

İMEAK
Deniz Ticaret
Odası'nın
resmi yayınıdır.

DenizTicareti

DERGİ KURULUŞ: 1984

MART / 2022



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 Yüzüyoruz...



BERK GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ LTD. ŞTİ.

Evliya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza

No: 2/5 Tuzla / İSTANBUL

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

info@berkgumrukleme.com

www.berkgumrukleme.com

BERK LOJİSTİK LTD. ŞTİ.

Evliya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza

No: 2/5 Tuzla / İSTANBUL

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

info@berklojistik.com

www.berklojistik.com

ONURSAN

TEST POOL

Fast and Efficient



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

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



ONURSAN

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



- Yerli üretim, imkan ve kabiliyet
- Hareket halinde Ka band uydu haberleşmesi
- Ses, görüntü, fax, video ve data hizmeti
- 60 cm reflektör
- 25 Mbps'a kadar download, 6 Mbps'a kadar upload
- Otomatik beam geçişi yapabilme
- MIL-STD-810G ve MIL-STD-461F askeri standartlarına uygun
- Düşük enerji tüketimi





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

M. ZİYA KALKAVAN

ARİF TANJU KORKMAZ

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



Yıl 38

MART 2022

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

SAHİBİ

İMEAK DTO adına Yönetim Kurulu Başkanı: TAMER KIRAN

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü: BAŞARAN BAYRAK

YAYIN KURULU

BAŞKAN: BAŞARAN BAYRAK

PINAR KALKAVAN SESEL

PROF. DR. MUSTAFA İNSEL

İDARE MERKEZİ

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

İSTANBUL-TÜRKİYE

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

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

www.denizticaretodasi.org.tr

YAYINA HAZIRLIK

LİKYA REKLAMCILIK: Koşuyolu Mah. Katip Salih Sok. No: 60 D: 1

Validebağ / Kadıköy İSTANBUL - TÜRKİYE

T: +90 216 428 92 52

info@likyareklamcilik.com.tr

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

Reklam Koordinatörü: ZEYNEP USTA HÜSEYİNOĞLU

zeynep@likyareklamcilik.com.tr Tel: +90 216 428 92 52

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

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

Katkıda Bulunanlar:

OSMAN ÖNDEŞ

SEVİM TARHAN ATASOY

Baskı: ÖZGÜN OFSET

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

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

www.ozgun-ofset.com

Dergimizde yayınlanan yazılar, yazarların kişisel görüşleridir.

Bu yazılardan dolayı Deniz Ticareti Dergisi sorumluluk üstlenmez.

Kaynak belirtmek koşulu ile alıntı yapılabilir.

ISSN 1301 – 5907

Güçlü
“yönümüz”
sizin
memnuniyetiniz



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

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



LAZER GAZ SENSÖRLÜ TERMAL KAMERALI ENDÜSTRİYEL İNSANSIZ HAVA ARACI

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



UZAKTAN KUMANDALI SUALTI ROBOTU (ROV)

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



ACİL ÇAĞRI:

+90 530 940 8787
+90 531 773 3733

MOST Denizcilik Merkez Ofis:

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



MostDenizcilikTR



MostDenizcilik



MostDenizcilik

ÜRİKMEZ SAC & DEMİR

Ticaret Limited Sirketi

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

ABS[®] ClassNK

BUREAU
VERITAS

DNV

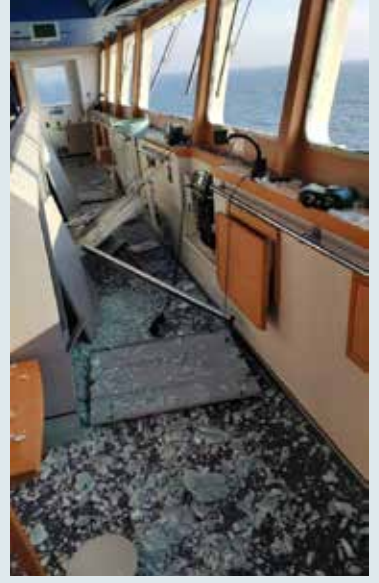
Lloyd's
Register



GEMİ İNŞA PROJE
UYGULAMALARINIZDA
PROFESYONEL
ÇÖZÜMLER

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

İÇİNDEKİLER



16

MECLİS

MECLİS TOPLANTISINA
TİM BAŞKANI İSMAİL
GÜLLE KATILDI

42

GÜNDEM

RUSYA UKRAYNA KRİZİ
SAVAŞA DÖNÜŞTÜ

12

TAMER KIRAN

YOĞUN TEMPOMUZU ŞUBAT
AYINDA DA HIZ KESMEDEN
SÜRDÜRDÜK...

48

ANALİZ

MUSTAFA İNSEL
ZİYA SAYDAM
DR. SERHAN GÖKÇAY

56

SÖYLEŞİ

SGS / ERHAN AYDIN

60

MÜSİLAJ

MARMARA DENİZİ EYLEM
PLANI İL DEĞERLENDİRME
TOPLANTISI YAPILDI

64

EĞİTİM

DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI,
BALIKÇILIK VE SU ÜRÜNLERİ
SEKTÖRÜNDE KADININ YERİ

66

SEKTÖRDEN

TÜRK ARMATÖRLERİ VE
ALFA LAVAL ARASINDAKİ
ANLAŞMA SORUNSUZ
İLERLİYOR

68

HUKUK

PROF. DR. M. FEHMİ
ÜLGENER

72

BUNKER

EMRE YALDIZ

ODADAN HABERLER	28
ŞUBELERİMİZDEN	34
GÜNCEL	46
İKLİM ŞURASI	47
SÖYLEŞİ / BEŞİKTAŞ TERSANESİ	74
SEKTÖRDEN HABERLER	78
LOJİSTİK	88
EKONOMİ	90
AB BÜLTENİ	94
GEMİ TUTULMALARI	96
KÜLTÜR / SANAT	98
IBIA	102
S&P	104
ISTFIX ANALİZ	108
HURDA RAPORU	110

We are here to change the game ...

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

Together We Offer;

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



Scan the QR code for more information

eskomarine.com.tr

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

f @ eskomarine

eskomarine
a member of THE MARITIME HOUSE

FREEFALL LIFEBOATS



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

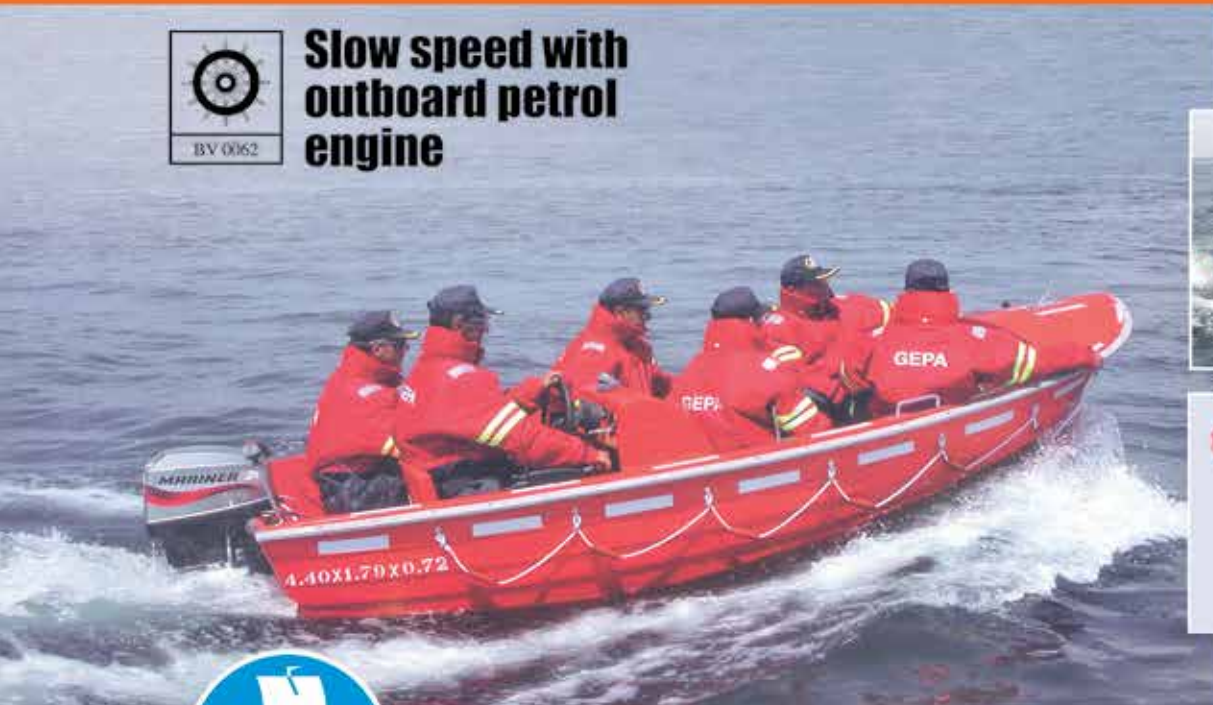


RESCUE BOATS

**SAFE
AND
SOUND**



**Slow speed with
outboard petrol
engine**



GEPA - FIBERGLASS INDUSTRY & TRADE CO. INC.

