yandan bu konferans öncesi Avrupa Birliği üyesi ülkeler ve Avrupa Parlamentosu Avrupa Yeşil Mutabakatı’nda geçen karbon emisyonlarına 2030 yılına kadar yüzde 30 azaltma hedefini büyütürken yüzde 55 oranına yükseltme sözü verdiler. Tüm bu gelişmeler, 21. yüzyıla damgasını vurmaya aday ‘Yeşil Dönüşüm’ konusunda bizim de hazırlıklarımızı hızlandırmamız gerektiğinin işaretlerini veriyor. Bu kapsamda Odamız bünyesinde

‘Deniz Ticaretinde İklim Değişikliği Tedbirlerinin Türk Sahipli Gemi Filosuna Etki Değerlendirme Analizi’ projesi çalışmasına başladığımızı daha önce duyurmuştuk. Tüm armatörlerimize, ticaret filomuzdaki gemilerin mevcut durumu ve yürürlüğe girecek düzenlemelere uyumunun ortaya koyulmasını amaçlayan bu çalışmaya destek vermelerini bir kez daha önemle hatırlatmak istiyorum. Bu projenin başarılı olması siz armatörlerimizden gelecek bilgi ile mümkün olacaktır” diye konuştu.

Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran konuşmasında, pandemi nedeniyle yapılamayan geleneksel iftar yemeğinin bütçesi ve TOBB’un da desteğiyle ihtiyaç sahibi ailelere 3140 alışveriş çeki hediye edildiğini duyurdu. 8 Mayıs Cumartesi Kadir Gecesi’nin idrak edileceğini hatırlatan Kıran, milletimizin ve İslam âleminin Kadir Gecesi’ni tebrik etti. Yine hemen ardından kutlanacak Ramazan Bayramı’nın da milletimize, insanlarımıza mutluluk ve huzur getirmesini, sağlık ve afiyet içinde nice bayramlara erişilmesi temennisinde bulunan Kıran, üzerimizdeki haklarını hiçbir zaman ödeyemeyeceğimiz tüm annelerin Anneler Gününü kutladı. Kıran, 19 Mayıs Atatürk’ü Anma, Gençlik ve Spor Bayramı’nı da kutlayarak, sözlerine son verdi.

Tamer Kıran’ın toplantıda yaptığı konuşma ardından, Piri Reis Üniversitesi Rektör Yardımcısı Prof. Dr. Erhan Aslanoğlu “Türkiye ve Dünya



Ekonomisi; Göstergeler ve Gelişmeler” adlı bir sunum yaptı.

“2’NCİ DÜNYA SAVAŞINDAN BU YANA EN BÜYÜK DARALMAYI YAŞADIK”

İMEAK Deniz Ticaret Odası Mayıs Ayı Olağan Meclis Toplantısı’nda konuşan Piri Reis Üniversitesi Rektör Yardımcısı Prof. Dr. Erhan Aslanoğlu, dünya ekonomisinde konunun hala Covid-19 olmaya devam ettiğini söyledi. Aslanoğlu, “Geçen yıl ikinci dünya savaşından bu yana yaşanan en büyük daralmayı yaşadık. Bunun belirleyeni Covid-19’du. Bu yıl ve önümüzdeki yıl yaşanacak olanların ana belirleyeni de Covid-19 olmaya devam edecek görünüyor. Verilere baktığımızda, İkinci Dünya Savaşı’ndan bu yana en sert daralmayı yaşadık, 1950’lerden bu yana da gelişmiş dediğimiz ülkeler bu yıl en hızlı büyümesine gidiyor gibi görünüyor. Özellikle aşuların devreye girmesinden sonra yılbaşından bu yana dünyada büyüme, bunun boyutu, hangi ülkelerin daha hızlı büyüdüğü, büyüebileceği çok sık konuşulan bir konu oldu. Özellikle yılın ikinci yarısı için bu beklenti daha da yoğunlaşmış durumda. Buna bağlı olarak diğer bir konu da bu kadar güçlü gelen bir talep, bu büyüme beklentisiyle artan emtia fiyatları enflasyonist beklentileri de artırıyor. Özellikle hem büyümede, hem de aşulamada önde giden Amerika’daki enflasyon beklentileri ve buna bağlı olarak faiz yükselişleri de biz dahil herkesi etkileyecek bir konu” şeklinde konuştu.

Nisan ayında yayınlanan IMF’nin dünya ekonomik görünümünde dünya ekonomisinin geçen yıl dünyada

3.3’lük bir daralma gösterdiği, bu yıl yüzde 6, gelecek yıl da 4.4’lük bir büyüme beklentisi olduğunu kaydeden Aslanoğlu, “Bunlar gerçekten çok güçlü rakamlar. Pandemi öncesi yüzde 3-4 arası büyüyen dünya ekonomisinin çok hızlanması anlamına geliyor. Verilerde 2008 krizi öncesine bakarsak yüzde 4-5 arası büyüme gösteren dünya, küresel krizde yüzde -0.2’ye gitmiş, arkasından yine yüzde 5-4 gibi yine çok hızlı büyümeler göstermiştir.

Fakat ondan sonraki dönem yüzde 3-4 büyüme ortalamasına indiğini görüyoruz. Bu yıl ve gelecek yıl büyüme rakamları muhtemelen güçlü olmaya aday fakat biz yeni normal, Türkiye’de de dünyada da aslında 2023 ve sonrasında göreceğiz. Bu ötelenen talep baz etkisi gibi aktörlerle de yaşanacak bir büyüme söz konusu. IMF’nin 2021 yılı Türkiye’nin büyüme tahmini yüzde 6, 2022 yılı ise yüzde 3.5 olarak görülüyor” ifadelerini kullandı.

Pandeminin gidişatının önümüzdeki dönemi belirleyeceğini vurgulayan Aslanoğlu, “Dünyadaki vaka sayılarında geçen yıl başlayan çıkışın son baharda çok güçlendiğini, ocak sonrası bir düşüş olduğunu, fakat şubat martta çok sert bir çıkış olduğunu görüyoruz. Yani geçen yıl yaz aylarında 300 bin olan günlük vakalar sonbahar kışa doğru 800 binlere doğru çıktı, tekrar 300-400 bine indi. Arkasından 900 binlere tırmandı. Başta Hindistan olmak üzere... Bu veriler dünyadaki büyüme beklentileri için çok pozitif bir tablo değil, ancak daha yılın başlarında sayılırız. Bu durum değişebilir” diye konuştu.

AŞILAMANIN GÜCÜ

Dünya Bankası Raporu’ndan alınarak, dünyada aşılama ile nasıl bir sonuç geldiğine dair bir grafiğini değerlendiren Aslanoğlu şunları kaydetti: “Dünyada vaka sayıları artıyor, ama aşılamanın güçlü olduğu ülkelerde de durum aşağı doğru gidiyor. Aşılamanın güçlü olduğu ülkeler başka Amerika, İngiltere olmak üzere ki, Avrupa muhtemelen önümüzdeki aylarda yetişecek. Yani aşılamanın aslında gücünü burada net bir şekilde görüyoruz. Bu ekonomilerde büyük ekonomiler... Aslında toparlanma yönünde ve açılma yönünde hızla ilerliyorlar. Dolayısıyla bazı bölgeler sorunlu olsa bile aslında dünya ekonomisinde gerçekten güçlü bir büyüme sürecine doğru gidiyor görüyoruz şu anda. Tabii bu pandeminin tamamen biteceği anlamına gelmiyor. Fakat geçen yıla göre baz etkisiyle de önemli bir büyüme beklentisi anlamına geliyor.”

İmalat Sanayi Satın Alma Yöneticileri Endeksi’ni yorumlayan Aslanoğlu “İmalat sanayi pandemiyle sert düşüşünden sonra soluksuz yükselmeye devam ediyor. Daha önceki toplantılarımızda da vurgulamıştık; özellikle ev ile ilgili harcamalarımız, teknolojik ürünler, mobilya ve işlenmiş gıda gibi bu tür ürünlere pandemi döneminde evde geçen zamanın artmasıyla talebin yükselmesi burayı güçlü kılıyor. Bir de tedarik sorunları firmaları stokla çalışmaya yönelttikçe çok güçlü bir çıkış gördük. Bu gelişmekte olan ülkelerin bir ivme kaybı çıktı. Çin’in yılbaşı tatili şubat-mart... Hindistan-Brezilya gibi ülkelerin vakalarla çok boğuşması bu inişi yaptı,



ama nisanda orada yine bir çıkış görüyoruz” ifadelerini kullandı.

Yılbaşından bu yana piyasanın algısının “dünya büyüyecek” olduğunu aktaran Aslanoğlu, “Bu yıl genel anlamda bakır, alüminyum, nikel başta olmak üzere petrol, bunlar pozitif... Altın için en azından pandemi bitti denilene kadar, dünya büyüme kutlaması yaşanana kadar çok güçlü bir ivme olmayabilir. Borsalar içinde pozitif seyir büyüme anlamına geliyor. Biz ara ara düzeltmeler yaşayacağız. Bu seyir sürekli devam etmeyecek” dedi.

Türkiye grafiğini değerlendiren Aslanoğlu, “Türkiye’de büyüme ilk çeyrekte öncü göstergeler yüzde 5-6 arası bir büyümeye işaret ediyor. Gelen PMI verileri imalat sanayisinde bir miktar yavaşlamaya ve Covid-19 kaynaklı bir iç talep yavaşlamasına işaret ediyor. Ancak dış siparişler oldukça iyi gidiyor görünüyor. Yalnız geçen yıl çok sert düştüğü için bizim üretimimiz her ne kadar bayağı birkaç ay kapansak bile o baz etkisiyle bu yılın ikinci çeyreğinde çift haneli bir büyüme görme ihtimalimiz hala var. İlk çeyrek 5, ikinci çeyrek 10 civarı bir rakam bizi ilk ayda 7,5'lara falan götürebilir. İkinci 6 ay sıfır bile büyüsek, ekonomi 3,5 veya 4 büyür. Biraz turizmin etkisi, biraz da dış taleple 5 ya da 5,5 olabilir. Ama hissetmemiz zor. İstihdam etkisi pek olacak bir büyüme gibi gözüküyor. Bu biraz baz etkisiyle ötelenen talep ve dış taleple gelen bir büyüme gibi olacak. Bu tahmini bizdeki pandeminin seyrine göre aşağı yönlü revize edebiliriz.

Ama baz etkisi bu yıl Türkiye’nin büyümesini yani 4 ile 6 arasında bir yerlerde dolandıracak. 5 civarı ortalama diyebiliriz” dedi.

EN KRİTİK SORUN: ENFLASYON

Türkiye’nin en kritik sorununun enflasyon olduğunu ve önümüzdeki günlerde de piyasaları etkileyebileceğini vurgulayan Aslanoğlu, şöyle devam etti: “Bildüğünüz gibi bu hafta çok konuşuluyor. TÜFE’miz 17,2, ÜFE’miz 35,5'lara geldi. Üretici fiyatlarımız iki katını geçti. Geçen yıl nisan ayında Türkiye’de TÜFE yüzde 11’e yakındı. Şimdi 17. geçen yıl nisanda ÜFE yüzde 6’ydı. Şimdi 35-36. Baktığımızda 6 katına çıktı. 30 puan arttı. Akademik çalışmalar bize şunu söylüyor: ÜFE yüzde 40-45 oranında TÜFE’ye yansıyor.

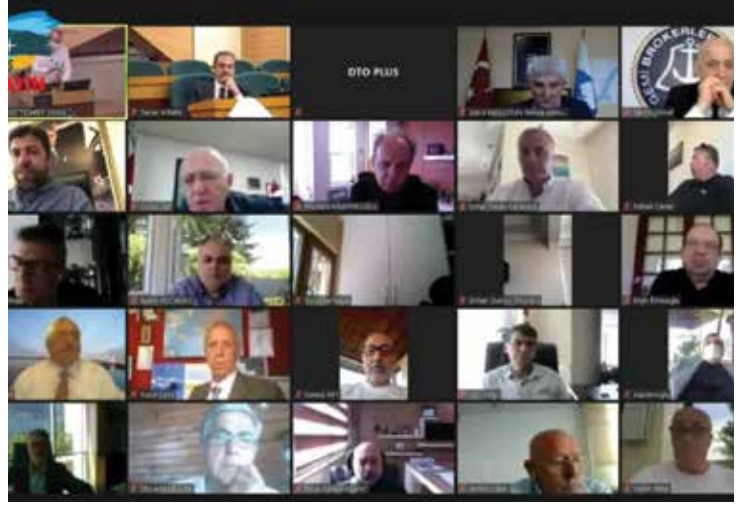
Bir geçişkenlik var. Yani aslında 30 puanlık ÜFE artışının yüzde 40-45’i 12-13 puan TÜFE’ye bir yansıma olabilir. Bu da 10-11 civarındaki TÜFE’yi 20-23 arasına atabilir. Eğer ÜFE’deki bu baskı devam ederse anlamına geliyor. Bu yıl muhtemelen o yüzde 40-45 değil de, biraz petrol fiyatlarının vergi ayarlamalarına yansıtılmaması nedeniyle yüzde 35-40 arası yansiyabilir.

Yani emtia fiyatlarında sert bir düşüş görmez kurlarda bir gerileme görmezsek, Türkiye’nin enflasyonu mayıs-haziran-temmuz gibi biraz gerileme gösterse de sonbahara doğru tekrar 20'lere ve üzerine çıkabilir. Yani gerçekten Türkiye’de enflasyon henüz zirveyi görmemiş gibi görünüyor.”

Son olarak kurlarla ilgili bir değerlendirmede bulunan Aslanoğlu, “Türkiye’nin döviz arz talebi ve çok konuştuğumuz rezervler var. Biz geçen yıl 27 milyar dolar cari açık verdik. Yani eksi dövize talep yarattık. Buna karşın 8 milyar dolar net sermaye girişi sağladık. Bunun yarısı da gayrimenkule geldi. Ama Türkiye’ye nette 8 milyar dolar bir döviz arzı oldu yabancı tarafından. Şu anda Türkiye’de beklenen cari açık ekonomistlerin Merkez Bankası’nın anketine göre 25 milyar dolar. 2-3 milyar dolar da yine net hata açık versek genelde veriyoruz. 28 milyar dolar bir açık. Cari açık biraz daha düşük olacak, çünkü altın ithalatı geçen yılki kadar olmayacak; biraz turizm destekleyecek diye varsıyoruz. Riskler yukarı yönlü bu iyimser bir tahmin. Ama 28 milyar dolar döviz talep edeceğiz. Türkiye’ye sermaye girişi sıkıntılı olabilir. Şu anda görünen, biz yerleşikler DTH talebimizi sürdürüyoruz. Düşmüyor. İniyor çıkıyor ama yılbaşından beri yukarı gidiyor. Şu anda sermaye girişi yok. Baktığımızda kura, yukarı yönlü baskı yapacak dinamikler çalışmaya devam ediyor. Ama yıl içinde değişebilir. Dövize talep arttırdığımız bir süreçteyiz ve bu stresi devam ettiriyor” diyerek sözlerine son verdi.

SEMİH DİNÇEL NAVLUN PİYASALARINI DEĞERLENDİRDİ

Gemi Brokerleri Derneği (GBD) Başkanı Semih Dinçel, toplantıda “Gemi ve Navlun Piyasaları” isimli bir sunum yaptı. Sunumunda dökme yük gemilerinde yükselme olduğunu belirten Dinçel, “Capesize gemiler,



yükselen demir-çelik fiyatlarının getirdiği üretimi artırma iştahıyla geri dönüş yaşadı. Panamax gemiler tekrar belli bir seviyeye geldi. Supramax ve Handymax gemiler ise güzel bir düzeltme yapıyor. Yani kendi içlerinde düzeltmelerini yaptılar, yapmaya devam ediyor” dedi. Covid-19 pandemisinin etkisini gösterdiği 2020'nin ilk altı ayında dünyada yaşanan panik kapanmalarıyla beraber rakamların tek haneye indiğine işaret eden Dinçel, 170 bin tondan 35 bin tona kadar bütün gemilerin aynı küçük kazançlarla süreci geçirdiğini, ikinci altı aydaki açılmaların ilk üç ayında bir yükselme yaşandığını ifade ederek, “Mart ve nisanla beraber olması gereken dolgun rakamlara geldik. Capesize’da 45 bin dolar, Panamaxlar 25 bin dolar, Supramaxlar 21 bin, Handymaxlar ise 19 bin dolara ulaştı” diye konuştu. Yakıt fiyatlarının yükselmesiyle scrubber taktırmış armatörlerin yüksek sülfürlü ful-oil ile düşük sülfürlü gas-oil arasındaki farkın 150 dolar seviyelerine çıktığını belirten Dinçel, “Bu fark yakıt fiyatlarındaki yükselişle scrubber donanımlı ve donanımsız gemiler arasındaki günlük gemi kira rakamlarını daha da açabilir” dedi. Baltık Kuru Yük Endeksi’ne ilişkin de değerlendirmelerde bulunan Dinçel, “5 Mayıs itibariyle Baltık Kuru Yük Endeksi 3 bin 266’ya geldi. Capesize Endeksi de 5bin 400’e oldu. 7 günlük ortalaması 4 bin 600, 15 günlük ortalaması 4 bin. Capesize sert yükseliyor. Bu da

yakın bir dönemde kendi düzeltmesini getirmelidir demek. Panamaxlarda daha sakin olmakla birlikte kazanç düzeltmelerini tamamladı. Supramax ve Handysize’larda da yön yukarı doğru. Baltık Kuru Yük Endeksi’nde ise 15 günlük ortalaması 2 bin 670, 7 günlük ortalaması 2 bin 951, dün itibariyle 3 bin 266, hep yukarı” diyerek piyasalar hakkında bilgi verdi.

Dinçel’in yaptığı sunuma göre; ISTFIX Birleşik Endeks bu hafta hızlı yükselen yakıt fiyatlarından ötürü düşüşe devam etti. Endeks 1.057 puandan, 1.007’ye düştü. Kaynaklara göre büyük Rus buğday ihracatçıları, sevkiyatları askıya aldı. Firmaların gümrük vergileri ile ilgili risk almak istemedikleri ve vergi tutarının 59 USD/ton’a ulaştığı bildirilirken, bazı uzmanlar, yeni vergi hesaplama mekanizmasının 2 Haziran’da yürürlüğe girmesiyle ihracatçıların faaliyetlerine devam edeceğini tahmin ediyor. Yakıt fiyatlarını da değerlendiren Dinçel sözlerini şöyle tamamladı: “6 Mayıs 2020 Gasoil İstanbul’da aldığım rakamlara göre 280 dolar gasoil ve Low Sülfür Fueloil 245. 6 Mayıs 2021gasoil 586, low sülfür fueloil 535. Brent petrol 6 Mayıs 2020 yılından bu yana 69 dolara çıkmış. Bu durum sağlıklı...”

DTO BATI KARADENİZ ŞUBESİ'NDE TERSANELER İÇİN ÇÖZÜM ARANIYOR
İMEAK DTO Karadeniz Ereğli Şube Başkanı İrfan Erdem, Zonguldak Bölgesi’nde yer alan tersanelerin

durumu ile ilgili meclise bilgilendirme yaptı. 5084 sayılı yasaya bağlı olarak yatırım ve istihdam yapmak üzere devletten tahsis alan tersanelere dair şunları aktardı: “Bölgemizde bulunan 12 tersanenin 5084 sayılı yasa gereğince Çevre Bakanlığı Milli Emlak Genel Müdürlüğü tarafından tahsisleri iptal edilmişti. 5084 sayılı yasa gereği yatırım ve istihdam taahhütlerinin yerine getirilmemesinden dolayı bu tahsisler iptal edilmişti. Ereğli kaymakamımız ve Zonguldak Ak Parti üç milletvekili ile Karadeniz Ereğli Deniz Ticaret Odası Şubesi toplantı yaparak bu konuyu çözmek için mücadele verdik. Bu toplantıda alınan karar gereği bir komisyon kurulması ve o komisyonun bir rapor hazırlaması konusundaydı. Ereğli odamızın da içinde bulunduğu komisyon raporunu hazırladı ve Zonguldak Valiliği’ne gönderdi.

Zonguldak Valiliği de kendi görüşlerini bu rapora ekleyerek 13 Nisan tarihinde Çevre Bakanlığı Milli Emlak Genel Müdürlüğü’ne gönderilmek üzere raporunu sundu. Bakanlık nezdinde görüşmelerimiz devam etmektedir. Bu arada bu raporların hazırlanması ve sunumuyla alakalı Sayın Tamer Başkanımıza, Başaran Bayrak beye yazışmalar gönderilmiş olup, çalışmalar hakkında da bilgi verilmiştir. Bakanlıktaki gelişmelere göre bilgi verilmeye devam edecektir. Henüz pandemiden dolayı bir ilerleme kaydedilmemiştir. Yalnız Zonguldak Ak

Parti Milletvekilleri bu konu üzerinde ciddiyle durarak bu tahsis iptal edilen tersanelerin 5084 yasadak 4706 sayılı yasaya geçmesini sağlamak için çalışmalar yapmaktadırlar. Bu çalışmayla ilgili olarak başta valiliğimiz ve kaymakamımız olmak üzere GİSBİR Başkanı Murat Kıran'a ve Zonguldak Milletvekillerine teşekkür ederim.”

KONTEYNER TRAFİĞİNİN ARTIŞI HER YIL DEVAM EDİYOR

Erdem'in konuşması ardından konuşmasına teşekkürlerini sunarak başlayan İMEAK DTO İskenderun Şubesi Meclis Başkanı Adnan Yener, pandemi sürecindeki konteyner taşımacılığı hakkındaki görüş ve düşüncelerini paylaştı. Konteyner trafiği 2019 yılındaki verilere bakıldığında yaklaşık yüzde 30 artışla devam ettiğini kaydeden Yener şöyle konuştu: “2021 yılında Türkiye genelinde 11 milyon 626-650 TEU olmuştur. 2020-2021 yılları ocak-şubat-mart aylarına baktığımızda ise veriler 2020 yılı 2 milyon 881-277 TEU iken 2021 yılı ilk üç ayı 3 milyon 2 bin 662 TEU şeklindedir. 2020'den 2021 Ocak-Şubat-Mart verilerine göre yüzde 4.1 oranında bir artış görülmektedir.

Bu çıkış trendine göre 2021 yılının sonunda fevkalade haller dışında artışın devam edeceği anlaşılmaktadır. Konteyner trafiği İskenderun bölgemizdeki son 5 yılı değerlendirmek gerekirse; 2015; 220 bin 671, 2016; 372 bin 988, 2017; 447 bin 793, 2018; 525 bin 573, 2019; 679 bin 552, 2020; 710 bin 587, 2021; ocak-şubat ve mart yüzde 169 bin 742 şeklindedir. 2020 Türkiye geneli konteyner yükleri dahil genel elleçleme 496 milyon 642 bin 651 şeklindeydi. 2020-2021 yılları ilk üç ayı mukayese ettiğimizde ise 2020 ilk üç ay 127 bin 972-226 ton olurken; 2021 ilk üç ay 123 milyon 618 bin 263 ton olduğu görülmektedir. Türkiye geneli tüm yüklerde 2020'ye göre 2021 yılındaki ilk üç aya baktığımızda yüzde 3.9 düzeyinde düşüş görülmektedir. Bu durum konteyner taşımacılığında ise tersine yönünde olduğunu

belirtmek isterim. Bu verilere göre deniz taşımacılığında konteyner trafiğinin artışının her yıl devam ettiği görülmekte.”

“YAKIT FİYATLARININ YÜKSELDİĞİ BİR SÜRECİ İÇERİSİNDEYİZ”

İMEAK DTO Meclis üyesi Mustafa Muhtaroglu, Semih Dinçel'in yaptığı sunuma istinaden yakıt fiyatları konusunda bilgi paylaşımında bulundu. İkmaller ve ÖTV'siz yakıt ikmalleri konusunda sıkıntı yaşadıklarını ve çözüm belediklerini vurgulayarak söze başlayan Muhtaroglu, “Semih Kaptan'ın söylediği gibi ÖTV'den vazgeçiyor devlet. Yakıt fiyatlarından kimse şikayet etmiyor, çünkü navlunlar çok iyi. Ama yakıt fiyatlarının yükseldiği bir süreç içerisindeyiz. Hiç kimse bu yakıt düşer diye değil de ne zaman 75-80 olur beklentisinde. Hesapları buna göre yapmak gerekiyor” diye konuştu.

Muhtaroglu'nun konuşması ardından söz alan Meclis Üyesi Bülent Arslan Yapı Kayıt Belgesi ile ilgili olarak şunları söyledi: “Bakanımızla yaptığı görüşmelerde, verilmiş olan yapı kayıt belgesinin aynı zamanda yapı kullanım izin belgesi yerine geçmesini sağlayan Sayın Başkanımız Tamer Kıran ve Yönetim Kuruluna şahsım ve komitem adına çok teşekkür ediyorum.”

YUSUF ZİYA ÇAKIR: “KARAR ÇOK OLURLU”

Meclis Üyesi Yusuf Ziya Çakır ise; nisan ayı sonunda Sağlık Bakanlığı Hudut ve Sahiller Genel Müdürlüğü'nün yatlar ile ilgili almış olduğu kararın çok olumlu olduğunu belirterek, “Bilindiği üzere Türkiye limanlarına gelecek olan yatlarla ilgili olarak eğer onlar kalkış limanlarında PCR testi yapmışlar ve negatif sonuç çıkmış ise herhangi bir karantinaya gerek kalmıyor. Bu ülkemiz için çok olumlu bir durum. Yine bilindiği gibi kruvaziyer gemilerle ilgili pandemiden dolayı sıkıntı devam ediyor. Şu ana kadar Trabzon'a rezervasyon yapan gemilerden birkaç tanesi iptal etti. Büyük çoğunluğu seferlerini iptal etmedi, ancak yaz sezonu veya

sonbahara ertelediler. Son olarak biliyorsunuz Sarp Sınır Kapısı yaklaşık bir yıla kadar olan süreden beri kapalı. Ancak son 5-6 aydan beri makamlarla yapılan görüşmelerden sonra Sarp Sınır Kapısı'ndan sadece yurtdışından gelen gemici Gürcistan vatandaşı pasaportu taşıyan kişilere izin veriliyor. Bu anlamda Trabzon havaalanında yoğun bir şekilde gelen yabancı gemilerdeki personel Sarp Sınır Kapısı'na gidiyorlar. Bu da bizim için olumlu bir gelişme” dedi.

UZMAR'DAN VEFA BORCU

DTO Meclis Üyesi Noyan Altuğ bir duyuru yapmak istediğini belirterek toplantıda söz aldı. Altuğ konuşmasında şunları ifade etti: “Biliyorsunuz bizim Uzmar Denizcilik diye şirketimiz var. UZMAR Denizcilik Türkiye'nin ilk özel kılavuzluk ve römorkörcülük firmasıdır. Türkiye'nin önemli limanlarında kılavuzluk ve römorkörlük hizmetleri vermektedir. Babamız Yüksek Denizcilik Okulu'ndan mezun oldu. O okulda öğrendikleri sayesinde bizleri büyüttü, ailesini kurdu.

Bu UZMAR ailesini kurdu. Bizim okulumuza bir vefa borcumuz var. Okulumuz çok kötü durumda. Desteğe ve yatırıma ihtiyacı var. Eğer pandemi koşulları müsaade ederse 1 Temmuz'da okulun yemekhanesini, laboratuvarlarını ve kafeteryasını yapıyoruz. Değerli meclisimizi, başkanlarımızı ve üyelerimizi oraya davet etmek isterim. Bu okul mezunları uzun yıllar denizcilik sektörümüzün emekçileri oldular. Bu nedenle meclisimizden ve başkanlarımızdan okulumuzun donatımı konusunda yardımlarınızı da bekliyoruz.”

Altuğ son olarak, “Aile şirketleri bizim denizcilik sektörümüzün temelini oluşturuyor. Babalarımız çok zorluklarla bu şirketleri buraya getirdiler. Ben babamdan hep kriz hikayelerini, savaş yıllarını, kıtlıkla zorlukla bu hale geldiklerini duyardım. Biz bunların bilincindeyiz. Hiçbir zaman için bayrağı yere düşürmeyiz” diye konuştu.

FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

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

MESLEK KOMİTELERİNİN SORUNLARI KONUŞULDU

4 Mayıs Salı günü 14 No'lu Her Nevi Yolcu Taşımacılığı ve Turistik Amaçlı Gemi İşletmeciliği ile 31 No'lu Liman İçi Ve Liman Dışı Hatlı Tarifeli Sefer Yapan Yolcu Gemisi Taşımacılığı meslek komitelerinin ortaklaşa düzenlediği toplantı gerçekleştirildi.

Video konferans sistemi üzerinden düzenlenen toplantıya İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran da katıldı. Daha sonra 11 No'lu Gemi Tedarikçileri ile 21 No'lu Gemi Tedarikçileri Toptan Ticareti ve Yurtdışı Toptan Ticareti Faaliyetleri meslek komiteleri üyeleri yine çevrimiçi ortamda bir araya gelerek toplantılarını yaptı.

TURİZM ÇALIŞMA GRUBU TOPLANTISI YAPILDI

4 Mayıs 2021 Salı günü, Deniz Turizmi Çalışma Grubu toplantısı icra edildi. Bölgelerdeki deniz turizmi sezonu ile ilgili gelişmelerin görüşüldüğü toplantıya İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve Başkan Yardımcısı Şadan Kaptanoğlu da katıldı.

DENİZ TURİZMİ İÇİN ÇÖZÜM ARANDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran 5 Mayıs Çarşamba günü deniz turizmine yönelik faaliyet gösteren meslek komitelerinin sorunlarını dinledi. 38 No'lu Yat İşletmeciliği ile 39 No'lu Gezinti Tekneleri İşletmeciliği meslek komiteleri, video konferans üzerinden ortaklaşa toplantı düzenledi. Toplantıda güncel sorunlar Başkan Tamer Kıran'a iletildi. Daha sonra da 46 No'lu Dalış Turizmi Faaliyetleri ile 48 No'lu Su Üstü Aktiviteleri Hizmetleri meslek komiteleri toplantısı yapıldı. Başkan Tamer Kıran sektörün sorunlarını dinleyerek çözüm için notlarını aldı.

GEMİ BROKERLERİ VE NAVLUN KOMİSYONCULARI TOPLANTI YAPTI

İMEAK Deniz Ticaret Odası'na bağlı 37 No'lu Gemi Brokerleri ve Navlun Komisyoncuları Meslek Komitesi üyeleri video konferans sistemi üzerinden bir araya gelerek toplantı yaptı. 37 No'lu Meslek Komitesi Başkanı Semih Dinçel ve komite üyeleri tarafından 18 Mayıs Salı günü icra edilen toplantıya İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran da iştirak etti. Toplantıda güncel sorunlar ve çözüm önerileri ele alındı.

ŞADAN KAPTANOĞLU BIMCO BAŞKANLIK GÖREVİNİ DEVRETTİ

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve Deniz Temiz Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Şadan Kaptanoğlu, iki yıldır sürdürdüğü, dünya denizciliğinin en önemli kuruluşlarından biri olan Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi (BIMCO) Başkanlığını, Hong Konglu meslektaşısı Sabrina Chao'ya devretti.

İMEAK DTO'NUN EĞİTİM ÇALIŞMALARI DEVAM EDİYOR

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın, Milli Eğitim Bakanlığı ile imzaladığı Mesleki Eğitim İş Birliği Protokolü kapsamında Protokol Danışma Kurulu (PDK) toplantısı, 21 Mayıs 2021 Cuma günü, video konferans sistemi üzerinden yapıldı. Toplantıya, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, PDK Üyesi Dr. Özkan Poyraz ve Milli Eğitim Bakanlığı yetkilileri katıldı. Toplantıda, denizcilik eğitimin kalitesini artırmaya yönelik fikir alışverişinde bulunuldu.

DTO'DAN TÜRK KILAVUZ KAPTANLAR DERNEĞİ'NE ZİYARET

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği'nin yeni

Başkanı Kaptan Mutlu Dündar'ı ziyaret etti. Derneğin Kadıköy'deki merkezinde 21 Mayıs Cuma günü gerçekleşen ziyarete, İMEAK DTO Yönetim Kurulu üyesi Mustafa Can katıldı. Ziyarete, dernek genel sekteri Kaptan Gürhan Aktürk de yer aldı.

TIR KOMİTESİ TOPLANTISI DÜZENLENDİ

TOBB Yönetim Kurulu tarafından iki yıllık süre zarfında görevlendirilen TIR Komitesi, video konferans aracılığıyla İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı, TOBB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve aynı zamanda TIR Komitesi Başkanı olan Tamer Kıran Başkanlığında toplandı.

Toplantıda, TIR Sistemi içinde faaliyette bulunmak isteyen firmaların başvuru kabulleri, sistemden çıkmak isteyen firmaların talepleri, teminat indiriminden faydalanmak isteyen firma talepleri ve çeşitli sebeplerle usulsüzlüğe karışan firmalar hakkında değerlendirmeler gerçekleştirildi. Ayrıca sektörün güncel sorunları ve çözüm önerileri tartışıldı.

TAMER KIRAN FIRTINADAN ZARAR GÖREN AYVALIK'I ZİYARET ETTİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, şiddetli fırtınadan zarar gören Balıkesir'in Ayvalık ilçesini, 23 Mayıs Pazar günü ziyaret etti.

İlk olarak Ayvalık Belediyesine giden Kıran, Ayvalık Kaymakamı Gökhan Görgülüarslan, Ayvalık Belediye Başkanı Mesut Ergin, Ayvalık Liman Başkanı Fırat Çengel, Ayvalık Belediyesi Meclis Üyeleri ile bir araya geldi. Ardından Ayvalık merkeze geçen Kıran, sahilde enkaz kaldırma çalışmalarını takip etti. Tamer Kıran'a, Ayvalık ziyaretinde Aliağa Şubesi Yönetim Kurulu ve Meclis üyeleri eşlik etti.

Mesele dayanıklılık ise, Çözümün adı **HUSKY!**

Deniz ve liman operasyonları bekletmeye gelmez. En ufak bir aksaklık; zaman, emek ve gelir kaybına sebep olabilir!

Kendi kategorisi içinde piyasadaki en güvenilir ürünlerden biri olan Husky çift diyaframlı pnömatik pompalar, dayanıklı yapıları sayesinde her koşulda sorunsuz sıvı transferi yapmanızı sağlar.

Özgen Ship Supply olarak, Graco Husky çift diyaframlı pompalarının lisanslı distribütörüyüz.



- Korozyona dayanıklı, güvenilir performans sağlayan sağlam yapı.
- Ağır hizmete ve uzun kullanım ömrüne uyumlu, üretkenlik sağlayan sürdürülebilir tasarım.
- Benzeri markalardan daha düşük parça sayısı, erişilebilir tasarım ile bakım kolaylığı.
- Ani durmalara dayanıklı, düşük titreşimli, verimliliği arttıran modüler hava valfi.
- NPT, BSP ve flanş seçeneklerinde 1/4" ila 3" arasında; 300 gpm (1135 lpm) port boyutlarına kadar farklı akış hızları ile uyum.

Graco ürünlerinin Türkiye lisanslı marin distribütörü
Özgen Ship Supply güvencesiyle

ÖZGEN
Shipsupply



www.ozgenshipsupply.com

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

info@ozgenshipsupply.com



TÜRKİYE CUMHURİYETİ TARİHİ İÇİN DÖNÜM NOKTASI: 19 MAYIS 1919

Büyük Önder Mustafa Kemal Atatürk'ün Milli Mücadele'yi başlatmak üzere 19 Mayıs 1919'da Samsun'a ayak basması ülkemizin kaderini değiştirdi. Bu tarih milli bayram olarak her yıl büyük bir coşkuyla kutlanıyor. Mustafa Kemal Atatürk de 19 Mayıs 1919 için “Benim doğum tarihim” demiştir. İşte Milli Mücadele'nin başladığı tarih olan 19 Mayıs'ın hikayesi...



Tarihi kaynaklardan derlenen bilgilere göre, Limni Adası'nın Mondros Limanı'nda demirli Agamemnon Zırhlısı'nda, 30 Ekim 1918 akşamı Mondros Mütarekesi imzalanır. Çanakkale'de Türk askerinin destan yazmasına rağmen, düşman gemileri Çanakkale Boğazı'ndan geçerek İstanbul'a demirler, 15 Mayıs 1919'da İzmir işgal edilir. Karadeniz Bölgesi ise işgal güçlerinin iştahını kabartmaktadır. İngiltere, Yunanistan'ın Karadeniz kıyılarında bir Pontus Rum devleti kurma isteğine destek vermektedir.

Mondros Ateşkes Antlaşması'nın, “İtilaf Devletleri, güvenliklerini tehdit edecek bir durumun ortaya çıkması halinde herhangi bir stratejik yeri işgal etme

hakkına sahip olacaktır” maddesi, Rum çetelerine güç verir. Samsun ve çevresindeki Rumlar, 17-18 Mart 1919 tarihinde Samsun'a asker çıkaran İngilizleri de arkalarına alıp, yaptıkları çete baskınlarıyla kargaşa çıkararak bölgeyi İtilaf Devletleri'nin işgaline açmak istemektedir.

1919 yılının mart ve nisan aylarında Rum çetelerinin saldırıları artmaya başlar ve Türk çetelerinin kargaşa çıkardığı iddia edilerek İngilizler, Osmanlı Hükümeti'ne 21 Nisan 1919'da bölgede asayişin sağlanması için nota verir. “Eğer siz asayişi sağlayamazsanız, biz Samsun'a çıkıp bölgeyi işgal edeceğiz” anlamı taşıyan notanın ardından Mustafa Kemal 9. Ordu



Müfettişi olarak görevlendirilir. İstanbul Şişli'deki evinden 16 Mayıs'ta annesi ve kardeşi ile vedalaşarak ayrılan Mustafa Kemal Atatürk'e, vapura binmeden, “Bandırma Vapuru'nun Karadeniz'de batırılacağı” istihbaratı iletilir. Atatürk, o gün yaşadıklarını şöyle anlatır: “Bir an yalnız kaldım ve düşündüm. Bu dakikada düşmanların elinde idim. Bana her istediklerini yapamazlar mıydı? Beynimden bir şimşek geçti. Tutabilirler, sürebilirler, fakat öldürmek! Bunun için beni Karadeniz'in coşkun dalgaları arasında yakalamak lazımdır. Bu ihtimal mantıklı idi. Ancak benim için artık yakalanmak, tutuklanmak, sürülmek, düşüncelerimi yapmaktan alıkonmak hepsi ölmekle denk idi. Hemen karar verdim, otomobile atlayarak Galata rıhtımına geldim.”

Büyük Önder, zihnindeki kurtuluş mücadelesi planlarıyla Bandırma Vapuru

ile İstanbul'dan yola çıkar. Bandırma Vapuru, Kız Kulesi önünde durdurulur. İtilaf devletleri askerleri vapurda denetim yaptıktan sonra Bandırma Vapuru yoluna devam eder. Atatürk kaptana dönüp; "Biz Anadolu'ya ne silah, ne de cephane götürüyoruz.

Biz ideali ve imanı götürüyoruz" der. Mustafa Kemal, kaptan İsmail Hakkı Durusu'ya, sahile yakın bir rota çizmesini söyler. Bandırma Vapuru, üç gün sonra Sinop'a varır. Mustafa Kemal Sinop'ta karaya çıkar. Samsun'a kara yoluyla gitmek için yolun durumunu ve araç sorar. Ancak ne yol, ne araç vardır. Aldığı bu yanıtla Mustafa Kemal ve beraberindekiler tekrar vapura binerler.