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

EXPERT FOR TOWAGE AGENCY

www.ataagent.com

BULL OF TOWING

www.ataoffshoreservices.com

TOTAL 943 FIXTURES &
OPERATIONS UNTILL 2022



ATA OFFSHORE
SERVICES



Yoğun tempomuzu şubat ayında da hız kesmeden sürdürdük...

Şubat ayını geride bıraktık. Halk arasında baharın gelişini temsil eden cemreler önce havaya ve suya düştü, 5-6 Mart'ta son cemre toprağa düşecek. İlkbahar yılın en güzel mevsimlerinden birisidir. Soğuk ve uzun kış gecelerinin ardından uzayan günler ve daha sık görülmeye başlayan güneş insanın içini ısıtır, huzur ve mutluluk verir. Küresel ekonomide de yakın dönemde yaşanan dalgalanmaların ülkemize olumsuz etkileri yerini dinginliğe bıraktı. Artık faiz tartışmaları gündemden önemli ölçüde düştü, aynı şekilde döviz kuru da istikrara kavuştu. Şimdi en önemli gündem olan enflasyonu yeniden tek haneli rakamlara indirmek için uğraş veriliyor.

Bizler, sektörümüzün sorunlarına çözüm aramak amacıyla şubat ayında da yoğun tempomuzu hız kesmeden sürdürdük. 7 Şubat'ta Gençlik ve Spor Bakanı Sayın Mehmet Kasapoğlu, 9 Şubat'ta İçişleri Bakanı Sayın Süleyman Soylu, 21 Şubat'ta ise Hazine ve Maliye Bakanı Sayın Nureddin Nebati ile üç önemli görüşme gerçekleştirdik, sektörümüzün sorunlarını ve çözüm önerilerimizi ilk elden iletme fırsatı bulduk. Sayın Süleyman Soylu'ya yaptığımız ziyaretin akabinde 14 Şubat Pazartesi günü, İçişleri Bakanlığı'ndan, sorunlarımızla ilgili daire başkanlarının da yer aldığı bir heyet Odamızı ziyaret etti ve konularımızı karşılıklı değerlendirdik. Sunduğumuz konular arasında yer alan özellikle gemiadamlarının giriş çıkış işleri ve vize talepleri ile konsolosluk vizesine tabi ülkelerin gemiadamlarına ilişkin Göç İdaresiyle yapılan yazışmalar konularında önümüzdeki günlerde olumlu gelişmelerin olacağını değerlendirmekteyim.

Sayın Nureddin Nebati ile yaptığımız görüşmede de, ekonomideki son dönemde devreye alınan uygulamalar ve sektörel sorunlarla ilgili kapsamlı bir istişarede bulunduk. Her üç ziyaretimizde de bizleri çok sıcak ve yakın karşılayan Bakanlarımız Sayın Kasapoğlu, Sayın Soylu ve Sayın Nebati'ye sektörümüz adına teşekkürlerimi sunuyorum.

Şubat ayında bir önemli toplantıyı da Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası Başkanı Şahap Kavcıoğlu ile yaptık.



TAMER KIRAN

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı

TOBB'a bağlı Oda/Borsa Başkanları ve Sektör Meclis Başkanlarının katılımıyla çevrimiçi ortamda gerçekleştirilen istişare toplantısında, firmaların ve sektörlerin yaşadıkları sıkıntıları ve çözüm önerilerini Sayın Kavcıoğlu'na iletirken, gündemdeki ekonomik konulara ilişkin karşılıklı fikir alışverişinde bulunduk. Şubat ayında güzel bir haberi de Aliğa'dan aldık. Ülkemizdeki dökme yük elleçlemesinde önemli bir yere sahip olan Aliğa'da uğraksız geçiş yapan gemilere, transit hükümleri bozulmadan yakıt ve kumanya verilebilmesi amacıyla 2018 yılından itibaren Odamızca yapılan yazışmalar ve girişimler sonucu Ticaret Bakanlığı Ege Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürlüğü Aliğa Gümrük Müdürlüğü'nün yazısıyla bu hizmetlerin belli düzenlemeler kapsamında uygun bulunduğu bildirildi. Yeni uygulamanın, Aliğa'daki üyelerimiz için hayırlı olmasını diliyorum.

Yine şubat ayı başında Odamızın organizasyonu ile "Dalış Turizmi Sektörünün Sorunları ve Çözüm Önerileri Çalıştayı"nı

gerçekleştirdik. Dalış turizmi işletmelerinin sorunlarının değerlendirilmesi ve çözüm önerilerinin belirlenmesi amacıyla düzenlenen Çalıştaya, yeni seçilen Türkiye Sualtı Sporları Federasyonu Başkanı Oğuz Aydın ile Odamızın 46 No'lu Dalış Turizmi Faaliyetleri ve 48 No'lu Su Üstü Aktiviteleri Hizmetleri Meslek Komitelerinden dalış turizmi ile iştigal eden üyelerimiz katıldı. Fevkalade yararlı bir toplantı yaptık. Akabinde üyelerimizle birlikte Federasyon Başkanı Oğuz Aydın'a hayırlı olsun ziyaretinde bulunduk. Dalış faaliyetleri ile Sualtı Sporları Federasyonu'nun yakın bir ilgisi bulunuyor. Bu görüşmeler neticesinde önümüzdeki dönemde güzel gelişmelerin yaşanacağını düşünüyorum.

Bu arada, şirketlerin 2017-2019 arası iki yıllık ciro artışı dikkate alınarak belirlenen "TOBB Türkiye 100" listesine sektörümüzden üç şirket girmeyi başardı. Bu şirketlerimize ödülleri Ticaret Bakanı Sayın Mehmet Muş'un teşrifleriyle Ankara'da düzenlenen törenle takdim edildi. Bu ödülleri çok önemsiyorum, şirketlerimiz büyüdükçe ekonomimiz büyüyecek. Ülkemizin kalkınmasına, büyümesine, istihdamına katkı sağlayan şirketlerimizin kurucuları, yöneticileri ve çalışanlarının yürekten tebrik ediyor, başarılarının devamını diliyorum. Bu ay 8 Mart'ta Dünya Kadınlar Günü'nü kutlayacağız. Son yıllarda emek yoğun bir meslek olan denizcilik mesleğinde de çalışan kadın sayısının artışı fevkalade sevindirici bir gelişme olarak değerlendiriyorum. Bu vesile ile denizcilik sektörü başta olmak üzere tüm çalışan kadınlarımızın 8 Mart Dünya Kadınlar Günü'nü kutluyorum.

18 Mart'ta, Çanakkale Zaferi'nin 107. yıldönümüne erişeceğiz. 18 Mart Çanakkale Zaferi ve Şehitleri Anma Günü'nde başta Gazi Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere vatanımız için canını feda eden aziz şehitlerimizi rahmet ve minnetle anıyorum.

Mübarek üç ayların 2'nci kandili olan Miraç Kandili'ni 27 Şubat'ta kutladık, 17 Mart Perşembe akşamı da Berat Kandili'ni idrak edeceğiz. Mübarek gecelerin ülkemize, İslam alemine sağlık, huzur ve hayırlar getirmesini dilerim. Kalın sağlıklıla...

HER DENİZCİ BİLİR Kİ, KUVVETLİ VE DAYANIKLI HALATLAR DENİZDE EMNİYET DEMEKTİR.

Garware Maxima halatları yüksek çekim gücü ve dış etkenlere karşı dayanıklılığıyla çetin denizlerdeki güvenceniz!

Özgen Ship Supply renkleri ile özel üretilmiş olan Garware Maxima halatları, orijinal roda numaralı sertifikaları ile stoklarımızda mevcuttur.

- Yüksek kuvvet/ağırlık performansı.
- Normal polipropilen halatlardan %25 daha kuvvetli direnç.
- Orijinal roda sertifikalı ürünler: Her roda halat kendi sertifikasına sahiptir.
- Aşınma ve yırtılmalara karşı yüksek dayanıklılık.
- Kolayca kesilebilen; tuzlu sudan, asidik ve alkali ortamlardan etkilenmeyen ürün yapısı.
- Suda yüzen, batmaz ve su emmez yapısı ile denizde kullanım avantajı.

Kendi kurumsal renklerimiz ile **Özgen Ship Supply** garantisi.

GARWARE ürünlerinin Türkiye Lisanslı marin distribütörü
Özgen Ship Supply güvencesiyle

ÖZGEN
Shipsupply



GARWARE
TECHNICAL FIBRES





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, her türlü güverte makine ve ekipmanlarının, can kurtarma sistemlerinin, güverte kreyinlerinin, 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





MCE KARGO

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

www.MCEKARGO.com

MECLİS TOPLANTISINA TİM BAŞKANI İSMAİL GÜLLE KATILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Şubat Ayı Olağan Meclis Toplantısı, 3 Şubat Perşembe günü gerekli tüm tedbirler alınarak hem meclis salonunda fiziki olarak, hem de video konferans sistemi üzerinden gerçekleştirildi. Toplantıya katılan TİM Yönetim Kurulu Başkanı İsmail Gülle, meclis üyelerine hitap etti.



Emin Eminoğlu - Salih Zeki Çakır

İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır meclisin açılışında; Türkiye İhracatçılar Meclis Başkanı İsmail Gülle ve toplantıya katılan TİM yetkililerine hoş geldin dileklerini ileterek toplantıyı başlattı.

Daha sonra Meclis Başkan Yardımcısı Emin Eminoğlu; şubesini kapatması sebebiyle İMEAK Deniz Ticaret Odası üyeliği düşen 12 No'lu Deniz Sanayi Malzemesi İmali ve Alım Satımı Faaliyetleri Meslek Komitesinde Meclis Asil Üyesi Onursan Gemi İnşa Onarım ve Ticaret Limited Şirketi Evliya Çelebi Şubesi Firması temsilcisi Yılmaz Onur'un yerine 1'nci Meclis Yedek Üyesi TEMAR Denizcilik ve Ticaret Anonim Şirketini temsilen Barbaros Çınar'ın meclis üyeliğine getirildiği duyurdu.

Eminoğlu, Yılmaz Onur'a DTO'ya yaptığı katkılardan dolayı teşekkür ederek, Barbaros Onur'a da hayırlı olsun dileğinde bulundu.

Ardından vefat eden kişilerin isimleri okundu ve kendilerine Allah'tan rahmet, yakınlarına başsağlığı dilendi.

Meclis Başkan Yardımcısı Emin Eminoğlu'nun okuduğu isimler şöyle:

“İMEAK DTO Rize Temsilcisi ve oda üyesi Kartal Gemi Acenteliği Sahibi Hayri Turgut Kartal'ın babası Mehmet Turgut Kartal, Oda Üyesi John Good Denizcilik Taşımacılık ve Lojistik Hizmetleri Ticaret Limited Şirketi Ortağı Levent Aydinç'in babası Halit Atilla Aydinç, Oda üyesi Flipper Denizcilik ve Uluslararası Taşımacılık Sanayi ve Ticaret Limited Şirketi sahibi Gökhan Ünsal'ın babası Güngör Ünsal, Daka Denizcilik Taşımacılık Otomotiv Gıda Tarım Tekstil Ürünleri Ticaret Limited Şirketi ortağı İskenderun Şubesi Eski Yönetim Kurulu Başkanı Bülent Kavsak'ın babası Yusuf Kavsak, DTO Aliğa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı İMEAK DTO üyesi Şimşekler Genel Kumanyacılık

ve Dış Ticaret ve Sanayi A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek ile Oda Meclis ve Yönetim Kurulu Yedek üyesi yine üye AVS Küresel Gemi Tedariki ve Yönetim A.Ş. Ortağı Abdülvahit Şimşek'in ağabeyleri Şemsettin Şimşek, Oda Meclis Katip Üyesi ve Oda üyesi Mira Marin Firması sahibi Barış Türkmen'in annesi Tülay Yavuz, Odamız üyesi Vento Deniz İşletmeleri ve Ticaret Limited Şirketi ortağı Ziya Kalkavan Anadolu Denizcilik Meslek Lisesi Mezunları Derneği (ODOMED) Yönetim Kurulu Başkanı Teoman Mustafa Akyol'un ablası Emine Belkis Garrac, Oda eski meclis üyesi ve oda üyesi Üçel Denizcilik ve Ticaret Anonim Şirketi Sahibi Abbas Kolçalar'ın kardeşi Şermin Sel, Oda 40 No'lu Konteyner Gemi Acenteleri Meslek Komitesi Başkanı Gemi Acenteliği Eğitim Komisyon Üyesi ve Oda üyesi Şark Ekspres Vapur Acentesi A.Ş. Ortaklarından Henryk Antoni Jozef Drowniak'ın annesi Katerina Drowsiyak, Oda üyesi Beks Denizcilik ve Arona Denizcilik ortaklarından Ali ve İsmail Pekmezci'nin babaları Halil Pekmezci, eski Cemre Denizcilik ortaklarından Hasan Öztürk.”

Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, yakın zamanda vefat eden sanayici, iş adamı ve armatör Selahattin Beyazıt için de ayrıca başsağlığı diledi.

Toplantıda DTO'nun 06.01.2022 tarihli ve 46 sayılı toplantı zabıtları, 2021 Aralık ayı mizanı ve fasıllar arası talepleri, Ticaret Bakanlığı Batı Marmara, Doğu Akdeniz, Ege Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürlüklerine ek teminat mektubu verilmesi, kanuni sürelerini tamamlayan terkin edilecek firmalar görüşülerek oy birliğiyle onaylandı.



Başaran Bayrak

BAŞARAN BAYRAK, İHRACATÇILARI LOJİSTİK PORTALI'NA DAVET ETTİ

Oylamaların ardından TİM Başkan Vekili, Gemi Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği Başkan Yardımcısı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Üyesi Başaran Bayrak “Türkiye Lojistik Portalı” ile ilgili meclis üyelerini bilgilendirdi.

Denizcilik sektörünün aynı zamanda bir ihracat sektörü olduğunu, ihracat lojistik hizmetlerinin ise çok önemli bir konu haline geldiğini ifade ederek konuşmasına başlayan Başaran Bayrak, 2021 yılı ihracatının yüzde 33 artışla 225 milyar dolar olarak gerçekleştiğini belirtti. 2023 yılı hedeflerinin 250 milyar dolar olduğunu kaydeden Bayrak, “Bu ihracat, lojistik hizmetlerinde uygun bir şekilde ihracatçıya cevap verebilmesi için çok önemli. Geçtiğimiz yıllarda yaşadığımız pandemi nedeniyle ve diğer sebeplerle yaşadığımız taşımacılık sektöründeki etkilenmelerden ihracatçımız lojistik hizmetleri almada ciddi sıkıntılar yaşamıştır. Türkiye İhracatçıları Birliği bu soruna çözüm bulma adına çalışmalar yapmış, İMEAK Deniz Ticaret Odası ile birlikte özellikle deniz taşımacılığında neler yapılabileceğini ortak toplantılarla dillendirmişler ve görüşmüşlerdir. Sorununun lokal değil, global olduğu anlaşılmıştır. İhracatçımızdan gelen bu lojistik hizmetlerinin taşımacılık hizmetlerinden artan talep üzerine bu sorunu bulma adına TİM, Lojistik

Portalı’nı kurma çalışmalarına başlamış, siz sektör temsilcilerimizin de görüşleri alınarak 2021 yılı mayıs ayında başlatılan çalışmalar, 22 Ekim’de sonlandırılmış ve hizmete girmiş bulunmaktadır” diye konuştu.

Şu ana kadar toplam bin 332 firma ve 2 bin 158 kullanıcının Lojistik Portalı’na kayıt yaptığını dile getiren Bayrak, kayıt olanların bin 713’ünün ihracatçı, 445’inin ise taşımacılık sektörü yetkilisi olduğunu söyledi. Katılımcıların 672 ilan verdiğini ve bu ilanlarla 3 bin 606 adet başvuru yapıldığının altını çizen Bayrak şöyle konuştu: “Toplam yaklaşık 3 milyon ton yük ilanı yayınlanmıştır. Lojistik Portalı’nın bu alanda faaliyet gösteren lojistik firmalarının ticaretlerine rakip olmak gibi bir amacı yoktur, herhangi bir kar amacı güdülmemektedir. Üye olan katılımcılardan herhangi bir ücret alınmamaktadır. Sadece taşıt ile taşıyıcıyı buluşturma amacı gütmekte, bu aktivite gerçekleştirmesinde tarafları karşı karşıya bırakmakta, ticaretlerine de müdahale etmemektedir. Özellikle deniz taşımacılığı yapan firmaların atıl kapasitelerini değerlendirmede; böylece hem taşıyıcının, hem de ihracatçının menfaatlerini kullanacağını düşündüğümüz lojistik partımıza siz değerleri armatörleri, taşıyıcıları, işletmecileri davet ediyoruz.”

TİM LOJİSTİK PORTALI SUNUMU YAPILDI

Başaran Bayrak’ın yaptığı konuşma sonrasında kürsüye gelen Türkiye İhracatçıları Meclisi Bilgi Teknolojileri Koordinatörü Evren Kal, “Türkiye Lojistik Portalı” ile ilgili detaylı bir sunum gerçekleştirdi. Türkiye Lojistik Portalı’nın, ihracatçı firmalar ile yük taşıyıcı firmalar arasında veri iletişimi ve birbirlerini bulmalarını kolaylaştıran bir teknolojik altyapı olduğunu kaydeden Kal, buradaki temel amacın dünyanın dört bir yanına yapılan ihracatın daha hızlı, daha ucuz ve daha güvenli bir şekilde ilerlemesini sağlamak olduğunu, böylece ihracat kapasitesini arttırmayı hedeflediklerini söyledi. Ücretsiz olarak hizmet veren Türkiye Lojistik Portalı’nın, ihracatçı firmalar tarafından beyan edilen yük



Evren Kal

bilgilerine, lojistik firmalarının kolayca ulaşmasını hedeflediğini ifade eden Kal, “Türkiye Lojistik Portalı’nın geliştirilme nedeni pandemi şartlarında ilk şok dalgasının atılması sonrası oluşan yeni taleplerin karşılanması, artan navlun maliyetlerine karşı çözüm üretmek, lojistik yönetiminde yaşanan planlama sorunlarını, bir anda ortaya çıkan aşırı taleplerin planlanmasını sağlamak, konteyner problemlerini çözmek, lojistik sektöründe olası dijitalleşme eksikliğini gidermek, ihracatın geliştirilmesi amacıyla ihracat ürünlerimizin dünyanın dört bir köşesine daha hızlı, daha ucuz, daha güvenli bir şekilde ulaşmasını sağlamaktır. Bu kapsamda ihracat hacmimizi arttırmak lojistik alanında önemli avantajlar elde etmek, ihracatçı firmaların yük taşıma taleplerine kolay ulaşmalarını sağlamak ve uygun yükü doğru taşıyıcıyla doğru metotla, doğru noktalara en hızlı şekilde ulaşmasını hedeflemekteyiz” diye konuştu.