SAMSUN'A VARİŞ

19 Mayıs 1919 Pazartesi günü Bandırma Vapuru Samsun sahiline demir atar. Mustafa Kemal ve arkadaşlarını, ilk olarak Havuzlu İsmail'in kullandığı sandalla Kurmay Binbaşı Mahmut Ekrem Bey karşılar. Birinci Dünya Savaşı'nda Ruslar tarafından kentin bütün iskeleleri bombalanmış, ancak bir tek kentte sigara üreten Fransızlara ait Reji İskelesi sağlam kalmıştır. Mustafa Kemal ve arkadaşları, Samsun'a ilk adımlarını, diğer adı Reji İskelesi olan Tütün İskelesi'nden atar.



Karakaş Mustafa lakaplı kayıkçının karaya çıkardığı Mustafa Kemal ve arkadaşlarını Samsun'da küçük bir grup karşılar. Karşılama Samsun Mutasarrıfı İbrahim Ethem Bey bulunmamaktadır. Mutasarrıf rahatsız olduğunu belirterek yerine Muhasebe Müdürü Osman Bey'den heyeti karşılamasını ve ağırlama işleriyle ilgilenmesini istemiştir. "Dokuzuncu Ordu Kıtaları Müfettişi ve Padişahın

Fahri Yaveri Mirliva Mustafa Kemal Paşa" unvanı ile Mustafa Kemal, Saat 08.00'de Samsun'a ulaşarak görevine başladığına dair İstanbul'a telgraf gönderir. Mustafa Kemal ve arkadaşları kalabalık oldukları için tek otele yerleştirilemezler. Atatürk ve maiyetindekilerden bir kısmı, Jean Ionnis Mantika'ya ait olan "Mantika Palas"ta yerleştirilir, diğerleri ise bugünkü Samsun Ticaret ve Sanayi Odası'nın yerinde bulunan o zamanki Karadeniz Oteli'nde kalır.



Mustafa Kemal Paşa, ilk büyük kongreyi topladığı Erzurum'da hükümet konağı önünde Vali Zühtü Bey, memurlar ve subaylarla. (23.07.1919)

HAVZA'YA GEÇİŞ VE HAVZA GENELGESİ

Atatürk Samsun'da 6 gün kalır, 25 Mayıs'ta Havza'ya geçer. İngilizleri şüphelendirmemek için Atatürk, böbrek sancılarının arttığını ve Havza'nın kaplıcalarının kendisine iyi geleceğini belirterek kentten ayrılır. Atatürk ve arkadaşları, eski bir araçla Havza'ya doğru yola çıkar. Yollar bozuktur ve araç birkaç kez arızalanır. Araçtan inen Atatürk ve arkadaşları, doğanın güzelliğine kendilerini kaptırarak bir süre "Dağ başını duman almış, gümüş dere durmaz akar, güneş ufuktan şimdi doğar, yürüyelim arkadaşlar" marşını söyleyerek yol alır. Mustafa Kemal, Havza'da Mesudiye Oteli'nde, beraberindekiler ise Ali Osman Ağa'nın



Amasya Protokolünü imzalayan heyeti temsiliye üyeleri Rauf Bey, Mustafa Kemal Paşa, Bekir Sami Bey

konağında ağırlanır. Atatürk, Havza'da Milli Mücadele'yi örgütlemek için uygun ortamı bulur. İlk Müdafai Hukuk Cemiyeti, Havza'da kurulur. Teşkilat, ilk toplantısını "Taş Mektep" yani şimdiki Merkez İlköğretim Okulu'nda yapar. İlk miting Havza'da yapılır.

Mustafa Kemal Paşa'nın talimatıyla gerçekleştirilen mitingde, İzmir'in işgali protesto edilir. İlk genelge yine Havza'da yayımlanır, 28 Mayıs'ta yayımlanan Havza Genelgesi, tüm valilikler, kolordu komutanlıkları ve bağımsız mutasarrıflıklara gönderilir. Havza Genelgesi, Atatürk'ün Samsun'a çıktığından sonra ilk resmi tepkisi olması dolayısıyla tarihte büyük öneme sahiptir. Atatürk, bu genelgeyle halkın işgallere tepki göstererek, milli bilincin uyandırılmasını amaçlamıştır.

Bir sonraki durağı Amasya olan Mustafa Kemal, 18 gün boyunca Havza'da Milli Mücadele için önemli adımlar atar. Havza'daki hareketlilikten haberdar olan İngilizlerin yaptığı baskı ile Mustafa Kemal 8 Haziran'da İstanbul'a geri çağırıldı. İstanbul ile yapılan telgraf görüşmelerinde ip kopar ve Mustafa Kemal, 9 Temmuz'da Erzurum'da Erzurum Kongresi'nden önce askerlik görevinden istifa eder.

Mustafa Kemal, artık sivil bir önderdir. Atatürk'ün orduya, vilayetlere ve

millele resmi göreviyle beraber askerlik mesleğinden istifasını bildiren açıklaması şöyledir: "Mübarek vatan ve milleti parçalanmak tehlikesinden kurtarmak için açılan milli savaş uğrunda milletle beraber, serbest surette çalışmaya resmi ve askeri sıfatım artık engel olmaya başladı.

Bu mukaddes gaye için milletle beraber sonuna kadar çalışmaya mukaddesatım adına söz vermiş olduğundan pek aşığı bulunduğum yüksek askerlik mesleğinden bugün veda ve istifa

ettim. Bundan sonra mukaddes milli gayemiz için her türlü fedakarlıkla çalışmak üzere milletin sinesinde bir ferd-i mücahit (savaşçı kişi) suretiyle bulunmakta olduğumu arz ve ilan ederim".

Mustafa Kemal'in Samsun'a çıkışı ve Kurtuluş Mücadelesi'ni başlatışı, Cumhuriyet'in ilanından sonra 1938 tarihine kadar "Gazi Günü" adıyla Samsun'da yerel olarak kutlanır. Daha sonra ise Atatürk'ün Milli Mücadele'yi başlatmak üzere 19 Mayıs 1919'da Samsun'a ayak basması, 20 Haziran 1938'de çıkarılan bir kanunla milli bayram olarak kabul edilir.

Atatürk "doğum günüm" dediği 19 Mayıs kutlamalarına sadece bir kez katılabildiği Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşuna giden yolun ilk durağı kabul edilen bu olay Türk tarihindeki dönüm noktalarından birisidir. 19 Mayıs 1919 günü millî bağımsızlığa, çağdaşlaşma ve demokratikleşmeye giden yolun ilk adımıdır.

Atatürk'ün 102 yıl önce Samsun'da yaktığı meşale yolumuzu aydınlatmaya devam ediyor. 19 Mayıs Atatürk'ü Anma, Gençlik ve Spor Bayramı kutlu olsun...



Sivas Kongresi'ne katılan bir grup Kongre Başkanı Mustafa Kemalpaşa'yla birlikte. (4-11.09.1919)

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.®



PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ

Bu Üniversitede İş Var!



Denizcilik Fakültesi

Mühendislik Fakültesi

Hukuk Fakültesi

Denizcilik Meslek Yüksek Okulu

İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi

Lisansüstü Eğitim Enstitüsü



360°
sanal tur



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

GEMİ ALIM & SATIM

GEMİ FİNANSMANI

Bridge Denizcilik; yeni veya ikinci el gemilerin alım satımı konusunda uzmanlaşmış bir gemi alım satım şirkettir. Şirketin bir diğer faaliyeti ise gemi sahiplerine veya yeni gemi alacak şirketlere, gemi piyasası hakkında isabetli bir şekilde rehberlik etmek, finansman sağlamak ve armatörlerin ya da gemi alacak yeni yatırımcıların gemi alım satım süreçlerini yetkin bir biçimde yönetmektir. Şirket, bu sektörde gösterdiği başarılı faaliyetler sayesinde, yerli markette tanınmasının yanı sıra, Avrupa, Uzak Doğu ve Akdeniz çanağında da gemi sahipleri ve bankacılar tarafından oldukça tanınan ve marka haline gelmiş bir organizasyondur.

BRIDGE DENİZCİLİK SANAYİ VE TİCARET LTD. ŞTİ.

Malte Business Center

Atatürk Cd. Sakarya Sk. No: 35 Kat: 5/501, 34844 Maltepe/Istanbul, Turkey

T: +90 216 222 29 21 | F: +90 216 222 29 30

www.bridgeship.net | snp@bridgeship.net



Member of Ship
Brokers' Association

TAMER KIRAN'DAN 19 MAYIS MESAJI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 19 Mayıs Atatürk'ü Anma Gençlik ve Spor Bayramı dolayısıyla bir mesaj yayımladı.

Tamer Kıran, mesajında şunları kaydetti: "Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün, Kurtuluş Savaşımızı başlatmak üzere Samsun'a çıkışının 102. yıldönümünü kutluyoruz. 19 Mayıs, tarihi boyunca hürriyetinden asla vazgeçmeyen Türk milletinin, esaretten kurtulmak için başlattığı ve Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşuyla sonuçlandığı zorlu sürecin ilk adımı olmuştur.

Gazi Mustafa Kemal Atatürk, "Ey yükselen yeni nesil, istikbal sizindir. Cumhuriyet'i biz kurduk, onu yüceltecek ve devam ettirecek sizlersiniz" diyerek, bu ülkeyi ve ülkenin geleceğini gençlere emanet etmiştir.

Her şeyin hızla değiştiği bir çağda yaşıyoruz. Yüksek teknoloji ve dijitalleşmenin hayatımızın her alanını



etkisi altına aldığı günümüzde sahip oldukları donanım, enerji ve hayalleriyle gençlerimizin, ülkemizin istikbalinin en büyük teminatı olacaklarına yürekten inanıyor, onlara güveniyorum. Bu anlamlı gün vesilesi ile Gazi Mustafa

Kemal Atatürk ve silah arkadaşlarını ve bu vatan için canlarını seve seve feda eden aziz şehitlerimizi rahmet, minnet ve saygıyla anıyor; Türk gençliğinin 19 Mayıs Atatürk'ü Anma Gençlik ve Spor Bayramını kutluyorum."

DTO'DAN TÜRK KILAVUZ KAPTANLAR DERNEĞİ'NE ZİYARET

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği'nin yeni Başkanı Kaptan Mutlu Dünder'ı ziyaret etti.



Derneğin Kadıköy'deki merkezinde 21 Mayıs Cuma günü gerçekleşen ziyarete, İMEAK DTO Yönetim Kurulu üyesi Mustafa Can da katıldı. Ziyarete,

Dernek Genel Sekteri Kaptan Gürhan Aktürk de yer aldı.

Tamer Kıran, ziyarete ilişkin yaptığı açıklamada, "Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği'nin yeni yönetimine başarılar diledim. Önceki yönetimden devraldıkları bayrağı daha da ileriye taşıyacaklarına inanıyorum" dedi.

Kaptan Mutlu Dünder da, Tamer Kıran'ın ziyaretinden büyük memnuniyet duyduklarını belirterek, "Tamer Kıran derneğimizin fahri üyesi, daha



önce birçok konuda bize yardımcı olmuştu. Bundan sonra da yardımlarını esirgemeyecektir. Biz de her zaman kendisiyle işbirliği içinde olacağız" şeklinde konuştu.

Certifying excellence since 1899

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

ClassNK



ŞADAN KAPTANOĞLU BAŞKANLIK GÖREVİNİ SABRİNA CHAO'YA DEVRETTİ

Denizcilik sektörünün en büyük çatı kuruluşu olan BIMCO'nun (Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi) ilk Türk ve ilk kadın başkanı olarak görev yapan Şadan Kaptanoğlu, 20 Mayıs'ta çevrimiçi düzenlenen Genel Kurul'da başkanlık görevini Hong Konglu armatör Sabrina Chao'ya devretti. Ancak BIMCO'nun yenilikçi yaklaşımı Kaptanoğlu ile devam edecek. Kaptanoğlu, iki yıl boyunca BIMCO Geçmiş Dönem Başkanı olarak bilgi birikimi ve deneyimini aktarmayı sürdürecektir.



İki yıllık başkanlığı süresince BIMCO'da doğa dostu yakıtlardan gemi insanların çalışma koşullarına, denizcilikte kadın istihdamının artırılmasından uluslararası suların güvenliğine pek çok konuda önemli adımlar atan Şadan Kaptanoğlu, 120 ülkedeki meslektaşlarına seslenerek, "Birlikte zoru başardık. Uluslararası ticaretin yüzde 90'ını üstlenen deniz taşımacılığı, salgın döneminde durmaksızın hizmet verdi.

Salgında tüm dünya sınırlarını dahi kapatmışken; gıdadan ilaca, tekstilden diğer tüketim mallarına tüm dünyada

erişimi sağladık. Hergün 61 binden fazla gemi ve 1,7 milyon denizci tüm hayati ihtiyaçlarımızı karşıladı" dedi.

BIMCO'nun Kaptanoğlu döneminde en önemli gündem maddelerinden biri olan korsanlıkla mücadelede de önemli bir adım atılarak, Gine Körfezi Korsanlığı Önleme Deklarasyonu yayınlandı. Tüm dünyaya çağrı niteliği taşıyan deklarasyona atılan imza sayısı şu ana kadar 158'e ulaştı.

BIMCO İLKLERİN ÖNCÜSÜ OLDU

Yunanistan'ın başkenti Atina'da 2019 yılında, 120 ülkeden dünya armatörlerinin katılımıyla gerçekleştirilen törenle BIMCO başkanlığını üstlenen Şadan Kaptanoğlu, iki yıllık başkanlık görevini Hong Konglu meslektaşısı Sabrina Chao'ya devretti. Çevrimiçi ortamda gerçekleştirilen genel kurulda BIMCO üyelerine seslenen Kaptanoğlu, ilk Türk ve ilk kadın başkan olarak üstlendiği görevin dönüm noktalarını anlattı ve 2021 yılına kadar olan çalışmalarını değerlendirdi.

Kaptanoğlu, denizcilerin salgın döneminde aylarca görev yerlerini terk etmeden kendilerini riske atarak çalışmayı sürdürdüklerini ve BIMCO'nun Mürettebat Değişikliği Maddesini yayınlamaya liderliği üstlendiğini anlattı. Sektörün önemini dünya kamuoyuna yansıtmak amacıyla farkındalık filmleri serisini başlattıklarını, bu yolla 1,7 milyon

denizcinin sesi olmaya çalıştıklarını belirterek "Biz evlerimizde ihtiyaçlarımıza kolayca ulaşabiliyorsak, bunlar gemiler sayesinde oluyor. Covid-19 salgını süresince bize bu hizmeti yine hiç aksatmadan gemiler sağladı. Bu nedenle de pandemi tüm dünyanın denize ve denizciliğe bakışını değiştirdi. Bizim için de bu dönem denizin, denizcinin önemini bu sektörün dışındaki insanlara da daha rahat ve güzel anlatabilmek açısından iyi bir fırsat yarattı" diye konuştu. Kaptanoğlu'nun başkanlığı döneminde başlatılan farkındalık filmleri serisinin ikincisinin ön gösterimi genel kurulda gerçekleştirildi.

KAPTANOĞLU BIMCO'DA ÖNCE "ÇEVRE" DEDİ

Başkanlık görevini devraldığı anda odak noktasını çevre olarak belirleyen Kaptanoğlu, "Geçtiğimiz iki yıl çevrenin en büyük önceliğimiz olması gerektiğini gösterdi. Çevre ve iklim üzerindeki baskıyı kaldırmak için üzerimize düşeni yapmalıyız." dedi.

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) karbon salımını sıfırlama hedefi doğrultusunda yoğun şekilde çalışan BIMCO'nun sektörde bu konuda somut adımlar atılmasının da öncüsü olduğunu ifade eden Kaptanoğlu, "Tüm endüstri olarak iklim ve çevre üzerine çözümler bulmak istiyoruz. Dünyamız ve sürdürülebilir bir iş için yeniliklerin öncüsü olmaya devam edeceğiz. Bu nedenle beş milyar dolarlık araştırma

TAMER KIRAN, MESLEK ŞEHİTLERİNİ ANMA TÖRENİ'NE KATILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği'nce düzenlenen Kılavuz Kaptanlar Haftası etkinlikleri kapsamında 24 Mayıs Pazartesi günü gerçekleştirilen Meslek Şehitlerini Anma Töreni'ne katıldı.



Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nde düzenlenen törende Kıyı Emniyeti Genel Müdürü ve Yönetim Kurulu Başkanı Durmuş Ünüvar, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt, Uzmar Yönetim Kurulu Başkanı Noyan Altuğ, Sanmar Denizcilik Yönetim Kurulu Başkan Vekili Ali Gürün, Anadolu Kılavuzluk A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı Tayfun Kızılay ve MarinTug Genel Müdürü Kaptan Kazım Bakan hazır bulundu.

Anma töreninin açılış konuşmasını yapan Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği (TKKD) Yönetim Kurul Başkanı Kaptan Mutlu DüNDAR, Türk Boğazları ve ülkemizin maviye açılan 69 limanında hizmet veren 500 kılavuz kaptanın neredeyse tamamını temsil eden yegâne sivil toplum kuruluşunun 1968 yılında kurulmuş olan Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği olduğunu söyledi. TKKD'nin kuruluş amaçlarından birinin de mesleğin bütün zorlukları ve tehlikelerine rağmen; can, mal, seyir



ve çevre emniyetinin sağlanabilmesi için kılavuz kaptanların yılın 365 günü, gece ve gündüz her türlü hava koşulunda kesintisiz bir şekilde kılavuzluk hizmeti verdiklerinin kamuoyunca bilinmesini sağlamak olduğunu belirten DüNDAR, "Öte yandan içerdığı zorluk ve tehlikelere karşın emniyet, denizciliğin bütün unsurları için vazgeçilemezdir. Kılavuzluk hizmetlerinde bu unsurlar; hizmet verilen gemi ve personeli, hizmetin verildiği su yolu veya limandaki idare ve hizmeti veren kılavuz kaptandır. Emniyetin sağlanması ve sürdürülebilmesi bütün bu unsurların müşterek çalışması ve kuralların uygulanması ile sağlanabilir" dedi.

DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran da yaptığı konuşmada kılavuzluğun, kısıtlı ve tehlikeli sularda kaza riskini azaltan ve emniyetli bir seyir imkanı sağlayan en önemli hizmet unsuru olduğunu, kılavuz kaptanların sahip oldukları tecrübe ve bilgileri ile gemilerin tehlikeli ve riskli sularda seyir sırasında, çevre, can ve mal emniyetini sağladığını belirtti. Teknolojiyle birlikte navigasyon ekipmanları geliştirse de,

kılavuz kaptanlara olan ihtiyacın hiç bir zaman azalmadığını belirten Tamer Kiran, "Aksine, aynı teknolojik gelişmeler çok büyük gemiler inşa etmemizi sağlarken, böylesi büyük gemileri limanlara yanaştırmak ya da Boğazlardan geçirmek için o suları bilen kılavuz kaptanlara duyulan ihtiyaç daha da artmıştır" dedi.

Kılavuz kaptanların, Türk Boğazlarında ve maviye açılan limanlarımızda yaşanabilecek kazaları ve felaketleri önlemek amacıyla çok önemli bir görevi yerine getirdiklerini belirten Tamer Kiran, "Karda kışta, her türlü zorlu, fırtınalı havada gece-gündüz demeden, gemilerin metrelerce yüksekteki güvertelerine tırmanan kaptanlarımız, bu görevlerini yerine getirirken ne yazık ki zaman zaman hayatlarını da kaybetmektedirler. Bu toplantı vesilesi ile canları pahasına görev yapan kılavuz kaptanlarımıza minnet ve şükranlarımı sunuyorum; zor ve meşakkatli görevlerinde başarılar temenni ediyorum. Meslek şehidi olmuş ve ahirete göçmüş kaptanlarımıza da Allah'tan rahmet diliyorum" diye konuştu.



SOLID SOLUTIONS FOR HEAVY SEA CONDITIONS

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

AĞIR DENİZ ŞARTLARINA SAĞLAM ÇÖZÜMLER

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



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



DTO ALIAĞA ŞUBESİ YENİ HİZMET BİNASINA KAVUŞTU

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

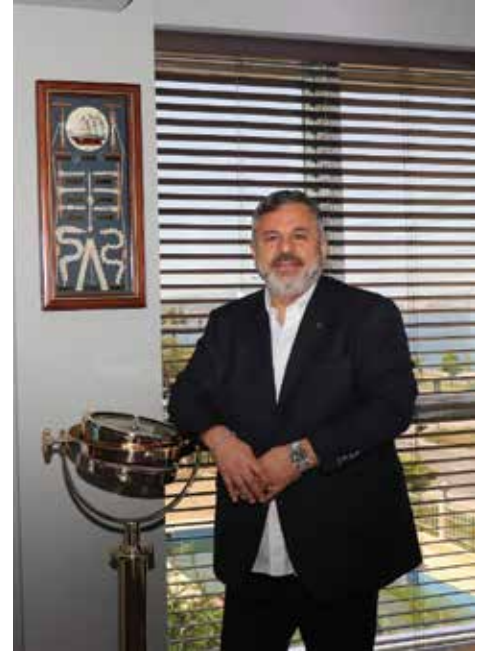


Meclis toplantısında İsrail güvenlik güçlerinin, Gazze ile Mescid-i Aksa'ya ve burada ibadet eden Filistinlilere yönelik gerçekleştirdiği saldırıları kınayarak konuşmasına başlayan İMEAK DTO Aliağa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek şunları dile getirdi: "Bu mübarek günlerde İsrail güvenlik güçlerinin, uluslararası toplumun tüm çağrılarına rağmen Gazze ile Mescid-i Aksa'ya, burada ibadet eden Filistinlilere, masum çocuklara ve din kardeşlerimize yönelik gerçekleştirdiği haksız ve hukuksuz saldırıları kınıyorum. Çocukların, kadınların ve masum insanların hayatını kaybettiği saldırılar insanlık dışı olup insanlığa karşı büyük bir suçtur. Dünyanın biran evvel bu insanlık suçuna müdahale edip sivil ve savunmasız kardeşlerimizin koruma altına girmesi tek dileğimizdir" dedi. İMEAK DTO Aliağa Şubesi olarak yeni hizmet binasında hizmet vermeye başladıklarını

belirten Başkan Adem Şimşek "Aliağa'mıza, üyelerimize yakışır yeni hizmet binamızda hayırlısıyla hizmet vermeye başladık. Kısa sürede böyle bir hizmet binasına kavuştuğumuz için başta Başkanımız Sayın Tamer Kıran'a, meclis üyelerine ve yönetim kuruluna şahsım ve tüm denizci kardeşlerim adına teşekkürlerimi sunuyorum" dedi.

"SEKTÖR OLARAK EKONOMİDE YÜKSELİŞİMİZ DEVAM EDİYOR"

Aliağa ve Türkiye genelinde limanlarda kaydedilen 2021 yılının ilk 4 aylık döneminde konteyner ve yük istatistiklerine değinen Başkan Şimşek şunları söyledi: "2021 yılının ilk 4 ayında Aliağa limanlarında elleçlenen konteyner miktarı, bir önceki yılın aynı dönemine oranla artış göstererek 462 bin TEU olarak gerçekleşti. Bu dönemde Aliağa limanlarında elleçlenen yük miktarı 34 milyon groston, Netton olarak ise 21,8 milyon ton olarak



gerçekleşti. Türkiye toplamı ise 169 milyon netton olarak gerçekleşirken, Aliağa yüzde 12,8 pay ile ikinci sırada yer aldı. Aliağa limanlarına gelen gemi adedi sayısına baktığımızda bu yılın Ocak, Şubat, Mart ve Nisan dönemiyle geçen yılın aynı dönemine göre artış göstererek bin 801 olarak gerçekleşti.

Türkiye genelinde elleçlenen konteyner miktarını TEU bazlı olarak değerlendirdiğimizde ise 2021'in ilk dört ayının, geçen yılın aynı dönemine oranla çok az bir artışla 4 milyon TEU olarak gerçekleşmiştir.

Elleçlenen konteyner miktarında yüzde 10 pay ile Aliağa, Türkiye sıralamasında beşinci sırada yer almıştır. Bu sonuçlara bakarak pandemi sürecinde olmamıza rağmen sektör olarak ekonomide yükselişimiz devam ediyor" dedi.

(DTO Aliağa Şubesi)



TURBONET MARINE TURBOCHARGER IN ISTANBUL TURKEY

**TURBONET TÜRBİN DENİZCİLİK İMALAT SERVİS
SAN. TİC. LTD. ŞTİ**

www.turbonetmarine.com



info@turbonetmarine.com

Tel: +90 542 421 22 44



EGE BÖLGESİ DENİZ TURİZMİ SEKTÖRÜ YENİ SEZONA HAZIR

Ülkemiz turizminin en renkli ve canlı dalı olan deniz turizmi sektörü, tam kapanma sonrası başlaması planlanan yeni turizm sezonuna hazır. Ege Bölgesi deniz turizmi sektörü temsilcileri, yeni sezona umudu elden bırakmadan ve her şey yolunda gidecek gibi hazırlandıklarını ifade ediyorlar.



İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Öztürk, pandemi tedbirleri nedeniyle Kuzey Yarımküre’de turizm sezonunun yaz aylarına sarktığını söyledi. Öztürk, küresel boyuttaki belirsizliğe ve seyahat kısıtlamalarına rağmen insanların yaz tatili planlarını yapmaya başladığını söyledi.

Ege Bölgesi deniz turizmi sektörünün yeni sezona hazır olduğunu belirten Öztürk, “Ülkemiz turizm gelirlerinin tahmini beşte biri, deniz turizmi ve su sporlarından geliyor. Tam kapanma önlemleri ve aşılama çalışmaları sonrasında pandeminin kontrol altına alınacağına, güvenli turizm önlemleri ile sezonun başlayacağına inanıyoruz. Ülkemiz kıyılarının, Avrupa Birliği üyesi ülkeler başta olmak üzere uluslararası turistlerin tercih edeceği rota olacağını tahmin ediyoruz. Yunanistan ile ülkemiz

kıyıları arasında feribotların çalışır hale gelmesini, günübirlik gezi tekneleri ve su sporları tesislerimizin faaliyete geçmesini, sınırlı da olsa kruvaziyer gemi seferlerinin başlamasını arzu ediyoruz. Pandemi koşullarında en ideal tatil olan yat turizminin ve Mavi Yolculuğun bu yıl da tercih sebebi olacağını düşünüyoruz. Karanlık bir tünelden geçtiğimiz bu dönemin geride kalacağına, Ege Denizi gibi mavi, Akdeniz güneşi gibi parlak ışığı yeniden göreceğimize inanıyoruz” dedi.

DENİZ TURİZMİ VE SU SPORLARI SEKTÖRÜ NE DİYOR?

İC Çeşme Marina Genel Müdürü Can

Akaltan: “Son 12 ay içerisinde ülkemize hem yeni, hem ikinci el tekne girişinde epey bir artış oldu. Marinaların doluluk oranları arttı. 2021 sezonu yat turizmi ve marina sektöründe mevcut koşullarda hareketli geçecektir. Brexit ile beraber İngiliz yatçıların ve İngiliz bayraklı süper yatların ülkemizi tercih etmeleri de kaçınılmazdır”.

İzmir Kavram Meslek Yüksekokulu Öğretim Üyesi Dr. Neslihan Pakar:

“Covid-19 salgınının, yatçılık hizmetlerinde daha düşük algılanması ve hedef müşterilerini pozitif yönde etkilemesi oldukça beklenen bir sonuç olacaktır.

Yatçılık pazarının önemli oyuncusu olan Mavi Yolculuk, pandemi etkisi altında neredeyse mükemmel bir tatil seçeneğidir. Mavi Yolculuğun diğer turizm ürünleriyle bağlantısını sağlayarak faydasını genişletmek ülke ekonomimize fayda sağlayacaktır”.

S.S. Çeşme Deniz Motorcular Kooperatifi Başkan Yardımcısı

Köksal Hantal: “Bu yaz sezonunda pandeminin önünün kesilmesi ile kıyı bölgelerimizde ciddi bir sirkülasyon oluşmasını bekliyoruz. İnsanlar kapanma tedbirlerinden sonra önlemlere riayet ederek gezmek ve dolaşmak isteyeceklerdir. Bunun en güzel yolu da denize açılmak”.

İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir

Şubesi Meclis Üyesi Şeref Bademci:

“Kuşadası’nda herkes yoğun bir telaş içerisinde. Her şey yoluna girecek gibi yeni sezona hazırlanıyoruz. Günübirlik gezi tekneleri olarak pandemi koşullarında hijyen tedbirleri açısından tecrübeliyiz. Bütün tedbirlerimizi aldık. Denizlerde keyifli bir tatilin başlamasını temenni ediyoruz”.

S.S. Mordoğan Gezi Tekneleri

Kooperatifi Başkanı Nejdet Özmen:

“Mordoğan-Karaburun bölgemizde birbirinden güzel koylarımız bulunuyor. Hoşça vakit geçirmek isteyen tatilcilere, doğaseverlere, birçok güzelliğe ev sahipliği yapan ve oksijeni bol bölgemiz koylarını gezmelerini tavsiye ediyoruz”.

Meander Travel Genel Müdürü Engin

Ersenbil: “Yeni sezonda pandeminin aşılama nedeniyle yavaşlaması ve kontrol altına alınması ile sınırların tekrar açılmasını, Yunan adaları ve Ege kıyıları arasında günlük seferlerimizin ve kruvaziyer turizminin tekrar başlamasını umut ediyoruz”.

İon Club Alaçatı Direktörü Serkan

Öztürk: “Bireysel bir spor olan rüzgar



sörfü, uçurtma sörfü ve kürek sörfünün geçen yıllara oranla daha çok rağbet göreceğini düşünüyorum. Avrupalı sörfçü sadece Avrupa kıyılarında sörf yapmaktan sıkıldı. Onlar da kapıların açılmasını dört gözle bekliyorlar”.

Active Blue Sahibi Tağmaç Saraçoğlu: “Pandemi öncesi Kuşadası’na dalış için 25-30 bin kişi geliyordu. Aileleri ile beraber bu sayı 100 bini buluyordu. Umarım virüsten kurtulup, yurtdışı uçuşlar açılınca eskiden olduğu gibi

yerli ve yabancı misafirlerimize hizmet etmeye devam edeceğiz”.

Derin Doğa Dalış Merkezi Sahibi

Erdinç Ergün: “Çeşme sualtı tutkunlarını bekliyor. Çeşme’de çok basit yapıları su altına bırakarak deniz canlılarının çoğalmasına, kalamarların yumurtlamasına bir el verdik. Dünyanın mavisini başkaları da görsün istedik”.

Bluegate Divers Dalış Merkezi Sahibi

Barış Şendemir: “Dalış aktivitesi pandeminin getirdiği yeni normale en hızlı uyum sağlayan dış ortam aktivitelerinden biri.

Karaburun, otantikliği, Ege Denizi ve sualtı canlılığı ile misafirlerine “Bu sezon da Karaburun’a dalışa gidelim” dedirtmektedir”.

(DTO İzmir Şubesi)

"İKİ DENİZ BİR ŞEHİR" KONULU FOTOĞRAF YARIŞMASINDA SÜRE UZATILDI

Kocaeli Kültür ve Turizm Müdürü ile İMEAK Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi iş birliğinde düzenlenen “İki Deniz Bir Şehir” konulu Kocaeli ve Deniz Ulusal Fotoğraf Yarışması’nın son katılım tarihi pandemiden kaynaklı kısıtlamalardan dolayı 1 Ekim Cuma gününe uzatıldı.



Yarışma başta Kocaeli’yi tanıtmak, algılanır hale getirmek, duyarlılığı artırmak, belgelemek, araştırmak, korumak, kuşaktan kuşağa aktarmak amacıyla “İki Deniz Bir Şehir” Kocaeli ve Deniz Ulusal Fotoğraf Yarışması, Kocaeli’nin kıyısı bulunduğu Marmara Denizi ve Karadeniz’de bulunan

“Deniz Fenerleri”, “Limanları”, “Deniz Taşıtları”, “Tersane”, “Gemi İnşası”, “Deniz Sporları”, “Balıkçılık” ile “Kentin Tarihi ve Kültürel Mekânları”, “Doğal Güzellikleri” ve “Toplumsal Yaşamı”ni birlikte aynı karede fotoğraflamaya yönelik olarak düşünüldü. Pandemi sürecinde meydana gelen kısıtlama ve yasaklar fotoğraf sanatçılarına da olumsuz etkiledi. Fotoğraf tutkunlarına zaman kazandırmak adına kontrollü normalleşme kapsamında 31 Mayıs olan son katılım tarihi, 1 Ekim Cuma gününe uzatıldı.

Kısa adı TFSF olan Türkiye Fotoğraf Sanatı Federasyonu tarafından profesyonel olarak desteklenen yarışma, Kocaeli İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü ile İMEAK Deniz Ticaret Odası Kocaeli

Şubesi iş birliğinde yürütülmekte olup yarışmanın yaklaşık 50 binin üzerindeki başta profesyonel kişiler ile kamuoyuna duyurulması, fotoğrafların dijital ortamda toplanması planlanıyor.

01 Ocak 2019-01 Ekim 2021 tarihleri arasında Kocaeli sınırları içerisinde çekilen fotoğrafları kapsayan yarışmanın başvuru adresi ise; www.tfsfonayliyarismalar.org/. Öte yandan yarışmada birincilik ödülü 5 bin TL (Plaket + Sertifika), ikincilik ödülü 3 bin TL (Plaket + Sertifika), üçüncülük ise 2 bin TL (Plaket + Sertifika), Mansiyon Ödülü (3 eser) 500 TL (Sertifika, Sergileme) (En fazla 30 eser) 200 TL (Sertifika) olarak belirlendi.

(DTO Kocaeli Şubesi)

DENİZCİLİK SEKTÖRÜ SEZONA GÜVENDE GİRİYOR

İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi Başkanı Orhan Dinç, Güvenli Turizm Sertifikasyon Sistemi ile ilgili açıklama yaptı.



İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ın desteği ve DTO Bodrum Şubesi'nin yapmış olduğu girişimler sonucunda, Bodrum Yarımadası'nın sezona hazır olduğunu ifade eden Dinç, "Pandeminin olumsuz etkilerinin en yoğun yaşandığı geçtiğimiz sezon "hayat mavide, teknede kalın" sloganı ile yola çıkmış, elimizdeki istatistiki verilerin de gösterdiği üzere, gerçekleştirdiğimiz yoğun bilinçlendirme ve tanıtım kampanyası ile yatçılık sezonunun pandeminin kötü ekonomik etkilerinden diğer turizme bağlı sektörler göre pozitif ayrışmasını sağlamış bulunduk" diye konuştu.

Güvenli turizm sertifikasyon yöntemi ile ilgili firmalarla görüşüp İMEAK DTO üyeleri için indirimli fiyatlar alarak bir an önce aşılama sürecini de başlattıklarını vurgulayan Dinç, "Bu hafta içerisinde birçok personelimiz aşılandı.

Gerek personelimizin, gerek gelen misafirlerimizin sağlığı için attığımız adımlar üyelerimizde olumlu yanıtlar buldu. 100'e yakın üyemiz sertifikasını alıp, teknelerini hazır hale getirdiler.



Diğer üyelerimizin de süreci devam etmektedir" dedi. Yat İşletme Belgesi olan her teknenin alabileceği Güvenli Turizm Programı'nın tatilini Türkiye'de geçirecek tüm Türk ve yabancı ziyaretçilerin ulaşımdan konaklamaya bir dizi alınması önerilen tedbirleri tanımladığını kaydeden Dinç şöyle konuştu: "Teknelerimizde pandemi boyunca vaka görülmediği gibi, şu anda da yaklaşık bir ay öncesinde yapmış olduğumuz istişareler neticesinde 'Güvenli Turizm Sertifikası' ve 'Turizm Personeli Öncelikli Aşılama Programına' deniz turizmi araç ve personelleri de dahil edilmiştir. Yat işletmelerimiz ve kıyı tesislerimiz, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığımızın yetki verdiği uluslararası akreditasyon kuruluşlarına başvurarak, sertifikasyon programına dahil olabilmişlerdir. Program kapsamında denetlenecek işletmelerin hijyen, sağlık ve uygunluk değerlendirmeleri yapıлып, bunlara

ilişkin raporlar düzenlenmekte ve uygun görülen tesislerin sertifikalandırılması sürecini kapsamaktadır çalışma. Şu ana kadar yapılan denetim ve sertifikalandırmalarda hiç fire vermediğimizi görmüş olmak, Bodrum' da denizcilerimizin titizliği ve bilincinin en önemli ispatı, uzun zamandır savunduğumuz "hayat mavide, teknede kal" sloganımızın teyididir."

Tüm bunlarla beraber akredite firmadan alınmış sertifika ile teknelerin personelleri de aşı olmaya başladığını ve sürecin hızlı bir şekilde yürütüldüğünü söyleyen Dinç, "Teknelerimiz ve personellerimiz hazır bir şekilde misafirlerini beklemekte. Geçen sene olduğu gibi bu sene de butik turizm hizmeti veren mavi yolculuk sektörümüz, bu sezon da en güvenli tatili sunmakta" dedi.

(DTO Bodrum Şubesi)



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

For further details please contact us:

Bureau Veritas

Bureau Veritas Deniz ve Gemi Sınıflandırma Hizmetleri Ltd. Şti.

Esas Maltepe Ofispark, Altayçeşme Mah.

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

Tel: +90 216 518 40 50

Fax: +90 216 518 39 05

Visit us at: www.bureauveritas.com.tr



**BUREAU
VERITAS**

Move Forward with Confidence

BIMCO'DA PEK ÇOK YENİLİĞE İMZA ATTIK



ŞADAN KAPTANOĞLU

BIMCO ÖNCEKİ DÖNEM YÖNETİM KURULU BAŞKANI

Dünya denizciliğinin en üst konseyi olan BIMCO'nun tarihindeki ilk kadın ve ilk Türk başkan olarak önemli çalışmalara imza attınız. Üstelik pandemi nedeniyle çok zor bir dönemde görev yaptınız. Detaylara gireceğiz ama öncelikle en çok hangi konular önünüzde yer aldı? Başkanlık sürecimde BIMCO'da ilklerin yaşandığı bir döneme tanıklık ederken, zorlu bir süreci de yönettim. BIMCO'da

başkanlık görevini 2019 Mayıs ayında Sayın Anastassios Papagianopoulos'tan devraldığım zaman, zaten değişim süreci başlamıştı. Bu değişim sürecinin sonucu olarak ilk Türk ve kadın başkan olarak ben göreve geldim. Bu, BIMCO kadar kurumsal ve köklü yapılarda önemli bir değişikliktir. İlk yaptığım, bu değişimin hızını yüklenilecek genel sekreteri seçmektir. Tabii ki günlük

“Denizcilik sektörünün en büyük çatı kuruluşu olan BIMCO'nun (Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi) ilk Türk ve ilk kadın başkanı olarak görev yapan Şadan Kaptanoğlu, 20 Mayıs'ta çevrimiçi düzenlenen Genel Kurul'da başkanlık görevini Hong Konglu Armatör Sabrina Chao'ya devretti. Kaptanoğlu, iki yıl boyunca BIMCO Geçmiş Dönem Başkanı olarak bilgi birikimi ve deneyimini aktarmayı sürdürecektir ve yeni dönemde de yenilikçi yaklaşım hayata geçmeye devam edecek. Göreve başladıktan hemen sonra dergimize röportaj veren Şadan Kaptanoğlu, görevi devrettikten sonra da başkanlık süresince hayata geçirdiklerini, yenilikleri ve yaptıkları projeleri anlattı, önümüzdeki yeni dönemle ilgili ipuçları verdi.”

işleyiş ve önemli konular her zaman gündemimizde oldu, ama son derece değerli bir kurumun genel sekreterliği için doğru insanı bulmak da çok önemliydi. Bunun için tecrübesi ve vizyonuyla BIMCO'yu daha da ileriye taşıyacağına inandığım David Loosley'yi bulmuş olmaktan çok mutluyum. Bu süreci BIMCO ekibiyle başarılı bir şekilde yönettiğimize inanıyorum. Görevi

devralırken her başkan gibi ben de bir ana konu seçtim, bu da çevreydi. Ancak salgınla beraber bu ana konuyu yine çevre ve Covid-19'un etkileri çerçevesinde tekrar şekillendirdim. Bir BIMCO başkanı normalde senede 200 saat uçar. Benim de 2019 Kasım ayından itibaren inanılmaz yoğun bir programım vardı. Çok fazla yurt dışı ziyaretlerim oldu. Son gezimi ise 10 Şubat 2020'de Roma'ya yuvarlak masa toplantısı için yaptım. Ardından bütün dünyayı değiştirecek, yakın tarihte hiç yaşanmamış bir döneme hep beraber adım attık. Covid-19 salgını tabii ki her şeyi çok etkiledi. Benim burada en büyük şansım, BIMCO kadar kurumsal ve özellikle dijital anlamda altyapısı güçlü bir birliği yönetiyor olmamdı. Hemen çok hızlı bir şekilde dijital ortama geçtik. Tüm eğitimlerimizi, toplantılarımızı, konuşmaları dijital ortama taşıdık. BIMCO'da çok çalışkan, profesyonel bir ekip var. Sanki hiç olağanüstü bir durum yokmuşçasına, ara vermeden bütün öncelikli konularımız ve üyelerimizin sorunları ile ilgilenmeye devam ettiler. Hepsine minnettarım.