Hizmet İhracatçıları Birliği, İMEAK Deniz Ticaret Odası, Türk Armatörler Birliği, Gemi Brokerleri Derneği, KOSDER Armatörleri ve İşletmecileri Derneği, UTİKAD ve Vapur Donatanları ve Acenteleri Dernekleri ile beraber yaklaşık üç ay içerisinde analiz ve geliştirme çalışmalarını tamamladıklarını ve iki ay pilot çalışma gerçekleştirdiklerini söyleyen Kal, TİM Lojistik Portalı’nı 22 Ekim 2021 yılından itibaren tüm ihracatçılara ve

lojistik firmalarının hizmetine sunduklarını kaydetti.

Portal ile ilgili sayısal verileri de paylaşan Evren Kal, “Şimdiye kadar 713’ü ihracatçı 445’i lojistik firma yetkilisi olmak üzere 2 bin 158 firma yetkili sistemimize kayıt yapmış ve kullanmaktadır. Beraberinde 672 yük ilanı verilmiş, bu yük ilanlarına 3 bin 606 tane başvuru yapılmıştır. Toplamda 3 milyon ton yük ilanı verilmiştir. TİM sistemine kayıtlı yaklaşık 110 bin ihracatçı potansiyel üyemizdir” dedi. Sistemin son derece kullanıcı dostu ve basit bir kurgu üstüne kurulduğunu söyleyen Kal, ihracatçıların kaydının sadece iki adımda tamamlandığına dikkat çekerek şöyle devam etti: “Vergi kimlik numarası girişi ile sistemimizden doğrulanmış ihracatçılarıma kullanıcımızın e-postasına belge yükleme linki gönderilir. Burada kullanıcının o firma adına yük ilanı oluşturması için yetki belgesini yüklemesini istiyoruz. Arkasından operasyon ekibimiz belgeleri görüntüleyerek onayını vermektedir. Lojistik firma yetkilileri de aynı şekilde bilgi girişlerini yaptıktan sonra taşımacılık yetki belgelerini yükleyerek iki adımda sistemimize kolayca üye olabilmektedir.”

Yeni geliştirmeler, ek ihtiyaçlar ve olabilecek mevzuatsal değişiklikler nedeni ile portali sürekli güncel tutmak durumunda olduklarını ifade eden Kal, Faz-2 çalışmalarına da başladıklarını duyurdu. Bu çalışmalar kapsamında; 2 ay içerisinde artık lojistik firmaları da ilan verebilecek, filtreleme için sadece bir lokasyon değil bölge seçilebilecek, lojistik firmaları için firmayı tanıtan lojistik firma sayfası eklenecek, puanlama mekanizması kurulacak, arama kayıtları ve uygun ilanlar için e-posta ile bilgilendirme alarmları kurulabilecek, favori ilanlar fonksiyonu eklenecek.

TAMER KIRAN: FİYATLARDAKİ BASKI SÜRECEK

Ocak ayı faaliyetlerine ilişkin hazırlanan video sunumu sonrasında söz alan İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran yaptığı konuşmada DTO Meclisi’ne katılımından ötürü TİM



Tamer Kiran

(Türkiye İhracatçıları Meclisi) Başkanı İsmail Gülle’ye teşekkür ederek, “Türkiye ekonomisi, 2021 yılını 225.4 milyar düzeyinde rekor bir ihracata imza atarak kapattı. Bu başarıda hiç şüphesiz ihracatçılarımızın çözümüne ve dış pazarlarda önlerinin açılmasına yönelik çok önemli çalışmalar gerçekleştiren, Türkiye ekonomisinin büyümesine her dönemde büyük destek sağlayan Türkiye İhracatçıları Meclisi ve değerli başkanı İsmail Gülle’nin büyük katkıları bulunuyor. Cumhuriyetimizin kuruluşunun 100’üncü yıldönümüne az bir zaman kala ülkemizin şanına yakışır ticari atılım haberlerini almaya devam etmemiz temennisi ile Sayın Başkan İsmail Gülle’nin başarılarının devamını dilerim” dedi.

2021 yılını yüzde 5.5 civarında büyüme ile kapattığı tahmin edilen küresel ekonominin 2022 yılına kısmi bir yavaşlama ile girdiğini ifade eden Başkan Kiran, bu yavaşlamanın yükselen enflasyon ve Omicron varyantına bağlı talep düşüşü ve arz yönlü tedarik sorunlarından kaynaklandığını ifade etti. Yavaşlamanın Avrupa ve Çin’de daha fazla hissedilirken, ABD ekonomisindeki etkinin çok daha sınırlı olduğunu söyleyen Kiran, “2022 yılının genelinde küresel

büyümenin yüzde 4 – 4,5 arasına düşmesi tahmin edilirken, yılın en yavaş büyüme döneminin içinde bulunduğumuz ilk çeyrek olması bekleniyor. 2022 yılında yavaşlansa bile gücünü koruyacak olan büyümeye karşın enflasyon küresel ekonominin en önemli gündemi olmaya aday görünüyor. Başta ABD olmak üzere, gelişmiş ülkelerin enflasyonu yüzde 4 – 7 civarlarına gelerek son 30 – 40 yılın en yüksek seviyelerine ulaşmış durumda. Artışın arkasındaki en önemli nedenler hammadde ve enerji fiyatları. Gıda fiyatları ile tedarik süreçlerinin getirdiği maliyet baskısı ve taşıma maliyetleri de bu süreci besliyor. İçinde bulunduğumuz dönemde tahminler ağırlıklı olarak enerji, gıda, alüminyum, demir-çelik ve bakır fiyatlarındaki baskının süreceğini gösteriyor” şeklinde konuştu.

Yaşanan enflasyonun önemli sonuçlarından birisinin başta ABD olmak üzere büyük merkez bankalarının para politikalarını çok daha kararlı bir şekilde sıkılaştırma eğiliminde olacağını dile getiren Tamer Kiran, “ABD Merkez Bankası enflasyon nedeniyle likiditeyi azaltma, faiz artırımı ve likiditeyi geri çekme operasyonlarına başlamayı bu yıla sığdıracak gibi görünüyor. Bu nedenle finansal piyasalarda daha dalgalı bir yıl yaşama ihtimalimiz yükselmiş durumda” dedi.

Türkiye ekonomisinin 2021 yılını yüzde 11’lere yakın rekor bir büyüme ile kapattıktan sonra 2022 yılına bir miktar yavaşlama ile girdiğini söyleyen Kiran şöyle devam etti: “Gerek omicron varyantının doğrudan ve dolaylı etkileri gerek döviz kurları ve enflasyonda yaşanan çıkış nedeni ile ocak ayında iç talepte bir miktar gerileme olduğunu ekonomideki genel hareketliliğe bakarak izleyebiliyorum. Doğalgaz ve elektrik kısıntıları da özellikle sanayi tarafında bir yavaşlama yaratmış görünüyor. Önümüzdeki haftadan itibaren bu etkilerin azalmaya veya tamamen ortadan kalkmaya başlamasını ve ücret ayarlamalarının etkisiyle de bir toparlama bekleyebiliriz. Türkiye ekonomisi için 2022 yılında ihracat artışından gelen

büyüme desteğinin geçen yıla göre bir azalma gösterse de güçlü kalmaya devam edeceğini, turizmin katkısıyla beraber büyümenin yüzde 4 – 5 civarında olacağı tahmin ediliyor. Ekonomimiz açısından en önemli sorun enflasyon olmaya devam ediyor. Kur korumalı mevduat ve gelmeye devam etmekte olan benzer enstrümanların TL’de istikrar ve enflasyonla mücadeleye katkı sağlayacağına inanıyoruz. Cari işlemler fazlası verebilmemiz ve Türk Lirası’nın istikrarı için uygulanacak politikaların tasarrufların artırılmasını ve sistem içerisine sokulmasını amaçlaması son derece önemli olacaktır.”

“TÜRKİYE’NİN EKONOMİDEKİ EN GÜÇLÜ SİLAHI İHRACATTIR”

Denizcilik piyasalarına dair değerlendirme yapan Başkan Kıran, Türkiye’nin ekonomideki en güçlü silahının ihracat olduğunu vurgulayarak, bu alanda elde edilecek başarının ülke ekonomisinin büyümesine ve ülke itibarının artmasına yardımcı olacağını söyledi. Ülkeye canı gönülden bağlı olan denizcilerin elinden gelen katkıyı sağlayacağını altını çizen Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran şöyle devam etti: “Unutulmamalıdır ki, denizcilik uluslararası bir iş olup, tam rekabet piyasasının koşullarının hakim olduğu bir iş koludur. Pandeminin başladığı 2020 yılı bilinmezlikleri ve sürprizleri ile birlikte tarihte yerini alırken, tüm lojistik sektörünü de değiştirmiştir. Pandeminin ilk aylarında durma noktasına gelen üretim, özellikle küresel üretim devi Çin’in toparlanması ile hızla yükselişe geçmiştir. Bugün halihazırda devam etmekte olan bu yükseliş Covid-19 nedeniyle iş gücü kaybı, son senelerde gelişen olağanüstü doğa olayları, limanlardaki aşırı sıkışıklık ve özellikle belirli hatlardaki ekipman bulma sıkıntısından kaynaklanmıştır. İhracatçı ve ithalatçı için maliyetleri arttıran en önemli unsurlardan biri haline gelen konteyner navlunlarının en azından 2023 yılı başına kadar bu seviyelerde kalacağı tahmin edilmektedir. Bu dönemde pandemi yarısını saran dünyanın hızlı bir toparlanma ve ticaret hacmi büyümesine gideceği taşımacılık için talebin arzdan



fazla olacağı ön görülmektedir. 2023 yılı başından itibaren ise, yeni konteyner gemilerinin teslim edilmesi sonucu arzdaki artış ile konteyner fiyatlarında kademeli düşüşleri görebileceğimizi söyleyebiliriz. Konteyner piyasası aksine kuruyük piyasası ise yıla sert bir düşüşle başladı. Ekim 2021’de son 15 yılın en yüksek seviyesine ulaşan Baltık Kuruyük Endeksi 2022 yılı ile son 11 ayın en düşük seviyesinde kapattı. Noel dönemi ardından Çin tatili, Endonezya’nın kömür ihracat yasağı, küresel ekonomik yavaşlama neticesinde yüklerin azalması bu düşüşlerde etkili oldu. Bu piyasada beklentiler Çin tatili sonrasında mart ayı ile beraber yeniden yükselme yaşanacağı yönündedir. Sonuç olarak 2022 yılı pandeminin etkilerini yitirdiği, ancak sonuçlarının devam ettiği bir yıl olacak gibi gözüküyor.”

Tamer Kıran, konuşmasının devamında konteyner taşımacılığında faaliyet gösteren ilk 10 şirketin global kapasitenin yüzde 85’ine sahip olduğunu kaydederek, “Pandeminin ilk zamanlarında bu şirketlerin ticari hacimleri tarihi bir şekilde düşmüştü. Gemilerini dolduramayan ve büyük zararlar yaşayan bu şirketler küresel ekonomik toparlanma ile yaralarını sarmış ve yükselen navlun fiyatları ile birlikte zararlarını kısa sürede kapatmışlardır. Geldiğimiz noktada navlun fiyatlarının yükselişi devam etmekle

birlikte bu büyük şirketlerin taşımacılık sektöründe farklı modlar ve hizmetler vermek istediklerini gözlemlemeye başladık. Şu an için deniz taşımacılığı paydaşlarını tehdit eden bu tekelleşme birçok açıdan risk taşımaktadır. Tüm taşıma modlarının kontrol edilmesi ve bilgilerin belli merkezlerde toplanması yakın gelecekte Amazon veya Facebook örneğinde yaşadığımız çok daha büyük tekelleşme ve bilgi depolanmasına yol açabilir. Yine aynı şekilde tedarik sektöründeki alternatifsizlik tüm devlet ve şirketler için ciddi riskler barındırmaktadır” diye konuştu.

İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ TEDBİRLERİNİN TÜRK SAHİPLİ GEMİ FİLOSUNA ETKİ DEĞERLENDİRMESİ

2022 yılının iklim değişikliği ve küresel ısınma konularının daha çok gündeme geleceği bir yıl olacağını ifade eden Başkan Kıran, buna bağlı olarak gemi kaynaklı kirliliklerin miktarının azaltılması yönündeki çalışmaların hızlanacağını söyledi. Bu çalışmalar neticesinde ortaya çıkacak maliyetlerin navlun fiyatlarına ne derece etki edeceğinin izlenmesi gereken ayrı bir konu olacağına dikkat çeken Tamer Kıran, “Bu kapsamda odamız bünyesinde “Deniz Ticaretinde İklim Değişikliği Tedbirlerinin Türk Sahipli Gemi Filona Etki Değerlendirme Analizi Projesi” çalışmasını başlattığımızı geçen yıl duyurmuştuk. Son safhasına gelen

çalışmamızın sonuçlarını da inşallah önümüzdeki ay meclis toplantımızda sektörümüzle paylaşmayı planlıyoruz” dedi.

Küresel tedarik zincirinin, tüm dünya gibi ülkemizin de refahı ve huzuru için ehemmiyeti dikkate alındığında, giderek hızlanan değişimler ve zorluklar karşısında tüm paydaşların diyalog ve ortak bir dil ile geleceği şekillendirmesinin çok büyük bir önem taşıdığını ifade eden Başkan Kıran, “Yıllardan beri söylediğimiz denizcilik ülkemiz için olmazsa olmaz sektörlerden biridir... Yaşadığımız olaylar göstermiştir ki denizcilik can damarımızdır, dışarıyla olan en güçlü bağlantımızdır. Dolayısıyla tüm bu gelişmeleri dikkatlice değerlendirip, devletimizin desteğinde denizciliğimizi büyütme yönelik adımları ivedilikle atmamız gerektiğini huzurlarınızda bir kez daha vurgulamak istiyorum” diye konuştu. Göreve geldiklerinden bu yana pandemi döneminin olağanüstü şartları bir tarafa bırakıldığında, üstlendikleri sorumluluğun bilinciyle denizcilik sektörünün gelişmesi için var güçleriyle çalışmaya devam ettiklerini vurgulayan Kıran, bu çalışmalar kapsamında ocak ayında Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı'na bir ziyaret gerçekleştirerek, Bakan Yardımcısı Prof. Dr.Mehmet Emin Birpınar ve çalışma arkadaşları ile bir araya geldiklerini hatırlattı. Ziyarette, Özel Çevre Koruma Bölgelerinde uygulama süreçlerinde yaşanan sorunları tek tek dile getirdiklerini belirten Kıran, görüşmenin ardından özellikle gemi inşa sektörü ve limanları yakından ilgilendiren dip tarama ile ilgili soruna kısa vadeli de olsa çözüm getiren, “Dip Tarama Malzemesinin Çevresel Yönetimi Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmeliğin” 22 Ocak'ta Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girdiğini kaydetti. Yönetmelik ile analizleri yapılan ve sınır değerlerin altında kalan dip tarama malzemesinin, yine bu yönetmelikte belirlenen usul ve esaslar çerçevesinde bertaraf edilebilecek.

Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı'na sorunlarına gösterdiği

duyarlılık için teşekkür eden DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Özel Çevre Koruma Bölgesi konusunun çok hassas bir konu olduğunu ifade ederek; tersaneleri, limanları ve kıyı yapılarını çok yakından ilgilendirdiğini söyledi. “Marmara Denizi'ndeki kirliliğin sebepleri listelense hiç şüphesiz denizcilik sektörü son sıralarda gelir” diyen Başkan Kıran, “Bugün Marmara'daki kirliliğin denize verilen azot ve fosfor miktarının yüksekliğinden kaynaklandığı bilimsel olarak kanıtlanmıştır. Bunun önlenmesi için de ileri biyolojik arıtma tesisleri kurulması gerektiği tespit edilmiştir. Dolayısıyla Özel Çevre Koruma işine bilimsel taraftan ayrılmadan, hassas ve dikkatli bir şekilde takip etmeye ve yürütmeye önümüzdeki dönem de devam edeceğiz” dedi.

29 Ocak günü yabancı bayraklı yabancı sahipli bir gemide görev yapan Türk 1'inci Zabit Selçuk Elibol'un elim vefat haberini aldıklarını belirten Başkan Kıran, merhum kaptan Selçuk Elibol'a Allahtan rahmet, ailesine ve denizcilik camiasına başsağlığı diledi. Pandemide tüm dünyadaki lojistik sektörünün yükünü taşıyan gemilerdeki deniz insanlarının, özverili bir şekilde çalışarak, küresel tedarik zincirinin devamlılığını sağladığını ifade eden Başkan Kıran, şöyle devam etti: “IMO tarafından gemi insanları kilit çalışan olarak ilan edildi. Son örnekte olduğu gibi bazı limanların rıhtıma dahi inmesine izin vermemesi, deniz insanlarının çalışma şartlarını ağırlaştırmaktan başka bir işe yaramadı. Bu insanların güven içinde çalışabilmelerinin sağlanması, uluslararası platformda tüm ülkelerin ortak paydası olmalıdır. Bu kapsamda Uluslararası Çalışma Örgütü tarafından Denizcilik Çalışma Sözleşmesi oluşturulmuş ve yürürlüğe konmuştur. Gemi insanlarının ihtiyaçlarına yönelik değişiklikler ile sözleşme güncellenmekte böylelikle gemi insanlarının hak ettikleri saygın çalışma ortamının geliştirilmesi hedeflenmektedir.”

Başkan Kıran, benzer kazaların bir daha tekrarlanmaması temennisiyle gemi insanlarının güvenli ortamlarda işlerini sürdürebilmeleri için yapılacak çalışmalara ulusal ve uluslararası

platformlarda destek vermeye devam edeceklerini vurguladı.