Üyelerimize en iyi hizmeti verebilmek için BIMCO bünyesinde pek çok yeniliğe imza attık. 2021 yılı başında dördüncü yerel ofisimizi Londra'da açtık. Bu gelişme, BIMCO'nun dünyanın en önemli nakliye merkezlerinden birinde bulunması ve buradaki şirketler, kişi ve kurumlarla daha da yakın ilişkiler sürdürmesi açısından çok önemli bir adım oldu. Öte yandan bildiğiniz gibi BIMCO dünya deniz ticaretinin anayasası sayılan 300'ün üzerinde sözleşmeyi yürürlüğe koyan kurumdur. Bu sözleşmeler güncellenerek, sektörde standartların yükseltilmesini sağlıyor. Pandemi boyunca da bu konuda çok yoğun çalıştık; hem pandemi ile ilgili yeni kontrat maddeleri üretildi, hem de ilk finansal kontrat sektöre sunuldu. Ayrıca BIMCO denizcilik en önemli kontratı olan GENCON'u revize etmeye karar verdi ve çalışmalara başlandı. 2020 yazında taslak hazırlanarak, 120 GENCON kullanıcıya gönderildi ve bu yeni taslağı kullanmayı düşünün

düşünmeyecekleri özel olarak soruldu, yorumlar alındı. Sektörün GENCON projesine olan ilgisini ve katılımını ifade eden ve belgenin önemini vurgulayan çok sayıda yorum alındı. Sonbaharda bu çalışmayı finalize edeceğiz.

Pandemi sürecinde denizcilik sektörünün ne kadar önemli olduğunu bütün dünya anladı. O süreçte önünüzde öncelikli hangi konular vardı, nasıl çözüm yolları oluşturuldu?

Biz evlerimizde ihtiyaçlarımıza kolayca ulaşabiliyorsak, bunlar gemiler sayesinde oluyor. Covid-19 salgını süresince bize bu hizmeti yine hiç aksatmadan gemiler sağladı. Bu nedenle de pandemi tüm dünyanın denize ve denizcilik bakışını değiştirdi. Bizim için de bu dönem denizin, denizcinin önemini bu sektörün dışındaki insanlara da daha rahat ve güzel anlatabilmek açısından iyi bir fırsat yarattı.

Türkiye'de hep şunu görüyorduk, denizcilikle ilgili kurumlara denizcilik anlamakta bir sorun yok, ama bunun dışına çıktığınızda işiniz zorlaşıyor. BIMCO başkanlığımla birlikte gördüm ki, dünyanın her yerinde bu algı geçerli. Bu nedenle BIMCO olarak salgın döneminde aldığımız en büyük ders, denizci olmayanlara denizi, denizcilik anlatma ve bu farkındalığı yaratma zorunluluğumuz oldu. Hemen bunun üzerine çalışmaya başladık. Birinci adımda, devletler arasında konuşabileceğimiz sağlık bakanlığı, maliye bakanlığı gibi her türlü mercie ulaşmaya başladık. İkinci adım ise, dünya toplumlarının denizcilik algısını geliştirmek üzerine oldu. Bunun için de son derece etkileyici bir film yayınladık. Hayatın adeta durma noktasına geldiği dönemde gemilerin seferlerini kesintisiz sürdürdüğüne dikkat çeken bu film büyük bir etki yarattı. Çünkü gerçekten pandemide dünya durdu, ama gemiler yol almayı sürdürdü. Bu filme gelen tepkilerden o kadar memnunuz ki, mayıstaki genel kurulumuzda bir tane daha film yayınladık ve bu seri olarak devam edecek. Yakın zamanda da bu filmler, paneller, eğitimler, seminerlerle

bir araya gelerek BIMCO TV'ye doğru yol alacak. Çünkü geldiğimiz yüzyılda her şey aşırı hızlandı ve dijitalizasyona uyum sağlamak bir zorunluluk haline geldi. Ben BIMCO'da bunun temellerini attığım için çok mutluyum. Elbette BIMCO'da her zaman kolektif akılla hareket edilir. Bir başkanın en önemli görevi de bu kolektif aklı iyi kullanmak, enerjisini doğru yönlendirmektir. Umuyorum ki bunu başarabildim. Bunun en büyük ispatlarından biri mayıs ayı sonunda başkanlık görevini devrettiğim Sabrina Chao ile olan arkadaşlığımız ve aynı bakış açısına sahip olmamız. Çünkü değişim sadece bir başkanla olmuyor. Bu başkanın herkesi hedeflerine inandırması ve bunu gerçek anlamda üyelerine yayabilmesi gerekiyor. Şu ana kadar üyelerimizden aldığımız tepkiler çok olumlu. 2020, her yönüyle çok zor bir yıldır. Ama bu dönemde hiç üye kaybetmedik. Dolayısıyla bunda da BIMCO'daki ekibin başarılı çalışmalarının etkisi olduğunu düşünüyoruz.

Gemi insanları için de çok zor bir dönem yaşandı. Bu yönde sizlerin nasıl yönlendirmeleri ve çalışmaları oldu?

Elbette bu dönemin fırsatları kadar zorlukları da oldu. Denizcilik kendini dünyanın en önemli ulaşım ve ticaret şekli olarak ispatlarken, diğer yanda sektör olarak hep birlikte bedel ödedik. Ancak en çok da gemi insanlarımız ödedi ve bugün bu sıkıntı hala devam ediyor. Biz denizcilerin pratik, her şeyi çözebilen dayanıklı ve güçlü yapısı bu dönemde neredeyse bize karşı çalıştı. Bunun bedelini de gemi insanlarımız ödedi. BIMCO'da bu konuyla ilgili her hafta toplantılar, çok yoğun görüşmeler yaptık. İlerleme de kaydettik, fakat geldiğimiz noktadan yeterince mutlu değiliz. Çünkü devletlerin deniz konusunda çalışan birimleriyle konuştuğumuzda sorun yok, ancak sağlık bakanlıkları ile konuştuğumuz zaman hangi ülke olursa olsun kendi domestik iç planlamalarına bakıyorlar. Bana bir doktor "Pandemide limanlar açık mıydı?" diye sordu ve çok şaşırdım. Limanlar ülkelerin hiçbir zaman



kapanmayan tek kapısıdır. Durmaksızın çalışılır ve 24 saat açıktır. Limanların kapanması demek, bizlerin ne gıda, ne ilaç hatta ne de içecek kahve dahi bulamaması anlamına gelir. Bu dönemde yaşadığımız sorunlar bize pandemiyi geride bıraktığımız zaman dönüp bütün denizcilik sitemini gözden geçirmemiz gerektiğini gösterdi. Her ne kadar çok iyi performans sergilesek de, sistemdeki çeşitli aksaklıkları görmemizi sağladı. Bunlar genellikle de gemi insanların bedel ödemesiyle sonuçlanıyor. Bütün denizcilik birlikleri, dernekleri hep beraber büyük küçük fark etmeksizin ortaklaşa yoğun bir çalışma içine girdik. Şu anda bu çalışma gemi insanların aşılmasını üzerine yoğunlaşmış durumda. Gemi insanların bir daha böyle zorluklar yaşamaması, denizcilik siteminin hiç aksamadan devam edebilmesi için pandemi sonrası da hep birlikte tüm sivil toplum kuruluşlarıyla birlikte çalışmaya devam edeceğiz. Bu bizim için en önemli ve öncelikli konulardan biri olmaya devam edecek.

BIMCO'nun ilk kadın başkanı olmanız kadın denizciler için önemli bir ilham kaynağı oldu. Sizden sonra görevi yine bir kadın armatör devraldı. BIMCO'da Şadan Kaptanoğlu ile başlayan değişim rüzgarının devam edeceğini söyleyebilir miyiz?
Benim için çok anlamlı bir konuya değindiniz. Gerçekten de benim

başkanlık görevine gelmemle birlikte BIMCO bünyesinde kadın yöneticilerimizin ve çalışanlarımızın sayısını artırdık. Her şeyden önce görevi bir kadın meslektaşımıza devretmiş olmaktan dolayı çok mutluyum. Önümüzdeki iki yıl süresince BIMCO'da geçmiş dönem başkanı olarak görev yapmaya, birikimimi ve deneyimimi aktarmaya devam edeceğim. Bunu yaparken daha fazla kadınla çalışacak olmak benim için çok sevindirici. BIMCO'da başkanlığın yanı sıra yönetim kurulu ve genel merkez çalışanlarımızda da kadın sayısı her geçen gün artıyor. Bu durum önce dünya denizcilik sektörüne, daha sonra da farklı sektörlerden uluslararası kurumlara örnek olmalı ve olacaktır da... Dolayısıyla evet, BIMCO'da bu değişim rüzgarını devam ettirmek en büyük isteklerimizden biri.

Sadece pandemi değil yeni yakıt kurallarının da uygulamaya başladığı bir dönemde BIMCO başkanlığını yürüttünüz. Bütün dünyada yeni yakıtlar konuşuluyor. Bu noktada ne gibi çalışmalar yürütüldü/yürütülüyor? Ne tür yakıtlar öne çıkacak önümüzdeki dönemde?

Başkanlığım döneminde gerçek bir dönüşüm yaşandı. Tüm dünyada sektör bir gecede düşük sülfürlü yakıta geçti. Biz BIMCO olarak bu konuda her zaman sağduyulu konuşmayı tercih ediyoruz. Bu sürecin zorlukları var, olabilir ama sabırla ve dikkatle sürekli üyelerimize hangi konulara dikkat edebileceklerini, neler üzerine çalışmalar gerektiğini, bu konuda regülasyonlar yapanlara nelerde eksik olduğunu anlatmaya devam ediyoruz. Bu konuda denizcilik, kurallara uyma kapasitesini bir kez daha gösterdi. Evet sıkıntılar var, ama bu bütün denizciliği etkileyecek yoğunlukta değil. Bu da denizciliğin bir başarısıdır. Geleneklerine çok bağlı armatörler var, bu yazıyı gördüklerinde şunu söyleyebilirler "Ah Şadan bir de bana sor"... Ama biz farklı yakıtlarda farklı sıkıntılar, farklı hassasiyetler olduğunu zaten biliyoruz. Yine de çok büyük bir kaza olmadıysa, gemiler yollarda kalmadıysa, bu hepimizin başarısıdır ve

bunun için kendimizle gurur duymalıyız. Elbette bu başarı, gelecekte henüz başarmamız gerekenlerin çok ufak bir örneği. Önümüzde atılacak çok adım, aşılabilecek çok engel var. Öncelikle önümüzdeki 20 yılda bütün yakıt tipleri değişecek. Fosil yakıtlar artık olmayacak. Belki bir köprü olarak gaz, hibrit modeller gelecek. BIMCO olarak hiçbir zaman üyelerimizi belli bir yakıtla yönlendirmiyoruz. Çünkü biliyoruz ki, bunun tek bir çözümü olmayacak. Emisyon kurallarıyla ilgili birden fazla çözüm olacak. Önümüzdeki 30 yılda bu çözümler o kadar gelişecek ki, gemiler gittikleri limanda hangi yakıt varsa onu kullanacaklar. Kısacası bizi çok ama çok büyük bir değişim bekliyor. Kısa dönem regülasyonlar haziran ayından itibaren yayınlanacak, 2023'ten itibaren de yürürlüğe girecek. Böylece büyük değişim başlayacak. Dolayısıyla tüm üyelerimize ve Türkiye'deki tüm armatörlere çok dikkatli olmalarını, yatırımlarında iyi hesaplar yapmalarını tavsiye ederim. Nasıl ki, dünyada rüzgarlı gemilerden buharlı gemilere geçişte bir kırılma yaşandıysa, gelecekte de yaşanacak. Her ne kadar rekabet eşitliğini sağlamak için çaba sarf etsek de, maalesef bundan çok daha fazla etkilenen armatörler ve ülkeler olacak.

Sizin TURMEPA Başkanı olarak da, BIMCO Başkanı olarak da çevreye çok önem verdiğinizi biliyoruz. Temiz denizler ve daha temiz bir dünya için BIMCO başkanlığı şapkanızla da önemli çalışmalar yürüttünüz. Biraz bu çalışmalardan bahsedebilir misiniz?
Günümüzde artık öyle bir noktaya geldik ki, çevreyi herkesin önemsemesi, öncelikli hale getirmesi gerekiyor. Bugün çok küçük yaşlardaki çocuklardan başlayarak her yaşta insana, yetişkinlere, büyüklerimize çevre bilincini yerleştirmek zorundayız. Yaşadığımız pandemi dönemi bize çevreyle barışık yaşamazsak, başımıza neler gelebileceğini çok açık bir şekilde anlattı. Ders çıkarmak için artık neyi bekliyoruz ki? Ben çevre için herkesi birlikte yürümeye davet ediyorum. Çünkü hep söylediğim bir şey var, biz dünyayı



kirlenen ilk nesil değiliz, ama kurtaracak son nesil olabiliriz. Bu işin şakası yok. Öte yandan insan faktörü olmadığında doğanın kendisini nasıl tamir ettiğini de, yine pandemi döneminde kapandığımız günlerde gördük. Aynı zamanda o dört duvar odalarda oturduğumuz zaman bir ağaca nasıl muhtaç kaldığımızı da gördük. Artık bizim doğayla barışıp, onunla uyum içinde yaşamamızın zamanı geldi, geçiyor. Ben bu fikrimi her yerde, görev aldığım tüm kurumlarda dile getiriyorum. BIMCO üyesi tüm armatörler de çevre konusunda benimle aynı fikirde... Bu arada başkanlığım döneminde BIMCO komitelerini yeniden yapılandırdık ve çevre konusundaki çalışmalarımıza daha fazla odaklanmak amacıyla bir çevre komitesi kurduk. Bu komite denizciliğin çevre gündemine dair çalışmalarını yoğun bir şekilde sürdürüyor.

Şu anda yaptığımız bütün çalışmalarda gerçekten çevreye yararlı olacak regülasyonların yürürlükte olması için çabalıyoruz. Çevreyi odak noktamıza almasak farklı çözümler de üretilebilir, örneğin Karbon Vergisi vermek veya emisyonlarımızı düşürmek gibi. Ancak bu iş bu şekilde yürümemeli. Asıl amaç Karbon Vergisi bile verilmeyecek teknolojileri kullanarak; atmosferi, denizlerimizi, ormanlarımızı ve çocuklarımızı koruyabilmek. Biz

tamamen buna odaklanmış durumdayız. Böyle bir dönemde, böyle bir kararlılıkla ilerleyen denizcilik sektörünün en önemli birliğinin başında olmaktan çok büyük gurur duyuyorum. Bu konuda armatörler beni hiç üzmedi. Aynı fikirleri paylaşıyoruz, buna da minnettarım.

Korsan faaliyetleri ne yazık ki denizcilik sektöründe özellikle belirli bölgelerde ciddi sıkıntılar yaratıyor. Bu konuda BIMCO'da neler konuşuldu, ne gibi planlar var?

BIMCO'nun en önemli gündem maddelerinden biri her zaman korsanlık oldu. Bu konuda geçtiğimiz günlerde çok önemli bir deklarasyon yayınladık, Gine Körfezi Korsanlığı Önleme Deklarasyonu... Korsanlık olaylarının karmaşıklığı ve şiddeti maalesef gittikçe artıyor. Bir çağrı niteliği taşıyan bu deklarasyon ile BIMCO, şirketlerin korsanlıkla mücadeleye desteğini beyan etmelerini istiyor. Çünkü bu destek, Gine Körfezi'ndeki korsanlık sorununa ilişkin farkındalığın artmasına yardımcı olacak ve umarız hükümetleri gerekli önlemleri almaya teşvik edecek. Dünyadaki 99 armatör şirketin ön imzası ile başlayan deklarasyonumuzun imza sayısı her geçen an artıyor. Şu anda imza sayısı 246'ya ulaşmış durumda. Ulusal denizcilik derneklerinden ve bayrak devleti yönetimlerinden destek alıyoruz. Henüz imza atmayan tüm

armatörleri, yönetimleri de imzasını vermeye davet ediyorum. BIMCO olarak özellikle Nijer deltasında görülen korsanlık faaliyetleri gündemimizde yer alıyor. Biz dünya armatörleri olarak bu anlamda yapılan uluslararası çabaları da destekliyoruz. Bunların en önemlisi Danimarka'dan geldi. Danimarka şu anda o bölgeye bir savaş gemisi yollamış durumda. Biz bunun oradaki bölgesel devletlerle ve uluslararası güçlerle beraber desteklenmesini ve artık gemi insanlarımızın bu tehlikeyi yaşamadan işlerine devam etmelerini istiyoruz. Takdir edersiniz ki, dünyadaki her insan işine güvenle gidip güvenle dönmeyi hak eder. Gemi insanlarımız da bunu hak ediyor. Dolayısıyla uluslararası anlamda bu konuya eğilmiş durumdayız. Hepimizin yüksek sesle 'yeter' demesinin zamanı çoktan geldi. Bu nedenle diğer ülkelere de bölgedeki güvenliğin sağlanması konusunda destek verme çağrısında bulunuyoruz. Çünkü bu bir gemiyle, bir ülkenin çabasıyla çözümlenecek bir sorun değil. Bu çalışma Somali'de yapılıyor. Bundan dolayı orada artık bir korsan aktivitesi görmüyoruz. Bu konuda da benim dönemimde bir adım atılmış olmasından son derece mutluyum.

Pandemi sürecinde toplantı, konferans, organizasyon yapma şekli de değişti. Artık çok daha fazla bilgisayar başında vakit geçiriyoruz. Sizce bu süreç nasıl yönetildi, bundan sonra daha çok dijital bir hayatımız mı olacak?

Çevrimiçi olarak kaç seminere, kaç toplantıya katıldım inanın sayamadım. İnsanlara ekrandan ulaşabilmek elbette çok farklı... Pratik ve kolay yönleri olsa da, bana kalırsa aynı zamanda zor bir şey. Yüz yüze iletişimin yeri doldurulması kolay değil. Tek tesellim şu ki, bu sayede çok daha fazla sayıda kişiye ulaşabildim. BIMCO'nun mesajlarını uluslararası alanda armatörlere rahatça ulaştırabildim. Bu seminerleri ve toplantıları sadece ben yapmadım. Bütün BIMCO ekibi de aynı zamanda birçok farklı platformda söz aldılar. Hepimiz senkronize bir ekip halinde çok çalıştık, çalışmaya da devam ediyoruz.

Örneğin; The Economist'in düzenlediği uluslararası iş dünyasının takip ettiği World Ocean Summit'e (Dünya Okyanus Zirvesi) katıldım. Bu zirveye ilk BIMCO Başkanı katılımdı. Gelecek dönem başkanımız Sabrina Chao ise World Economic Forum'a katıldı. Bu örnekler bizim denizcilik camiasının dışına çıkıp, armatörlerin gerçekten transparan, işini iyi yapan, işine bağlı insanlar olduğunu ve denizciliğin neden önemli olduğunu anlatmamız için önemli fırsatlar oldu. Öncülüğünü üstlendiğimiz bu katılımların önümüzdeki yıllarda artarak devam ettiğini göreceğiz. Şunu kabul etmeliyiz, bundan sonra hibrit bir hayatımız olacak. Elbette insan insanı görmek, dokunmak, gülümsemek, gözünün içine bakmak ister. Ama pandemide öğrendik ki, sabah Londra'ya gidip akşam Londra'dan dönmek her zaman gerekemeyebilirmiş. Evet, zor oyunu bozuyor. Kurallar değişiyor, ancak iyi yönde değişiyor. Dolayısıyla bundan sonra her iş kolunda hibrit modeller göreceğimize inanıyorum. Bunun da çevreye pozitif katkısı olacağını biliyoruz.

Belki geçiş döneminde ekonomiye değil, ama çevreye büyük faydası olacak. Zaten dünya ekonomilerinde de artık bunu göreceğiz. Dünyada daha yeşil çevreci finansmanlara geçilecek. Sürdürülebilirlik artık havalı bir kelime olmaktan çıkıp, hayatımızın gerçeği haline gelecek. Hem ülkemiz, hem iş dünyası, hem de denizcilik sektörü buna ne kadar çabuk adapte olursa bu uzun yolu o kadar hızlı bir şekilde kat edebiliriz.

Siz aynı zamanda dünya denizciliğinin en etkili 100 ismi arasında ve üst sıralardasınız? Sizce bu başarıyı neye borçlusunuz? Bu noktaya gelmenin kriteri nedir?

Öncelikle şunu söylemeliyim, BIMCO Başkanı her zaman bu listede yer alır. Ancak elbette üst sıralardan girmişsem bunu pek çok şeye borçluyum. Her şeyden önce bunun kriteri sektörel bilgi birikimi ve odaklı çalışmak. En önemlisi de bu başarı, uluslararası düşünce tarzından geliyor. Kişinin

uluslararası bir mantaliteye ve kimliğe sahip olması burada çok önemli bir etken. Ben de hem görevlerim, hem de kişisel yapım sebebiyle uluslararası bir karaktere sahibim. Denizcilik sektöründe network'ünüz, kimleri tanıdığınız çok önemlidir. Sadece bugüne ve yarına değil, geçmişe de ne kadar hakim olduğunuz son derece önem taşır. Domestik kişiliğinizden sıyrılarak, gerçek anlamda uluslararası bir kimliğe bürünmeniz gerekir. Bunu yapabilen herkesin uluslararası başarılar elde edeceğinden şüphem yok.

Sizin birçok şapkanız, bir de tabii aileniz var. Bütün bunları bir arada götürmek için nasıl bir yönteminiz bulunuyor?

Ben önceliklerini iyi bilen bir insanım. Her zaman bu önceliklerime göre hareket ederim. Önceliklerimin en tepesinde her zaman ailem ve en üstte de çocuklarım vardır. Her koşulda bunu hiç unutmadan hareket ediyorum. İkincisi, çok şanslı bir insanım çünkü büyük bir aileden geliyorum ve çok destek görüyorum. Ailemin bütün kadınları, bütün erkekleri aldığım her görevde benim daima yanımda olmuştur. Başta eşim olmak üzere, ailemin tüm fertleri her zaman destek vermiştir. Önceliklerinizi bilerek ve odaklanarak çalıştığınız zaman hepsini bir arada götürmek mümkün oluyor. Şunu da söylemem gerek, birden fazla işi aynı anda yürütebilmek biz kadınların doğasında var. Benim iki kızım var ve bütün amacım onlara güzel bir örnek olabilmek.

Önümüzdeki süreçte denizcilik sektörünü neler beklediğine dair öngörülerinizi, nelere hazırlıklı olmamız gerektiğini öğrenebilir miyiz?

Denizciliği inanılmaz büyük bir değişim bekliyor. Sektör zaten uzun zamandır bir dönüşümün içinde. Türkiye'de de şu anda olgunluk dönemini yaşıyor. Bugün ülkemizde denizcilik sektörü, limanları tersaneleri, marinaları, gemi tedariki, brokerleriyle beraber çok büyük, verimli ve başarılı bir sektördür. Armatörlük de yaşanan tüm sıkıntılara rağmen direnmektedir. Bu direnç çok önemli,

ancak gelecek çevre regülasyonları bu dirence çok büyük bir negatif etki yapabilir. Bu noktada devletimizle beraber stratejik çalışmalar yapmak ve filonun dönüşümünü sağlamak zorundayız. Dünya zor zamanlardan geçiyor, Türkiye de öyle. Bu da bizim denizcilik filomuzu daha da önemli hale getiriyor. Dolayısıyla denizciliği Türkiye'de stratejik sektörlerden biri haline getirmek, yeşil çevreci finansmanlara ulaşarak bu dönüşümü sağlamak zorundayız. Burada yeni gemilerin yanı sıra çok fazla retrofit de gündeme gelecek, gemiler değiştirilecek, modifiye edilecek. Bu çalışmaların hepsi bir devlet stratejisi olarak gerçekleştirilmeli. BIMCO'da şunu da görüyoruz. Bütün ülkelerde bunları özel sektör yapıyor gibi görünse de, arkalarında devlet desteği ve stratejisi var. Bizim devletimizde de bu çalışmaların olduğunu biliyorum. Bunların artarak ve hızlanarak devam etmesi gerekiyor. Bunun dışında denizciliğin ana konuları tabii ki hızla devam edecek. Önümüzdeki 20-30 yılı etkileyecek bir ana konu var, o da çevre regülasyonları. Denizciliğin emisyonu sıfır teknolojilere ulaşması için çabalarımız, çalışmalarımız devam ediyor. Bu konu kolektif aklın da ötesinde bir bayrak yarışı... O bayrak yarışında da bizim için en önemli nokta, armatörler arasındaki rekabetçiliğin zedelenmemesi ve çevre kurallarının gerçekten çevreye fayda sağladığını görmek. Bizim kısa dönemde çevre politikaları üzerinde koyduğumuz bazı çalışmalar takdir gördü ve IMO'da kabul edildi.

Ayrıca şu anda diğer denizcilik organizasyonlarıyla ve sivil toplum kuruluşlarıyla beraber bir araştırma fonu için lobi çalışmaları yürütüyoruz. Sektörün bu konudaki nabzını tutarak piyasa ihtiyaçlarına yönelik yapılacak bu çalışmanın gelecek dönemde oluşacak sistem ile bir köprü oluşturacağını düşünüyoruz. İlk defa armatörler gönüllü olarak bir fon yaratarak, AR-GE'ye önem vererek bir görev üstlenmek istiyor. Umarım IMO'daki devletler tarafından da bu anlaşılır ve kabul görür.



Customer Satisfaction Delivered

Sınırları aşıyor, standartları yukarı taşıyoruz!

www.kinay.com



kinaygroup

kinaylogistics

KINAY

kinaylojistik

Kinay Group

MARMARA DENİZİ'NDE TÜKENİŞİN ADI: MÜSİLAJ



Müsilaj son iki yıldır çok yoğun olarak Marmara ve Ege Denizi'nin birçok bölgesini kapladı. Çok geniş bir alana yayılan ve uzun hatlar oluşturan bu Müsilaj rüzgarın etkisiyle belli alanlarda daha fazla toplandı. Aslında Marmara Denizi gibi büyük denizlerle bağlantısı sınırlı, besin elementi yönünden zengin denizlerde müsilaj oluşumu doğal bir olaydır. Doğal olmayan, müsilajın bugün olduğu gibi sadece deniz yüzeyini değil, yüzeyden 30 m derinliğe kadar bütün su kolonunu kaplamış olmasıdır. Bu

durum ciddi bir çevre felaketi ile bizleri karşı karşıya bırakmıştır. Özellikle, balıkçılar, deniz turizmi sektörü ve tabii denizciler bundan en çok etkilenenler arasındadır. Ancak bu durum bu bölgede yaşayan herkesi yakından ilgilendirmektedir. Peki müsilaj nedir? Onunla nasıl savaşmalı, neler yapmalıyız? Öncelikle bu soruları İstanbul Üniversitesi Su Ürünleri Fakültesi Öğretim Üyesi ve Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Başkanı Prof. Dr. Bayram Öztürk'e sorduk. Cevapları çevre dosyamızın birinci bölümünü oluşturuyor. İkinci bölümde ise Bandırma Onyediy Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi'nden Prof. Dr Mustafa Sarı konuyu dergimiz için değerlendirdi. Diğer taraftan sorundan en çok etkilenenlerin başında gelen DTO 01 No'lu Balıkçılık Faaliyetleri Komitesi Başkanı Murat Kul da önemli tehditlere dikkat çekti ve herkesi yardıma çağırdı.



PROF. DR. BAYRAM ÖZTÜRK
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
SU ÜRÜNLERİ FAKÜLTESİ –
TÜRK DENİZ ARAŞTIRMALARI VAKFI

“ACİLEN MARMARA DENİZİ İZLEME KOMİTESİ KURULMALI”

Marmara Denizi'nde diğer yıllara oranla görülmemiş bir müsilaj sıkıntısı yaşıyor. Bize bunun sebeplerinden bahseder misiniz?

Balıkçıların nez, salya, bilim insanlarının Müsilaj, vatandaşın sarı çamur dediği sarı, beyaz, renkli çamurumsu bir madde son iki yıldır, Karadeniz, Marmara ve Ege Denizi'nde suyun üstünde ve altında sıkça görülmeye ve yayılmaya başladı.

Gazetelerde haber oldu, sınırlı da olsa denize girenler şikayet etmeye başladılar. Başta Marmara Denizi'nde olmak üzere bu durum kabul edilebilir olmaktan çıkarak ekolojik bir yıkıma doğru gidiyor.

Mesleğe başladığım 1985 yılında pırlıl pırlıl olan Marmara Denizi'nde suyun üstünden bakınca görünürlük 15 metreyken, şimdi suyun altını artık



Resim 1. Noctiluca scintillans türü tek hücreli canlıların Marmara'daki aşırı üremeleri sonucu oluşan kırmızı su olayı (Red-Tide). B. ÖZTÜRK

maskeyle bile göremiyoruz. O yıllarda Marmara Denizi'nde kalkan balıkları, orkinoslar boldu, kılıç balıkları her yerde oynak yapardı. Ama bu günkü Marmara neredeyse büyük bir tükeniş yaşıyor ve çoğu kimsenin umurunda değil. Üstelik bu denizin etrafındaki iller bu ülkenin en zengin illeri başta da İstanbul; denizine, havasına, ormanına özetle ülkenin doğasına karşı bu kadar duyarsız olmak anlaşılır değil. Bizde doğa koruma bilinci daha oturmadı. Ayrıca, mevcut uygulamalar içinde de iyi örnekler ne yazık ki çok az. Yıllar geçti 2007 ve 2008 yılında Marmara tekrar renklendi ama bu sefer Gonyaulax fragilis türü dinoflagellat grubunun etkin olduğu sarı renkli bir oluşum görülmeye başlandı. Dışarıdan bakıldığında tıpkı bir Ebru çalışmasını andıran bu durum ne yazık ki bu fitoplankton türünün aşırı artışı sonucu deniz suyu üzerinde çamurumsu bir kümeleşmeye döndü (Resim 2). Bu kümeleşmede suda yüzey gerilimi oluşturan petrol ve diğer yabancı maddeler kolaylaştırıcı rol oynamaktadır. Daha kötüsü belli süre sonra dağılan bu küme cisimler dibe çökerek parçalanmak için deniz suyundaki oksijeni tüketecek bu sırada oksijensiz kalan canlılarda toplu veya kısmi ölümler görülecektir. Bu sarımsı, beyaz, jelatinimsi - köpüklü cisimlerden oluşan Müsilaj son iki yıldır çok yoğun olarak Marmara ve Ege

Denizi'nin birçok bölgesini kapladı. Çok geniş bir alana yayılan ve uzun hatlar oluşturan bu Müsilaj rüzgarın etkisiyle



Resim 2. Gemlik Körfezi B.ÖZTÜRK

belli alanlarda daha fazla toplandı. Bu toplanmadan sonra ise su yüzeyinde parçalanarak kümeler halinde çöküp bentik bölgede "Deniz Karı" olarak bilinen oluşumları yapacaklardır. Bu tür oluşumlar görece sığ olan Adriatik Denizi'nde de sıkça görülür. Şimdilik salgın (Pandemi) nedeniyle denize girmek pek mümkün değil, ama böyle bir suda kimse denize girmek istemez. Görsel bir kirlenme olduğu ise açıktır.

Bu durum turizm ve balıkçılığı, tabii halk sağlığını da olumsuz etkiliyor. Bu duruma son vermek için ivedilikle neler yapılmalı?

Marmara Denizi'nde balıkçılık zaten zor durumda, ağların gözleri Müsilaj

nedeniyle kapanmış ama sezon kapalı diyebilirsiniz. Gırgır tekneleri için öyle olsa bile küçük balıkçılık var. Ağların temizlenmesi gerekiyor bu da bir masraf. Su ürünleri yetiştiriciliği için de bir tehdit tabii. Aşırı Müsilaj oluşumu sadece su kolonundaki pelajik ve bentik ekosistemi olumsuz etkilemez. Başta suda çözülmüş oksijen azalması görülecek daha sonra bentik bölgede yaşayan birçok tür ortadan kalkabilir. Bunlara örnek olarak Gorgonlar, süngerler, kabuklular gibi hareketsiz türler verilebilir. Biyolojik çeşitlilikteki bu azalma Marmara yanında Kuzey Ege'yi de olumsuz etkileyecektir. Çanakkale Boğazı'nda görülen Müsilaj'ın ise başta sünger ve mercan türlerinin üzerini kapattığı bilinmektedir.



Resim 3: Müsilaj sadece Marmara Denizi'nde kalmayıp, yüzey akıntılarıyla birlikte sürüklenerek Kuzey Ege'yi de olumsuz etkilemektedir.

Fotoğraf: Gökçeada - B.ÖZTÜRK

İklim değişikliğinin bu duruma bir etkisi var mı? Sıcaklıklarla ilgili bir sorun mu var?

Bu tür ani gelişen ve iki yıldır devam eden uzun süren Müsilaj olayının oluşması için gereken özel koşullar su sıcaklığının yüksek olması ki, bu mevsim normallerinin 2°C üzerinde seyretmektedir. Diğeri ise azot ve fosfor oranlarının değişimidir.

Bu besin tuzlarındaki değişim belli şartlarda (oran 16:1) fitoplanktonların gelişimine neden olmaktadır. Aşırı fitoplankton artışlarının denizel ekosistemde ikinci basamakta olan zooplanktonları baskılayarak türlerin

azalmasına neden olmaktadır. Yani, evsel kökenli kirlenme bu olguyu tetiklemektedir.

Bu durumda devlete ve belediyelere de görevler düşüyor? Sizce neler yapılmalı?

Özetlersek; son iki yıldır görülen ve Müsilaj olarak bilinen olgu tek hücreli bitkisel canlılardan bir tür fitoplankton olan *Gonyalux fragilis*'in yoğun çoğalması ve oluşturduğu renk sarmalıdır. Bu türün dışında diatome ve bakterilerin oluşturduğu bir komünite yapısı bulunmaktadır. Ana sebebi bu denizin başta evsel atıklarla kirlenmesidir.

Üst akıntı yoluyla da Ege Denizi'ne taşınması ve ilkbahar dönemindeki süregelen sıcaklık artışlarıyla üremenin üstel olarak artışıdır. Marmara Denizi'nde 20 yıl önce hiçbir binanın, tesisin olmadığı kıyılar yerleşimle doldu. Ama arıtma için yeterli yatırımlar yapılmadı. Marmara Denizi'nin ortasında bulunan adalar 30 sene önce boşken, şimdi hepsinde evler, oteller var ve bunların hiçbirinin arıtması yok. Diğer yandan, bu denizde artan habitat kaybı, aşırı avcılık,

kirlenme, yabancı türler ve iklim krizine karşı kendisini koruyacak tedbirleri alamadık. Mesela hiçbir ciddi koruma alanı oluşturamadık, kirlenme için ciddi tedbirler alamadık. Koruma için ciddi, gerekli yasal ve teknik altyapıyı kuramadık. En önemlisi uzun erimli bir izleme çalışması başlatamadık.

Acil yapılması gerekenler ve yapılmayıp geç kalınan işler nelerdir?

Hani Marmara her tarafı bize ait olan mahrem bir yatak odamızdı. Kuzeyi, güneyi, doğusu ve batısı bize ait... Bu kirlenmeden, vurdum duymazlıktan kimi suçlayacağız. Şimdi yapılması gerekenlerden biri deniz üstünde biriken bu Müsilaj'ı fiziksel yöntemlerle mesela petrol yayılmasına engel olan teknelerin sistemleriyle toplamaktır.

Böylece batınca daha fazla oksijen tüketmesine engel olmak, dolayısıyla toplu canlı ölümlerini azaltmak mümkün olabilir. Böylece görsel kirlenme de azaltılır. Bunu da belediyeler yapabilir. Tabii bu salgın koşullarında nasıl organize edilir, masraflarını kim karşılar bilinmez. Ayrıca bu kesin ve kalıcı bir önlem değildir. Ne olursa olsun

başta Marmara Belediyeler Birliği, Marmara'nın etrafındaki valilikler, balıkçı kooperatifleri, turizm sektörü ve üniversiteler bu konuda inisiyatif alamadılar. Bunun bence ilk sebebi salgın nedeniyle herkesin buna odaklanması ki, bu anlaşılabilir.

Ama bu sorun yeni değil son iki yıldır Batı Karadeniz, Marmara ve Kuzey Ege'de devam ediyor. Bu bir doğal olay diyerek "bir süre sonra geçer" demek yanlışın da yanlıştır...

Bu deniz için acil koruma önlemlerine ve koruma eylem planlarına ihtiyacımız var diye çok yazdım. Marmara elden çıkıyor. Marmara elden gitmeden bir şeyler yapmalı. Marmara kıyısında bulunan valiliklerin her birinde çevreden sorumlu vali yardımcılarını da var. Bunların başkanlığında "Marmara Denizi İzleme Komitesi" kurulmalı. Bu uygulama daha önce vardı ama sonradan bu komite lağvedildi. Çok yazık oldu...

Marmara'yı yaşatamazsak dünyadaki ve çevre denizlerimizdeki denizler ve okyanuslarla ilgili bütün iddialarımızı kaybederiz. Kimse bizi ciddiye almaz...



PROF. DR. MUSTAFA SARI
BANDIRMA ONYEDİ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
DENİZCİLİK FAKÜLTESİ

MARMARA DENİZİ'NDE MÜSİLAJ OLUŞUMU, NEDENLERİ, ETKİLERİ VE ALINMASI GEREKEN ÖNLEMLER

MÜSİLAJ NEDİR?

Müsilaj deniz salyası veya balıkçı tabiriyle kaykay, denizdeki biyolojik yaşamın ilk basamağını oluşturan fitoplankton denilen mikroskopik bitkilerden bazılarının aşırı çoğalmasıyla oluşan, jelimsi yapıda, sümüksü bir oluşumdur. Müsilaja neden olan mikro alglerin hücre dışı salgıları, bakteriler için oldukça uygun bir çoğalma ortamı oluşturduğu için bu sümüksü yapıya hemen onlarda kümelenerek dahil olur. Böylece denizde onlarca metreyle

ulaşan, birbirine eklenerek uzayan şeffaf görünümlü müsilaj ya da deniz salyası oluşumu tamamlanmış olur.