Şubat ayı itibarıyla mübarek üç aylara girildiğini ve perşembe akşamı ilk kandil olan Regaip Kandili'nin idrak edileceğini belirten Tamer Kıran, mübarek üç ayların ve Regaip Kandili'nin ülkemize, İslam alemine birlik, beraberlik ve huzur getirmesini diledi.

Başkan Tamer Kıran'ın değerlendirme konuşması ardından Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır söz alarak, TİM Başkanı İsmail Gülle'ye dair bilgiler verdi. Çakır, şöyle konuştu: “1960 yılında Sivas'ta dünyaya gelen İsmail Gülle ilk ve orta öğrenimini aynı kentte tamamladı. 1982 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi Elektrik Fakültesi'nden mezun olan Gülle, ihtisas programını İstanbul Üniversitesi İşletme İktisadi Enstitüsü'nde yaptı. 1970 yılında babası merhum Halis Gülle'nin kurmuş olduğu Gülle Entegre Tekstil İşletmeleri A.Ş.'de Yönetim Kurulu Başkanlığı görevini yürüten Gülle, 1999 - 2003 yılları arasında İstanbul Tekstil ve Hammaddeleri İhracatçıları Birliği Yönetim Kurulu Üyeliği, 2003-2018 yılları arasında İTHİB Yönetim Kurulu Başkanlığı görevinin yanı sıra, Türkiye İhracatçıları Meclisi Sektörler Konseyi Üyeliği, İstanbul Sanayi Odası Meclis Başkan Yardımcılığı, Sivaslı Sanayici ve İşadamları Grubu Derneği Yönetim Kurulu Başkanlığı görevlerini başarıyla sürdürdü. Ergene-2 Organize Serbest Bölgesi Yönetim Kurulu Başkanlığı ve Mütevelli Heyet Üyeliği, İktisadi Kalkınma Vakfı Yönetim Kurulu Üyeliği, DEİK Yönetim Kurulu Başkan Yardımcılığı, DEİK İcra Kurulu Başkan Yardımcılığı, Eximbank Yönetim Kurulu Üyeliği, Tekstil ve Hammaddeleri Sektör Kurulu Başkanlığı görevleri devam eden Gülle, 30 Haziran 2018 tarihinde yapılan 25'inci Olağan Genel Kurulu'nda TİM Başkanlığı görevini üstlendi.”

İSMAİL GÜLLE: 2020'Yİ DE, 2021'İ DE UNUTMAYACAĞIZ

Meclis toplantısında üyelere hitap eden TİM Başkanı İsmail Gülle, Türkiye ihracatının 2021 yılı değerlendirmesi



İsmail Güllü

yaparak ve 2022 yılı hedefleriyle ilgili önemli açıklamalarda bulundu. Pandemi nedeniyle çok zorlu bir sürecin yaşandığını ve yaşanmaya devam edeceğini belirten İsmail Güllü, insanlığın unutamayacağı bir yıl olan 2020'nin derin yaralar ve izler bırakacağını söyledi. Pandemiye devam ettiği 2021'de ticari olumlu gelişmelerin yaşandığını kaydeden Güllü, "2020'yi de 2021'i de unutmayacağız. Her ikisi de kendine özgü hikayeleri olan, hayatımızda derin izler bırakan iki önemli yıl oldu. 2021 yılını da ihracat ve ülke için çok daha önemli ve anlamlı olan yanından dolayı hiçbir zaman unutmayacağız. Türkiye Cumhuriyeti'nin 100'üncü yılına gittiği not düşülecek tarihi başarılarla dolu bir dönem oldu. Türkiye pandemiyi getirmiş olduğu değişikliği ve dönüşümü gayet iyi okuyarak, tedarikteki zincirin bozulması sebebiyle yakalamış olduğu ivmeyi iyi değerlendirdiği için bu dönem büyük önem taşıyor. Normal olarak bizim ihracatımızın belli bir seyir içerisinde inişli kalkışlı bir grafiği vardı ve 100'lü rakamlarda yaklaşık 14 senedir bir mücadelemiz vardı bu süre içerisinde. Bu sürede bir türlü 200 milyar doları yakalayamadığımız, ancak orta vadeli plan çerçevesinde hedefin de çok

üzerinde bir artışla bitirebilmek son derece önemli ve anlamlı" dedi.

Ticaretteki zincirin kopmasının ilk etkisinin lojistik sektöründe hissedildiğini ifade eden Güllü, pandemi sonrasında başlayan aşırı talep yoğunluğu ve arzda yaşanan sıkıntılar nedeniyle lojistik ve konteyner krizi olarak gündeme geldiğini belirtti. Uzun zaman belli rakamlarla taşımaya alışmış ihracatçılarda pandemi sonrası artan fiyatlara alışmakta belli bir dönem sıkıntı yaşadığını vurgulayan Güllü, "Bu zincirin etkilenmesinde çok ciddi artışlar yaşandı. Bu apayrı bir süreç yönetimi getirdi. Bununla beraber emtialarda vahşi talebin getirmiş olduğu ciddi artışlarla bütün emtiaların arttığını gördük. Bütün sektörlerde oldu. Son olarak en yüksek artışı da enerji de gördük. Enerji fiyatlarındaki artış hem lojistikteki artışın, hem de hammaddelerdeki artışın çok daha üzerinde bir etki getiriyor. Enerjideki bu sıkıntılar ve dünyadaki bu maliyetlendirmeler de bize 2022 için bir takım ipuçları veriyor. 2021'de 5 üzerinde büyümeyle aynı benzer büyüme hedefleniyordu. Bir aylık gecikme olsa da bundan sonraki süreçte buna yakın bir büyümeyi sürdüreceğini ve ülkemizin hedeflediği 250 milyar dolarlık hedefi gerçekleştirmek için hepimiz gayret edeceğiz. Dünyada bundan sonraki süreçte eskisi olmayacağı kesin. Pek çok yan etkisini gördük. Sosyal hayatı, dünyaya bakış açısını, yaşam şeklini, öncelikleri, alışverişi, ticareti, her şeye bakışı değiştirdi ve bundan sonraki süreçte de çok ciddi enflasyon etkisiyle yaşayacağımız bir dönem olacak. Bunu iyi yönetmek önemli... Cumhuriyetimizin 100'üncü yılı olan 2023'te tüm parametrelerin tekrar yerine oturduğu bir dönem olması için bizlere düşen görev işimizi sadece iyi yapmak" diye konuştu.

Üç tarafı denizlerle çevrili Türkiye'nin bu süreçte deniz gücünü sorgular hale geldiğini kaydeden Güllü, şöyle devam etti: "Daha fazlasının olması gerektiğini hepimiz gördük. Geçen sene 175 milyon ton taşıdık. Eğer istediğimiz hedefe gideceksek, taşıyacağımız

malın 185 – 190 milyon ton civarında olduğunu görüyoruz. Geleceğin projesini de yaparak, ihracat ve ihracatla ilgili konulan hedefler bazında bunları güncellemeli, uygun altyapılar ve yatırımlar yapmak gerekiyor. Deniz yolu ticaretimizi gerçekleştirdiğimiz en büyük lojistik seçeneğimiz. Çeşitlilik içerisinde demiryollarının da alternatif olarak önemli bir fırsat açması gerekiyor. Karayolu, ardından da havayolu ve demiryolları yüzde 1'ler seviyesindeydi. Bu çeşitlilik içerisinde demiryollarının da alternatif olarak önemli bir fırsat açması gerekiyor. Çünkü havayollarını arttırabiliriz, deniz yolunu arttırabiliriz ama karayollarındaki sınırı ne kadar fazla aracınız olursa olsun belli limitlerle belli kapılardaki geçişteki sınırlamalarla bunu aşmanız çok da kolay olmadığını görüyoruz. Bu bugünün sorunu değil, yıllardan beri yaşanan sorun. Öyleyse bizim burada da farklı alternatifler üretmemiz gerekiyor."

"LOJİSTİKTE OYUN YENİDEN KURULUYOR"

TİM bünyesinde hayata geçirilen Türkiye Lojistik Portalı'na da değinen Güllü, şunları söyledi: "Şikayeti olanları bir araya getirdik. Herkesi teker teker konuşturduk ve çözüm önerilerini aldık. Bu süreci iyi yönettiğimiz kanaatindeyiz. Diğer taraftan da hem yük, hem de yük taşıyanın ihtiyacını bir araya getirecek böyle bir portalın ülkemizde olmadığını gördüğümüzden bu projeyi gerçekleştirmek için bir araya geldik. Denizciliğin bütün temsilcileriyle beraber ve diğer kurumlarla bu süreçte işbirliği yaptık. Onların görüş ve önerileriyle Türkiye Lojistik Portalı'nı gerçekleştirdik. Türkiye Lojistik Portalı'nın sahibi, malını yükleyen ihracatçılar ve malı taşıyan lojistik sektördür. Burası Türkiye'nin lojistik motoru... Amacı sadece bu kesime hizmet etmek ve onlara çeşit, rekabet, hizmet avantajını getirmek ve herkesi daha fazla talep, müşteri ve işle buluşturmak amacıyla gerçekleştirdik. Çok da başarılı oldu. Bundan sonraki süreçte daha fazla kullanılmasını arzu ediyoruz... Dileğimiz, bu süreçte ihracatçılar olarak verilen görevi en iyisi ile yapmak. Bunu yaparken de, bizim en önemli ortağımız lojistik sektörü

de bundan sonraki süreçte birlikte önemli projeleri gerçekleştireceğimize inanıyoruz.”