Müsilaj, dünyadaki bütün deniz ve okyanuslarda görülen doğal bir olaydır. Ancak bütün denizlerde aynı yoğunlukta görülmez. Marmara Denizi gibi büyük deniz ve okyanuslarla bağlantısı az, nispeten kapalı denizlerde daha sık görülmektedir. Bilimsel olarak müsilaja ilgili ilk bildirim Adriyatik Denizi'nde 1729 yılında yapılmıştır. Akdeniz havzasındaki bütün denizlerde az ya

da çok müsilaj görülür. Ayrıca Kuzey Denizi'nde özellikle İngiliz Kanalı olarak bilinen bölgede zaman zaman yoğun müsilaj oluşumu ortaya çıkar. Meksika Körfezi'nde petrol platformunda meydana gelen kaza sonucunda ortama yayılan petrol kirliliğinden bir müddet sonra yoğun müsilaj oluşumu görüldüğünü de vurgulamakta fayda var.

MÜSİLAJ OLUŞUMUNUN NEDENLERİ NELERDİR?

Marmara Denizi gibi büyük denizlerle bağlantısı sınırlı, besin elementi yönünden zengin denizlerde müsilaj oluşumu doğal bir olaydır. Doğal olmayan, müsilajın bugün olduğu gibi sadece deniz yüzeyini değil, yüzeyden 30 m derinliğe kadar bütün su kolonunu kaplamış olmasıdır. Sümüksü, jelimsi yapıdaki bu oluşum önce deniz suyu içinde birbirine eklenmiş şeffaf yapılar şeklinde askıda kalır.

Müsilaj oluşumu için üç çevresel faktörün bir araya gelmesi gerekir. Bunlar:

1. Deniz suyu sıcaklığının yüksek olması,
2. Ortamda sınırlayıcı besin elementleri olan azot ve fosforun bol bulunması,
3. Denizdeki dikey ve yatay karışımların az olması, yani deniz şartlarının durağan olması.

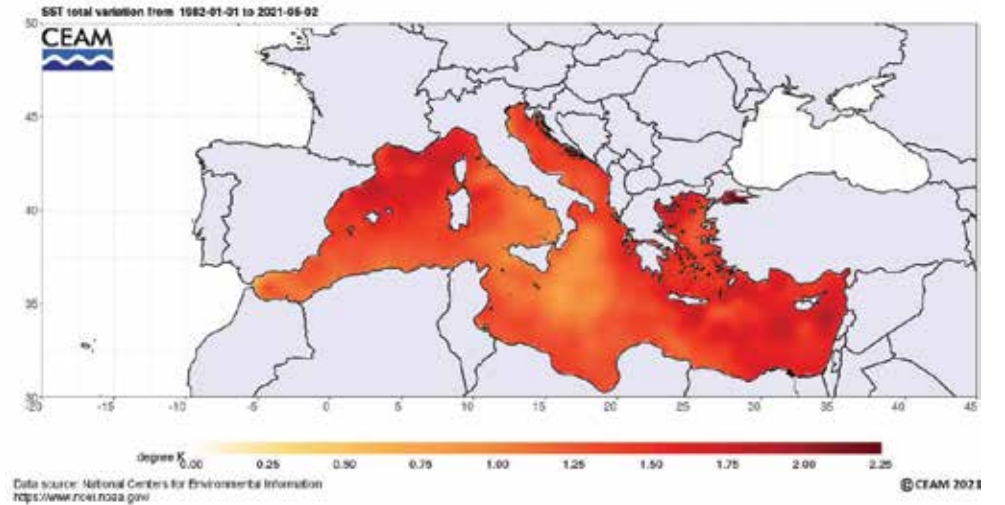
Bu üç çevresel faktörün birlikte bulunmasıyla, denizin bol ışık alan 25-30 m derinliğe kadar olan bölgelerinde müsilaj hızla artmaya başlar. Aslında burada sayılan üç çevresel faktör, denizdeki biyolojik üretimin ilk basamağı için her zaman gereklidir. Karadaki yaşam için bitkilerin fotosentezle yaptığı ilk biyolojik üretim, denizlerde fitoplankton denilen minik bitkiler tarafından gerçekleştirilir. Bu minik bitkiler, denizin ışıklı bölgesinde inorganik besin elementlerini alıp, güneş ışığını kullanarak fotosentez yaparlar. Fotosentez esnasında ortamdaki karbondioksit kullanılarak bir taraftan oksijen üretilirken, bir taraftan

da ilk organik bitkisel doku üretilmiş olur. Aslında soluduğumuz havanın yarısından fazlası bu denizdeki fitoplankton tarafından üretilir. Biz buna denizdeki birincil üretim diyoruz. Fitoplankton üretimini, zooplankton denilen mikroskopik hayvanların çoğalması izler. Diğer bir ifadeyle zooplankton, fitoplanktonu tüketerek çoğalır. Küçük balıklar planktonu, daha büyük balıklar da küçük balıkları yiyerek denizdeki besin ağı aşağıdan yukarıya doğru basamak basamak yükselmeye başlar.

Eğer deniz olağandan daha sıcaksa, ortamda bulunan azot ve fosfor miktarı ortalamadan yüksekse, denizdeki karışımlar ortalamadan düşüğe birincil üretim adını verdiğimiz süreç hızlanır. Diğer bir ifadeyle ortamdaki azot ve fosforu azaltmak için bitkisel plankton ışıklı bölgede hızla çoğalmaya, ortamdaki besin elementlerini azaltmaya çalışır. Ancak hızlı çoğalma ortamda bulunan bazı fitoplankton türlerinin lehine gelişir. Ve bu türler ortamda dominant hale gelir. Yani doğal çoğalma hızı kat kat artar. Bu olağandışı çoğalma aslında bitkisel plankton

salgılar oluşturur. Müsilaja neden olan fitoplankton grupları daha çok diatomlar ve dinoflagellatlar olarak bilinmektedir. Yapılan bilimsel çalışmalarla aylara ve derinliklere göre farklı alg türlerinin aşırı çoğalarak müsilaja neden olduğu belirlenmiştir. Müsilaj oluşumu yıllara, aylara ve mevsimlere göre değişkendir.

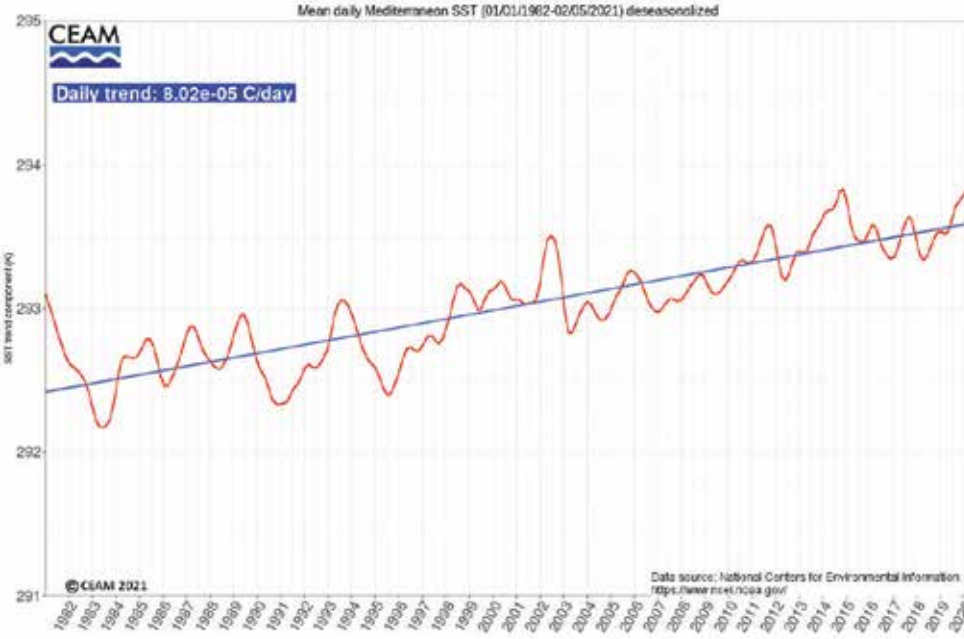
Müsilaj oluşumunun son yıllarda daha çok görülmesinin arkasında yatan temel neden iklim değişikliğinin denizlere etkisidir. Zira müsilaj oluşumu için gerekli olan üç çevresel faktörden birisi olan deniz suyu sıcaklıklarının ortalamasının üzerinde seyretmesine iklim değişimi neden olmaktadır. Son yıllarda ortalama deniz suyu sıcaklıkları tüm dünyada artmış durumdadır ve eldeki verilere göre artış trendi sürmektedir. Bugünlerde Marmara Denizi'nde gözlenen yoğun müsilaj oluşumuyla Marmara Denizi'nin uzun yıllar ortalamasına göre deniz yüzeyi sıcaklıklarının yaklaşık 2.5 OC daha sıcak olmasının payı büyüktür. Şekil 1'e bakıldığında en yüksek sıcaklık farkının Marmara Denizi'nde olduğu görülmektedir.



Şekil 1. Uzun yıllar ortalamasına göre (1982-2 Mayıs 2021arası) Akdeniz havzasındaki denizlerde ortalama sıcaklıktan sapma miktarları (Kaynak:<http://www.ceam.es/ceamet/SST/SST-trend.html>)

için stresli bir ortamın oluşmasına da neden olur. Sayıları litrede yüzbinlere, bazen milyonlara ulaşan bazı fitoplankton türleri stres şartlarında organik bileşiklerden oluşan hücre dışı

İklim değişimi sonucu artan ortalama sıcaklıklar, tuzluluk ve yoğunluk bakımından daha kararlı su kütlelerinin oluşmasına neden olarak,



Şekil 2. Uzun yıllar, mevsimsel olmayan günlük ortalama deniz yüzeyi sıcaklık trendi (1982-2 Mayıs 2021 arası) (Kaynak: <http://www.ceam.es/ceamet/SST/SST-trend.html>)

deniz şartlarını daha durağan hale getirmektedir. Durağan deniz şartlarının oluşması, yüksek deniz suyu sıcaklığı ve bol besin elementlerinin varlığı, müsilaj oluşumu için ideal ortamın oluşmasını sağlamaktadır. Üç çevresel faktörün birlikte bulunmasıyla müsilaj oluşumu olağan dışı artmaktadır.

Türkiye’de daha çok Marmara Denizi’nde görülmesinin nedeni biraz Marmara Denizi’nin oşinografik yapısıyla ilgilidir. Marmara Denizi, Çanakkale Boğazı ile Ege Denizi aracılığıyla Akdeniz’e, İstanbul Boğazı aracılığıyla Karadeniz’e bağlanan deniz bilimleri açısından oldukça ilginç bir denizdir. Kuzeyde bulunan Karadeniz, az tuzlu, nispeten soğuk ve besin elementleri yönünden zengin sulara sahiptir.

Zira Karadeniz çevresi, ülkemizin güney bölgelerine göre daha fazla yağış almaktadır. Karadeniz çevresinde bulunan çok sayıdaki akarsu, karasal ortamdan yüksek miktarda besin elementlerini denize taşır. Bu yüzden Karadeniz’in su bütçesi hep fazla verir. Yani yağış ve akışla gelen su, buharlaşmayla kaybedilen sudan daha fazladır. Yine bu yüzden tuzluluğu diğer denizlere göre düşüktür (%0.17-0.19).

Karadeniz’in az tuzlu, soğuk ve besince zengin suyu İstanbul Boğazı aracılığıyla yüzeyden Marmara Denizi’ne, oradan da Çanakkale Boğazı aracılığıyla Ege Denizi üzerinden Akdeniz’e akar.

Akdeniz, etrafında az sayıda akarsuyun bulunması, yağış miktarının düşüklüğü ve buharlaşmanın fazla olması yüzünden aslında her yıl su bütçesinde açık verir. Yani yağış ve akışla Akdeniz’e gelen su, buharlaşmayla kaybedilenden daha azdır. Bu yüzden Akdeniz’in tuzluluğu yüksek (%0.38) ve suları sıcaktır. Akdeniz’in eksilen suları, Atlantik Okyanusu ve Karadeniz’den gelen sularla dengelenir.

Kuzeyden güneye doğru Karadeniz’in soğuk, az tuzlu ve besince zengin suları yüzeyden Akdeniz’e akarken, Akdeniz’in tuzlu, sıcak ve besince fakir suları da dipten ters yönde, yani güneyden kuzeye, Karadeniz’e doğru akar. Marmara Denizi oldukça farklı bu iki deniz arasında bir geçiş denizi konumundadır. Bu yüzden Marmara Denizi’nin yüzey suları (genelde ilk 25 m derinliğe kadar olan sular) Karadeniz kökenlidir. Dip suları ise (25 m’den daha derin bölgeler) Akdeniz kökenlidir. Tuzluluğu, sıcaklığı ve yoğunluğu farklı

bu iki su kütlesi arasında bir geçiş tabakası bulunur. Yaz aylarında bu geçiş tabakası daha derine inerken, kış aylarında yüzeye daha yakındır. Diğer bir ifadeyle Marmara Denizi suları bu geçiş tabakası tarafından yatay olarak ikiye bölünmüştür. Ve yine bu yüzden Marmara Denizi’nde dikey karışımlar azdır. Kuvvetli lodos fırtınası çıktığında İstanbul ve Çanakkale boğazlarında kuvvetli dikey karışımlar sonucu dipteki sıcak su akıntısı ile yüzeydeki soğuk su akıntısı yer değiştirirse de bu çok sık görülen bir olay değildir.

Marmara Denizi’nin dikey karışımlarını engelleyen bu orijinal oşinografik yapı, aslında müsilaj oluşumu için de her zaman uygun bir ortam sağlanmasına neden olur. Müsilaj oluşumu için gerekli olan dikey karışımların az olduğu, durağan deniz şartları aslında çoğu zaman Marmara Denizi’nde hazırır. Su sıcaklığının uzun yıllar ortalamasından yüksek, besin elementlerinin fazla olması durumunda hemen müsilaj oluşumu hızlanır. Marmara Denizi’nde özellikle deniz suyu sıcaklığının uzun yıllar ortalamasında seyrettiği yıllarda genellikle 1-2 ay gibi kısa süreli ve çok yoğun olmayan müsilaj oluşumu sık sık ortaya çıkar.

MÜSİLAJIN ETKİLERİ NELERDİR?

Müsilaja neden olan alg gruplarının aslında ömrü oldukça kısadır. Deniz yüzeyi ile 30 m derinlik arasındaki su kolonunda askıdaki müsilaj ya parçalanarak yüzeye çıkar veya birleşip ağırlaşarak dibе çöker. Her iki durumda da deniz ekosisteminde ciddi zararlara neden olur. Parçalanarak yüzeye çıkan müsilaj, geniş alanları adeta bir battaniye gibi kaplayarak su ile atmosferin ilişkisini keser.

Krem ve sütlü kahve tonundaki bu müsilaj tabakaları güneş ışınlarını soğurarak deniz yüzeyi sıcaklığının artmasına neden olur. Artan su sıcaklığı, sudaki çözünmüş oksijenin azalması sonucunu doğurur. Diğer taraftan müsilaj kendisi organik yapıda olduğu için yoğun bakteri faaliyeti



Şekil 3. Bandırma-Misakça Mahallesi sahilinde toplu balık ölümleri, 23 Nisan 2021 (Fotoğraf: Uğur Karadurmuş)

sonucu parçalanma devam eder. Bu parçalanma esnasında bakteriler sudaki çözülmüş oksijeni kullanarak sığ kıyılarda çoğu zaman müsilaj tabakasının altında oksijensiz bir ortam oluşmasına neden olur. Sonuçta özellikle sığ kıyı alanlarında yaşayan omurgasız, kabuklu, eklem bacaklı ve balıkların oksijensiz kalarak topluca ölümüne neden olur.

Ağırlaşarak dibe çöken müsilaj kümeleri, su yüzeyi yerine bu kez deniz dibini bir battaniye gibi kaplar. Dipte devam eden parçalanma süreci esnasında da aynen yüzeyde olduğu gibi bakteriler tarafından kullanılan oksijen yüzünden, deniz dibinde oksijen azalır. Bu durum deniz dibindeki canlı topluluklarının toplu ölümüne neden olur. Dibe çöken müsilajın deniz ekosistemine başka bir etkisi ise dipte yaşayan organizmaların solungaçlarını kaplayarak ölümlerine neden olmasıdır. Yapılan araştırmalar müsilajın çok sayıda patojen mikroorganizma için ideal ortam olduğunu ortaya koymuştur.

Bu yüzden müsilajın dolaylı bir etkisi olarak denizel organizmalar patojenler tarafından etkilenerek hastalanır ve buna bağlı ölümler de ortaya çıkar. Sığ kıyıların diplerinde biriken müsilaj tabakası, çoğu zaman dalga ve akıntılarla denizin derinliklerine doğru sürüklenerek parçalanma süreçleri uzar ve kıyısal alanlara göre

deniz ekosisteminde daha uzun süre kalmalarına neden olur. Mercanlar



Şekil 4. Neandros Adası yakınlarında deniz dibinde sarı mercan dalları üzerine çökmüş müsilaj, 3 Mayıs 2021 (Fotoğraf: Serço Ekşiyen)



Şekil 5. İstanbul-Büyükada Balıkçı Barınağı, 5 Mayıs 2021 (Fotoğraf: SerçoEkşiyen)

gibi hassas türler, dibe çöken müsilaj yüzünden zarar görür.

Bazı durumlarda müsilaj oluşumuna neden olan bazı alg grupları toksin salgılayarak ortamdaki canlı organizmaların ölümüne neden olabilir.

Müsilajdan en çok balıkçılık sektörü etkilenir. Aşırı olmayan, doğal müsilaj şartlarında bile balıkçılık faaliyetleri durur. Zira balık avcılığında kullanılan avcılık takımları genellikle ağlardan yapılı ve jelimsi, yapışkan müsilaj ağ gözlerini görünmez bir film tabakası gibi kaplayarak ağın su içinde tonlarca suyu tutmasına neden olur.

Müsilajdan ikinci derecede etkilenen sektör, turizmdir. Parçalanarak yüzeye

çıkan müsilağ, koy, körfez gibi nispeten korunaklı yüzeylerde kalınlığı bazen 20 cm civarında bir tabaka oluşturur. Dalgayla bir miktarı sahil ve plajlara yığılan müsilağ denize girmeyi, su sporlarını imkansız hale getirir.

Rüzgar ve akıntılarla günlük olarak yeri değişen bu müsilağ örtüleri turizm amacıyla deniz kıyısına gelen insanları ürkütür. Müsilağın kendisi fiziksel temasla cilde zarar vermediği halde, patojen mikroorganizmalar için uygun ortam teşkil ettiğinden temas halinde bazen hastalıklara neden olabilir.

Marmara Denizi gibi insanların tatil dönemlerinde akın ettiği adalardaki turizm sektörü müsilağ yüzünden tamamen kapanmak zorunda kalabilir. Diğer taraftan müsilağ sualtında görüşü neredeyse tamamen ortadan kaldırdığı için dalış turizmini, sualtı sporlarının yapılmasını imkansız hale getirir. Kıyısız alanlarda faaliyet gösteren lokanta, kafe gibi yiyecek-içecek sektörü ile park, oyun alanı gibi rekreatif alanların kullanımında azalmaya neden olur.

Müsilağın üçüncü sırada etkilediği sektör denizcilik sektörüdür. Zira müsilağ rüzgar ve yüzey akıntıları ile liman, barınak ve marinaları yığılmış durumdadır. Kalın tabakalar halinde biriken bu müsilağ kümelerinin ortamdaki uzaklaştırılması çoğu zaman mekanik müdahale gerektirmektedir. Ayrıca müsilağ içindeki mikroorganizmalar gemi dış yüzeylerinde korozyonu artırıcı etkiye sahiptir.

MÜSİLAĞLA NASIL MÜCADELE EDİLİR?

Birinci müdahale kriz yönetmektir. Ancak bu müdahalenin etkisi sınırlıdır. Örneğin sığ kıyılarda biriken müsilağın toplanması, müsilağın hızlı çözünmesine neden olacak çözücü takviyesi, deniz yüzeyinin havalandırılarak yüzeyde biriken müsilağın parçalanması gibi. Bu müdahaleler sorunu ortadan kaldırmayan, geçici çözümlerdir.

Örneğin deniz süpürgesi gibi bir deniz aracıyla sığ kıyılarda su yüzeyindeki

müsilağın toplanmaya çalışılması aslında müsilağın küçük parçacıklara bölünerek hafif bir rüzgarla bile tüm denizel alana yayılmasına neden olabilir.

İkinci müdahale risk yönetimi yaklaşımıyla müsilağ sorununa yaklaşmak ve sürdürülebilir çözümler geliştirmektir. Yani müsilağın doğal seyrinin dışına çıkmasına neden olan faktörlere müdahale edilmelidir. Marmara Denizi'nin her tarafında görülen müsilağın önlenmesi için ya deniz suyu sıcaklığının değişmesi ya denize deşarj edilen atık yükünün azaltılması ya da denizde dikey ve yatay karışımların artırılması gerekmektedir. Müsilağın ortaya çıkmasında rolü olan bu üç faktörden ikisi ne yazık ki müdahalemiz dışındadır.

Zira deniz suyu sıcaklığının uzun yıllar ortalamasının üstünde seyretmesi ve durağan deniz şartları iklim değişimiyle ilgilidir. İklim değişimi küresel ölçekte bir sorun olup, bütün dünya iklim değişimiyle uyum ve zarar azaltma çalışmaları için çaba içindedir. Ancak tüm çabaya rağmen iklim değişiminin kısa vadede durdurulması pek olası gözükmemektedir. Bu durumda müsilağ oluşumuna neden olan iki faktör, müdahale edilemez boyuttadır.

Marmara Denizi'ne deşarj edilen atık yükünü azaltmak, şu an için elimizde olan tek müdahale aracıdır. Eğer atık yükü azalır, denizdeki birincil üretim için sınırlayıcı elementler olan azot ve fosfor azalmış olacağından, müsilağa neden olan plankton gruplarının aşırı çoğalmasına gerek kalmayacaktır. Bu durumda müsilağ oluşumu da doğal seyrine dönmüş olacaktır. Zira ülkemiz nüfusunun dörtte biri, sanayinin ise önemli bir kısmı Marmara Denizi çevresinde yer almaktadır. Evsel ve endüstriyel atıklar ya doğrudan, ya da dolaylı olarak denize deşarj edilmektedir.

Marmara Denizi çevresindeki birçok yerleşim yerinde arıtma tesisi yerine sivilleştirilmiş atıklar derin deniz deşarjı

ile doğrudan denize salınmaktadır. Derin deniz deşarjı bir arıtma şekli değildir. Arıtılmamış atıkların kıyılarda birikmesini önlemek üzere dip akıntısıyla ortamdaki uzaklaştırılarak, denizel ekosistemin tamamına dağılmasına neden olmaktan başka bir anlamı yoktur. Çok sayıda arıtma tesisi ise etkin şekilde çalıştırılmamakta, ya enerji gideri ya personel yetersizliği ya da arıza nedeniyle faydasız yatırıma dönüşmüş durumdadır. Marmara havzasında yer alan akarsu ağı ne yazık ki denize atık taşıma şebekesine dönüşmüş durumdadır.

Birçok akarsu, denize ulaştığında aslında su olma niteliğini tamamen kaybetmiş, zehirli atıklarla kirlenmiş bir sıvıya dönüşmüştür. Diğer taraftan Marmara Bölgesi aynı zamanda yoğun tarımsal faaliyetlerin yürütüldüğü bir bölgedir. Bölge tarımında çok yoğun gübre ve tarım ilacı kullanılmaktadır.

Kullanılan gübre ve tarım ilaçları havza akarsu şebekesiyle sonunda denize ulaşmakta ve denizin atık yükünü artırmaktadır.

Sonuç olarak Marmara Denizi'nde ortaya çıkan yoğun müsilağ oluşumunun önlenmesi için elimizdeki tek müdahale aracı olan atık yükünün azaltılmasından başka çare yoktur. Bunun için acil bir eylem planı oluşturularak belediyeler aracılığıyla evsel atıkların arıtılması, Çevre ve Şehircilik ile Tarım ve Orman Bakanlıkları aracılığıyla endüstriyel ve tarımsal atıkların yasal deşarj sınırlarına çekilmesinin sağlanması, akarsuların kirlilikten korunması, yine Tarım ve Orman Bakanlığı aracılığıyla tarımda kullanılan gübre ve tarım ilaçlarının azaltılmasını sağlayacak iyi tarım uygulamalarına geçişin sağlanması gerekmektedir.

NOT: Bu bilgi notu çok sayıda bilimsel araştırma dikkate alınarak hazırlanmış olup bilimsel bir makale değildir. Amacı müsilağ oluşumunu, etkilerini ve alınacak önlemleri sade bir dille kamuoyuna anlatmaktır.



MURAT KUL

DTO 01 NO'LU BALIKÇILIK FAALİYETLERİ KOMİTESİ BAŞKANI

Marmara Denizi'nde meydana gelen ve son günlerde yerel ve ulusal basında yer almaya başlayan, balıkçılar ve halk arasında "deniz salyası", "kaykay" vb. isimlerle anılan müsilaj sorunu artarak devam etmektedir.

Zamanında Haliç'i temizledik çamurun bir kısmını Marmara'ya boşalttık, Kurbağalı Dereyi temizledik çıkan atıkları Adaların açıklarına döktük. Marmara Denizi etrafında 30-40 milyon kişi yaşıyor, bu atıkların çoğu Marmara Denizi'ne gidiyor, derin deşarj sistemi yapıp atık borusunu 200 metre uzatıp denize veriyoruz amaç akıntı pisliği açıktan daha iyi alıp götürsün diyerek ama Marmara kapalı bir deniz hiç bir atık kendini yok etmez.

Sonuç denizler can çekişiyor... Daha önce 2007 yılında bununla karşılaşmıştık ve az da olsa yıllarca bu müsilaj sorundu, fakat bu yıl çok büyük bir artış oldu. Özellikle sezon içinde balıkçımız çok mağdur oldu ve ekonomik olarak sıkıntılar yaşadı.

Ağlarımızı denize attığımız zaman denizden ağları toplayamadık, burada en büyük mağduriyeti yaşayan biz balıkçılar olarak sesimiz duyulsun istiyoruz, fakat şuan atılmış bir adım

MÜSİLAJIN EN BÜYÜK MAĞDURU BALIKÇILARDIR

görmüyoruz. Toplumun ortak paydaşı olan denizlerimize sahip çıkmalıyız, biz yıllarca dile getirdik... Balıkçılık sezonu şuan yasak mevsiminde ama küçük ölçekli balıkçımız mağdur durumda. Mutlaka buna bir çözüm getirilip, desteklenmeli. 1 Eylül'de yeni sezon açılacak, o zamana kadar bu müsilajın akıbeti ne olacak bilmiyoruz. Bu gerçekleşen olayın en büyük mağduru balıkçıdır, bu tartışılmaz... Biran önce bir çözüm, açıklama bekliyoruz.

Balık larvalarının besinini oluşturan zooplanktonun (hayvansal plankton), müsilaj oluşumundan olumsuz etkilenmesi durumunda balık larvaları beslenme sorunu yaşayacak, böylece önümüzdeki yıllarda denizlerimizin balık ve balıkçılık veriminde düşüşler yaşanabilecektir. Bu durum; zor bir avcılık sezonu geçiren ve her geçen gün

tespiti, kontrol ve denetimlerinin yapılması ve arıtma zorunluluğunun uygulanması gereklidir. Tahrip edilen kıyı alanlarının sağaltımı, bilimsel yöntemlerle yapılmalıdır. Marmara Denizi'ne kıyısı olan belediyeler, üniversitelerin ilgili fakülte ve bölümleri, su ürünleri kooperatifleri ilgili meslek kuruluşları ve turizm sektörü temsilcileri bir araya gelerek Marmara Denizini korumak ve kurtarmak için alınacak tedbirleri belirlemeleri ve bu tedbirleri acilen uygulamaları gerekmektedir. Aksi takdirde balıkçılık ve bölge balıkçısı bitme noktasına gelecektir. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile Tarım Bakanlığı'nın özellikle bu konuda balıkçımızı ve halkımızı bilgilendirmesinin bekliyoruz. Şuan bu konu üzerinde çalışan fakülteler var mı bilmiyorum, yoksa acil olarak su bilimleri ile ilgili araştırma yapan



maliyetleri artan balıkçılık sektörümüze, balık stoklarında yaşanabilecek düşüşle ek bir yük daha getirebilecektir. Marmara Denizi'nin yaygın kirliliğine neden olan ve kontrolsüz olarak birçok noktadan deşarj edilen evsel ve endüstriyel atıkların deşarj noktalarının

üniversiteler bunun çözümünü araştırmalıdır.

Herkes aynı yorumu yapıyor müsilaj şudur ve bu nedenle meydana gelmiştir, bunu artık biliyoruz. Tamam, ama artık bir çözüm istiyoruz...

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
TRANSIT | İÇ PAZAR

PAYIYLA LİDER



Petrol Ofisi

Koster filosunun yenilenmesi ve Hurda Teşviki Yönetmeliği



* PINAR KALKAVAN SEŞEL

Deniz taşımacılığı, global düzeyde elinde bulundurduğu ticari potansiyel sayesinde ulusal ve uluslararası ekonomiler için önemli bir değeri oluşturuyor. Bu taşımacılık metodu ekonomik, çevreci ve emniyetli olması hasebiyle; beraberinde büyük bir sektörel rekabet ortamının oluşmasına neden oluyor. Nispeten küresel denizcilik merkezinde yer alan ülkemizin de bu rekabet ortamında söz sahibi olması adına; kamu-özel sektör bazında denizcilikimizi güçlendirme yönünde çalışmalar yapıyor. Bulduğumuz zaman diliminde; Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği'nin (KOSDER) Türkiye gündeminin ilk sıralarına taşıdığı ve Karadeniz/Akdeniz çanağında taşımacılık faaliyetlerini yürüten "yaşlı kosterlerin yenilenmesini hedefleyen" Türk Sahipli Koster Filosunun Yenilenmesi Projesi bu çalışmalara örnek teşkil edecek bir nitelik taşıyor.

28 Nisan 2021 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanan "Hurdaya Ayrılan Türk Bayraklı Gemilerin Yerlerine Yeni Gemi İnşa Edilmesinin Teşvikine Dair Yönetmelik" de idaremizin deniz ticaret filomuzda bulunan; çağın gerisinde kalmış, ekonomik ömrünü tamamlamış,

can, mal ve çevre güvenliği olmayan gemilerin yenilenmesi hususunda önemli bir adım olarak karşımıza çıkıyor. Özellikle gelişen ve devamlı yenilenen teknolojinin gemilerimize entegre edilmesi çerçevesinde yapılacak bu ve benzeri yatırım modelleri; deniz taşımacılığı açısından hayati önem taşıyor. Bununla birlikte idare ve özel sektör eliyle yapılacak finansal yatırımların, denizcilik mekanizmasına ve firmaların yapısal durumuna en uygun şekilde dizayn edilmesi gerekiyor. Bu çerçevede; sektör bileşenlerinin fikir, görüş ve önerileriyle bu yönetmeliğe gereken katkıyı sunmaları, uygulamada çıkabilecek aksaklıkların giderilmesinde önemli bir rol oynayacaktır. KOSDER de, hurda teşvikinin gündeme geldiği andan itibaren, idaremizin ilgili birimlerine değerlendirmelerde bulunarak yönetmeliğe katkı sunmaya gayret gösterdi. Hâlihazırda armatör ve işletmecilerimizin, devlet tarafından konulan bir takım koşulları yerine getirerek Hurda Teşviki Yönetmeliği'nden faydalanabilme imkânının oluşması sevindirici bir gelişme olarak görülüyor.

BAZI DEĞİŞİKLİKLERİN YAPILMASI İŞLEYİŞ ANLAMINDA FAYDALI OLABİLİR

Diğer yandan; sektörümüzün talepleri ışığında yapılabilecek bazı değişikliklerin de, yönetmelik işleyişinin olumlu seyretmesi bakımından faydalı olacağı kanaatindeyim. Teşvik kapsamındaki yeni gemi inşada; deniz taşımacılığının temelini oluşturan ve armatörlerimizin ülkemizi temsilen dünyaya açılan kapısı olan koster gemilerine öncelik tanınması gerektiğini düşünüyorum. Öyle ki; bölge ülkelerinin ithalat ve ihracat taşımacılığının ağırlıklı olarak koster gemileriyle yapılıyor olması ve bu tonajda bulunan gemilerin ilerlemiş yaşı nedeniyle çağın gerisinde kalmaları, çevre ve emniyet konularında yetersiz olmaları da bu öneriyi haklı çıkarıyor. Bir diğer öneri ise; bankalardan ve diğer finans kuruluşlarından gerekli

ekonomik desteğin sağlanabilmesi için "yeni inşa olacak gemiye birinci derece ve birinci sıradan ipotek konulur" maddesinin tekrardan gözden geçirilerek; armatörlerin mali kaynak sağlayacağı bankalara ve finans kuruluşlarına öncelik tanınması olabilir. Aynı zamanda yeni kosterlerin inşasında ekonomik açıdan yetersiz kalınması ihtimaline karşın, farklı ülkelerde örnekleri olduğu üzere; diğer kamu kurum ve kuruluşlarından da sıfır maliyetli kaynak elde edilebilmesinin önünün açılması da önemli bir ihtiyaç olarak öne çıkıyor.

Yönetmeliğin detaylarında dikkat çeken ve tekrardan değerlendirilmesi elzem olan başka bir husus da; yeni geminin inşa sürecini ve denize indirilmesi sonrasında kapsayacak sigorta yükümlülüğü şartı. Bu yükümlülüğün kaldırılması ve belirttiğimiz diğer düzenlemelerin de gerçekleştirilmesi suretiyle; Hurda Teşvik Yönetmeliği armatör ve işletmecilerimiz için daha cazip hale gelecek, devlet-özel teşebbüs iş birliğiyle inşa edilecek yeni gemilerin dünya sularında seyrüsefer yapmasının önü açılacaktır.

Son olarak; ülke ekonomimize ve istihdamımıza ciddi katkılar sağlayacak bu yönetmeliğin ete kemiğe bürünmesinde üstün çaba sarf eden denizcilik idaremize ayrı bir parantez açmak istiyorum. Yönetmeliğin hayata geçirilmesinde emeği geçen; başta Ulaştırma ve Altyapı Bakanımız Sayın Adil Karaismailoğlu olmak üzere, denizcilikten sorumlu Bakan Yardımcımız Sayın Selim Dursun'a, Denizcilik Genel Müdürümüz Sayın Ünal Baylan'a ve idaremizin ilgili birimlerine teşekkürlerimi sunuyorum. Umut ediyor ve diliyoruz ki; Türk deniz ticaret filosun geleceğini şekillendirilecek bu ortak politikalar ve uygulamalardan azami derecede faydalanılarak, sektörümüz dünya arenasında hak ettiği yere taşınacaktır.

*KOSDER YÖNETİM KURULU BAŞKANI

GLOBAL DENİZCİLİK HİZMETLERİMİZ



IMO BALAST SUYU YÖNETİM SÖZLEŞMESİ 2004

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

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



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



DENİZCİLİK ÇALIŞMA SÖZLEŞMESİ 2006

Bu sektöre yönelik hizmetlerimiz şunlardır:

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

GLOBAL DENİZCİLİK HİZMETLERİMİZ

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

Dünyanın lider gözetim, denetim, test ve belgelendirme kuruluşu olarak SGS, 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.



ASMİRA GROUP, GÖCEK'TEN SONRA ADRIYATİK'E DE YAT KİRALAYACAK

Teknelere yakıt temin ederek denizcilik ve yat alanında faaliyete geçen Asmira Group, Bodrum'da başlayıp Göcek'te devam ettikleri yat kiralama faaliyetlerini Adriyatik'e taşımayı hedefliyor. Firmanın CEO'su Mustafa Aslan, tüm Avrupa kıyılarında yerel bir marka olmak için çalıştıklarını söyledi.



Mustafa Aslan / CEO

Kurulduğu 1977 yılından bu yana edindiği deneyim ve hizmet anlayışını "Avrupa kıyılarında yerel bir marka" vizyonu ile buluşturan Asmira Group, Göcek'te başlayan tekne kiralama hizmetlerine Adriyatik'te devam etmeyi planlıyor. Tekne kiralama operasyonlarına geçen sene Almanya'dan sipariş verip getirttikleri Bavaria 46 feet ve Bavaria 41 feet tekneleri ile Turgutreis'te başladıklarını, geçen sene yurtiçi-yurtdışı olmak üzere inanılmaz bir taleple karşıladıklarını ve böyle bir talep beklemediklerini kaydeden Asmira Group CEO'su Mustafa Aslan şu değerlendirmede bulundu: "Sezon sonunda müşterilerimizin memnuniyeti ve karşılayamadığımız talepleri de göz önünde bulundurarak bu sene Fransa'dan Beneteau 46 feet bir tekne daha sipariş ettik ve operasyonumuzu Turgutreis ile birlikte Göcek'te de başlatmış olduk. Bildiğiniz



üzere Asmira Marine, geliştirdiği süreç ve deneyim inovasyonları ile birlikte "Marine İstasyon" konseptini oluşturarak tüm Avrupa'da bir ilki gerçekleştirmiştir. Bu sene Portonovi Marina'da başlayacak olan yakıt operasyonlarımızın yanında, Adriyatik'te de yakıt dışı geliştirdiğimiz işlerimizden biri olan tekne kiralama da realize ediyoruz. Biz bugüne kadar taşımayı başardığımız 44 yıllık bilgi, görgü ve deneyimi "Tüm Avrupa Kıyılarında Yerel Bir Marka" olma yolunda harekete geçirmiş bulunuyoruz".

ASLAN: "HİÇBİR ŞEY KENDİLİĞİNDEN GERÇEKLEŞMEZ"

Tekne kiralama hizmetine giriş fikrinin nasıl oluştuğunu aktaran Aslan, iş nosyonunun kendisi için çok önemli bir paradigma olduğunu ve hiçbir şeyin kendiliğinden gerçekleşmediğini ifade ederek şöyle devam etti: "İşletmeler yıllarca biriktirdikleri deneyim, görgü ve bilgi ışığında yeni iş ve değer yaratma süreçlerine girebilirler. Nitekim Asmira Group uzun yıllar sektörde gemi ve yatlara yakıt ikmali yaparak hem ulusal, hem de uluslararası iş yapma kültürünü kazanmış bir firma olmanın meyvelerini topluyor şu anda. Asmira Marine bayrağı altında gelişen tekne bakım & onarım, tekne kiralama, tekne malzemeleri satışı gibi tüm yatçılık faaliyetleri, özellikle dış paydaşlarımızdan gelen talepler ve üstün hizmet konusundaki titiz duruşumuzun neticesinde kaçınılmazdı. Önümüzdeki birkaç sene yatçılıkla ilgili

yeşertiyor olduğumuz alanlara hem ulusal, hem de uluslararası noktalarda odaklanmakla geçecektir."

ASMİRA GROUP PANDEMİYE HAZIRLIKSIZ YAKALANMADI

Pek çok işletme Covid-19 pandemisine hazırlıksız yakalandı. Çevik işletme kriterleri taşıyan ve bu özelliklerini gerek kriz, gerekse yatay dönemlerde avantaja çevirmeyi başararak pandemi gölgesinde kalmayan AsmiraGroup'un başarısını aktaran Aslan, "Geliştirdiğimiz stratejilerde mutlaka krizleri de bütçeler ve sistemsiz olarak hazırlık yaparız. Nitekim pandemi ile birlikte yapmış olduğumuz tüm dijital dönüşüm yatırımlarının ne kadar doğru ve zamanında gerçekleştirmiş olduğumuzu gördük. İşlerimizi ofislerimizdeymiş gibi sorunsuz devam ettirdik. İnsanların izole olmak zorunda kaldıkları bu süreçte, deniz turizminin niş alanı olan yatçılık daha geniş kitlelerin ilgisini çekmeye başladı.

Tabii bu durumda yatçılık faaliyetlerimiz iyice öne çıktı, çok ciddi bir talep olduğunu söyleyebilirim. Bu sene de tekne bakım onarımında inanılmaz yoğun bir sezon geçirdik, benzer şekilde tekne kiralamada rezervasyon taleplerimizin çoğunu beklenenden çok önce kış mevsiminde aldık. Tüm bu gelişmeler 2021 sezonunu iyi geçireceğimizi işaret ediyor" ifadelerini kullandı. Aslan, rezervasyonların çoğunu kış sezonunda aldıklarını ve haftalarını sattıklarını, bunun üzerine gelen talepleri çevirmemek adına, özmal olamayan tekneleri alt tedarikçilerinden kiralarak müşterilerine yardımcı olduklarını kaydetti.

“TÜRKİYE, BÜYÜK BİR EKONOMİK GÜÇ”

Buldukları ve hizmet verdikleri bölge anlamında yakıt ve tedarik sektörünün daha da gelişmesi için yapılması gerekenleri de sıralayan Mustafa Aslan, Türkiye'nin çok büyük bir ülke olduğunu; ağır sanayisi, petrokimya faaliyetleri ve limanları ile büyük bir ekonomik güç haline geldiğini ifade etti. Yürütmekte oldukları niş faaliyetlerde, bu ekonomik büyüklüğün avantajını yaşadıklarını vurgulayan Aslan, “Türk girişimcisi hem inovatif süreçlerdeki performansı, hem de zor koşullardaki çevik profili sayesinde rüşünü birçok alanda ispat etti. Kamu tarafında ise, birçok konuda esneklik sağlanmış olsa bile; yakıt özelinde gümrük kontrollerinin oluşturduğu uluslararası rekabet dezavantajını yaşıyoruz.

Uygulanan regülasyon ve kontrollerin, uluslararası rekabet gücümüzü kaybettirmemesi gerektiğini



düşünüyoruz” dedi. Asmira Group'un vizyonunun “Tüm Avrupa Kıyılarında Yerel Bir Marka Olma” olduğunu ve Türkiye’de yarattıkları tüm faaliyetleri Avrupa kıyılarına taşımak, Türkiye bayrağını başta Adriyatik olmak üzere, diğer mecralarda dalgalandırmak üzerine bir hedefleri olduğunu kaydeden

Aslan, Adriyatik'in yatçılık için oldukça önemli bir bölge olduğunu söyledi. Asmira Group olarak bu bölgeye son iki senedir ciddi yatırımlar yaptıklarının altını çizen Aslan, “Orta uzun vadede hedefimiz Adriyatik Çanağı'nın her noktasına markamızı taşımak” diye konuştu.

SINIRSIZ TEKNOLOJİLER GÜVENLİ YARINLAR



DENİZ
PROJELERİ



OTONOM
SİSTEMLER



SİBER GÜVENLİK
VE BİLİŞİM



UYDU
VE UZAY



KOMUTA
KONTROL



DANIŞMANLIK

NIPPON PAINT MARINE'DEN YENİ ÜRÜN: FASTAR



KAPTAN CENGİZ KARABÜBER

NIPPON PAINT MARINE İŞ GELİŞTİRME VE TİCARET DİREKTÖRÜ

Nippon Paint Marine uzun zamandır sektörde tanınan bir marka. Kısaca neler söylemek istersiniz?

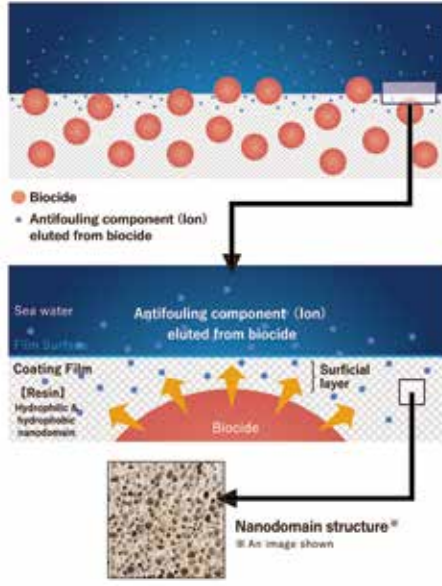
Şirketimiz, ileri teknolojiye sahip geniş Gemi Boyası ürün gamı ile Türk gemi endüstrisine alternatifli çözümler, teknik servis danışmanlığı ve tedarik hizmeti sunmaktadır. 1881 yılında Japonya'da kurulan ve 140 yıldır dekoratif, otomotiv, endüstri, protektif, marine ana segmentleri başta olmak üzere kaplanma-boyanma ihtiyacı duyulan her yüzeye ileri teknoloji ürünleri ile çözümler sunuyoruz. Firma özellikle Uzakdoğu-

Asya pazarının lideri olup, dünyanın önde gelen boya üreticileri arasında yer alıyor. Nippon Paint, çevreci duyarlılığı ve kimliği ile sektördeki rakiplerinden çok daha önce çevre dostu ürünler geliştirmeye başlamış olup, özellikle antifouling teknolojilerine ayrı bir ilgi göstermiş ve bu segmentte daima öncü olmuş, ilkleri başarmıştır.

İlk büyük adımımız, 1990 yılında dünyanın ilk kalay içermeyen kendinden çözünen antifouling boyası olan "Ecoloflex"i piyasaya sürmek

“Dünyanın önde gelen boya üreticilerinden Nippon Paint Marine başta kaplama ve boyama olmak üzere ihtiyaç duyulan her yüzeye ileri teknoloji ürünleri ile çözüm sunmaya devam ediyor. Nippon Paint İş Geliştirme ve Ticaret Direktörü Cengiz Karabüber yeni çıkan ürünleri FASTAR ve şirketlerine dair Deniz Ticareti Dergisi'ne özel bilgiler paylaştı.

oldu. O dönemde, bu ürün organik kalayın (Tributiltin – TBT) çevreye olan etkisini azaltarak çok önemli faydalar sağladı. İkinci büyük su altı atılımımız, 2007 yılında dünyanın ilk gerçek yakıt tasarrufu sağlayan, su tutma teknolojisinin kullanıldığı "LF-Sea" ile oldu ve bunu 2013 yılında daha gelişmiş yakıt tasarrufu sağlayan versiyonu "A-LF-Sea" izledi. A-LF-Sea, gemilerden kaynaklanan karbondioksit emisyonlarının ve yakıt tüketiminin önemli ölçüde düşmesine ve çevresel etkilerin azalmasına katkıda bulundu.



2017 yılında dünyanın ilk ve tek biyosit içermeyen, kendinden çözünen antifouling boyası AQUATERRAS'ı piyasaya sürdük. Bu boya, ilaç malzemeleri endüstrisindeki ilerlemelerden geliştirilen ve çığır açan bir teknolojidir. Deniz ekosisteminde biyosit izi bırakmazken, mükemmel ve öngörülebilir bir antifouling boya performansı sağlar. Son olarak, tüm antifouling boya deneyimimiz ve Ar-Ge tecrübemizi kullanarak tasarladığımız ve geliştirdiğimiz, nano-teknoloji ürünümüz FASTAR, 2021 yılı başında pazarın hizmetine sunulmuştur.

Öyleyse biraz FASTAR'dan bahsedelim. Bu ürün hakkında neler söylemek istersiniz?

Biz, sadece türü ve konsantrasyonu açısından antifouling boyanın en etkin maddesi olan biyosite değil, aynı zamanda kaplamanın yüzeyel yapısına da odaklandık. Nano teknolojiyi kullanarak, yüzeyel kaplama katmanında başarılı bir şekilde yeni işlevler sağladık ki, bu yaklaşım ancak üst düzey bir boya üreticisi tarafınca yapılabilir.

Fastar'ın nano alan yapısı, temelde alternatif moleküler modellerde düzenlenmiş hem hidrofilik, hem de hidrofobik alanlardan oluşur. "Nano boyutlu" bu yeni etki alanı yapısı, FASTAR'da kullanılan biyositlerin hem

verimliliğini, hem de konsantrasyon gücünü artırmayı sağlar. Bu mikro alan yapısı, çok daha kararlı ve hassas çözünme sağlamaya katkıda bulunur ve bu da mükemmel, güvenilir ve öngörülebilir bir antifouling performansı ortaya çıkarır.

FASTAR'ın yakıt anlamında gemilere avantaj sağladığı belirtiliyor. Bu anlamda biraz teknik bilgi alabilir miyiz? Armatör neden bu ürünü tercih etsin?

Üstün "Su tutma teknolojisi" ile FASTAR, akışkan dinamiği mekanizmasındaki sürtünme direncini %12 civarında düşürebilmektedir ve bu sayede serviste %8 civarında yakıt tasarruf sağlayabilir. "A-LF-Sea" ve diğer "geleneksel" antifouling boyalarla karşılaştırıldığında, çok daha düşük kuruma süresi ile FASTAR, uygulama ve havuzlama süresini potansiyel olarak önemli ölçüde azaltmaya yardımcı olacaktır.

IMO'nun yeni kuralları hepimizin malumu. Bu anlamda yeni ürününüz elinizi özellikle hangi anlamlarda güçlendiriyor?

Ürünlerimizin çevresel etkilerin azaltılmasına küresel olarak katkıda bulunabileceğine inanıyoruz.

FASTAR uygulanması halinde;

- 1) Biyosit salınımı %50'nin üzerinde azalacaktır.
- 2) Boya uygulama iş yükü % 37 civarında düşecektir,
- 3) Yakıt tüketiminin yaklaşık % 8 azalacaktır.

IMO'nun yeni kurallarına ilave olarak, Japon hükümeti 2028 yılına kadar Japonya'da "sıfır sera gazı emisyonu" politikası ile "Sıfır Emisyonlu Çevreci Gemi" operasyonunun liderliğini üstlenmektedir. Avrupa'da ise, ticari faaliyetlerden kaynaklanan sera gazı emisyonlarını 2050 yılına kadar neredeyse sıfıra indirecek olan "karbon nötre" ulaşmayı hedefleyen denizcilik şirketleri bulunmaktadır. Nippon Paint,

yakıt tüketimini azaltabilen "su tutma teknolojisi" ile bu çevre dostu trendlere uyma gayretine devam etmektedir. Biyomimetik ekstra düşük sürtünmeli antifouling, teknenin hidrodinamik ayak izini düşürmek için patentli bir su tutma fonksiyonu kullanarak çalışır. Düşük sürtünmeli antifouling boyalarımız birçok önemli denizcilik firması tarafından ESG perspektifiyle kullanılmakta ve yüksek performans değeri ölçülmektedir.

Küresel ısınma ve gelişen teknolojilerle birlikte sektörde de değişiklikler gündeme geldi ve gemi operasyonları da çeşitlendi. Bu değişikliklere yanıt vermek için nasıl çalışmalar yapıyorsunuz?

Nippon Paint olarak, iklim değişikliği ve hava kirliliği sorunlarını önemsiyor ve olumlu yönde katkı sağlamak için gayret sarf ediyoruz. Özellikle son yıllarda antifouling boyaların daha düşük sürtünme sağlayabilecek yüzey yapılarına sahip olması ve bu sayede yakıt tasarrufu sağlaması hedeflenmekte ve tüm çalışmalar bu beklentiyi daha da yükseltecek yöndedir. Denizdeki çevresel faktörlerin değişmesi nedeniyle, antifouling boyanın hidroliz teknolojisinin geliştirilmesinin gerekli olduğunu gördük. Mikro alan yapılarına kıyasla 1/1000 boyutundaki hidrofilik ve hidrofobik nano alan yapısı, FASTAR'ın kirlilik önleyici iyonlarının hassas bir şekilde salınmasını ve bu sayede tüm çalışma koşulları ve dış faktörler (deniz suyu sıcaklığı vb.) altında daha öngörülebilir antifouling boya performansı sağlar.

Ürünlerinizde en çok nelere dikkat ediyorsunuz? Enerji verimliliği, çevre, yeni kurallar... Hangisi en öncelikli gündeminiz?

Enerji verimliliği, çevre ve yeni kurallar aslında iç içe olan ve günümüzde birbirinden ayrı düşünemeyeceğimiz olgulardır. Nippon Paint olarak çevrenin korunmasını çok önemsiyoruz, çalışmalarımızın tamamında bu duyarlılık hakimdir, bu sebeple geliştirdiğimiz ürünlerin kronolojik geçmişine bakıldığında daima önce Nippon'un bulunduğu, geliştirdiği, uyguladığı ve

sonrasında ulusal ve uluslararası örgütler tarafınca öncüsü olduğumuz o uygulama ile alakalı yeni kuralların yürürlüğe girdiği görülür. “Sıfır Emisyon” hedefi ile 2030 yılına kadar elüsyonsuz çevre dostu teknolojilerimizi geliştirmeyi ve sera gazı emisyonlarının düşürülmesine katkı sağlamayı hedefliyoruz.

Artık yeni yakıtlar ve yeni gemi tipleri konuşuluyor. Global bir oyuncu olmak artık giderek daha da zorlaşıyor diyebilir miyiz?

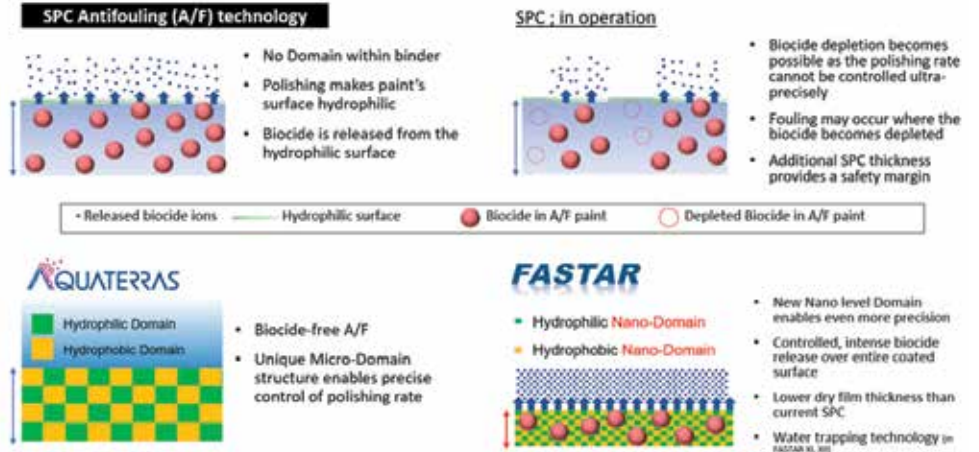
Teknolojinin baş döndürücü bir hızla gelişmesi ve ilerlemesi tabii ki küresel oyuncuların yükünü ve sorumluluğunu artırıyor. Yakıt tasarrufu sağlayan, su tutma teknolojisine sahip “A-LF Sea” ürünümüz ile dünya çapındaki uygulamalarımız ve karbondioksit emisyonlarını azaltmaya yönelik çabalarımız, 2019 yılında Japonya Çevre Bakanlığı tarafından Küresel Isınmayı Önleme Ödülü'ne layık görülmüştür.

Önümüzdeki süreçte, yakıt tasarrufu sağlayan, deniz ve çevre dostu, elüsyonsuz antifouling boya teknolojilerimizi daha da geliştirmeyi hedefliyoruz. Ar-Ge çalışmalarımız çok boyutlu olarak kesintisiz bir şekilde devam ediyor. Yukarıda da bahsettiğim üzere, çevre ve enerji verimliliği çerçevesinde yeni kurallar dikkate alınarak, araştırma ve ürün geliştirme faaliyetlerimize devam ediyoruz.

Covid-19 nedeniyle deniz ticaretinin çok önemli olduğu bir kez daha anlaşıldı. Sizce önümüzdeki dönemde denizcilik sektörünün masasında öncelikli konular neler olacak?

Ticaretin ön saflarında yer alan ve seyahat ve insan etkileşimine bağlı olan uluslararası taşımacılık ile denizcilik sektörü, Covid-19 salgınından hem doğrudan, hem de dolaylı olarak etkilendi.

En çok etkilenen sektörler kimyasal tankerler, yolcu gemileri ve kruvaziyer gemileri olmuştur. Bu arada, dökme yük gemileri, konteynerler, genel kargo, petrol tankerleri ve Ro-Ro kargo gemilerinin sayısında sadece küçük bir azalma oldu (yaklaşık %5'e kadar).



Corona virüsü nedeniyle bazı dinamikler değişti, Covid-19 normal deniz hareketlerini etkilediğinden, sevkiyat-tedarik zincirindeki tüm katılımcılar için rehberliğin önemi artmaktadır. Covid-19 salgınının uzun vadeli etkisi henüz tam olarak anlaşılmamış olsa da, tüm göstergeler sektör için önemli acil zorluklara işaret ediyor.

Bunlar, deniz taşımacılığı segmentine (örn. konteyner, dökme yük, soğutuculu, tanker) ve nakliye operasyonunun yurt içi veya yurt dışı olmasına bağlı olarak farklılık gösterir. Ayrıca bölgeye, gelişme düzeyine, şoklara ve aksamalara karşı önceden hazırlıklı olma durumuna göre de değişir. İleri ve geri küresel değer zinciri katılımında yüksek paya sahip ülkeler, tedarik zinciri kesintilerine karşı daha savunmasızdır.

Geriye dönük değer zinciri katılımında göreceli olarak daha yüksek paya sahip ülkeler, muhtemelen en savunmasız ülkelerdir. Kesintiye başa çıkmak ve tedarik zincirlerini birbirine bağlamayı sürdürmek ve sorunsuz kargo akışlarını mümkün kılmak için, limanların ve deniz çalışanlarının “kilit oyuncular” olduğu denizcilik tedarik zincirindeki kilit paydaşlar, bir dizi müdahale ve risk azaltma önlemleri benimsediler.

İnsan faktörünün önemi bir kez daha anlaşıldı. Özellikle mürettebat değişimleri, deniz çalışanlarının “Yıpranma Hakkı”, öğrencileri kardeşlerimizin staj sorunu, teşvik ve kredi yapılandırılmaları, yeni uluslararası

uygulama ve kurallara adaptasyon ve uyum sektörün masasındaki öncelikli konular olacaktır diye düşünüyorum.

Son olarak bu günler için dilek, temenni ve önerileriniz neler?

Türk denizcilik sektörünü önümüzdeki süreçte fırsatların beklediğini söylemem sanırım hayal olmaz. Özellikle pandemiyin yaşattığı tecrübeler Avrupa, Akdeniz Çanağı ve diğer potansiyel sahibi komşu ülkelerin, bizim sunabileceğimiz hizmetlere ki bunun başında gemi inşa ve bakım-onarım hizmetlerimiz geliyor, daha fazla ilgi göstereceklerini düşünüyorum.

Bu bağlamda hükümetimizin sağlayabileceği birtakım ayrıcalık ve teşvikler ile sektörümüzün bölgesel rekabet gücü artırılabilir, ülkemiz cazibe merkezine dönüştürülebilir. Çok başarılı örneklerini görmekle birlikte tersanelerimizin dış pazarlamaya verdiği değer, ayırdığı tanıtım bütçeleri, temas ve yaklaşımlarını artırmaları da sürece mutlaka olumlu katkı sağlayacaktır. Gemi sahibi ve kiralama şirketlerinin uluslararası rakiplerinden pozitif ayrışabilmesi için yönetim, insan kaynağı ve hizmet kalitelerini yükseltmeleri şarttır.

Bu röportaj ile şahsım ve firmama gösterdiğiniz ilgi ve alaka için teşekkür eder, başta denizcilik endüstrimizin kıymetli mensupları ve aileleri olmak üzere ülkemiz ve tüm insanlık için salgının bir an önce son bulmasını, sağlıklı, güvenli ve özgür günlere en kısa zamanda kavuşmamızı dilerim.

MEKE

Çocuklarımıza temiz denizler bırakalım

2021

DENİZLER VE SULAK ALANLARDA TEHLİKE ALTINDAKİ TÜRLER



Bu tablonun hazırlanmasında İstanbul Kültür Varlıklarını Koruma Kurulunun desteğiyle çalışılmıştır.

7. DÜNYA
KONGRESİ
2021
6th İstanbul Biennial
7th İstanbul Biennial

“İYİ” İÇİN ÇALIŞIYORUZ

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



#mekemarine



60 yılda 3.600 yıl

www.mekemarine.com

Otizm doğuştan gelen ve yaşamın ilk yıllarında iletişimsel problemleri ile kendini gösteren gelişimsel bir farklılıktır.

TEPELİ PELIKAN
Pelicanus crispus

Endüstriyel faaliyetler ve doğal alanların yok edilmesi nedeniyle pelikan popülasyonları hızla azalmaktadır ve yerli alanları da kullanmaktadır.

Türkiye'de Dışık Yarımadaya ve yerli alanları da kullanmaktadır.



Büyük Menderes Deltası Milli Parkı'ndaki sucul alanlarda yarıllar.

Yıldırım, B. (2019). Türkiye'de Dışık Yarımadaya ve yerli alanları da kullanmaktadır.

MUSTAFA GÜRSOY'UN ARDINDAN

Gemi sanayimizin önemli markalarından olan Gürdesan'ın kurucusu ve Yönetim Kurulu Başkanı Mustafa Gürsoy'un vefatı denizcilik sektörünü üzüntüye boğdu. Hem Türk gemi sanayisinde, hem de savunma sanayi alanında önemli projelerde yer alan Gürdesan'ın Yönetim Kurulu Başkanı Mustafa Gürsoy'u bir kez daha saygıyla anıyor, Allah'tan rahmet diliyoruz. Mustafa Gürsoy'un ardından sektörün önemli isimleri de kendisi ile ilgili hatıralarını kaleme aldılar...



Mustafa Gürsoy öncülüğünde MİLGEM ile başlayan savunma sanayi projelerinde son olarak Yeni Tip Denizaltı Projesi'nde yer alan Gürdesan bu projeyi de başarı ile yürütmektedir. Gölcük Tersanesi'nde inşa edilen denizaltının iç bloklarının imalatını Savunma Teknolojileri Mühendisliği ve Ticaret A.Ş. altında Gürdesan Gemi Makine Sanayi tarafından gerçekleştirilmektedir.

Gürdesan, Yeni Tip Denizaltı Projesi kapsamında toplam 840 tonluk çelik bloklarının ilk etap üretimini tamamlayarak, törenle teslim etmişti. Yeni tip denizaltıların inşa aşaması 5

blokun birleştirilmesinden oluşuyor. Bloklar ekipmanlarla donatılacak ve tüp halinde birleştirilip diğer donatımlarının yapılabilmesi için havuza kaydırılacak. Diğer taraftan Türkiye'nin milli denizaltı yapması için çalışmalar sürerken, yurtdışından alınan denizaltı projesinde de yine Gürdesan adı vardı. Pek çok ülke donanmasının kullandığı "Havadan Bağımsız Tahrik Sistemli Yeni Nesil Denizaltı Projesi" kapsamında üretilen 6 sualtı savaş gemisi, 2020'den itibaren Türk donanmasına katılmaya başladı. Gölcük'te yapılacak denizaltıların silah, savunma ve hareket gibi sistemlerini ise Türk kuruluşları üstlendi.

ASELSAN, HAVELSAN, TÜBİTAK gibi kurumların yer aldığı yüklenici firmaların yanı sıra özel sektörden de Gürdesan, torpido kovanlarını Thyssen Krupp lisansı ile üretti. Mustafa Gürsoy'un ardından oğlu Gürdesan Yurtdışı İlişkiler Yöneticisi Osman Gürsoy, TOBB Deniz Ticaret Odaları Konseyi Başkanı Cengiz Kaptanoğlu, DTO Yönetim Kurulu Üyesi Başaran Bayrak, GİSBİR Yönetim Kurulu Başkanı Murat Kıran, sektörümüzün duayen isimlerinden Halim Mete ve Prof. Dr. Mustafa İnel duygularını şöyle paylaştılar:

OSMAN GÜRSOY GÜRDESAN YURTDIŞI İLİŞKİLER YÖNETİCİSİ

GÜRSOY: KENDİSİ MARKADAN ÖTE BİZE BİR GELENEK BIRAKTI

Kendisi, eşsiz bir baba, kusursuz bir mühendis ve fedakâr bir işverendi. El attığı hiçbir projeyi eksik bırakmayan arı gibi çalışkan bir insandı. Yıllar boyunca bizlere hep bu şekilde öğretti

ve öğütledi. Onun başlattığı bu proje ışığı daha da parlayarak devam edecek inşallah. Teşbihte hata olmaz ama kendisi markadan öte bizlere bir gelenek bıraktı. Bu gelenek ise; dedelerimizden gelen ülkemize hizmet görevidir. Bu görev bilinci ile işlerin en yoğun olduğu dönemde MİLGEM projesi ile ülkemize dair hizmetleri başka bir boyuta taşımış olduk. Daha sonrasında, verilen bu kararın, ülkemizin misyonu gereği ne kadar isabetli olduğu açığa çıkmış oldu.

Yıllar içerisinde yurtdışından gelen birçok askeri amaçlı ürünün yerleştirilmesi yapıldı. Kazanılan bu tecrübeler doğrultusunda özel amaçlı diğer ürün ve sistemlere de destek verilebilir hale gelindi. Ülkemiz ve bizim için bu projelerin en önemlilerinden birisi ise, Reis Tipi denizaltılara verdiğimiz destek kapsamında gerçekleştirilen Denizaltı iç blokları ve torpido kısmına havi kısmın yerleştirilmesi olmuştur.

Ülkemizde ilk defa dünyada ise sayılı ülkelerde gerçekleştirilebilen bu kazanım ile "Milli Denizaltı" üretimi ile ilgili çok önemli bir kazanım ülkemizde de gerçekleştirilmiş oldu.

Merhum Mustafa Bey her projede olduğu gibi bu proje ile de bizzat ilgilenip her detayında, mühendislikten başlayarak, katkı sağlayarak projeyi hayata geçirmişti. Aslında bizlere, insan ömrüne zor sığabilecek nitelikte ve büyüklükteki projeleri gerçekleştirerek hedeflerimizi göstermiştir. Bizler de bu doğrultuda onun göstermiş olduğu gelenekler ile yolumuza yılmadan devam edeceğiz.



CENGİZ KAPTANOĞLU
TOBB DENİZ TİCARET ODALARI
KONSEY BAŞKANI

KAPTANOĞLU: ACI BİR KAYBIN **ARDINDAN...**

Onu neredeyse çocuk denecek yaşta tanımiştık. Daha 1970'li yıllarda Nusret gemimizin çatlayan dümen rotu yerine aile tezgahlarında çok daha iyisini

kişiliğiyle genç bir mühendis duruyordu. Adı Mustafa Gürsoy'du...

Çok kısa zamanda kendisini denizcilik camiasına ispatlamış, herkesin sevgisini kazanmıştı. 1983 yılındaki koster inşa seferberliğinde, herkes ithal vinçler peşinde koşarken, biz Hacı İsmail Kaptanoğlu Gemisi'nin vinçlerini ona yaptırmıştık.

Kardeşi ve çocuklarıyla Gürdesan gibi mükemmel bir kurumu yönetiyorlardı. Mustafa kardeşim çok çalışkandı, gerçek bir mucitti. Metalden inşa edemeyeceği bir teknik cihaz olamazdı. Türk Deniz Ticaret Filo'suna unutulmaz katkılarda bulundu.

Bugün Milli Deniz Kuvvetlerimizin inşasında %75 yerlilik oranına ulaşmışsak, inanınız ki bunun %25'i başında Mustafa kardeşimin bulunduğu Gürdesan'ın eseridir. Onu çok genç



BAŞARAN BAYRAK
İMEAK DTO YÖNETİM KURULU ÜYESİ

kurulu olan bu müesseseyi, kardeşi ve çocuklarının onun çalışkanlığını, dürüstlüğünü ve samimiyetini aynen koruyarak sürdürecektir. Evet, bu alemde bir Mustafa Gürsoy geçti. Hepimiz onu çok sevmiştik. Ruhu şad olsun. Onu asla unutmayacağız.

BAYRAK: MEKANI CENNET OLSUN...

Mustafa Gürsoy ya da bilinen ismi ile Gürdesan Mustafa Ağabeyle tanışıklığımız 1986'lı yıllara kadar sürer. Yeni tahsisini aldığımız Bugünkü Çeksan Tersanemizin arızalanan çekek ırgatının tamirini o yıllarda Kartal Çavuşoğlu Sanayi Sitesi'ndeki atölyesinde yaptırmıştık, o günden beri yakın dostluğumuz ailece devam etti.

Tersanemizde inşa ettiğimiz hemen bütün gemilerin güverte ekipmanları, vinçleri ve sevk sistemlerinde hep çözüm ortağımız Gürdesan oldu. Havuz tamir bakım işlerinde en zor sorunlarda başvurduğumuz uzman hep Mustafa Ağabeydi.

Çocuklarımız lise ve üniversiteyi birlikte okudular. Hiç unutmam ben, Mustafa Ağabey, Osman (Mustafa beyin oğlu) ve Cihan (benim oğlum) İngiltere'ye, gençlerin üniversiteye kayıt yaptırmak üzere hep beraber Newcastle'e gitmiştik. Gençleri okula kaydettirip bir de ev kirayıp Mustafa Ağabeyle bir hafta ev temizliği yapmıştık. Daha sonra trene binip oradan ayrılırken, Mustafa Ağabeyin ağlamaya başlamasını hiç unutamam, mekanı cennet olsun...



Gürdesan'ın yapmış olduğu ilk ırgat (1983) Kırmızı tişörtlü merhum Mustafa Gürsoy

yapmışlardı. Daha sonra karşımızda İTÜ mezunu, Anadolu insanının sevimliliğini asla yitirmemiş bir İstanbul beyefendisi

yaşta kaybettik. Elbette acımız büyüktür. Ancak bir tesellimiz vardır. Bu teselli, sağlam temeller üzerinde



MURAT KIRAN
GEMİ İNŞA SANAYİCİLERİ BİRLİĞİ BAŞKANI

KIRAN: MUSTAFA GÜRİSOY'U GENÇ YAŞTA KAYBETTİK

19 Nisan 21021'de vefat eden Gürdesan Gemi Makine A.Ş.'nin kurucusu ve Yönetim Kurulu Başkanı Mustafa Gürsoy'u kaybetmenin kederini yaşıyoruz. Gürdesan'ı bir marka haline getiren Mustafa Gürsoy 1970'li yıllarda küçücük bir yerde başladığı üretimini bugün Gebze'deki fabrikasında, 7 ana grupta sürdürmektedir. Mustafa Gürsoy beyefendi kişiliği ve çalışkanlığı ile Türk deniz ticaret filosu için de çok önemli üretilere imza attı. Bugün savunma sanayinde yüzde 70 yıllık oranına ulaştıysak, bunda Mustafa Gürsoy öncülüğünde Gürdesan'ın büyük payı

TAZİYE

MİLGEM Projesi ile başlayan ve 2006 yılından bu yana devam eden birçok projemizde birlikte çalıştığımız GÜRİDESAN

Gemi Makine A.Ş.'nin Yönetim Kurulu

Başkanı

Mustafa GÜRİSOY'a

Allah'tan rahmet,

kederli ailesine sabırlar dileriz.

Mekani cennet olsun.

STM Savunma Teknolojileri

Mühendislik ve Tic. A.Ş.



vardır. En son Gölcük Tersanesi'nde inşa edilen yeni tip denizaltıların iç bloklarının imalatını sürdüren Gürdesan bütün bu projeleri Mustafa Gürsoy'un öncülüğünde hayata geçirdi. Mustafa Gürsoy'u genç yaşta kaybettik, kendisine Allah'tan rahmet, yakınlarına başsağlığı diliyorum. Türk gemi sanayisi için önemli bir insanı kaybetmenin üzüntüsünü yaşıyorum.

METE: GÜRİDESAN'I DÜNYA MARKASI YAPTIM

1970'li yıllardı, Denizsan'da Rahmetli Ahmet Usta'nın yanında çırak olarak çalışıyordun seni tanıdığımda... Ahmet Usta'nın damadı Rahmetli Salih Ustayla beraber... Benden ve Salih Usta'dan küçüktün. Salih Usta'ya "Ağabey" diye hitap ederdin. Okulu bitirdin, mühendis oldun, üstelik ustalarından da çok iyi öğrenmişsin, çok kabiliyetliydin, bir bakışta kavriyordun. Çok güler yüzlüydün. Mütevazıydın. Herkesi kucaklamayı çok severdin, hem de yalayıp yutacak kadar. Artık



HALİM METE

Fabrikan oldu, büyüdü, denizcilikte önemli bir marka oldun. GÜRİDESAN'ı dünya markası yaptın. Askeri gemilerde de güzel bir marka oldun. Bir dönem davet etmemizle birlikte Deniz Ticaret Odası Meclisi'ne seçilip birlikte çalıştık. Son yıllarda bazı konularda biraz üzüldüğünü biliyorum, ama hiç değişmeden hayatını sürdürdün. Seni hep çok sevdim, SEVDİK...



Dünyanın en büyük pervane üreticisi Nakashima Firması'na teknoloji transferi ve işbirliği çerçevesinde yapılan ziyaret (2008) Soldan sağa: 2. Kişi Osman Gürsoy, 4. Kişi merhum Mustafa Gürsoy, 6. Kişi İsmail Gürsoy.

dükkan açacak kadar bilgili, müşteriye kazanacak kadar ilgiliydin. İlk atölyeni açtığında BABAM Yetim Osman ilk müşterilerindendi. Babam ilk iş yeri açanları, gençleri çok sever ve her konuda ilk destekleyen olurdu. Babam bana dönerek; "Oğul, bundan sonra gemilerin işlerini Mustafa'ya verelim ki o da kalkınsın" dedi. Ahmet Usta'yı tam terk etmedik, ama işlerimizin çoğunluğunu Gürdesan'a sana getirdik, başkalarına da tavsiye ettik. Sen de bu ilk başlangıcı hiç unutmadın, bize öncelik tanıdın, hiç para sormadın. Babam 1980'de vefat etti ama birbirimizi hiç unutmadık.

Çok üzüldüm, seni tanıyan herkes üzülmüştür. Allah'ın rahmeti üzerine olsun, Allah mekanını CENNET eylesin. Merak etme peşinde bıraktığın gençler bayrağı daha ilerilere taşıyacaklar, ona kimsenin şüphesi yok. Buna rağmen sen bir başkaydın. Canım Mustafa'm, yolun ışıklı olsun inançlı insan...

İNSEL: YARATICI MÜHENDİSLİĞİ İLE SEKTÖRÜMÜZDE ÖNEMLİ BİR İZ BIRAKTI

Ülkemiz gemi inşa sektör gelişiminin en önemli faktörlerinden olan gemi yan sanayi lider kuruluşlarından Gürdesan, Mustafa Gürsoy'un vizyonu ile



PROF. DR. MUSTAFA İNSEL

kuruluşundan itibaren sektörde kreyner, mataforalar, vinç/ırgat, ambar kapakları, şaft/pervane/dümen sistemleri ve son olarak denizaltı ekipmanları ile yerli katkı oranının yükselmesinde büyük katkısı olmuştur. Gürdesan'ın imalatının başladığı ilk yıllarda ürünlerin Türk Loydu ile sertifikasyon süreci ile tanıdığımız Mustafa Gürsoy çalışkanlığı ve yaratıcı mühendisliği ile sektörümüzde önemli bir iz bırakmıştır. Mekanı cennet olsun...

MUSTAFA GÜRSOY (1950-2021)

Mustafa Gürsoy, 1968 yılında Haydarpaşa Lisesi'nden mezun olmuş, geleceğe dair planlar yapmaya başlamıştır. Hayalinde baba mesleğini sürdürmek vardır. Ailenin 1800'lerin sonlarına dayanan kaptanlık geleneği dedenin dedesi Hasan Kaptan ile başlamış, ardından sırasıyla Hüseyin, Eşref ve Mehmet kaptanlarla devam etmiştir. Mustafa Gürsoy, babasından ve dedesinden duyduğu birbirinden heyecanlı hikâyelerle büyümüştür. Gürsoy Ailesi, bir taraftan İnebolu'nun Evrenye Köyü'ndeki tersaneyi işletirken, diğer taraftan burada inşa ettikleri yelkenli gemilerle İstanbul'a ve Karadeniz'in çeşitli limanlarına ticaret yapmıştır geçmişte. Birinci Dünya Savaşı sırasında Yunanların el koyduğu tekneler, Kurtuluş Savaşı'nda Milli Mücadele'de kullanılmak üzere Anadolu'ya kaçırılan silahlar, ancak uygun rüzgârları bekleyerek Boğaz'a girebilen yelkenliler, İkinci Dünya Savaşı sırasında Rus denizaltıları tarafından batırılan tekneler ve daha

niceleri Mustafa Gürsoy için macera dolu hikâyeler arasında yerini almıştır zamanla. Mustafa Gürsoy'un aile geleneğini sürdürmemesi için hiçbir sebep görünmemektedir. Ancak baba Mehmet Kaptan aynı görüşte değildir. Oğlunun Ortaköy Yüksek Denizcilik Okulu'na gitme fikrini desteklemez. Hayatını seferlerde ve büyük zorluklara göğüs gererek geçiren baba, oğlunun da aynı gurbeti yaşamasını istememektedir. Yapacak bir şey yoktur, o dönemler babanın sözü her şeyin üstündedir. Mustafa Gürsoy, İstanbul Teknik Üniversitesi, Makine Fakültesi'ne kaydını yaptırır. İlk iş deneyimini ise henüz üçüncü sınıftayken Denizsan'da yaşar. Firmanın sahibi Ahmet Usta'nın (Akgül) damadı Salih Usta (Uzun) yapar teklifi. Henüz 22 yaşında olan Mustafa Gürsoy, 1973'te mezun olduktan sonra da devam eder Denizsan'daki işine ve 1982'nin sonuna dek buradaki mühendislik görevini sürdürür. Bu arada Mustafa Gürsoy'un kardeşi İsmail Gürsoy da tornacılık yapmaktadır. Askerden sonra o da denizcilik sektörüne girer ve beş yıl kadar gemilerde çarkçıbaşı olarak çalışır. Sene 1982 olmuş, Gürsoy kardeşlerin kendi yollarını çizme vakti gelmiştir. Aynı yılın temmuz ayında ilk atölyelerini açarlar.

Kolay bir atılım değildir bu; biriktirilen paralar, elden avuçtan arttırılarak alınan bir arsa ve baba Mehmet Gürsoy'un benzer birikimleriyle verdiği destek sonucunda ulaşabilirler ancak hedeflerine. Gürdesan, Kartal'da, futbol sahasının hemen yanındaki bir apartmanın en alt katında başlar faaliyetlerine. Ancak burada çalışmak kolay değildir. Apartman sakinlerinin rahatsız olması nedeniyle ne akşamları ne de hafta sonları çalışabilmektedirler. Bir yıl sonra zorunlu olarak Kartal Sanayi Sitesi'ne taşınır ve 1994'e kadar burada kalırlar.

Gürdesan ilk işini, Tuzla'da inşa edilen Hacı İsmail Kaptanoğlu adlı gemi için Engin Kaptanoğlu'ndan alır. Ardından ambar kapağı üretimleri gelir. İmalatın yanı sıra bakım-onarım hizmetleri de vermektedir Gürdesan. Anlaşmalı

tersanelerde çalışacak ekipler kurulur. Gemilerin şaft, pervane ve dümenlerinin sökülüp tamir edilmesi; yine ambar kapaklarının sökülmesi ve bakımı firmanın verdiği hizmetler arasındadır. Şirket büyüme yolunda hızlı adımlarla ilerlemektedir. Gürdesan'ın bugün üretim yaptığı tesislerin arsası 1986 yılında alınır. Fabrika inşaatı 1989'da başlar ve 1994'te bitirilir.

Firmanın fiziksel gelişimi tamamlanmış gibi görünse de ürün ve hizmet yelpazesi sürekli olarak genişlemektedir. 2000'lere gelindiğinde, Gürdesan, dümen takımından stant tüpüne, güverte makinelerinden hortum ve kış kreynerine kadar birçok malzemeyi üretebilecek, haftada 10 bin tonluk iki gemiyi donatabilecek düzeye gelir.