Dünya ticaretinin değişeceğini ve özellikle Çin'in agresif bir büyümeyle yola devam ettiğini, dünyanın gelişmiş ülkelerinin çok büyük yatırımlar yaptığının altını çizen Gülle, “Lojistikte oyun yeniden kuruluyor. O nedenle ticaretin bu kadar önemli olduğu bir noktada bizler bunu seyretmekle kalmamalıyız. Bu işi sadece kamudan beklemenin de çok doğru bir yöntem olmadığını hepimiz biliyoruz. Bu işi bugüne kadar olduğu gibi bundan sonrada özel sektör, girişimciler, yatırımcılar, sanayiciler yani bu sektörde çalışanlar yapacak. Bundan sonraki süreci biz de görüyoruz. Görüp yapmak ve yaptırmak durumundayız. Eğer yaptırmazsak, bunların faturasını ödeyen taraf biz olacağız. Bu kadar önemli istihdam ve zenginleşmeyle ilgili yükümüzün olduğu dönemde sırtımızı bugünkü rahatımıza yaslayarak geçirmek durumunda değiliz. Bu nedenle demiryollarını büyütmeli, liman kapasitelerimizi arttırmalı, gemi filomuzu büyütmeli, konulan bütün bu hedeflerle çok daha fazlasının yapılacağını görüyorum.

“İHRACATIMIZA İYİ BAŞLADIK”

Bir önceki yıl Türkiye ihracatının ortalama mesafesinin 3 bin kilometre olduğunu hatırlatan Gülle, geçen yılın rakamlarına bakıldığında ise, bu sayının 3 bin 200'e çıktığını söyleyerek artık daha uzaklara gidildiğine dikkat çekti. Türkiye'nin lojistikte hep avantaj sağladığını kaydeden Gülle, “Zincirdeki kırılmayı toparladık dediğimizin parasal karşılığının da Türkiye'den bugüne kadar alım yapmamış firmaların aldıkları rakam 25 milyar dolar. Bu çok önemli bir artı... Zaten yaklaşık 60 milyar dolara yakın artışın temelinde bu söyleminin altının dolmuş olması geliyor. Bunun devam edeceğini de görüyoruz. Şu anda pek çok sektörümüzde önümüzdeki dönemle ilgili oldukça yoğun siparişlerin olduğunu görüyoruz. İhracatımıza da iyi başladık. Geçen yılın yüzde 17 üstündeyiz. Günlük ihracat performansında yavaş yavaş



ritmimizi bulmaya başladık ki, milyar dolarlı rakamlı günlerin çoğaldığını görüyoruz. Şubat ayında da üzerinde bir ihracatın olacağını şimdiden rahatlıkla söyleyebiliriz. Bu da yine Cumhuriyet tarihi rekoru olarak ifade edeceğimiz bir rakamın şubat ayı sonunda da gerçekleştireceğimizi rahatlıkla söyleyebiliriz.”

Ardından, günün anısına TİM Başkanı İsmail Gülle'ye anı objesi gemi maketi takdim edildi.

“TUTTUĞUMUZ BALIĞI CEZA OLARAK GERİ VERİYORUZ”

Meclis toplantısında söz alan İMEAK Deniz Ticaret Odası Üyesi ve 01 Numaralı Balıkçılık Faaliyetleri Meslek Komitesi Başkanı Murat Kul, balıkçıların Marmara Bölgesi'nde özellikle demirleme alanlarıyla ilgili çok büyük bir sorunları olduğunu ifade ederek, şöyle konuştu: “Daha önce sağ olsun liman başkanımıza ve sahil güvenlik komutanımıza konuyu arz ettik, ilgilendiler. Biliyorsunuz 1 Eylül'de sezona başlıyoruz, 15 Nisan'da bitiyor. Hava şartları da göz önüne alınırsa 4-5 ay denizde çalışıyoruz. En fazla 6 ay diyelim. Büyükçekmece ile Kumkapı arasının çoğunluğu demirleme alanı. Biz 1380 Sayılı Su Ürünleri Kanunu'na göre orada avcılık yapabiliyoruz, ama 4922 Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın can ve mal emniyetine göre avcılıktan

ceza yiyoruz. Günde biz 4-5 operasyon yapıyoruz. Bunun cezası 5 bin küsur TL. Biz oraya 5-6 av attığımızda tuttuğumuz balığı ceza olarak geri veriyoruz. Biz 50 yıldır burada çalışıyoruz.”

Adalar bölgesi, Büyükçekmece Körfezi'nin içi gibi birçok yerin koruma alanı ilan edildiğini hatırlatan Kul, “O zaman bizde diyoruz ki gemiler gitsin, oraya demir atsın bizim avlak sahamızda da biz avcılık yapalım, yani balık tutalım. Bir tanker olmuş 250-300 bin lira, mazot olmuş 15 bin lira. Biz para kazanma peşindeyiz. Tamam gemiler, gelecek bekleyecek yol alacak, siz de ekonomiye katkı sağlıyorsunuz, biz de ekonomiye katkı sağlıyoruz. Her teknede 30-35 kişi çalışıyor. Ülkeye gıda sunuyoruz. Öyle tekneler var ki, 75-80 tane cezası var. Burada bir mağduriyet var. Biz istiyoruz ki çaparız vermeyecek şekilde, biz de ağımızı atalım. Bizim ağların değeri 1-2 milyon lira. Biz deli değiliz. Neden gidelim ağlarımızı bile bile gemiye çaparız yapalım. Öyle olursa en büyük zararı bize olur. Bizim en büyük sıkıntımız bu” dedi.

Bu durumun sadece Marmara'da değil birçok yerde sorun yaratmaya başladığının altını çizen Kul, “Karadeniz Bölgesi'nde de aynı sorun var. Demirleme alanında avcılık izni verilmiyor. Zaten avlak sahalarımız kalmadı. Bırakın avlanalım diyoruz. Geçenlerde sağ olsun sahil



Murat Kul

güvenlik komutanımız ilgilendi. Limanın girişine demir attık. Dedik ki balığı sevk edelim, ondan sonra da limanın kenarına demir atalım. Yardımcı teknelerimiz var, limanlarda yer yok, limanlara giremiyoruz. Yani girdiğiniz zaman 50-60 tane tekne oluyor.

Kumanya almamız lazım, limanın oraya demir atıyoruz, tekneler gidip geliyor. Diyorlar ki, burası demirleme alanı değil. Neden buraya demir attınız? Bir ceza da ondan. Biz sonuçta balıkçı teknesiyiz. Büyük 100 metre gemiler değil ki çıkalım demirleme alanına demir atalım, biz avcılık yapıyoruz. Gideceğiz oradan kumanyamızı alacağız, geleceğiz. Limana giriş çıkışa sıkıntı vermeyecek şekilde girişine demir atacağız ama limanlarda yer yok. Bize yetmiyor. Anlatıyoruz dinleyen yok, çözüm arıyoruz. Şurada çalışacağımız 6-7 ay, 15 Nisan'dan sonra denizleri komple bırakıyoruz zaten" diye konuştu.

"EKMEĞİMİZİN PEŞİNDEYİZ"

Atık sular konusuna da değinen Kul, "Marmara'nın pisliğini, bütün kanalizasyonlarını bıraktık, gemideki 25-30 kişinin pisliğinin derdine düştük. Aman nereye vereceğiz, nasıl vereceğiz? Eskiden 15 günde bir veriyorduk, rahattık. Şimdi 48 saatte bir oldu. Yani balıkçılığı her şeyi bıraktık, bir tane



Yunus Can

evrakin peşinde geziyoruz. Ne yapsak, bunu nasıl vereceğiz, kim gelip alacak? Buradan çıkıyorum, limanlarında altyapı yok. Eskiden bunu 15 günde bir uzak bir limana gittiğim zaman depolarımız büyük bunu orada tutabiliyoruz. Gidip veriyoruz, sahil güvenlik geliyor atığını vermemişsin diyerek ceza kesiyor.

Metre başına 40-50 lira cezalar alıyoruz. Yani iyice mağdur olmaya başladık. Sıkıntımızı gidip anlatıyoruz, çözüm yok. Hani bürokrat der ki, hadi 15 gündü şunu 10 güne çekelim, o da yok. Altyapı yok. Altyapıyı oluşturmamışsın milyonlarca kişinin pisliği denize akıyor, bizim 20-25 kişinin peşine düşmüşler. Gerçekten çok büyük sıkıntıdayız. İnşallah birileri yardımcı olur. Bu şikayet değil, gerçekten sitemimiz. Yani işi gücü bırakıyoruz, bunlarla uğraşıyoruz. Biz de ekmeğimizin peşindeyiz" şeklinde konuştu.