1982'de iki kardeş ve bir torna ustasından oluşan 3 kişilik ekip zamanla 700 kişiye kadar ulaşacaktır. Ardından MİLGEM Projesi başlar. Birçok yan sanayi firması askeri projelere girmek istememektedir. Zira işler yoğun, müşteri boldur. Bir tek Gürdesan bu önemli projede yer almayı tercih eder. Aslında bu şaşırtıcı bir karardır. Onca iş yoğunluğu içinde askeri projelere vakit ayırmak pek de akıllıca görünmemektedir. Fakat Mustafa Gürsoy için her şey para değildir. "Biraz da ülkemize hizmet edelim," diyerek kabul eder askeri projelerde rol almayı.

Bu işten de her zaman olduğu gibi alınlarının akiyla çıkarlar. Bu arada 2003 yılında toplam faaliyetler içindeki payı yüzde 80'lere çıkan bakım onarım da zamanla yerini üretime bırakır. 2008 krizinin eşiğinde, bu oran yüzde 90'a yüzde 10 ile üretim lehine şekillenmiştir. Gürdesan, gemi inşa yan sanayi alanındaki önemli yerini koruyarak günümüze kadar başarıyla gelir. Bu başarının en önde gelen mimarlarından biri de ülkesine hizmet etmeyi her şeyin önünde gören Mustafa Gürsoy'dur.

Editörün notu: Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği tarafından yayımlanan "Tersane Hikâyeleri" adlı kitaptan alınmıştır.

VAPUR DONATANLARI VE ACENTELERİ DERNEĞİ'NDEN BASIN AÇIKLAMASI

Taşıyıcının malların alıcıya teslim edilmesine muvafakat ettiğini gösterir belge kullanımı konusunda tereddütlerin hâsıl olduğu anlaşıldığından, konunun Anayasa Mahkemesi'nin 27 Haziran 2018 tarih ve E. 2015/ 13851 sayılı kararı ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü'nün 24 Eylül 2020 tarih ve 25270526-155.99- E.52731 sayılı yazısı ışığında açıklığa kavuşturulmasında yarar ve hatta zaruret görülmüştür.



Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği tarafından Yönetim Kurulu Başkanı Recep Düzgit imzası ile yayınlanan basın açıklaması şöyle:

1. Deniz yoluyla ithal edilerek geçici depo ve antrepolara teslim edilen yüklerin alıcılarına tesliminde "Yük Teslim Talimat Formu" uygulaması mülga Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü'nün 17.05.2011 tarih ve 14765 sayılı yazısı ile taşıyıcının malların alıcıya teslim edilmesine muvafakat ettiğini gösterir "**Yük Teslim Talimat Formu**" ibraz etmesi gerektiği düzenlenmişti.

2. Danıştay İdari Dava Dairelerinin 17 Aralık 2018 tarih ve E. 2016/ 2991, K. 2018/ 5551 sayılı kararında, "491 sayılı (mülga) Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile davalı idareye verilmiş bir yetki bulunmadığı" gerekçesiyle davanın reddi kararı bozulmuştur.



3. Aynı konuda "yurt dışından ithal edilen malların liman idaresince teslim edilmemesi nedeniyle mülkiyet hakkının ihlal edildiği iddiası" ile bireysel başvuruda bulunulması üzerine, Anayasa Mahkemesince "Denizcilik Müsteşarlığının 17/05/2011 tarihli yazısı gereği ibrazı zorunlu olan Yük Teslim Talimat Formu"nun hukuki niteliğinin değerlendirildiği 27 Haziran 2018 tarihli kararında;

3.1. Liman işletmelerinin görev ve sorumluluklarını yerine getirebilmeleri için eksik belgeyle başvuru yapanların **teslim taleplerini karşılamama şeklinde kapsamlı yetkilere sahip olmasında kamu yararının bulunduğu,**

3.2. Emtiayı taşıyıcılarının rızaları dışında teslim eden **liman işletmelerinin hukuki ve cezai sorumluluklarının bulunduğu,** (benzer yönde bir değerlendirme için bkz. Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin E. 2013/ 15901, K. 2014/ 16752 sayılı kararı),

3.3. **Uygulamanın ortak yarara yönelik olduğu,**

3.4. **Limn işletmesinin sıkı belge kontrolünde bulunuyor olmasının uluslararası deniz taşımacılığı mevzuatının bu noktada esnek olmayan hükümler içermesinin deniz ticaretinin belirli bir güvenlik seviyesinde seyri için elzem olduğu**

AVRUPA'NIN İKİNCİ BÜYÜK YAT TERSANESİ İZMİR'E KURULUYOR

Yat ve Tekne İmalatçıları Endüstrisi Toplu İşyeri Yapı Kooperatifi (YATEK) Yönetim Kurulu Başkanı ve Akbaşıoğlu Holding Yönetim Kurulu Başkanı Emin Akbaşıoğlu, İzmir Aliağa'ya yapılacak 150 milyon Euro'luk büyük yatırım hakkında bilgi verdi.



Emin Akbaşıoğlu

İzmir'in Aliağa İlçesi Çaltılıdere Mevkiinde yapımına başlanan ve üç yıldan az bir sürede yaklaşık 150 milyon Euro'luk bir yatırım ile tamamlanacak olan yat tersanesi, bölge ekonomisine önemli katkı sağlayacak. Yat ve Tekne İmalatçıları Endüstrisi Toplu İşyeri Yapı Kooperatifi (YATEK) Yönetim Kurulu Başkanı ve aynı zamanda Akbaşıoğlu Holding'in Yönetim Kurulu Başkanı olan Emin Akbaşıoğlu, projenin detayları hakkında şunları söyledi: "Kooperatifimiz 2004'te Türkiye'de farklı noktalarda faaliyetlerini sürdüren yat ve tekne imalatçıları ile bunlara ait yan sanayi iş kollarını bünyesinde toplamak ve pazarlama, eğitim ve sosyal tesisleri de içeren toplu iş yeri ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla kuruldu. Üç yılda bitmesi planlanan projemizin yatırım bedeli 150 milyon Euro olup, proje alanı 1.200.000 metrekaredir. 86 farklı büyüklükte imalathane inşa edilecek olup, tahminen 10 bin kişi istihdam edilecek".

GURUR KAYNAĞIMIZ

Kooperatiflerinin hedeflediđi yat ve tekne tersanesi projesinin; bölgede hem



yat ve tekne imalatçılarının alanlarında daha verimli üretim yapmalarını, hem de ülkeye döviz girdisi sağlayacak ve iş istihdamına çare olacağını ifade eden Akbaşıoğlu, "YATEK bir denizcilik akademisi gibi çalışacak. 2005 yılında hayal gibi görünen böyle büyük bir projenin bir parçası olmak bizim gurur kaynağımız olmuştur.

Sahaya idari personel için prefabrik ofisimizi kurduk. Şu anda sahada 15 personelimiz görev yapıyor ve 500 dönüm alanımızın birinci dolgu safhasını bitirdik. Dolgumuzu Nisan 2022'de bitirmeyi planlıyoruz. Daha sonra üstyapı imalatlarına başlayacak ve 2023'te tekne üretimine geçeceğiz" dedi.

İZMİR'E MEGA YAT PROJESİ

Projenin tüm yatırımlarının üye aidatlarıyla YATEK tarafından yapıldığını söyleyen Akbaşıoğlu, "Türkiye'de ilk ve tek büyük, Akdeniz'de ise ikinci büyük yat tersanesi ve bir İzmir projesi olacak. Zamanında İzmir'in kayıkları ünlüydü, şimdi ise Türk karakterini yansıtan,

yüksek performanslı, inovasyon ödüllü süper yatları ile ünlü olacak. Yüksek kaliteli ve modern tasarıma sahip, 5- 125 metre arası tekneler üreten YATEK'in yat ihracatını kısa zamanda 500 milyon Euro seviyesine ulaştırmayı hedefliyoruz. Çevre halkının hizmetine sunulmak üzere proje kapsamında; sosyal tesisler, tekne bağlama yeri, futbol sahası, oyun parkları ve cami inşa edilecek. Bacasız ve çevreye zararı sıfıra indirgenmiş projemizde çevreye zararı olmayan inşa malzemeleri kullanılacak ve atık ayrıştırıcılı arıtma tesisi kurulacak" diye konuştu.

Aliağa'ya sosyal yatırımlarının olacağını da sözlerine ekleyen Akbaşıoğlu, "Sürdürülebilir bir çevre politikası ve de yöre halkına faydalı olacak bir ekonomik politikamız olacak. Ayrıca; başta Aliağa Belediyesi ve Çaltılıdere olmak üzere tüm yerel kurumlar ile ortaklaşa hareket ediyoruz. Bu süreçte bize katkı ve desteklerini esirgemeyen devletimiz, devlet büyüklerimiz, Aliağa Kaymakamımız, belediye başkanımız ve STK'lara teşekkürü bir borç biliriz" dedi.

EN İYİ AVRUPA PULU AKDENİZ FOKU OLSUN

PTT A.Ş., Türkiye'de nesli tükenme tehlikesi altındaki "Akdeniz foku" görseline yer vererek hazırladığı "Avrupa 2021 (Nesli Tükenmekte Olan Ulusal Yaban Hayatı)" konulu tek değerli anma pulu ile "En iyi Avrupa Pulu" Yarışması'nda yerini aldı.

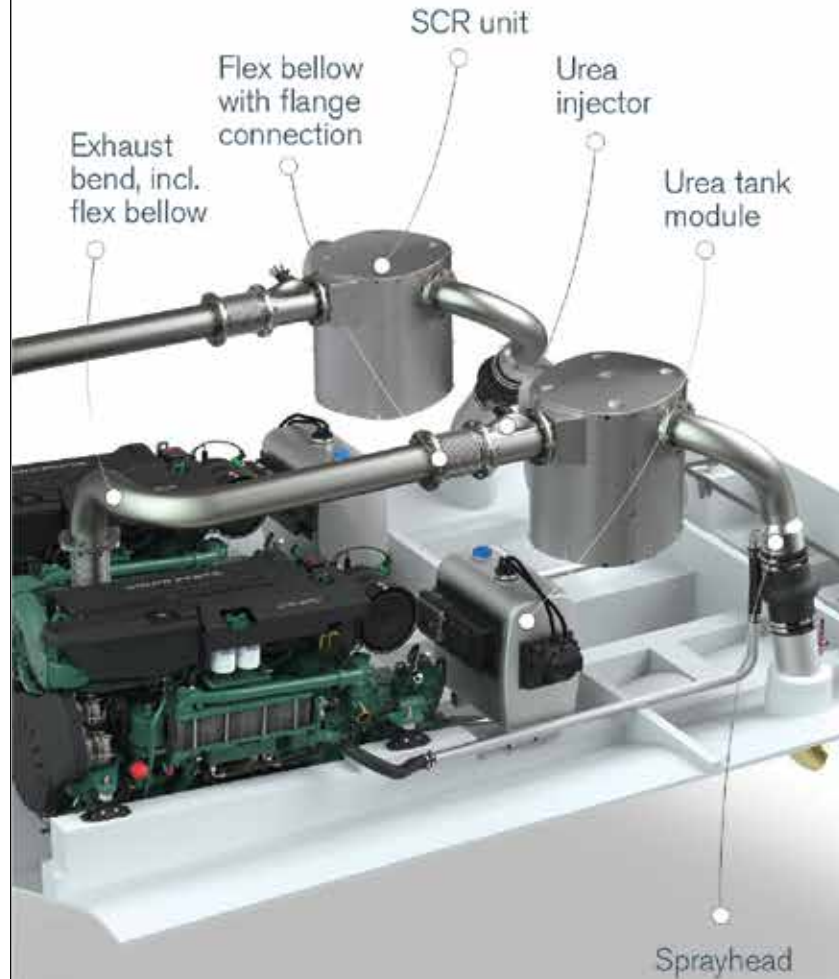


Yarışmada tüm Avrupa ülkelerinin kendi ülkelerinde yaşamlarını sürdüren ve koruma altındaki yaban hayat türlerinin kamuoyunda tanıtılması ve korunmalarına katkı sağlanması amacıyla çeşitli canlı türleri seçilerek ülke pullarına yansıtıldı. Akdeniz foku türü ve yaşam alanları hakkında Pul Tanıtım Kağıdında yer alacak bilgilerle birlikte fok görseli olarak

SAD-AFAG (Sualtı Araştırmaları Derneği-Akdeniz Foku Araştırma Grubu) fotoğrafı kullanıldı. Pulun üzerinde bulunan ve ülkemizde fokların sembolü durumunda olan fok Badem'in fotoğrafı Cem Orkun Kıracı'ya ve çizim çalışması ise Gamze Aksoy Alaçam ve Hülya Korkmaz'a ait. İnternet üzerinden oylama yapılan yarışmada Akdeniz Foku Pulu oylarınızı bekliyor. Avrupa Kamu Posta İşletmecileri Birliği (PostEurop) tarafından 2002 yılından bu yana düzenlenen 'En İyi Avrupa Pulu' yarışması bu yıl "Avrupa 2021 (Nesli Tükenmekte Olan Ulusal Yaban Hayatı)" konulu anma pulu ile gerçekleşiyor.

PTT bu yıl yarışmaya Türkiye'de nesli tükenme tehlikesi altında olan "Akdeniz Foku" portresi içeren bir pul tasarımı ile katılıyor. Avrupa Kamu Posta İşletmecileri Birliği (PostEurop) tarafından 2002 yılından bu yana düzenlenen 'En İyi Avrupa Pulu' yarışması kapsamında 9 Eylül 2021 tarihine kadar oy verilebilecek. Oy vermek için Post Europ sitesinden sayfada Türkiye'yi bulmanız gerekiyor. Sonra "Voteforthisstamp" düğmesine basıp açılan sayfaya isim soyisim ve e-posta adresinizi girerek oy verme işleminizi tamamlamanız yeterli. Akdeniz'de önemli bir yere sahip olan Akdeniz Foku, Türkiye'de özellikle Didem'de bulunan sonra Datça'dan tekrar salınan, dokunaklı bir hayat hikayesi olan Fok Badem'le tanındı. Akdeniz foku (Monachusmonachus) nesli hızla tükenmekte olan bir memeli ve aynı zamanda tüm Avrupa'daki en nadir türlerden biri. Dünyada dört ana üreme alt popülasyonunda yaşayan yaklaşık 700 bireyi olduğu tahmin ediliyor. Türkiye kıyılarındaki Akdeniz foku nüfusu yaklaşık 100 birey olup, SAD-AFAG'ın araştırma çalışmalarına göre ağırlıklı olarak Türkiye'de Ege ve Akdeniz kıyılarında yaşamaktadır.

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

SOCAR TÜRKİYE ALİAĞA'DA 'SIFIR ATIK BELGESİ' ALDI

Döngüsel ekonomi yaklaşımıyla atıkları kaynağında ayrıştırarak geri kazanımını sağlayan SOCAR Türkiye'nin Petkim, STAR Rafineri ve SOCAR Türkiye Akaryakıt Depolama üretim birimleri, 'Sıfır Atık Belgesi' aldı.



Türkiye'nin en büyük doğrudan dış yatırımcısı SOCAR Türkiye'nin İzmir Aliağa'da Rafineri ve Petrokimya

İş Birimi çatısı altında faaliyet gösteren iştirakleri Petkim, STAR Rafineri ve SOCAR Türkiye Akaryakıt Depolama A.Ş. Sıfır Atık Yönetmeliği kapsamındaki tüm kriterleri yerine getirerek Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'ndan 'Sıfır Atık Belgesi' aldı. Böylece üç tesis de atık yönetimi konusunda gerekli ekipman ve sistem altyapısını tamamlayıp, mevzuatta belirtilen kriterleri sağladığını, atıkların kaynağında ayrıştırılarak ekonomiye geri kazandırıldığını belgelemiş oldu.

GERİ KAZANIM MİKTARI %32 ARTTI
Sürdürülebilirlik politikası çerçevesinde Petkim, STAR Rafineri ve SOCAR Depolama tesislerinin üretim birimleri için ortak bir atık yönetim sistemi kurduklarını ifade eden SOCAR Türkiye Rafineri ve Petrokimya Başkanı

Anar Mammadov, "Üç şirketimizde başlattığımız Sıfır Atık Projesi ile kaynakların daha verimli kullanılmasını, atıkların yerinde toplanarak ekonomiye kazandırılmasını hedefliyoruz. Bu doğrultuda tüm üretim sahalarımızda atık yönetim sistemleri ile atık toplama araçlarımızı yeniledik.

Atık geçici depolama alanlarında iyileştirme yaptık. Yıl içinde tüm personelimize yönelik eğitim ve bilinçlendirme çalışmaları yürüttük. Bu çalışmalarımız sonucunda SOCAR Türkiye Rafineri ve Petrokimya İş Birimi'ne bağlı üretim birimlerinde geri kazanım miktarlarını %32'lere varan oranlarda artırdık. Aldığımız Sıfır Atık Belgesi, bundan sonraki çalışmalarımız için bize motivasyon kaynağı olacak" diye konuştu.

HEDEF, PLATİN SIFIR ATIK BELGESİ

Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın eşi Emine Erdoğan'ın himayesinde 2017'de hayata geçirilen Sıfır Atık Projesi, sürdürülebilir kalkınma ilkeleri çerçevesinde atıkları kontrol altına almayı, gelecek nesillere temiz bir Türkiye ile yaşanabilir dünya bırakma amacını taşıyor. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından yürütülen proje çerçevesinde Sıfır Atık Yönetmeliği kriterlerini sağlayan şirket ve kurumlara 5 yıl geçerliliği olan Sıfır Atık Belgesi veriliyor. Bu belgenin alınmasından sonra takip eden 12 aylık süre içinde gümüş, altın ve platin sıfır atık belgesi için müracaat edilebiliyor. SOCAR Türkiye, Rafineri ve Petrokimya İş Birimi'ne bağlı üretim tesisleri için önümüzdeki bir yıl içinde gümüş, altın veya platin sıfır atık belgesi için başvuruda bulunmayı planlıyor.



D-MARİN “GÜVENLİ TURİZM SERTİFİKASI” ALMAYA HAK KAZANDI

Pandemi önlemleri kapsamında uluslararası standartlarda prosedürleri devreye alan D-Marin, “Güvenli Turizm Sertifikası” almaya hak kazandı.



Pandemi sürecinin başında hem çalışanlarının, hem de misafirlerinin sağlığını korumak için üst düzey önlemleri uygulamaya alan D-Marin, bir ilki daha gerçekleştirerek; “Güvenli Turizm Sertifikası” almaya hak kazandı. D-Marin’e ait Göcek, Turgutreis ve Didim tesislerinde yapılan denetimler sonucunda D-Marin’in tüm gereklilikleri yerinde getirdiği tespit edildi. Sertifika, deniz turizmi tesislerinin misafirlerinin beklentilerini karşılamak için tüm süreci yönetecek bir yönetici görevlendirmeleri, tüm departmanlarına yönelik protokoller hazırlamaları, çalışanlara bu konularda eğitim verilmesini sağlamaları, hijyen ve dezenfeksiyon ile sosyal mesafe konusunda etkin çalışma yürütmeleri ve COVID-19 bulaşma risklerini azaltma süreçlerini tamamlamalarını kapsıyor.

Kültür ve Turizm Bakanlığı’ndan İşletme veya Yatırım Belgesi almış işletmeleri ve bakanlık tarafından uygun görülecek işletmeleri kapsayan sertifika; Sağlık Bakanlığı, Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı, Tarım ve Orman Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı Bilim Kurulu, Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ), Umumi Hıfzıssıhha Kanunu, 5996 sayılı Veteriner Hizmetleri, Bitki Sağlığı, Gıda ve Yem Kanunu, TSE 13811 No’lu Hijyen ve Sanitasyon Yönetim Sistemleri, ulusal ve uluslararası sağlık ve turizm sektörleri uygulama örneklerine dayanılarak hazırlandı.

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

GEMİ VE YAT SEKTÖRÜ İHRACATINI YAKLAŞIK ÜÇ KAT ARTIRDI

Nisan 2020'de 28 milyon 954 bin dolar olan gemi ve yat sektörü ihracatı, bu yılın aynı döneminde yüzde 279,6 artarak 109 milyon 912 bin dolara yükseldi.



Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) verilerinden derlenen bilgiye göre; Nisan 2020'de 28 milyon 954 bin dolar olan gemi ve yat sektörü ihracatı, bu yılın aynı döneminde yüzde 279,6 artarak 109 milyon 912 bin dolara yükseldi. Gemi ve yat sektörü ihracatının Türkiye'nin toplam ihracatı içerisindeki payı yüzde 0,6 olarak gerçekleşti.

Gemi ve yat sektörü geçen ay 74 ülkeye ihracat gerçekleştirdi. En fazla ihracat gerçekleştirdiği ülke Norveç olarak kayıtlara geçti. Norveç'e nisan ayında 45 milyon 612 bin dolarlık ihracat yapıldı. Norveç'i, 15 milyon 349 bin dolarla Romanya, 8 milyon 489 bin dolarla Estonya, 7 milyon 508 bin dolarla Marşal Adaları ve 7 milyon 204 bin dolarla İzlanda takip etti. Ülkelere göre sektörün dış satım hacmindeki değişime bakıldığında, miktar bazında en fazla ihracat artışı 38 milyon 242 bin dolarla Norveç'te kaydedildi.

ÖNCELİKLİ PAZAR "AVRUPA ÜLKELERİ"

Gemi Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği Başkanı Cem Seven, yaptığı açıklamada, Gemi Yat ve Hizmetleri

İhracatçıları Birliği olarak geçen ay olduğu gibi nisan ayında da Türkiye'nin ihracatını en yüksek oranlı artıran sektörleri arasında yer almaktan memnuniyet duyduklarını ifade etti.

Seven, yüksek teknoloji ihtiva eden ve inovatif unsurlar barındıran ihracat yapılarının başarılarında payının çok büyük olduğunu dile getirerek, "Gemi yat ve hizmetleri sektörünün öncelikli pazarı Avrupa ülkeleri. Norveç'e yönelik balıkçı gemisi ihracatına devam edildi. Nisan ayında gerçekleşen 110 milyon dolarlık ihracatımızı; Norveç'e ihraç ettiğimiz 45 milyon dolar tutarındaki balıkçı gemileri, Estonya, Romanya, İzlanda, Kanada ve Şili gibi farklı birçok farklı ülkeye yapmış olduğumuz toplam 43 milyon dolarlık römorkör ihracatı ve Marshall Adaları, Amerika Birleşik Devletleri ve Çin'e yapılan yaklaşık 10 milyon dolarlık yat ihracatı oluşturuyor.

İhracatımızın geri kalan kısım yan sanayi ekipmanları ve küçük tutarlardaki deniz taşıtlarının ihracatından oluşuyor" değerlendirmesinde bulundu. Gemi, yat ve hizmetleri sektörünün 2021 yılının ilk dört ayında gerçekleştirdiği

ihracatını da değerlendiren Seven, şunları kaydetti: "Rakamları ilk dört ay için genişlettiğimiz zaman toplam 321 milyon dolarlık ihracatımızın yarıya yakınına tekabül eden 147 milyon dolarlık kısmını Norveç'e yapılan balıkçı gemisi ihracatları oluşturuyor.

Estonya, Romanya, İzlanda, Kanada, Şili ile Birleşik Krallık gibi ülkelere yapılmış 50 milyon dolarlık römorkör ihracatımız bulunuyor.

Ardından 32,5 milyon doları motor yat ihracatından oluşan toplam 39 milyon dolarlık yat ürün grubu ihracatımız var. Yat ihracatımızın ardından 28,2 milyon dolar tutarında deniz tankeri ile 20,4 milyon dolar tutarında da yan sanayi ihracatı gerçekleştirdik. Bu ürün gruplarının yanı sıra diğer yüzen araçlar ve gemiler olarak da 36 milyon dolara yakın ihracatımız bulunmakta.

Tersanelerimizde yapımı devam eden ve teslimini önümüzdeki aylarda gerçekleştireceğimiz gemilerimiz bulunuyor. İhracat artışımızın ilerleyen aylarda da devam edeceğini öngörmekteyiz."

GLOBAL'DEN YENİ LİMAN HAMLESİ

Global Yatırım Holding (GYH) iştiraki ve dünyanın en büyük kruvaziyer liman işletmecisi Global Ports Holding (GPH), İtalya'da Taranto Kruvaziyer Limanı'nı işletecek.



Global Yatırım Holding (GYH) iştiraki ve dünyanın en büyük kruvaziyer liman işletmecisi Global Ports Holding (GPH), İtalya'da Taranto Kruvaziyer Limanı'nı işletmek için 20 yıl süreli imtiyaz hakkı sözleşmesi imzaladı. GYH ve GPH Yönetim Kurulu Başkanı Mehmet Kutman, "Pandeminin küresel turizm sektörüne etkisine rağmen, turizmin en gözde segmenti olan kruvaziyer turizmüne uzun vadeli pozitif bakışımızı devam ediyor. Portföyümüzü genişletmek üzere akılcı fırsatları değerlendirmeye ve görüşmelere devam ediyoruz. Kasım 2020'de Akdeniz kruvaziyer pazarına yönelik iki önemli adım atarak, İtalya'da Taranto ve İspanya'da Valencia'yı işletmek üzere anlaşma müzakerelerine başlamıştık. Taranto'da anlaşmayı imzalayarak planımıza bağlılığımızı gösterdik. Valencia'yı da yakın zamanda imzalamayı bekliyoruz" diye konuştu.

GÜNEY İTALYA GÖZDE DESTİNASYON OLACAK

GPH CEO'su Emre Sayın ise, "Küresel çapta portföyümüzün sağladığı avantajlar ile uzmanlığımızı Akdeniz'deki kruvaziyer limanlarına yaymaya devam ediyoruz. Yerel paydaşlarımız ile birlikte çalışarak Taranto'yu Güney İtalya'nın gözde kruvaziyer destinasyonlarından bir tanesi haline getirerek, Antik Çağ'da Spartalılar'a kadar dayanan tarihi zenginliğe sahip bu kente ziyaretçi sayılarını artıracacağız" dedi.

Taranto Kruvaziyer Limanı'nda kamu tarafından finanse edilen, yeni bir kruvaziyer terminalinin inşası da dâhil olmak üzere yaklaşık 28 milyon Euro tutarında altyapı iyileştirme yatırımları halen devam ediyor. Yatırımların Mart 2022'de tamamlanması bekleniyor. Taranto'nun portföye katılmasını sağlayan anlaşmayı İtalya İyon Denizi Limanlar Otoritesi Başkanı Sergio Prete ile GPH İtalya Kruvaziyer Limanları Genel Müdürü Antonio Di Monte arasında imzalandı. Prete, "Taranto için yeni bir kalkınma dönemi başlıyor" derken, Di Monte "Kentın sosyo-ekonomik dokusuna önemli katkı vereceğimize inanıyorum" değerlendirmesinde bulundu.



INEBOLU SHIPYARD
IS APPROVED
BY RUSSIAN CLASS

Your Home At Black Sea
Feel The Real Hospitality



AIRPORT NEAR
INEBOLU

KANADA'NIN DEV PROJESİNE SANMAR İMZA ATACAK

Sanmar Denizcilik, Kanada tarihinin en büyük enerji projelerinden “LNG Kanada”nın römorkör ihalesini kazandı.



Dünyanın LNG’li ilk römorkörü ve ilk otonom gemisi gibi önemli projelere imza atan Sanmar Denizcilik; HaiSea Marine’in Britanya Kolumbiyası Kitimat’taki yaklaşık 40 milyar dolarlık yeni LNG Kanada projesinde, Avrupalı ve Uzakdoğulu tüm rakiplerini geride bırakarak, 5 römorkör inşası ihalesini kazandı. Sanmar, tek seferde aldığı bu en büyük ihale kapsamında; 2023 yılı sonuna kadar iki LNG’li, üçü bataryalı olan römorkör inşa edecek. Yapılan anlaşma ile ilgili açıklamalarda bulunan Sanmar Denizcilik Yönetim Kurulu Başkan Vekili Ali Gürün, “HaiSea Marine’in Britanya Kolumbiyası Kitimat’taki multi-milyar dolarlık yeni LNG Kanada projesinde servis vermek üzere üretilecek iki teknoloji harikası 100 ton çeki gücüne sahip Dual Fuel LNG escort ve 70 ton çeki gücüne sahip üç elektrik batarya tahrikli römorkörün inşası için Sanmar’ı tercih etmesi bizleri çok memnun etti. Bu beş römorkör, şüphesiz, tek seferde üretilmiş teknolojik açıdan dünyadaki en gelişmiş römorkörler olacak” dedi.

“ÖNCÜLÜK ETMEKTEN GURUR DUYUYORUZ”

Son teknolojik yeniliklere ve tasarıma sahip olacak bu römorkörlerin sadece Sanmar için değil, Türk gemi inşa sektörü açısından da büyük bir referans olacağını vurgulayan Ali Gürün, “Sanmar olarak, Tuzla ve Altınova’daki amaca yönelik tersanelerimizde 40 yılı aşkın tecrübemizle çevre dostu römorkör üretimine öncülük etmekten gurur duyuyoruz. Bu bizim HaiSea Firması’nın iştiraki olan Seaspan ile olan iyi ilişkilerimizin de somut bir göstergesi. Seaspan, 2010-2012 yılları arasında bizden dört adet 28m 70t çekme kuvvetinde römorkör ve yakın zamanda da 24m 75 ton çekme kuvvetine sahip 2 adet daha römorkör satın aldı. İkincisi kısa zaman önce Kuzey Amerika’nın en büyük limanlarından olan Vancouver’da hizmet vermek üzere, Türkiye’den Kanada’ya doğru yola çıktı” diye konuştu.

Dual Fuel LNG römorkörler Sanmar Altınova Tersanesi’nde üretilirken,

elektrik batarya tahrikli römorkörler ise Sanmar Tuzla Tersanesi’nde üretilecek. Proje bedeli, dokuz haneli sayılardan oluşuyor. HaiSea Marine, Sanmar’la yaptığı anlaşma kapsamında altıncı römorkörün inşası için de opsiyon anlaşması imzaladı.

LNG Canada projesi, Kanada tarihindeki en büyük enerji yatırımı olarak dikkat çekiyor. Shell Canada Energy, North Montney LNG Limited Partnership, Petrochina Kitimat LNG Partnership, Diamond LNG Canada Partnership ve Kogas Canada LNG Partnership projenin ortakları arasında yer alıyor.

Güvenlik, LNG Canada projesinin en temel öğelerinden biri olarak öne çıkıyor. Enerjiyi insana ve çevreye zarar vermeden iletmek ana hedefler arasında yer alıyor. Tesis tamamlandığında, dünyadaki en düşük karbon yoğun LNG’yi sunarak iklim değişikliği ile mücadeleye katkı sağlayacak.

SEDEF TERSANESİ 18'İNCİ YÜZER ENERJİ SANTRALİNİ 2022'DE TESLİM EDECEK

Gemi inşa sanayisinin önde gelen aktörlerinden Sedef Tersanesi, 18'inci yüzer enerji gemi projesini 2022'nin Nisan ayında teslim etmeyi planlıyor. Tersane, 237 Megawatt'lık kurulu güç kapasitesine sahip olacak projeye gideceği bölgenin enerji alanındaki ihtiyaçlarının önemli bir kısmı karşılanacak.



Askeri ve ticari yeni gemi inşası, dönüşüm projeleri ve endüstriyel çelik yapılar olmak üzere birçok alanda gerçekleştirdiği projelerle adından söz ettiren Sedef Tersanesi, devreye alacağı 18'inci yüzer enerji santrali projesiyle 3 bin megawatt'lık bir katma değer oluşturacak.

Sedef Tersanesi Genel Müdürü Erkan Mete, tersanelerinde savunma sanayinin önde gelen projeleri arasında yer alan TCG Anadolu ile birlikte devam eden yedi farklı ticari projenin bulunduğu dikkat çekerek, "Dünya çapında örnek sayılabilecek, sayılı ülkelerde

üretilebilen böyle bir geminin inşasını üstleniyoruz. Projenin teslim öncesi liman kabul test süreçleri devam ediyor. Yıl sonuna kadar bu test süreçlerini tamamlamayı planlıyoruz. Bu projeler arasında yüzer enerji santrali projelerimiz de var. 2022'de teslim edeceğimiz ve duba olarak adlandırılan platformdan dönüştürülecek bu proje bittikten sonra 237 megawatt'lık kurulu güç kapasitesine sahip olacak. Ayrıca 138 metre boyunda ve 42 metre genişliğinde olan bu dönüşüm projemiz, gideceği bölgenin enerji alanındaki ihtiyaçlarının önemli bir kısmını karşılayacak" ifadelerini kullandı.

Buna ilave olarak benzer proje örnekleri hakkında bilgi veren Mete, "Bu projeler; Gambia, Gine, Senegal, Endonezya, Lübnan, Mozambik gibi ülkelerde hizmet veriyor. Geçtiğimiz yıllarda inşa ettiğimiz Onur Sultan projesi 470 MW enerji üretim kapasitesine sahip ve 180 bin DWT dev bir dönüşüm projesiydi. 550 kişinin bir buçuk sene boyunca çalıştığı bu gemi tersaneden ayrılırken adeta yüzen bir adayı andırıyordu" dedi. Mete, teslim edilecek 18. proje ile birlikte Keban Barajı'nın kurulu güç kapasitesinin iki katından daha fazla bir güç kapasitesi inşa ettiklerini sözlerine ekledi.

2021 YILI DAHA VERİMLİ GEÇECEK

2019'un yeni inşa projeleri açısından verimli geçtiğinin altını çizen Mete, "Yaklaşık 100 ayrı projeye ilgili teklif talebi geldi. Bunların yüzde 65'ine teklif verdik. COVID-19'un yansımalarıyla 2020'de bu oran yüzde 50 düştü. Bu açıdan baktığımızda 2020 yılı bizim için istediğimiz verimlilikte geçmedi. Bu yılın ilk çeyreğinde verdiğimiz teklifleri değerlendirdiğimizde ise, hareketliliğin 2020'ye göre daha iyi olduğunu, 2021'in daha verimli geçeceğini belirtebilirim" dedi.

Norveç için dört adet elektrikli feribot, İsveç için iki adet Ro-Pax gemisinin boy uzatma ve dönüşüm projelerinin tersanelerinde inşa çalışmalarının sürdüğünü kaydeden Mete, "Bu yıl yeni inşa tarafında önceki yıllara göre talepler balıkçı fabrika gemilerine yoğunlaştı. Bundan önceki yıllarda siparişler ağırlıklı olarak yolcu feribotlarına yönelik olarak geliyordu" diye konuştu.

EKOL SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK LİDERLİĞİNİ EN ÜST SEVİYEYE TAŞIDI

FIATA (Uluslararası Taşıma İşleri Organizatörleri Dernekleri Federasyonu) 2014 Dünya Kongresi'nde dünyada "Sürdürülebilir Lojistik Tescili"ni alan ilk şirket olan Ekol, 2021'in ilk çeyreğinde gerçekleşen denetimle sürdürülebilir hizmet anlayışı ile yürüttüğü faaliyetlerinin başarısını tekrar tescil ettirdi. Böylece Ekol 8 yıldır üst üste artırdığı, en üst kategori olan ALTIN seviyesindeki puanını bu sene daha da yükseltmiş oldu.



Öncü ve girişimci yapısını her platformda kanıtlayan Ekol'ün bu teşvikle sürdürülebilir büyümesine ivme katarak performans seviyesini daha da üste taşıyacağını söyleyen Ekol Türkiye Ülke Müdürü Arzu Akyol Ekiz, "Büyük resme baktığımızda son 10 yılda toplam 438 bin metreküp yakıt azaltımı

sağladık ve 658 bin ton karbondioksitin atmosfere salınımına engel olduk. Bir başka deyişle 74.753 hektar yani İstanbul Belgrad Ormanı'nın 14 katı büyüklüğüne eşdeğer ormanı kurtaracak ve Ay ile Dünya arasında 1700 kez gidiş- dönüşte kullanılacak fosil yakıt tüketimini önlemiş olduk. Ekol olarak her ay yaklaşık 700 futbol sahası büyüklüğünde ormanı gezegenimize hediye ederken, Dünya'nın etrafında 350 tur atılmasına da eşdeğer yakıt tasarrufu sağlıyoruz" diye konuştu.

Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD) ve uluslararası bağımsız belgelendirme

ve denetleme kuruluşu BureauVeritas iş birliği ile dünyada öncü olacak şekilde ilk kez Türkiye'de geliştirilen "Sürdürülebilir Lojistik Tescili" kapsamında; yönetim, risk ve fırsat yönetimi, çevre, enerji, iş sağlığı güvenliği, çalışan hakları, yol güvenliği yönetimi, varlık yönetimi, müşteri geri bildirim yönetimi ve uyum yönetimi kriterleri değerlendiriliyor. Sürdürülebilir Lojistik Tescil süreci; tüm paydaşlar ile ilişkileri düzenlemeyi, kurumsal düzeyde sürdürülebilir kalkınmaya hizmet katkısını tanımlamayı ve bu hizmetin ölçüldüğü metriklerdeki ilerlemeyi ortaya koyuyor.

GENERAL CHERNYAKHOVSKY SUYA İNDİRİLDİ

Kuzey Star Tersanesi tarafından Rus FSUE Rosmorport için inşa edilen ve serisinin ikincisi olan "General Chernyakhovsky" isimli Ro-Ro gemisi 22 Mayıs Cumartesi günü düzenlenen tören ile denize indirildi.



Rusya Federasyonu'ndan FSUE Rosmorport şirketi tarafından Ust-Luga-Baltiysk hattında kullanılacak

üzere Kuzey Star Tersanesi'ne sipariş edilen 200 metre uzunluğundaki Ro-Ro gemilerinin ikincisi, düzenlenen törenle suya indirildi.

Yeni inşa projesinin en büyük özelliği, geminin gaz yakıtlı dizel tahrik sistemi "Duel Fuel" sistemine sahip olmasıdır.

Dünya genelinde ekolojik çözümler kapsamında, gaz yakıtlı dizel tahrik sistemi, emisyon değerlerini azaltan çevre dostu sevk sistemi son yıllarda en çok talep görenler arasında yer alıyor.

Serinin ilk gemisi olan "Marshal Rokossovsky" 2020 yılı Ağustos ayında denize indirilmişti. Her iki gemi, Rusya'da LNG ile çalışacak olan ilk Ro-Ro gemileri olacak. Gemiler, otomobil, kamyon ve tırların yanı sıra vagon da taşıyabilecek. General Chernyakhovsky'nin 2021 sonunda teslim edilmesi planlanıyor.

General Chernyakhovsky'nin özellikleri şöyle: Uzunluk: 200 metre, Genişlik: 27 metre, DWT: 11.057 ton, Hız: 16.5 mil, Mürettebat: 24

HAZAR DENİZİ'NDEN MARMARA DENİZİ'NE YENİ TAŞIMACILIK HATTI

P&O Maritime Logistics, DP World Yarımca aracılığıyla kurduğu yeni hat sayesinde Hazar Denizi'ne doğrudan ulaşım sağlayacak.



Orta Asya'yı Türkiye'ye doğrudan bağlayacak yeni nakliye rotası Türkiye - Hazar Hattı'nda deneme amaçlı ilk konteyner yolculuğu tamamlandı. Hazar Denizi üzerinden DP World Yarımca'ya yapılan ilk konteyner taşımacılığının başarıyla tamamlanması, Orta Asya'yı Türkiye'ye doğrudan bağlayan yeni nehir-deniz yolunun başlangıcını işaret ediyor.

P&O Maritime Logistics tarafından, DP World Yarımca ve DP World grup bünyesinde yer alan şirketlerin desteğiyle başlatılacak olan yeni nakliye rotası ilk kez bu pazarlar arasında düzenli konteyner bazlı taşımacılık sağlayacak. Hız ve maliyet avantajı sunan Türkiye - Hazar Hattı, karayolu taşımacılığına göre karbon salınımını %17 oranında düşürüyor. Türkiye - Hazar Hattı, Orta Asya'nın kara ile çevrili bölgelerine daha ileri taşıma sağlamak için belirlediği lojistik ortaklıklarla müşterilere sorunsuz ve geliştirilmiş hizmet sağlayarak daha verimli kapıdan kapıya teslimat

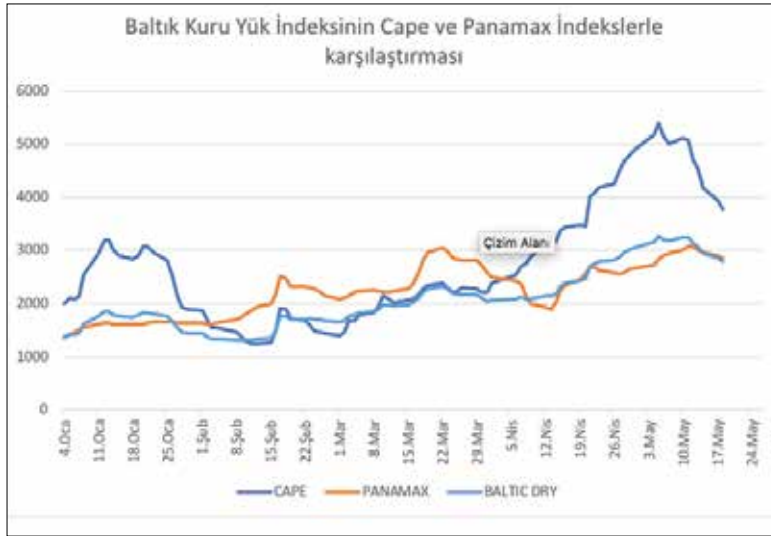
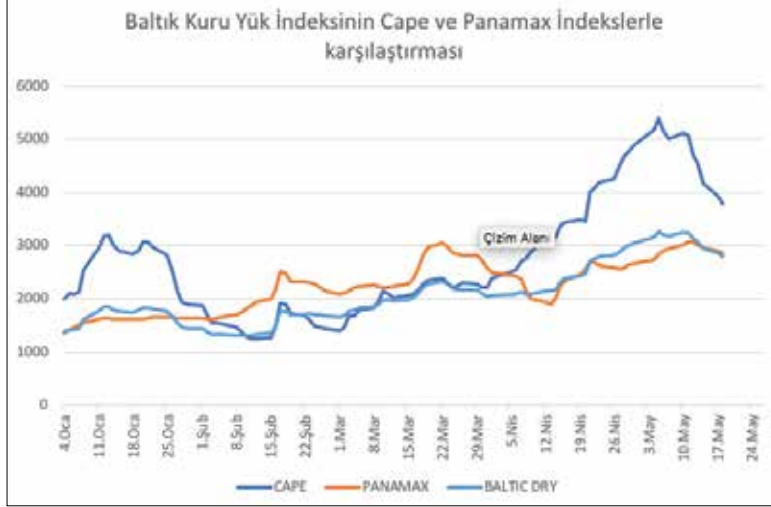
sunacak. 2020 yılında Türkiye, Rusya ve Orta Asya arasında yaklaşık 31,2 milyar ABD doları ticaret akışı gerçekleşti. Bölge, Türkiye'nin ihracatının yüzde 6'sını sağlarken Türkiye'nin ithalatının ise yüzde 9,6'sını yapıyor. Türkiye'nin en büyük ticaret partnerlerinden biri olan Rusya ile 2020'de 17,8 milyar dolarlık ithalat gerçekleştirilirken 4,5 milyar dolarlık da ihracat yapıldı. Bu pazarların Türkiye'nin en önemli ticaret ortaklarından biri olmasıyla birlikte, P&O Maritime Logistics, DP World Yarımca aracılığıyla Hazar Denizi'ndeki Aktau&Türkmenbaşı limanlarına Rusya nehir sistemleri ile direkt ulaşım sağlayarak, Türk şirketleri ile bölge arasında daha yakın ticaret bağlantılarını gerçekleştirmek için ideal bir rota oluşturdu.

P&O Maritime Logistics'in Çoklu Taşıma Gemisini (MCV) kullanacak olan yeni hat, ağırlıklı olarak endüstriyel makineler, inşaat malzemeleri, tekstil, kozmetik, beyaz eşya ve mermer gibi konteynerli ürünleri taşıyacak. Bunun

yanı sıra dökme yük ve proje kargoları için uygun hizmeti sağlayacak. DP World Yarımca'nın son teknoloji konteyner terminali, süper post panamax rıhtım vinçleri ve elektrikli kauçuk tekerlekli gezer vinçler (e-RTG) gibi özel çözümler sunması ve 1,3 milyon TEU kapasitesi ile şu anda İzmit Körfezi'nin ve Türkiye'nin en büyük terminallerinden biri olması, deneme yolculuğu sırasında son derece hızlı bir gemi dönüşü sağlaması ve hizmetin verimliliğine önemli bir katkı sağladı.

DP World Yarımca CEO'su Kris Adams, Türkiye-Hazar Hattı'nın yüklerin hareketini daha akıcı ve daha az maliyetli hale getirdiğini belirtti ve "Türkiye, Rusya ve Orta Asya arasındaki ticaret ağları hakkındaki bilgimizle, müşterilerimizin bu pazarlarda daha rekabetçi olmalarına destek olmayı amaçlıyoruz. Bu bölgeler arasındaki ticaretin artmasının ardından yeni deniz yolunun açılması, bu pazarlarda faaliyet gösteren firmalar için önemli bir avantaj sağlayacak" dedi.

Baltık Kuru Yük Endeksi'nin bir yılda 393'den 2800'lere geliş süreci



Tarih	CAPE	PNMX	SUPRA	HANDY	BDI
14.05.2020	-48	614	446	230	393
6.05.2021	5167	2909	2160	1177	3212
18.05.2021	3790	2854	2324	1289	2795

Ocak 2020 ile beraber en erken kapanan Çin, Haziran 2020'de erken açılmasıyla arttırdığı demir cevheri ve kömür talebiyle Mayıs 2020'de 393'e inen BDI ve -48 olan Capesize Endeksi'ni Temmuz 2020'de BDI 1900'e Capesize Endeksi'ni 4450'ye taşıdı. Cape Endeksi'nin etkisiyle bu tip yükseliş Ekim 2020 başında da gördük (BDI 20100 - Cape 4200). Bu yükselişler diğer Panamax, Supramax ve Handysize gemi tiplerine yansımamıştı. Çünkü başta Avrupa ve Amerika salgın tedbirleriyle kapalıydılar.

Peki, ne oldu? Hatırlamak istemeyeceğimiz 2020 senesinin sona ermesiyle kapanma tedbirlerinden çıkmaya başlayan dünyamızda ertelenmiş talep patlaması yaşanıyor.

Konteyner gemilerin asgari 12 aylık süreli günlük kira rakamları üç katına çıkarken, talep artışı grafiklerde görüleceği üzere Cape Panamax, Supramax ve Handysize tüm gemi tiplerini de yükselişe geçirerek, bu sefer BDI 3200 rakamlarına kolaylıkla ulaştırmıştı. Bununla beraber gemi fiyatları da son altı ayda %40-50 arttı.



* SEMİH DİNÇEL

5 Mayıs'tan bugüne özellikle Capesize (170.000 Ton) gemilerin indeksinde ve gelirlerinde aşağı yönde düzeltme görüyoruz. BDI ağırlıklı etkilendiği için aynı yönde hareket ediyor ve BDI tekrardan 2800 rakamlarına geriledi. Bu düşüşe Supramax ve Handysize tonajı uymayarak dengeli yükselişine devam ediyor. Supramax ve Handysize yükselişlerinin devam etmesi halinde bu tonajdaki yüklerin birleştirilerek Panamax ve Capesize gemilere yönlendirilmesiyle denge sağlanabilir. Unutmayalım tüm emtialarda yükselişler görüyoruz. Ayrıca okuduğum bazı raporlarda insanların yatırıma bağlanmamış vadesiz hesaplarındaki birikimlerinde % 150 artış var. Dünyada genele yayılmış bir enflasyon var, harcama çılgınlığı artacak, turizm hareketleri görecekiz. Bu, 2020'den daha yüksek navlun piyasaları demek... Kruvaziyer yolcu gemileri marketinde salgının etkisinin sona ermesiyle kuvvetli bir geri dönüş olacaktır. Ülkemizin, insanların ertelediği seyahat planlarından turizm geliri olarak hak ettiği payını alması dileklerimizle...

20.05.2021

* GEMİ BROKERLERİ DERNEĞİ BAŞKANI

BIMCO'DAN GİNE KÖRFEZİ'NDE KORSANLIĞI ÖNLEME DEKLARASYONU

Gine Körfezi'nde artan korsan saldırılarının önlenmesi için harekete geçen BIMCO, “Gine Körfezi'nde Korsanlığı Önleme Deklarasyonu” yayınladı. Deklarasyon dünyanın önde gelen 100 armatör firma ve yetkilisinin ön imzası ile hayata geçti.



Gine Körfezi'nde artan korsan saldırılarının önlenmesi için harekete geçen Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi (BIMCO), bir ilke imza atarak “Gine Körfezi'nde Korsanlığı Önleme

Deklarasyonu” yayınladı. Dünyanın önde gelen 100 armatör firma ve yetkililerinin ön imzasıyla yayınlanan deklarasyonda, denizcilerin de herkes gibi güvende olması gerektiği vurgusu yapıldı ve

bu şu cümlelerle deklarasyonda yerini aldı: “Her insan işini yaparken güvende olmayı ve şiddet suçunun kurbanı olmadan evine dönebilmeyi hak eder. Denizciler daha azını hak etmiyor”...

Gine Körfezi'nde artan saldırılara yanıt olarak yayınlanan deklarasyon, ayrıca bayrak devleti idareleri, gemi sahipleri, gemi kiralayıcıları ve denizcilik dernekleri dahil olmak üzere denizcilik sektöründeki kuruluşlar tarafından imzalandı.

Gine Körfezi'ndeki korsan sorununun, son 10 yılda denizciler için birçok daha kötü bir hale geldiğine işaret edilen deklarasyonda şu ifadelere yer verildi: “2021'de bölgeye giden tüm denizcilere bir tehdit var. Denizciler fidye için silah zoruyla kaçırılıyor.

Korsan saldırılarının genel sayısı büyük ölçüde değişmezken, gemiciliğe yönelik saldırıların şiddeti, kapsamı ve karmaşıklığı artmaya devam etti. Korsan saldırıları 200 deniz mili açıkta gerçekleşiyor”.

Deklarasyonu imzalayanlar böylece kendilerini diğer şeylerin yanı sıra; uluslararası anlaşmalar da dahil olmak üzere uluslararası hukuk tarafından zorunlu kılınan şekilde (örneğin Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konvansiyonları “UNCLOS”) bölgesel olmayan kişiler tarafından anti-korsanlık kanunlarının uygulanmasını somut bir şekilde desteklemeyi taahhüt ettiler.

BIMCO Başkanı Şadan Kaptanoğlu, yayınlanan deklarasyon ile bir ilke imza attıklarını belirterek, herkesin bu deklarasyona imza atarak, gemi insanlarının yanında yer alması gerektiğini belirtti.



#StayConnected with DNV GL's digital services

MAKE A DATE WITH DNV GL



The digital exchange between customer and class is more important than ever. With more than 500,000 solved DATE cases, DNV GL is well prepared and ready to answer your questions within 6 hours. DATE, our Direct Access to Technical Experts is the direct connection to DNV GL, 24/07.

Learn more at dnvgl.com/date

PANAMA KANAL İDARESİ, FİYAT ARTIŞINI ERTELEDİĞİNİ DUYURDU

Panama Kanal İdaresi, 14 Nisan 2021 tarihinde yaptığı bir duyuruda, 15 Nisan 2021 tarihinden itibaren geçerli olması planlanan kanal transit geçiş ücretine yönelik fiyat artışını erteleyeceğini duyurdu.



Söz konusu erteleme duyurusu, Uluslararası Deniz Ticaret Odası (International Chamber of Shipping – ICS), Asya Armatörler Birliği (Asian Shipowners' Association – ASA) ve Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği'nin (European Community Shipowners' Association – ECSA) Panama Kanalı transit geçişlerine ilişkin fiyat artış hızına yönelik endişelerini duyurdukları 17 Mart 2021 tarihli ortak bildirden sonra yapıldı.

Ortak bildiride, geçiş ücretlerindeki belirgin artışa yönelik endişeler dile getirilmiş ve fiyat artışına yönelik Panama Kanal İdaresi tarafından belirlenen 15 Nisan tarihinin denizcilik sektörü için çok erken bir tarih olduğu ve kanaldan geçiş yapacakların söz

konusu fiyat artışına henüz hazır olmadığı ifade edildi.

Artan geçiş ücretlerinin sebebinin verilen hizmete yönelik değişen arz ve talep koşulları olduğunu belirleyen Panama Kanal İdaresi, 13 Nisan 2021 tarihinde yaptığı açıklamayla yeni geçiş ücretlerini ertelediği tarihi duyurdu. Bu tarih değişikliğiyle denizcilik sektörü yeni ücretlere hazırlanmak için zaman kazanacak.

ICS Genel Sekreteri Guy Platten konuyla ilgili olarak transit geçiş ücretlerine yönelik yapılacak artış için belirlenen tarihin sektörün çağrıları sonucunda Panama Kanal İdaresi tarafından 1 Haziran 2021'e ertelenmesi ile sektörün güveninin

tazelendiğini ifade etti. Fiyat artışının, Panama Kanalı tarafından verilen hizmete yönelik değişen arz talebe uyum sağlamak amacıyla yapıldığının farkında olduklarını kaydeden Platten, "Transit geçiş ücretleri konusunda sektöre öngörülebilirlik sağlamak amacıyla uzun dönemli bir fiyatlama stratejisi geliştirmek için Panama Kanal İdaresi ile verimli bir diyalog içerisinde olmak istiyoruz" dedi.

ASA Genel Sekreteri Yuchi Sonoda ise ifadelerinde şu sözlere yer vermiştir: "Denizcilik sektörünün çağrılarını dikkate alarak fiyat artışları için belirlenen tarihi 15 Nisan 2021'den 1 Haziran 2021'e ertelediği ve Kanala ilişkin gelecekteki operasyon ve yönetim süreçleri ile ilgili olarak kanaldan geçiş yapanların taleplerini daha yüksek ekonomik istikrar ve şeffaflık temellerinde değerlendirmeye devam edeceği için Panama Kanal İdaresine teşekkürlerimizi iletiyoruz."

ECSA Genel Sekreteri Martin Dorsman, ise; Avrupalı armatörler adına, ACP'nin yeni rezervasyon ücretlerinin uygulanmasını erteleme kararını memnuniyetle karşıladığını belirterek, "Özellikle belirsizliğin yüksek olduğu bu zamanlarda, denizcilik sektörünün bu değişikliklere daha iyi hazırlanabilmesi önemlidir. ACP ile iyi işbirliğimizi takdir ettik ve devam eden bir diyalog için sabırsızlanıyoruz" dedi.

Kanal İdaresi tarafından önerilen değişikliklere göre transit geçişlerde en az 20 bin Dolar (%57 artış), en fazla 58.500 Dolar (%167) olarak belirlenen artış 1 Haziran 2021 tarihinden itibaren geçerli olacak.

AB-BİRLEŞİK KRALLIK TİCARET VE İŞ BİRLİĞİ SÖZLEŞMESİ ONAYLANDI

Avrupa denizcilik sektörü, Avrupa Birliği ve Birleşik Krallık Ticaret ve İş Birliği Sözleşmesi'nin Avrupa Parlamentosu tarafından onaylanmasını memnuniyetle karşıladı.

Avrupa Parlamentosu dış ilişkiler ve ticaret komitelerinin onayından sonra, 27 Nisan 2021 tarihinde 660 oyla AB-Birleşik Krallık Ticaret ve İş Birliği Sözleşmesi onaylandı. 1 Mayıs 2021 tarihinde yürürlüğe giren söz konusu Sözleşme, daha önceden Birleşik Krallık tarafından onaylanmış ve 24 Aralık 2020 tarihinde yapılan müzakerelerden sonra geçici olarak 1 Ocak 2021 tarihinden itibaren uygulanmaya başlanmıştı.

Söz konusu sözleşme, mal ve hizmet ticareti, dijital ekonomi, fikri mülkiyet hakları, hukuki yaptırım ve adli iş

birliği gibi önemli alanlarda öncelikli düzenlemeler ortaya koymakla birlikte herkes için eşit şartlar altında bir rekabet alanı sunmaya yönelik hükümler de içeriyor.

ECSA Genel Sekreteri Martin Dorsman konuyla ilgili şu açıklamaları yaptı: "AB-Birleşik Krallık ikili ilişkilerindeki uzun zamanlı belirsizlik döneminin sonuna geldiğimiz için sevinçliyiz ve denizcilik sektörünün hem AB hem de Birleşik Krallık ekonomileri için oynadığı rolün önemini altını çiziyoruz. Birleşik Krallık ekonomisi için hayati öneme



sahip deniz taşımacılığı sektörü Avrupa Birliği'nin dış ticaret hacminin %76'sını oluşturmaktadır. Dolayısıyla pandemi sürecinin yaralarının iyileştirilmesi ve ikili ilişkilerin geliştirilmesi için bu iki ülke arasındaki ticaretin güvenli bir şekilde gerçekleştirilmesi çok önemlidir."

AVRUPA PARLAMENTOSU KARARA VARDI

Avrupa Parlamentosu sıfır emisyonlu deniz taşımacılığına zemin hazırlayan bir karara vardı.



27 Nisan 2021 tarihinde Avrupa Parlamentosu Genel Kurul Toplantısı'nda, Avrupa Yeşil Anlaşması (European Green

Deal) kapsamında denizcilik sektörünün 2050 yılına kadar iklimle zararsız bir hale gelmesi hedefini gerçekleştirmek amacıyla daha verimli ve daha temiz denizcilik sektörüne yönelik teknik ve operasyonel önlemler hakkında bir karar alındı.

Avrupa gemi inşa sektörü temsilcisi Tersaneler ve Deniz Ekipmanları Birliği (Shipyards & Maritime Equipment Association – SEA Europe) konu ile ilgili, "Söz konusu karar deniz taşımacılığının Avrupa Birliği için ekonomik ve stratejik yönlerden önemine vurgu yapmış ve Avrupa Birliği'nin ekonomik, sosyal ve bölgesel birliği kapsamında deniz taşımacılığı sektörünü kilit bir unsur olarak tanımlamıştır" dedi.

Avrupa Parlamentosu tarafından alınan karar, Avrupa'da bulunan tersanelerin

sürdürülebilir, sosyal ve dijitalleştirilmiş gemi inşa ve tamir sektörüne daha fazla yatırım yapmalarını sağlamak amacıyla gerekli fonlama ve çeşitli önlemlerin uygulamaya konulması için Avrupa Komisyonu'na yapılan çağrısı da kapsayan bazı önemli adımları içeriyor. Bunun yanı sıra söz konusu karar kapsamında, deniz taşımacılığının karbonsuzlaştırılması, uyum politikası, Avrupa Yapısal ve Yatırım Fonları (European Structural and Investment Funds), Birleşik Avrupa Tesis (Connecting European Facility – CEF) ve Avrupa Yeşil Anlaşması kapsamında kirliliğe sebep olan emisyonların azaltılması, sıfır karbon ekonomisine geçiş yapan denizcilik sektörünün desteklenmesi amacıyla sermaye ve teşvikler verilmesi yönünde projeler yapılması için Avrupa Komisyonu'na çağrı yapıyor.



Transforming our hydrogen
expertise into your net-zero solutions.

Make it sure, make it simple.

rina.org

1 Ocak – 26 Mayıs 2021 itibariyle Türk Bayraklı gemilerin Memorandumlar kapsamında güncel denetim ve tutulma istatistikleri aşağıdaki tablolarda sunulmaktadır. 2021 yılı Ocak ayından itibaren aşağıda belirtilen Memorandumlar kapsamında gerçekleştirilen denetimlerde herhangi bir Türk Bayraklı gemi tutulmamıştır.

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİNE GÖRE TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	OCAK 2021	ŞUBAT 2021	MART 2021	NİSAN 2021	NİSAN 2021
PARİS LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (PARIS MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
TOKYO LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (TOKYO MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
KARADENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (BLACK SEA MOU)	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
AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ SAHİL GÜVENLİK (USCG)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK

YILLARA GÖRE TUTULMA TABLOSU (2016-2021 MAYIS) *

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2016	2017	2018	2019	2020	2021 (MAYIS)
PARIS MOU	21	14	7	4	3 (176 Denetleme)	0 (62 Denetleme)
TOKYO MOU	2	3	0	2	0 (29 Denetleme)	0 (8 Denetleme)
BS MOU	39	11	2	0	1 (267 Denetleme)	0 (118 Denetleme)
MED MOU	1	0	5	0	0 (57 Denetleme)	0 (26 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 Emniyeti ve Kısa Mesafeli Deniz Taşımacılığı Müdürü**



YANMAR

TICARI MARIN

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

250-500HP



30-250HP



500-1500 HP



3000-6000 HP



1500-3000 HP



Yanmar ile 7 gün 24 saat kontrol

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

Eksiksiz tahrik motorları ve jeneratör setleri ürün yelpazesi

www.yanmar.eu
www.yanmar.com

Denizyolu taşımacılığı pandemiden önemli ölçüde etkileniyor



EMRE ELDENER *

Ticaretin küreselleşmesinde öncü ve önemli rol oynayan denizyolu taşımacılığı genellikle büyük hacme sahip, birim fiyatı ve zaman duyarlılığı düşük yüklerin taşınması açısından son derece önemli bir taşıma modudur. Dünya ticaretinin taşınmasında en büyük paya sahip denizyolu taşımacılığı küresel pandeminin gidişatından önemli ölçüde etkileniyor.

Bu dönemde denizyolu taşımacılığı kurtarıcı rolü üstlense de, duran üretim ve azalan tüketim talepleri nedeniyle taşınan yük hacimlerinde ciddi düşüşler yaşandı. Armatörler, yük hacimlerinin azalması ile kiralık gemileri bırakarak sadece kendi gemilerini kullanmak durumunda kaldılar. Bu da sefer yapan gemi sayılarının azalması anlamına geldi. Aynı zamanda konteynerlerin bazı bölgelere yığılması ile birlikte ekipman bulmak oldukça zorlaşmaya başladı. Sonuç olarak şu anda özellikle ihracat amaçlı konteyner ve bu konteynerleri yüklemek üzere gemilerde müsait yere çok fazla talep var.

Pandemi ve dünya ticaretindeki dengesizliğin neden olduğu yük hacimlerindeki düşüş, taşıyıcıların hizmetlerinin ve seferlerinin bir kısmını iptal etmesine ve gecikmelerin artmasına neden oldu, sefer iptalleri duyuruldu. Konteyner taşımacılığına yönelik talepte de yüzde 20-30'luk bir düşüş oldu. Azalan konteyner sayıları nedeniyle gemiler kapasitesini dolduramadan seferlerini yapmaya başladı. Bu durum gemi hatlarının maddi kayıp yaşamasına neden oldu ve dolayısıyla gemi ve sefer sayıları azaltıldı. Tüm bu gelişmeler sonucunda tedarik zinciri bozuldu. Yaz aylarında panik havasının dağılması ile ticaret tekrar canlandı, ancak bu sefer gemi seferlerinin azaltılmış olması nedeniyle hem yükün taşınacağı gemiyi, hem de ekipmanı bulmak zorlaştı.

ABD ile Çin ve Asya ülkeleri arasındaki ticaret dengesinin bozulması ve ABD'deki operasyonel sorunlar nedeniyle dünyada dolaşmakta olan konteynerlerin önemli bir bölümü Kuzey Amerika'ya yığıldı. Aynı anda armatörlerin sefer yapan gemi sayılarını azaltması ile birlikte Amerika'da biriken konteynerlerin tekrar dünya ticaretine ve dolaşımına dahil edilmesi yavaşladı.

DENİZYOLUNUN EN BÜYÜK EVRİMİ DİJİTALLEŞME ALANINDA OLDU

Ülkelerdeki pandemi önlemleri nedeniyle konteyner elleçleme işlemleri yavaşladı ve gemi seferlerinde gecikmeler yaşandı. Armatörler tarafından açıklanan gemi sefer tarifelerine uyulamadı. Sea-Intelligence Raporu'na göre 2020 Kasım ayında gemilerin yüzde 50'si planlanan zamanda hedef limana varamadı. Ekipman alıcı ülkeye geldikten sonra da kapı teslim yapılması ve boş konteynerin tekrar limana dönüş süreleri uzadı. Konteyner sıkıntısının önüne geçebilmek ve ekipmanı daha hızlı toplayabilmek adına armatörler tüm dünyada

serbest zaman ve detention sürelerini indirdi. Bu da, global ölçekte demuraj maliyetleri nedeniyle birçok tüccarın zarara maliyetlerinin artmasına neden oldu. Çin'deki konteyner üreticileri durmaksızın konteyner üretiyor, ancak üretilen bu konteynerlerin önemli bir bölümü eskiyen konteynerlerin yerine dolaşıma sokuluyor. Dolayısıyla hissedilen konteyner sıkıntısına hızlı bir çözüm olamıyor.

Bu zorlu süreçte denizyolunun en büyük evrimi ise dijitalleşme alanında yaşanmaya başladı. Uzun süredir kullanılan geleneksel evrak ve usullerin dijitalleşme ile değişebileceğini görüyoruz. Dijitalleşme, konşimento dahil olmak üzere evrak işlerinde,



gemi ve yük takiplerinde küresel deniz ticareti paydaşlarının arasında bir köprü olacaktır. Bu dönüşümü UTİKAD olarak uzun süredir destekliyoruz. İlgili paydaşların yer alacağı dijital bir platform oluşturulması çalışmalarımızı sürdürüyoruz. Önümüzdeki dönemde dijitalleşme konusundaki girişimlerimizi anlatmayı sürdüreceğiz; her platformda hem üyelerimizi, hem de paydaşlarımızı cesaretlendirmeye devam edeceğiz.

* UTİKAD YÖNETİM KURULU BAŞKANI



MCE KARGO

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

www.MCEKARGO.com

Gelecek yıllarda gemi yakıtları



PROF. DR. MUSTAFA İNŞEL

İklim değişikliği ve küresel ısınma diğer tüm sektörlerde olduğu gibi denizcilik sektöründe de önlemlerin alınmasını gerektirmiştir. IMO 2018 yılında uluslararası denizcilikten sera gazları emisyon azaltımı için ön strateji dokümanını yayınlamıştır. Bu stratejide hedefler olarak;

- Gemilerde enerji verimliliği dizayn endeksinin (EEDI) ileri fazlarının uygulanması, gemi tiplerine göre EEDI azaltım faktörlerinin gözden geçirilmesi ile gemi karbon yoğunluğunun azaltılması,
- Uluslararası deniz ulaştırmasında birim taşıma iş (birim yükün birim mesafe taşınması) için CO₂ emisyonlarının 2008 yılına kıyasla 2030 yılı ile en az % 40 azaltımı, 2050 yılı ile % 70 e varan azaltım çalışmalarının takip edilmesi,
- 2050 yılı ile uluslararası denizcilik faaliyetlerinden toplamıllık sera gazları salınımının 2008 yılına göre % 50 azaltılması,

konmuştur. IMO nun koyduğu sera gazları salınımının azaltımı hedeflerine mevcut teknoloji seviyesi ile ulaşılması, mevcut gemi makineleri ve fosil yakıtlar ile erişilmesi mümkün görülmemektedir. Ek olarak Avrupa Birliği (AB) 2019 yılında yayınladığı yeşil mutabakat stratejisinde 2050 yılı hedefi olarak net sıfır karbon salınımlı endüstri ve taşımacılık öngörmektedir. Bu amaçla tüm dünyada denizcilik sektör kuruluşları yeni yakıt teknolojileri konusunda çalışmalara başlamıştır. Konu değişik açılardan ele alınması gereken çok disiplinli bir çalışmayı gerektirmektedir. Bu çalışmada asgari:

- Karbon salınımının azaltacak düşük karbon salınımlı yeni yakıtların oluşturulması,
- Yeni yakıtların sıfır karbon emisyonu ile üretilebilmesi için yenilenebilir enerji tesisleri kurulması,
- Yeni yakıtlar ile güvenli ve minimum bakım ile uzun süreli çalışabilecek gemi makinelerinin geliştirilmesi,
- Kullanılabilecek yeni yakıtların gemilerde depolanması, makinelerde kullanılması için artırılması/ gazlaştırılması/sıvılaştırılması, yakıt özelliğine göre soğuk ortam, yüksek basınç gibi şartlar nedeniyle değişik gemi tasarımı ve ekipmanlarının geliştirilmesi,
- Kullanılan yakıtın tutuşabilirliği, toksitliği, depolama sıcaklık ve basıncı nedeni ile emniyetli kullanım ekipman ve prosedürlerinin oluşturularak klaslama kurallarının hazırlanması ve deneyiminin kazanılması,
- Yakıtların üretimi için yeni yatırımların yapılması,
- Yakıtların tüm dünyada bulunabilmesi için dağıtım, depolama alt yapısının kurulması,

- Yakıtların gemilere verilmesi için bunker sisteminin oluşturulması, dikkate alınması gereken faktörler olarak sayılabilir. Bu faktörlerde henüz cevaplanamamış bir çok soru ve değişken bulunmakta, denizcilik sektör kuruluşları kendi açılarından belirsizliklerin giderilmesi için çalışmalar yapmaktadırlar.

Uluslararası Yakıt İkmal Endüstrisi Birliği (IBIA) bu amaçla “gelecek yakıtları alt çalışma grubunu” kurmuş, yakıtlar konusunda genel ve bunker konusunda özel sorunlara sektör cevapları hazırlamaktadırlar.

Sera gazları atmosferde bulunması tutma özelliğine sahip bileşiklerdir. Bilinen sera gazları arasında yaygın olarak karbondioksit (CO₂), metan (CH₄), nitroz oksit (N₂O) ve hidroflorür karbonlar (HFC) yer almaktadır. Günümüzde gemilerde ana yakıt olarak kullanılan ağır yakıt (HFO-Heavy Fuel Oil) ve damıtılmış ürün dizel yakıt (MDO/MGO- Marine diesel oil/ marine gasoline oil) gemi makinelerinde kullanılması sonucu 1 ton yakıt karşılık yaklaşık 3.2 ton CO₂ salınımı oluşmaktadır. Ayrıca bu ürünlerin çıkarılmasından gemi tanklarına kadar geçen süreçte: çıkarılma, taşıma, rafine edilme, gemiye bunker olarak verilme sürecinde oluşan sera gazları salınımları da mevcuttur.

Yeni yakıtların kaynaktan son kullanıma kadar oluşan sera gazları emisyonları dikkate alınarak karbon ayak izi prensibi izlenerek, net sıfır karbon salınımı hedefi güdülmektedir. Dolayısı ile gemi kullanımı öncesinde yakıtların üretilmesi sırasındaki karbon salınımları da dikkate alınmakta olup, yakıtları bu faktörü dikkate alarak 4 ayrı kategoride toplayabiliriz:

- **Kahverengi Yakıtlar:** Ham petrolün rafine edilmesi elde edilen hidrokarbon yakıtlar

- **Gri Yakıtlar:** Kahverengi yakıtlardan üretilen yakıtlardır
- **Mavi Yakıtlar:** Üretimleri sırasında CO₂ emisyonları yakalanan yakıtlar
- **Yeşil Yakıtlar:** Yenilenebilir enerji kaynaklarından elde edilen yakıtlar

Günümüzde değerlendirmeye alınan yakıtları aşağıdaki şekilde özetlemek mümkündür:

FOSİL YAKITLAR

Ham petrolün rafine edilmesinden elde edilen ağır yakıt (HFO) ve dizel (MDO/ MGO) değişik sülfür oranlarında temin edilebilmektedir. Yüksek kükürtlü (HSFO), düşük kükürtlü (LSFO), çok düşük kükürtlü (VLSFO) ağır yakıt kullanıldığında ton başına 3.12 ton CO₂ salınımı dolayısı ile IMO sera gazı azaltım hedefleri için referans oluşturmaktadır. Dizel yakıt kullanımında ise kullanılan 1 ton yakıt için CO₂ salınımı 3.2 tona çıkmakta, rafine fosil yakıtların kullanımı bu amaç için yetersiz kalmaktadır.

SIVILAŞTIRILMIŞ DOĞAL GAZ (LNG)

LNG gri, mavi veya yeşil yakıt olarak üretilebilir. Gaz olarak veya -162 °C'de kriyojenik sıvı olarak depolanabilmektedir. Depolama hacmi gereksinimi olarak HFO ya 1.7 kat fazla hacme ihtiyaç duymaktadır. Gri LNG HFO'ya göre, % 20-25 daha az CO₂ salınımlarına sebep olmakta, bu nedenle sera gazları azaltımı için hemen kullanılabilir ancak IMO hedeflerine tek başına ulaşması mümkün olmayan bir yakıt olarak değerlendirilmektedir.

BİODİZEL

Biodizel bitkisel veya hayvansal organik yağların alkol ile karıştırılması ile elde edilmektedir. Atmosferik basınçta ve normal sıcaklıklarda depolanabilmekte, dizel yakıtlar ile benzer depolama şartlarına sahip olup, mevcut 2 ve 4 zamanlı makinelerde kullanılabilir. Pratikte yaygın kullanım için bitkisel yağ üretimi için ekim alanlarının gıda kıtlığına yol açtığı eleştirisine maruz kalmaktadır. Bu nedenle tarımsal atıklar,

ağaç, evsel atıklar, atık yağlar ve yosun da bio dizel elde etme teknolojisi de kullanılmaktadır. Sera gazları kullanılan yağ kaynağı ve teknolojiye bağlı olarak dizel yakıtlara göre %0 - % 75 kadar az sera gazı emisyonu oluşturabilmektedir.

METANOL (CH₃OH)

Metanol veya metil alkol fosil yakıtlardan veya yenilenebilir enerji kaynaklarından elde edilebilmektedir. Atmosferik basınçta soğutmaya ihtiyaç duymadan saklanabilmekte, iki zamanlı makinelerde günümüz teknolojisi ile kullanılabilir. Enerji yoğunluğu (19.9 MJ/kg) HFO ya göre düşük olması nedeniyle 2.6 kat depolama hacmine ihtiyaç duymaktadır.

AMONYAK (NH₃)

Yakıt olarak amonyak fosil yakıtlardan, bio kütteden veya yenilenebilir enerji kaynaklarından elde edilebilmekte, -33 °C derece soğutulmuş sıvı olarak depolanabilmektedir. Enerji yoğunluğu (18.6 MJ/kg) HFO ya göre yaklaşık üçte bir oranında olup, bunkering tank hacim kapasitesi olarak üç kat hacme ihtiyaç duymaktadır. Yenilenebilir enerji kaynaklarından elde edilen amonyak sıfır karbon emisyonlu yakıt olarak kullanılabilir. Amonyak iki zamanlı makinelerde kullanılabilir gibi yakıt pillerinde de kullanılabilir. Amonyakın en büyük dezavantajı toksik bir gaz olmasıdır.

HİDROJEN (H)

Hidrojen fosil yakıtlardan, biokütle gazlarından veya sudan elektroliz metodu ile elde edilebilen bir enerji taşıyıcısıdır. Sıvı olarak depolamak için -253 °C derece soğutulması veya 700 bar basınç altında bulunması gerekmektedir. Enerji yoğunluğu 120 MJ/kg gibi yüksek bir değer olmasına rağmen, hacim açısından (8.5 MJ/l) HFO e göre 3.5 kat fazla depolama hacmine ihtiyaç duymaktadır. Hidrojenin diğer bir zorluğu çelik yapılarda çatlaklara sebep olması nedeniyle özel önlemler gerektirir. Hidrojen teorik olarak dört zamanlı makinelerde yakıt olarak kullanılabilir düşünülmesiyle beraber,

yakıt pillerinde kullanımı düşük güçlerde teknolojik olarak mevcut olup, gemi sevki için gerekli yüksek güçlü yakıt pillerinin geliştirilmesine devam edilmektedir.

Yenilenebilir enerji kaynaklarından elde edilen hidrojenin yakıt olarak kullanılması durumunda net karbon salınımı sıfır değerine ulaşmakta olması, hidrojenin gelecek yakıtı olarak ele alınmasına sebep olmaktadır.

ELEKTRİK

Değişik kaynaklardan elde edilebilen elektriğin Lityum akü bankaları yolu ile gemi sevkinde kullanımı kısa mesafe ve kısa süreli sefer gereksinimi olan gemiler için geliştirilmiştir. Uzun sefer gemilerinde kullanımı teknolojik olarak mümkün görülmemektedir.

Elektriğin yenilenebilir enerji kaynaklarından elde edilmesi durumunda sıfır karbon emisyonlu yakıt olarak ele alınabilmektedir. Ancak pil üretim ve geri dönüşümünün çevre etkileri ele alınmalıdır.

Bu yakıtlara ek olarak sera gazı salınımlarının azaltılması için destekleyici teknolojiler adını verebileceğimiz;

ENERJİ VERİMLİLİĞİNİ ARTTIRICI TEDBİRLER

Mevcut teknoloji seviyesi ile yakın dönemde kullanılacak LNG gibi yakıtlarda CO₂ salınımlarında % 20 azaltım mümkün olmasına rağmen IMO hedeflerinin karşılanması mümkün görülmemektedir. Ancak gemilerde enerji verimliliğini arttıracak boya, gelişmiş pervane, sevk verim artırıcı nozul/fin, gemi karinasının hava ile kaplanması, rüzgar destekli sevk gibi tedbirler ile karbon salınımlarının ek % 30 azaltılması dolayısı ile toplam olarak % 50-70 seviyelerine erişim mümkün görülmektedir. Son yıllarda özellikle rüzgar destekli sevk konusunda hızlı gelişmelerin olduğu izlenmektedir.

KARBON YAKALAMA

Henüz erken aşamalarında olmasına rağmen gemi baca gazlarından kimyasal metodlar ile CO₂'in ayrıştırılarak,

karbon salınımının önüne geçilmesi diğer bir alternatif olarak ortaya çıkmaktadır.

Denizcilikte 2030 yılı ile net sıfır karbon salınım için teknoloji gelişi, 2050 yılı ile üretim, dağıtım ve bunker altyapısının

kurularak uygulamanın tamamlanması hedeflenmektedir. Yakın dönemde LNG/LPG ile beraber enerji verimliliği artırıcı tedbirler ve rüzgar destekli sevk kullanımının artması, uzun dönemde ise, değişik gemi tip ve sefer özelliklerine

uygun seçilmiş gelecek yakıtlarının kullanımı beklenmektedir. Kısa sefer yapan gemilere ise yenilenebilir enerji kaynaklarından elde edilen elektrik-akü depolama günümüz teknolojisi içinde kullanımına devam edilecektir.

	Fosil Yakıtlar					Biyo	Yenilenebilir		
	HFO + Scrubber	LSFO	LNG	Metanol	LPG	Biyodizel	Amonyak	Hidrojen	Elektrik
Enerji yoğunluğu	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil
Teknolojik olgunluk	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil
Emisyon	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil
Sera gazları emisyonları	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil
Enerji maliyeti	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Değişken
İlk yatırım maliyeti	Kullanım	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil
	Depolama	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil
Bunker kolaylığı	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil
Ticari ürün olarak hazır olması	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Değişken
Tutuşabilirlik	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil
Toksitlik	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil
Regülasyon ve rehber bulunması	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil
Küresel üretim kapasitesi ve yerel bulunabilirlik	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil	Yeşil

	HSFO	LNG	LPG	Metanol	Amonyak	Biodizel	Hidrojen
Yakıt tipi		Gri Mavi Yeşil	Gri Mavi Yeşil	Gri Mavi Yeşil	Gri Mavi Yeşil	Yeşil	Gri Mavi Yeşil
Depolama sıcaklığı/basıncı	-	-162 °C	-40 °C	Amosferik	-33°C	Amosferik	-253 °C
Enerji yoğunluğu	39.9 MJ/kg 37 MJ/litre	48.6 MJ/kg 21.1 MJ/litre	45 MJ/kg 24 MJ/litre	19.9 MJ/kg 15 MJ/litre	18.6 MJ/kg 12.7 MJ/litre	42 MJ/kg 33 MJ/litre	120 MJ/kg 8.5 MJ/litre
HSFO ya göre gemide depolama hacmi	-	1.7	1.4	2.6	3.0	1.0	3.5
HSFO ya göre CO2 emisyonu azaltımı	-	% 20	%15	%10	?	-	%100
Diğer		Metan slip olasılığı		Kısmen toksit	Toksit	Su ile kontamasyon duyarlılığı	Depolama ve çelik yapılar ile reaksiyon
Dizel Makinelerde kullanımı	Mevcut	Mevcut	Mevcut	Kısa vade	Kısa vade	Mevcut	Uzun Vade



MAYIS 2021 YAKIT FİYATLARI

1. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	422.000	530.000	585.000
Piraeus	419.000	543.000	577.000
Malta	430.000	501.000	575.000
Novorossissk	391.000	467.500	567.500
Ceuta	411.000	506.500	570.000
Gibraltar	411.000	506.500	570.000
Rotterdam	384.000	487.000	535.000
Fujairah	405.500	508.000	605.000
Singapore	396.000	507.000	558.000
Brent 68.26			

2. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	418.500	548.000	584.750
Piraeus	430.000	508.500	581.500
Malta	391.000	465.000	565.000
Novorossissk	411.250	506.750	575.250
Ceuta	411.250	506.750	575.250
Gibraltar	381.250	490.000	544.250
Rotterdam	398.500	501.000	603.750
Fujairah	387.500	503.750	561.750
Singapore	383.500	501.000	532.000
Brent 68.43			

3. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	425.500	540.000	600.000
Piraeus	413.500	552.500	579.500
Malta	415.500	501.000	573.500
Novorossissk	391.000	470.000	575.000
Ceuta	405.500	499.500	577.000
Gibraltar	405.500	499.500	577.000
Rotterdam	370.000	475.000	545.000
Fujairah	390.500	485.000	599.000
Singapore	372.000	485.000	561.500
Brent 66.66			

4. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	402.500	535.000	590.000
Piraeus	407.500	551.000	576.000
Malta	410.000	501.500	571.000
Novorossissk	391.000	470.000	575.000
Ceuta	404.500	502.500	572.500
Gibraltar	404.500	502.500	572.500
Rotterdam	371.000	478.000	550.000
Fujairah	392.000	493.000	605.000
Singapore	376.000	487.500	565.500
Brent 68.49			

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

DALSAN

1980'den beri denizlerdeyiz



- Deniz dibi tarama ve dolgu inşaatı • Keson sistemi ile Rihtım, İskele ve Dalgakıran İnşaatı
- Beton Yüzer ve Kuru Havuz İnşaatı • Beton Boru İmalatı

DALSAN ŞİRKETLER GRUBU

Evliya Çelebi Mahallesi Tersaneler Caddesi No: 23/1 Tuzla/İSTANBUL • Tel: +90 216 447 40 83 (4Hat) • www.dalsangrup.com - dalsan@dalsangrup.com



ULUÇ KEDME *

Yaz dönemine girdiğimiz süreçte henüz piyasaların hareketliliğinden bir kayıp yaşamadığını görmek ile birlikte beraberinde sert yükselişlerin nispeten geçtiğimiz aylara kıyasla hızını kestiğine tanıklık etmekteyiz. Ancak her halükarda tatminkar ve pozitif seyir devam etmektedir. Endekslere ve navlunlara baktığımızda bunu rahatlıkla hissetmekteyiz. Baltık Kuruyük Endeksi'ni incelersek son üç ay öncesine göre %70'lere yakın yüksek olmasına karşın, bir ay öncesine oranla %3 seviyelerinde; son bir haftaya oranla ise sadece %1 seviyelerinde pozitif yönde olduğunu görüyoruz. Benzeri tablo Baltık Handysize Endeksi'nde de gözükmemekte.

Piyasalarda tatminkar ve pozitif seyir devam ediyor

Üç ay öncesine göre %30 seviyesinde pozitif yönde olan endeksin son bir ay öncesine göre %20 civarı, son bir hafta öncesine göre ise %3 civarı olduğunu görüyoruz. Baltık Supramax ve diğer endeksler içinde aynı şeyi konuşmamız mümkün. Yaz döneminin yaklaşması ile piyasalarda beklenen yavaşlamanın kendini göstermeye başladığını söylesek de halen kuvvetli bir marketten söz edebiliriz. Endeks ve navlunlarda temmuz ve ağustos aylarında evvelki yıllarda da gördüğümüz hafif bir geri çekilme beklenmesine karşın, asıl soru eylül sonrası hareketin hangi yönde olacağı hususunda. Veriler aşılmanın artması ile birlikte ülkelerin tam açılıma doğru yönelmeleri ve beraberinde piyasaların daha da pozitif seyretme olasılığını düşündürmesine karşın, karşı tez de son bir senede sıkışan piyasaların ani talepler ile tepkimesi ve sonucunda hızlı yükselen market olarak da yorumlanmakta ve dolayısı ile trendin bu şekilde devam etmeme olasılığı olduğu yönünde. Bunu ileriki aylarda biraz daha fazla veri ile yorumlama şansımız olacaktır. Brent petrole baktığımızda son bir ay içerisinde %5'e yakın artış olmak ile

birlikte özellikle artan talep sebebi ile son bir ayda 60 dolar üzerinde kuvvetli durduğunu görmekteyiz.

Özellikle son dönemde ciddi artışı emtialarda görmekteyiz; başta demir çelik ve hurda fiyatlarının uzun yıllardır görülmemeyen pozitif seviyelerde devam ettiğine şahitlik etmekteyiz. Buna özellikle sektörümüz açısından bakarsak; satış raporlarında da göreceğiniz üzere hurda fiyatlarından hissedebiliriz. Ton başı rakamların USD 550 seviyelerine tırmandığını görüyoruz ki, bu veri geçtiğimiz yaz USD 350 seviyelerinde idi.

Yukarıdaki veriler ışığında özellikle ikinci el gemi alım-satım piyasalarında hacimsel bir artıştan ve geçtiğimiz yılların aksine oldukça yüksek oranda el değiştirmeler ile birlikte gemi fiyatlarında yılın başından bu yana tonajlara göre ciddi artışından söz etmemiz mümkün. Aslen ileriye dönük olumlu beklentilerin daha da ağır basması sebebi ile fiyatların halihazırdaki piyasanın da önünde gittiğinden bahsetmemiz de yanlış olmayacaktır.

MAYIS 2021 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

Gemi İsmi	DWT	İnşa Yılı	İnşa Ülkesi	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	Fiyat US\$ M
CEMTEX VENTURE	73.594	2006	CHINA	BULK	NA	12,80
VIALLI	63.493	2015	CHINA	BULK	NA	21,00
SAGE AMAZIN	63.227	2012	CHINA	BULK	NA	17,40
ORIENTAL ANGEL	59.941	2012	KOREA	BULK	NA	14,80
K SPINEL	59.905	2011	KOREA	BULK	NA	14,50
MEDI SEGESTA	58.730	2009	PHILIPPINES	BULK	INDONESIAN	14,00
MARIA	58.407	2011	KOREA	BULK	NA	15,30
ARCHAGELOS GABRIEL	57.000	2011	CHINA	BULK	NA	13,25
TOMINI ABILITY	56.971	2010	CHINA	BULK	CHINESE	12,50
FUZEYYA	32.070	2012	JAPAN	BULK	NA	12,50
NEW FRONTIER	35.013	2011	JAPAN	BULK	NA	14,30
ARUN	106.415	2012	CHINA	BULK	NA	NA
BOTTIGLIERI CHALLENGER	93.353	2010	CHINA	BULK	NA	15,00
SDTR BELLA	84.800	2021	CHINA	BULK	TURKISH	30,00



YARROWONGA	82.624	2008	JAPAN	BULK	NA	16,80
RANHIL	81.048	2015	CHINA	BULK	NA	23,50
HUA RONG 5	52.713	2012	CHINA	BULK	CHINESE	11,34
ALAM SINAR	36.320	2014	JAPAN	BULK	NA	NA
SEDNA OCEAN	3.197	2011	JAPAN	BULK	NA	NA
XI JIANG YUE	74.940	2011	JAPAN	BULK	GREEK	18,48
SNOWY	63.516	2015	CHINA	BULK	NA	19,00*
EMPEROR	63.411	2015	CHINA	BULK	NA	19,00*
GH NORTHERN DANCER	63.025	2017	CHINA	BULK	NORWAY	21,75
SWEET BRIER	49.507	2008	JAPAN	BULK	INDONESIAN	10,30
LILY OLDENDORFF	37.913	2017	CHINA	BULK	UAE	NA
NAVIOS SERENITY	34.960	2011	KOREA	BULK	GREEK	10,50
PACIFIC 05	33.702	2009	CHINA	BULK	NA	NA
PACIFIC 06	33.671	2010	CHINA	BULK	NA	NA
NORDIC BULKER 2	28.458	2002	JAPAN	BULK	NA	5,80
SIBERIAN EXPRESS	92.974	2012	CHINA	BULK	NA	14,00
RESALE DE098	61.000	2021	CHINA	BULK	JAPANESE	27,50
MELATI AUT	56.643	2011	CHINA	BULK	CHINESE	13,00*
GOLDEN ROSE	56.628	2011	CHINA	BULK	CHINESE	13,00*
VOGE EMMA	36.839	2011	KOREA	BULK	NA	14,50
VASILIS	32.081	2011	JAPAN	BULK	GREEK	11,50
YANGZE 11	81.800	2018	CHINA	BULK	GREEK	27,00
DARWIN	75.966	2002	CHINA	BULK	CHINESE	9,85
PRINCESS ATHENA	75.729	2004	CHINA	BULK	NA	10,40
DANAE	75.106	2001	KOREA	BULK	NA	9,50
TAIZHOU SANFU	63.345	2021	CHINA	BULK	GERMAN	25,20
EVER PRECIOUS	56.140	2012	JAPAN	BULK	NA	15,80
LOCH SUMA	55.905	2014	JAPAN	BULK	BANGLADESH	NA
NORD EMPEROR	55.692	2010	JAPAN	BULK	MONACO	NA
V FULMAR	52.307	2004	JAPAN	BULK	NA	9,50
RIGHT HERO	51.725	2009	JAPAN	BULK	NA	NA
ATLANTIC CLOVER	33.671	2011	JAPAN	BULK	NA	NA
IDA SELMER	32.519	2011	CHINA	BULK	GREEK	8,10
SIDER MADRID	30.900	2013	CHINA	BULK	GREEK	*
SIDER MYKONOS	30.060	2013	CHINA	BULK	GREEK	*
						22,90*
SOUTH STAR	28.515	2006	JAPAN	BULK	TURKISH	6,70
FJ EMERALD	28.193	2010	JAPAN	BULK	VIETNAMESE	9,40
OCEAN TIARA	108.940	2007	CHINA	TANKER	NA	14,10
DAVIS SEA	106.062	2005	KOREA	TANKER	GREEK	14,80
STVAVANGER BLISS	105.400	2008	JAPAN	TANKER	UAE	19,40
STAR KESTREL	51.228	2008	KOREA	TANKER	NA	23,50*
STAR OSPREY	51.213	2007	KOREA	TANKER	NA	23,50*
HYUNDAI MIPO 2846	50.000	2022	KOREA	TANKER	GREEK	34,80*
HYUNDAI MIPO 2844	50.000	2022	KOREA	TANKER	GREEK	34,80*
UACC AL MEDINA	45.987	2003	JAPAN	TANKER	MIDDLE EASTERN	14,50*
UACC SOUND	45.975	2003	JAPAN	TANKER	MIDDLE EASTERN	14,50*
OCEAN EAGLE	9.519	2011	CHINA	TANKER	NA	3,95
IMRIKLY	5.384	2010	TURKEY	TANKER	NA	5,80
CELTIC SEA	105.611	2003	JAPAN	TANKER	HONG KONG	12,00
CAPRICORN VOYAGER	104.611	2007	KOREA	TANKER	GREEK	16,50
SFC PLYMOUTH	74.606	2011	KOREA	TANKER	NA	39,50*
SFC PRUDENCIA	74.565	2012	KOREA	TANKER	NA	39,50*
NORD VALIANT	49.737	2016	VIETNAM	TANKER	DENMARK	26,50

TORM CARINA	46.219	2003	KOREA	TANKER	CHINESE	9,50
CHEMBULK ULSAN	20.812	2004	JAPAN	TANKER	NA	7,75
PACIFIC BERLY	47.377	2010	JAPAN	TANKER	NA	15,75
NAVIG8 UNIVERSE	45.313	2013	KOREA	TANKER	DENMARK	18,80
NOUNOU	44.990	2000	CROATIA	TANKER	UAE	6,00
KIRSJANIS VALDEMARS	37.266	2007	KOREA	TANKER	GREEK	10,00
NORD HUMROCK	37.159	2007	KOREA	TANKER	GERM	9,35
OCTADEN	19.983	2007	JAPAN	TANKER	UK	*
AS OLIVIA	19.981	2007	JAPAN	TANKER	UK	*
AS OMARIA	19.974	2007	JAPAN	TANKER	UK	*
AS ORELIA	19.971	2008	JAPAN	TANKER	UK	*
						41,00*
GLOBAL MARS	12.898	2010	JAPAN	TANKER	NA	NA
UMLMA	106.005	2006	KOREA	TANKER	GREEK	15,00
RESALE YZJ015-2204	49.600	2021	CHINA	TANKER	DANISH	31,50*
RESALE YZJ015-2203	49.600	2021	CHINA	TANKER	DANISH	31,50*
NORD IMAGINATION	48.006	2009	JAPAN	TANKER	NA	14,10
EVER GRANDEUR	45.727	2004	JAPAN	TANKER	NA	8,20
GP 83	6.191	2010	CHINA	TANKER	NA	2,62
QI LIAN SAN	318.348	2012	CHINA	TANKER	GREEK	45,00
FALCON EXPRESS	115.042	2008	JAPAN	TANKER	GREEK	17,00
ARGIRONISSOS	109.900	2018	CHINA	TANKER	UK	41,00*
SALAMINA	109.898	2018	CHINA	TANKER	UK	41,00*
OCEAN QUEEN	108.953	2008	CHINA	TANKER	GREEK	13,80
CHANG JIANG	50.179	2008	KOREA	TANKER	GREEK	10,90*
DONG JIANG	50.094	2009	KOREA	TANKER	GREEK	10,90*
NORD INSPIRATION	47.987	2010	JAPAN	TANKER	MONACO	15,75
BREDE	16.922	2009	CHINA	TANKER	INDONESIAN	7,00
AULAC JUPITER	13.655	2008	CHINA	TANKER	NA	4,10
ADONIS	115.639	2015	ROMANIA	CONT.	ITALIAN	98,00*
CMA CGM MAGDALENA	115.583	2016	ROMANIA	CONT.	ITALIAN	98,00*
MATTINA	53.644	2007	KOREA	CONT.	ITALIAN	23,00*
TEJAS	50.134	2011	CHINA	CONT.	ITALIAN	18,00*
GH BRICKFIELDER	41.234	2010	CHINA	CONT.	NA	NA
BOMAR CAEN	34.289	2004	KOREA	CONT.	NA	30,00*
ROSSINI	33.900	2005	GERMANY	CONT.	NA	30,00*
HANSA NEUBURG	23.295	2010	CHINA	CONT.	GERMAN	11,75
HOBART	17.195	2009	CHINA	CONT.	NA	NA
THOR THUNDER	14.451	2007	JAPAN	GC	NA	5,25
GULF BRIDGE	102.518	2011	KOREA	CONT.	USA	50,00
CSCL OSAKA	12.562	2008	CHINA	CONT.	NA	NA
CSCL YOKOHAMA	12.550	2009	CHINA	CONT.	NA	NA
GLEN CANYON BRIDGE	71.291	2006	KOREA	CONT.	GREEK	NA
RHL CONSTANTA	58.027	2013	CHINA	CONT.	GERMAN	NA*
RHL CALLIDITAS	58.014	2013	CHINA	CONT.	GERMAN	NA*
LAILA	38.080	2008	GERMANY	CONT.	NA	NA*
LIOPA	38.060	2008	GERMANY	CONT.	NA	NA*
ST ISLAND	33.380	2010	JAPAN	CONT.	KOREAN	20,50
NORDMARGHERITA	23.524	2018	CHINA	CONT.	TAIWAN	22,00
HANSA FALKENBURG	23.415	2008	CHINA	CONT.	TAIWAN	11,75
A ROKU	21.935	2008	JAPAN	CONT.	THAILAND	13,90
LANTAU BEACH	12.829	2007	KOREA	CONT.	NA	8,59
GENIUS STAR III	13.567	2006	JAPAN	GC	HONG KONG	5,00

*Enbloc satışı ifade eder

ÜLKE	HURDA FİYATLARI MAYIS 2021		
	Dökme KuruYük (per T/LTD)	Tanker (per T/LTD)	Konteyner (per T/LTD)
BANGLADEŞ	US\$ 535-545	US\$ 545-555	US\$ 555-565
PAKİSTAN	US\$ 525-535	US\$ 535-545	US\$ 545-555
HİNDİSTAN	US\$ 495-505	US\$ 505-515	US\$ 515-525
TÜRKİYE	US\$ 275-285	US\$ 285-295	US\$ 295-305

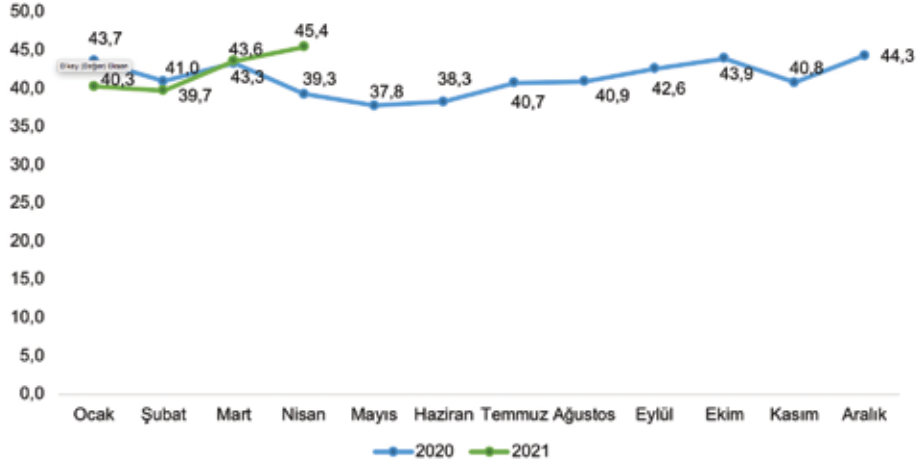
DOLE HONDURAS	16.337	8.291	1991	CONT.	INDIA	471
BULL SULAWESI	109.580	19.601	1999	TANKER	BANGLADESH	536
ALASFAL	81.408	16.694	2001	TANKER	NA	535
FAIRDREAM	43.991	9.624	1982	TANKER	NA	465
ANGEL 121	9.013	2.763	1989	TANKER	SINGAPORE	NA
BP JACKY	6.332	2.984	1992	GAS	BANGLADESH	530
SINCERITY ACE	19.265	15.442	2009	RORO	NA	337
CHINA FROST	5.409	3.431	1985	REEFER	NA	502
BERGE STAHL	364.767	41.568	1986	BULK	NA	NA
ALPHA CENTURY	170.415	24.570	2000	BULK	BANGLADESH	NA
DA INAM	47.102	9.372	2000	TANKER	VIETNAM	448
ONTARI	18.520	4.828	1993	TANKER	BANGLADESH	NA
GORYO 6 HO	54.311	14.718	1985	DREGDER	AS IS BATAM	455
DAMPIER SPIRIT	106.668	16.240	1988	OFFSHORE	TURKEY	NA
ICE ROSE	14.567	6.033	1985	REEFER	INDIA	495
SC OCEAN LI	105.501	17.124	1999	TANKER	NA	485
MASS I	47.172	9.302	1996	TANKER	PAKISTAN	NA
ELKA NIKOAS	44.787	10.176	2001	TANKER	INDIA	NA
SUNYIELD	5.321	1.973	1985	TANKER	BANGLADESH	NA
R ROSE	4.998	1.683	1991	TANKER	PAKISTAN	NA
HUJI MARU	4.613	9.950	1989	PASSENGER	SINGAPORE	443
WIN SHENG	4.260	2.836	1979	REEFER	BANGLADESH	420
ARCTIC	28.418	10.521	1978	OBO	TURKEY	NA
PRIMO 01	105.578	15.904	2000	TANKER	BANGLADESH	NA
DISTINCTION 01	41.461	8.227	1992	TANKER	BANGLADESH	NA
NILZA	17.999	5.898	1981	TANKER	NA	341
ELEGANT	10.329	3.292	1996	TANKER	NA	645
ANGEL 201	3.392	1.238	1993	TANKER	ECUADOR	215
MAERSK TAASINGE	28.550	8.965	1994	CONT.	INDIA	NA
STARRY METROPOLIS	2.402	9.250	1976	PASSENGER	NA	270
WINSON NO.5	312.679	46.310	2001	TANKER	NA	484
OCEAN AMETHYST	45.999	9.812	1995	TANKER	BANGLADESH	510
NARA	17.859	5.888	1982	TANKER	NA	337
LARIS	13.483	5.677	1996	TANKER	INDIA	850
GOLDEN NORI	11.677	3.188	1997	TANKER	BANGLADESH	392
RAMDANE ABANE	83.296	11.410	1981	GAS	INDIA	345
DARIN STAR	299.700	40.970	1994	OFFSHORE	NA	455
FPSO LAYANG	68.139	14.315	1981	OFFSHORE	NA	350

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

2020-2021 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2021 yılı Nisan ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 15,3 artış göstererek 45.368.947 ton olmuştur.

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



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

Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2021 yılı Nisan ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 17,3 arttı.

- Limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı 2021 yılı Nisan ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 31,6 artarak 13.897.163 ton,
- Limanlarımızda gerçekleştirilen ithalat amaçlı boşaltma miktarı 2021 yılı Nisan ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 8,9 artarak 19.927.906 ton,
- Dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı 2021 yılı Nisan ayında bir önceki yılın aynı ayına göre % 17,3 artarak 33.825.069 ton olmuştur.

Tablo 1. Denizyolu İle Dış Ticaret, Nisan 2021

Aylar	Yıl	İhracat		İthalat		Dış Ticaret	
		Miktar	Değişim	Miktar	Değişim	Miktar	Değişim
Nisan	2020	10.557.637	31,6%	18.285.897	8,98%	28.843.534	17,3%
	2021	13.897.163		19.927.906		33.825.069	
Ocak - Nisan	2020	45.056.345	9,9%	78.407.258	-3,83%	123.463.603	1,2%
	2021	49.535.689		75.403.815		124.939.504	

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

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



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

SEAGULL

Martı Deniz Temizliği Ltd. Şti.

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



24.05.2021

21. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

ISTFIX Bileşik Endeks bu hafta Ramazan Bayramı sonrası zayıf açılrsa da beklentiler kuvvetli seyrediyordu. Endeks geçen haftaki 1.061 puandan bu hafta 1.024 puana geriledi.



ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2021



ISTFIX – Son 1 yıl

HABERLER

Avrupa ve Birleşik Devletler

Avrupa Komisyonu, hızlandırılmış aşılama programı, yürürlüğe girecek olan yeni yardım fonları ve Çin ile ABD merkezli küresel kalkınmaya dayanarak önümüzdeki iki yıl için ekonomik tahminlerini yukarı doğru revize etti. Komisyona göre 27 üyeli Avrupa Birliği ekonomisi 2021'de yüzde 4,2 ve 2022'de yüzde 4,4 oranında genişleyecek. Bu tahminler şubatındaki tahminlerin gözle görülür şekilde üzerinde.

Çin'in sanayi üretimi nisan ayında yıllık yüzde 9,8 arttı. Mart ayındaki yüzde 14,1 artışa kıyasla üretim artış hızı yavaşlamış oldu. Perakende satışlar nisan ayında yıllık yüzde 17,7 artarak analistlerin beklediği yüzde 24,9 artıştan çok daha zayıf ve mart ayında görülen yüzde 34,2 artıştan daha düşük olarak ölçüldü. Bu arada Çin'de güçlü nisan ayı ticaret rakamları da ekonomik toparlanmayı destekliyor.

İhracat, mart ayındaki yüzde 30,6'dan yıllık yüzde 32,3 artarken, ithalat yüzde 43,1'lik artışla on yıllık rekoru kırdı. İthalat, yüksek emtia fiyatlarının yanı sıra iç talepteki canlanmanın da etkisi ile yükseldi. Avro bölgesi yılın ilk çeyreğinde beklentiye paralel aylık yüzde 0,6, yıllık yüzde 1,8 daraldı. 19 üyeli Avro Bölgesi böylece ocak-mart döneminde teknik resesyona girdi. Almanya, İtalya, İspanya ve Hollanda ekonomileri bu çeyrekte daralırken Fransa ekonomisi çeyreklik bazda yüzde 0,4 büyüdü.

Emtia Haberleri

Petrol fiyatları bu hafta Birleşik Devletler'de artan stoklarla düştü. Batı Teksas tipi ham petrol 62 dolar/varile düşerken, Brent de benzer hareketle 65 dolar/varile geriledi.

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) verilerine göre, Türkiye'nin mart ayında termal kömür ithalatı aylık yüzde 10, geçen yıla kıyasla yüzde 1 artışla 2,8 milyon tona yükseldi. Rusya, şubat 2020'ye göre yüzde 61 ve Mart

2020'ye göre yüzde 99 artışla 1,4 milyon ton ürün tedarik ederek ana ithalat kaynağı oldu. Kolombiya ve Güney Afrika tedarikleri sırasıyla yüzde 30 ve yüzde 91 düşüş gösterdi.

Yüksek piyasa beklentileri ve hurda seviyelerinin yükselmesi sonrası Türkiye inşaat demiri ihracat fiyatları geçtiğimiz hafta 9 yılın en yüksek seviyesine ulaştı. Fiyatlar Mayıs 2012'den beri gözlemlenen en yüksek seviyelere ulaştı.

Çin'in inşaat çeliği, filmaşın ve sıcak hadde rulo sac ihracatına uygulanan yüzde 13 KDV indirimini 1 Mayıs'tan itibaren kaldırmasıyla fiyatların yakın vadede artırması ve Türk üreticilere ihracat fırsatı sunmasını bekliyor. Avrupa sıcak rulo pazarındaki çelik üreticilerinin de oluşan fiyat artırma fırsatını değerlendirdiği belirtiliyor.

Bu arada, Avrupa Birliği'nin 1 Nisan'da yürürlüğe giren Türkiye'den inşaat çeliği ithalatına yönelik 60.000 tonluk Nisan-Haziran kotasının neredeyse dolduğu raporlandı.

NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	3.070	4.389	5.682	8.155
Geçen Hafta	3.181	4.547	5.888	8.450
Geçen Ay	3.169	4.530	5.865	8.418
Geçen Yıl	1.079	1.542	1.997	2.866



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2021

TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonnage	Cargo	LOAD. - DISCH. PORT	L/D Rate (t/day)	Freight (\$/tonne)
2,900	GRAINS (50')	CHERNOMORSK-CRETE	1500/1000	25.00
3,300	WHEAT	THESSALONIKI-MARMARA	1500/2500	20.50
3,300	UREA	ALEXANDRIA-VOLOS	2000/1200	23.50
3,300	MOP (60')	NIKOLAEV-ISKENDERUN	3000/2000	32.00
3,750	STEEL PRODUCTS	IZMIR-SOUSSE	1500/1000	24.00
4,100	HRC	FOS-ALIAGA	2000/2500	21.50
4,250	MINERALS	MARMARA-PORTO MARGHERA	1600/1600	23.50
4,500	HRC	FOS-GEMLIK	3000/2500	21.50
4,500	STEEL PRODUCTS	EREGLI-SAGUNTO	1000/1000	30.00
5,000	HRC	ALEXANDRIA-SAGUNTO	2000/4000	30.00
5,000	HRC	FOS-DAMIETTA	4000/2000	35.00
5,000	MINERAL	GEMLIK-TARRAGONA	2000/2000	24.00
5,000	FELDSPAR	RAVENNA-LATTAKIA	2500/2000	20.00
5,000	WRIC	ARZEW-CONSTANTA	1250/1200	27.00
5,500	GRANITE BLOCKS	VIGO-GDANSK	2500/2500	25.00
6,000	MINERALS IN BULK	MARMARA-POTI	2000/2000	10.00
7,000	MINERALS IN BULK	LARYMNA-MARMARA	2000/2000	10.00
11,000	CLINKER	BARTIN-CHERNOMORSK	4000/4000	9.00

Yukarıdaki tüm seferler ortalama 15 yaş profiline haiz gemilerin hız ve sarfiyat verilerine dayanılarak oluşturulmaktadır. Gemilerin ana yakıtı IFO 180, ikincil yakıtı ise MDO'dur. Tüm seferler yükleme limanının asgari 300 mil uzağından başlar, tahliye limanında biter. Varsa ortalamanın üzerindeki örneklere, diğer çeşitli kaynaklardan da doğruluğu teyit edilmeden yer verilmez. Bu rapordaki bilgiler ISTFIX Araştırma ekibinin güvenilir bulduğu kaynaklardan ve piyasa analizlerinden derlenmiştir. Rapor, yayımlandığı tarih için geçerlidir. ISTFIX, alıcı tarafından bu raporun herhangi bir şekilde kullanımından doğabilecek olası bir sorumluluğu kabul etmemektedir.

S&P VE HURDA

Bu hafta herhangi bir koster satışı raporlanmadı.

TÜRKİYE'DE GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Bayrak Ülkelerine Göre Listelenmiştir) OCAK-NİSAN 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	Damla	7637149	RO-RO Yolcu	Belize	13.505	1.887	7.230	1978	28.01.2021
4	Dzintarkrasts	8421951	Balıkçı	Gine-Bissau	1.898	690	1.480	1984	09.02.2021
5	Alina	7525683	Kuruyük	Gürcistan	20.206	34.318	6.254	1977	17.03.2021
6	St Victoria	910931	Yolcu	İtalya	75.166	8.039	30.357	1996	27.01.2021
7	Asso Ventuno	9183192	Romorkör	İtalya	1.996		1.479	1998	03.03.2021
8	Transocean Arctic	8754449	Sondaj Platformu	Kamerun	20.067		17.037	1986	07.01.2021
9	Noble Danny	8765242	Sondaj Platformu	Kamerun	39.831		30.247	1999	18.02.2021
10	Enesco Ds-3	9443372	Sondaj Gemisi	Kamerun	60.105		35.873	2010	11.03.2021
11	Arctic	7517507	Tanker	Kanada	20.236	26.440	10.472	1978	17.04.2021
12	Catharina	8942577	Kuruyük	Komorlar	3.969	4.296	1.799	1969	07.01.2021
13	Tzoanna VI	7517533	Kuruyük	Komorlar	1.896	2.944	968	1976	10.02.2021
14	Rauf H	8325535	Kuruyük	Komorlar	4.362	6.342	2.157	1985	10.02.2021
15	Csl Rhine	8721363	Kuruyük	Malta	6.944	10.110	3.462	1983	25.03.2021
16	Ocean Confidance	8758079	Sondaj Platformu	Marshall Adaları	27.954		24.890	1987	07.01.2021
17	Leiv Eiriksoon	8767317	Sondaj Platformu	Marshall Adaları	36.768		31.614	2001	14.04.2021
18	Lev Soldatov	8721363	Kuruyük	Moğolistan	3.086	3.337	1.867	1986	15.04.2021
19	Bislan	6919514	Kuruyük	Moldova	2.406	2.818	1.151	1969	13.01.2021
20	Jigawa	7208106	RO-RO	Moldova	2.758	2.100	1.345	1972	28.01.2021
21	Deepsea Bergen	8750833	Sondaj Platformu	Norveç	15.546		14.739	1983	07.01.2021
22	Rainbow	8230297	Kuruyük	Palau	2.457	3.183	1.252	1976	14.01.2021
23	Seagas Governor	8219932	Tanker	Palau	4.658	4.563	2.186	1983	17.04.2021
24	Amur 2506	8721325	Kuruyük	Panama	3.086	3.340	1.865	1985	13.01.2021
25	Rey	7336563	Kuruyük	Panama	548	1.247	1.360	1975	15.04.2021
26	Inzhener Plavinsky	8603365	Kuruyük	Rusya	8.026	9.382	4.917	1988	10.02.2021
27	Ataman	8230182	Kuruyük	Rusya	2.740	3.504	1.276	1971	19.03.2021
28	Deniz S	8103389	Kuruyük	Sierra Leone	4.281	4.510	2.411	1981	14.01.2021
29	Enigma	9077587	Kuruyük	Sierra Leone	4.998	4.678	3.232	1997	07.03.2021
30	Randa	8414283	Kuruyük	Suriye	2.831	5.160	1.573	1984	19.04.2021
31	Al Hani	8314433	Kuruyük	Togo	3.990	6.479	2.084	1984	15.01.2021
32	Youssef M	7726093	Kuruyük	Togo	2.610	4.510	1.455	1980	05.04.2021
33	Yakamoz 5	5055323	Tanker	Türkiye	498	598	440	1961	10.02.2021
34	Hicri Kaan	8508670	Tanker	Türkiye	5.359	7.859	3.186	1986	05.04.2021
35	Çatalkaya	7434834	Romorkör	Türkiye	127		80	1984	22.04.2021
36	Cemal Kaptan	7809883	Kuruyük	Türkiye	3.036	3.036	1.003	1979	28.01.2021
37	Burak A	7364601	Kuruyük	Türkiye	1.245	2.140	730	1975	19.03.2021

Kaynak: Gemisander ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

* Renklendirilen gemiler Nisan 2021 tarihinde geri dönüşüme giren gemilerdir.

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



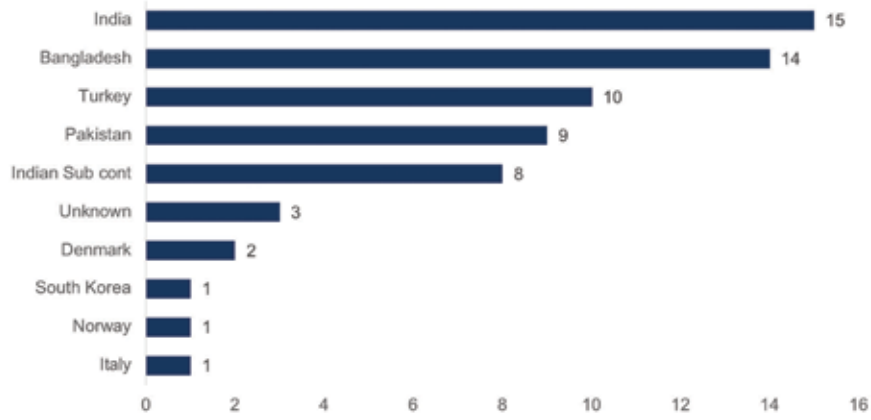
Kaynak: Gemisander ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

DÜNYADA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Gemi Tiplerine Göre Listelenmiştir) ŞUBAT-NİSAN2021

GEMİ TİPİ	ŞUBAT			MART			NİSAN		
	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT
AHTS	-	-	-	-	-	-	6	33,7	14.413
Bulk	10	26,6	581.396	6	34,0	238.002	2	30,5	181.689
Bulk/Oil	-	-	-	-	-	-	1	43,0	28.418
Cement	-	-	-	1	33,0	8.071	-	-	-
Chem & Oil	3	32,7	57.390	8	28,0	175.585	7	26,7	120.973
Chip	-	-	-	-	-	-	1	32,0	15.248
CO2 Carrier	1	46,0	2.645	-	-	-	-	-	-
Container	-	-	-	3	28,6	50.852	-	-	-
Crew Tender	1	25,0	-	-	-	-	-	-	-
Cruise	1	32,0	7.505	-	-	-	1	32,0	4.613
Drillship	-	-	-	-	-	-	2	10,5	121.844
ERRV	2	38,0	1.872	-	-	-	-	-	-
FPSO	-	-	-	2	40,5	195.679	1	45,0	136.960
FSO	-	-	-	-	-	-	1	33,0	115.232
GCargo	3	33,7	17.423	2	35,0	10.000	5	38,0	31.612
Geo.Survey	-	-	-	1	38,0	394	-	-	-
LNG	-	-	-	1	40,0	83.296	-	-	-
LPG	-	-	-	-	-	-	2	33,5	10.895
Misc. Bulk	1	28,0	1.500	-	-	-	-	-	-
MPP	2	37,0	12.787	1	24,0	4.618	6	30,7	39.614
Open Hatch	1	20,0	27.028	1	35,0	43.713	1	24,0	26.096
Ore	-	-	-	1	29,0	266.307	1	35,0	364.768
Pallet Carrier	-	-	-	-	-	-	1	35,0	3.747
Pass	-	-	-	-	-	-	2	53,0	4.701
Pass/Car F.	1	35,0	1.078	-	-	-	-	-	-
PCC	-	-	-	-	-	-	1	12,0	19.265
Products	4	34,0	77.633	5	26,8	169.207	6	30,0	256.229
PSV	-	-	-	-	-	-	3	32,3	10.347
Reefer	-	-	-	-	-	-	5	38,8	32.664
Ro-Ro	1	39,0	22.268	-	-	-	-	-	-
Supply	-	-	-	-	-	-	1	39,0	2.450
Tanker	3	31,7	113.869	5	29,0	754.618	6	27,7	527.972
Theatre Vessel	-	-	-	1	56,0	1.006	-	-	-
Tug	-	-	-	-	-	-	2	42,0	147
Genel Toplam	34	31,5	924.394	38	31,6	2.001.348	64	32,3	2.069.897

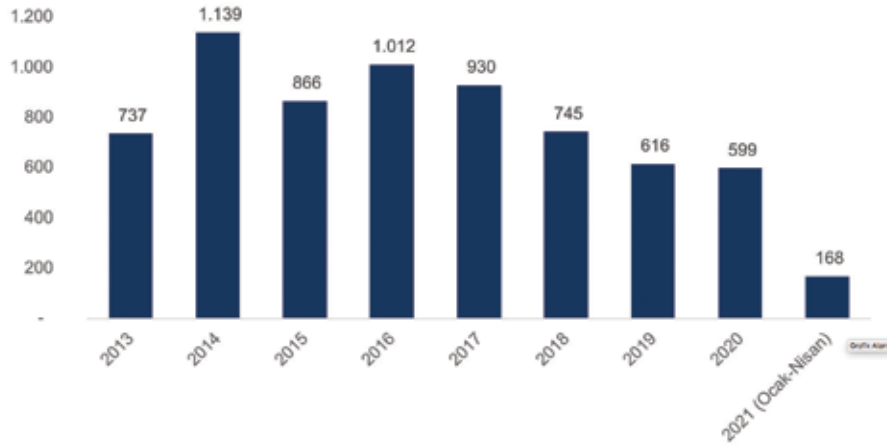
Kaynak: Clarksons Research Services Limitet ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

GEMİ GERİ DÖNÜŞÜMÜNDE ADET BAZINDA ÜLKELER (NİSAN 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)



TÜRK LOYDU



**TÜRKİYE'NİN
KLAS
KURULUŞU**

Teknolojide Öncü, Bağımsız, Uzman

www.turkloydu.org

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..**

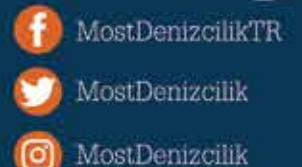


ACIL ÇAĞRI:

+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





**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