"ARTIK ÇALIŞAMAZ HALE GELDİK"

Akaryakıtı gelen zamlara değinen Meclis üyesi ve 4. No'lu Her Nevi Yolcu Taşımacılığı ve Turistik Amaçlı Gemi İşletmeciliği Meslek Komitesi Başkanı Yunus Can, kent içi toplu ulaşım taşımacılığı yapan firmaların bütün maliyetlere maruz kalmalarına rağmen kendi gelirlerini ayarlayamayan, tespit edemeyen bir kurum haline geldiklerine dikkat çekerek, bu durumun absürt



Kadir Işık

olduğunu ifade etti. Gelirlerini tayin edebilecek tek merciin UKOME (Ulaşım Koordinasyon Merkezi) olduğunu ancak yerelde ve merkezde yer alan farklı siyasi görüşler nedeniyle bu durumdan olumsuz etkilendiklerini kaydeden Can, "Bizim şu anki geldiğimiz noktada artık çalışamaz hale geldik. Bu böyle devam ettiği süre içerisinde ister istemez kontak kapatacağız.

Konu ile alakalı Tamer başkanımızın ciddi temasları ve katkılarının belirli bir yol alması sonucunda çözüm noktasına doğru gittiğimizi umuyorum.

Başkanımız her türlü katkısı veriyor, kendi işi gibi ilgileniyor. Başkanımıza güveniyorum" diye konuştu. Meclis toplantısında DTO Meclis Üyesi ve Gemi Brokerleri Derneği Başkanı Semih Dinçel piyasalarla ilgili kısa bir sunum yaptı.

DÖDER BAŞKANI MECLİS ÜYELERİNE HİTAP ETTİ

Denizci Öğrenciler Derneği 23'üncü Dönem Yönetim Kurulu Başkanı ve İstanbul Üniversitesi Deniz Ulaştırma Mühendisliği 3'üncü Sınıf öğrencisi Kadir Işık, Denizci Öğrenciler Derneği hakkında meclis üyelerine bilgi vererek, yaşadıkları sorunları

Denizci Öğrenciler Derneği'nin 1999 yılında Türkiye Ulusal Denizci



Öğrenciler Birliği altında kurulduğunu ve şu an sektördeki tek öğrenci STK'sı olduğunu ifade eden Işık, şunları kaydetti: "Aktif olarak baktığımızda üyelik ve temsilciliklerle öğrencilerin ilişkisini kurmakta. Böyle büyük bir derneğin oluşumunu denizcilik sektörü için çok önemli buluyoruz. Bu yıl ilk delegasyonumuzu Yıldız Teknik

Üniversitesi'nde bin 350 öğrenci ile yaptık. Aslında denizci öğrencilerin gücü burada da görülüyor. Faaliyetlerimize baktığımızda yılda üç kere delegasyon yapıyoruz.

Delegasyonlarla ilgili sıkıntılarımız var; çünkü çok kalabalığız bunlarla alakalı salon tahsisi genelde zor oluyor. Bu sene

ilkinde Yıldız Teknik Üniversitesi yardımcı oldu. Ardından Piri Reis Üniversitesi'ne bir salon talebinde bulunduk; fakat verilmedi. Biz 700-800 öğrenci ile yapacağız dedik, bize 100 kişilik salon verdiler. Sonrasında Pazar günü online yapmak zorunda kaldık. 3'üncüsü için belediyelere başvurduk ret aldık. Tekrar Yıldız Teknik Üniversitesi'nin kapısını çalacağız."

Bünyelerinde bulunan komisyonlarından bahseden Işık, burada neler yaptıklarını özetleyerek e-dergi, sosyal sorumluluk ve AR-GE komisyonları hakkında bilgi verdi. Işık, "Medya komisyonunda üniversite tercihi yapacak öğrenciler için bölüm tanıtım videoları, okul tanıtım videolarıyla bunları tamamlamaya çalışıyoruz. e-dergi komisyonu kapsamında İngilizcedergi çıkardık. Yurtdışındaki denizcilik okullarına, denizcilik firmalarının maillerine dergimizi mail olarak ilettik. Sosyalsorumluluk komisyonunda projelerimiz devam ederken aynı zamanda ARGE komisyonumuzda da çalışmalar yapılıyor" dedi.

Meclis toplantısına asıl geliş sebeplerinin sorunlarını aktarırken aynı zamanda da düzenlenecek 21'inci Ulusal Denizkızı Kongresi için destek istemek olduğunu ifade eden Işık, şöyle konuştu: "Ulusal Denizkızı kongresi 1999 yılından beri yapılıyor. Son iki senedir pandemiden kaynaklı yapılamıyor.

Baktığımızda da çok ciddi maliyetlerimiz var. Yönetimkurulunda 10 kişiyiz ve bu yükün altında eziliyoruz. Ama biz bunu yapmak zorundayız çünkü bu bize sorumluluk olarak yüklendi ve bizde sırtımıza alıp yola devam ediyoruz.

Ulusal Denizkızı Kongresi Türkiye'deki bütün denizcilik fakültelerinden en seçilmiş öğrencilerin olduğu, sektör hakkında söyleşilerin yapıldığı, panellerin açıldığı ve öğrencilerin bir araya toplandığı bir organizasyon. Bununla alakalı da bütün sektörümüzün burada olmalarının arzu ediyoruz."





www.avsglobalsupply.com

**at 1500
ports
in 126
countries**

*at your service,
globally.*



**GLOBAL
SHIP SUPPLY
& CATERING**

FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

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

TİCARET BAKANI MEHMET MUŞ'TAN, TAMER KIRAN'A ÖDÜL

Ticaret Bakanlığı tarafından organize edilen "Dünya Gümrük Günü Etkinliği ve Ödül Töreni", 1 Şubat 2022 Salı günü, Ticaret Bakanlığı'nın Söğütözü Yerleşkesi'nde düzenlendi.

Törende, Ticaret Bakanı Dr. Mehmet Muş tarafından TOBB Başkan Yardımcısı ve TOBB Tır Komitesi Başkanı Tamer Kıran'a Dünya Gümrük Örgütü Liyakat Belgesi takdim edildi.

TEDARİKÇİLER BİR ARAYA GELEK TOPLANTI YAPTI

İMEAK Deniz Ticaret Odası'na bağlı 11 No'lu Gemi Tedarikçileri ile 21 No'lu Gemi Tedarikçileri Toptan Ticareti ve Yurtdışı Toptan Ticareti Faaliyetleri Meslek Grubu Üyeleri 1 Şubat Salı günü video konferans yöntemi üzerinden bir araya gelerek toplantı yaptı. Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ın da katıldığı toplantıda tedarik sektörü ile ilgili olarak Ticaret Bakanlığı'nca yayınlanan genelge ve uygulamalar konularında bilgilendirme yapıldı, ayrıca meslek grubu üyeleri talep ve çözüm önerilerini Başkan Tamer Kıran'a iletti.

TOBB'UN 70'İNCİ KURULUŞ YILDÖNÜMÜ KUTLANDI

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkanı M. Rifat Hisarcıklıoğlu ve TOBB Yönetim Kurulu Üyeleri, TOBB'un 70'inci kuruluş yıldönümünde bir araya gelerek toplantı yaptı. 7 Şubat 2022 Pazartesi günü Ankara'daki TOBB Birlik Merkezi'nde, Eski TOBB Başkanlarından Ali Coşkun'un iştirakiyle gerçekleştirilen toplantıya İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı ve TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kıran da katıldı.

İMEAK DTO YÖNETİMİ'NDEN İÇİŞLERİ BAKANI'NA ZİYARET

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ile Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Şadan Kaptanoğlu, İçişleri Bakanı Süleyman Soylu'yu ziyaret etti.

Ankara'da, 9 Şubat 2022 Çarşamba günü gerçekleşen ziyarette, denizcilik sektörünün sorunları ve çözüm önerileri ele alındı.

TAMER KIRAN'DAN TSSF BAŞKANINA HAYIRLI OLSUN ZİYARETİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kıran 46 No'lu Meslek Komite Başkanı Murat Draman ve Komite Üyeleri ile birlikte yeni seçilen Türkiye Sualtı Sporları Federasyonu Başkanı Oğuz Aydın'a hayırlı olsun ziyaretinde bulundu. Başkan Tamer Kıran, görüşme sonrası Türkiye Sualtı Sporları Federasyonu Başkanı Oğuz Aydın'a plaket takdim etti.

DENİZTEMİZ DERNEĞİ/TURMEPA'DAN DTO'YA ZİYARET

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın da kurucuları arasında yer aldığı DenizTemiz Derneği/TURMEPA'nın Yönetim Kurulu Başkanı Şadan Kaptanoğlu ve dernek yönetim kurulu üyeleri, 17 Şubat 2022 Perşembe günü DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'a desteklerinden dolayı teşekkür ziyaretinde bulundular.

TOBB TIR KOMİTESİ ÜYELERİ TAMER KIRAN İLE BİR ARAYA GELDİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı ve TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kıran 18 Şubat 2022 Cuma günü İstanbul TOBB Plaza'da Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürü Murat

Baştor ve TOBB TIR Komitesi üyeleri ile istişare toplantısı gerçekleştirdi.

ODA YÖNETİMİ HAZİNE VE MALİYE BAKANI'NI ZİYARET ETTİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır ve yönetim kurulu üyeleri Hazine ve Maliye Bakanı Nureddin Nebati ile bir araya geldi. 21 Şubat 2022 Pazartesi günü gerçekleşen toplantıda, denizcilik sektörünün sorunları ve çözüm önerileri ele alındı.

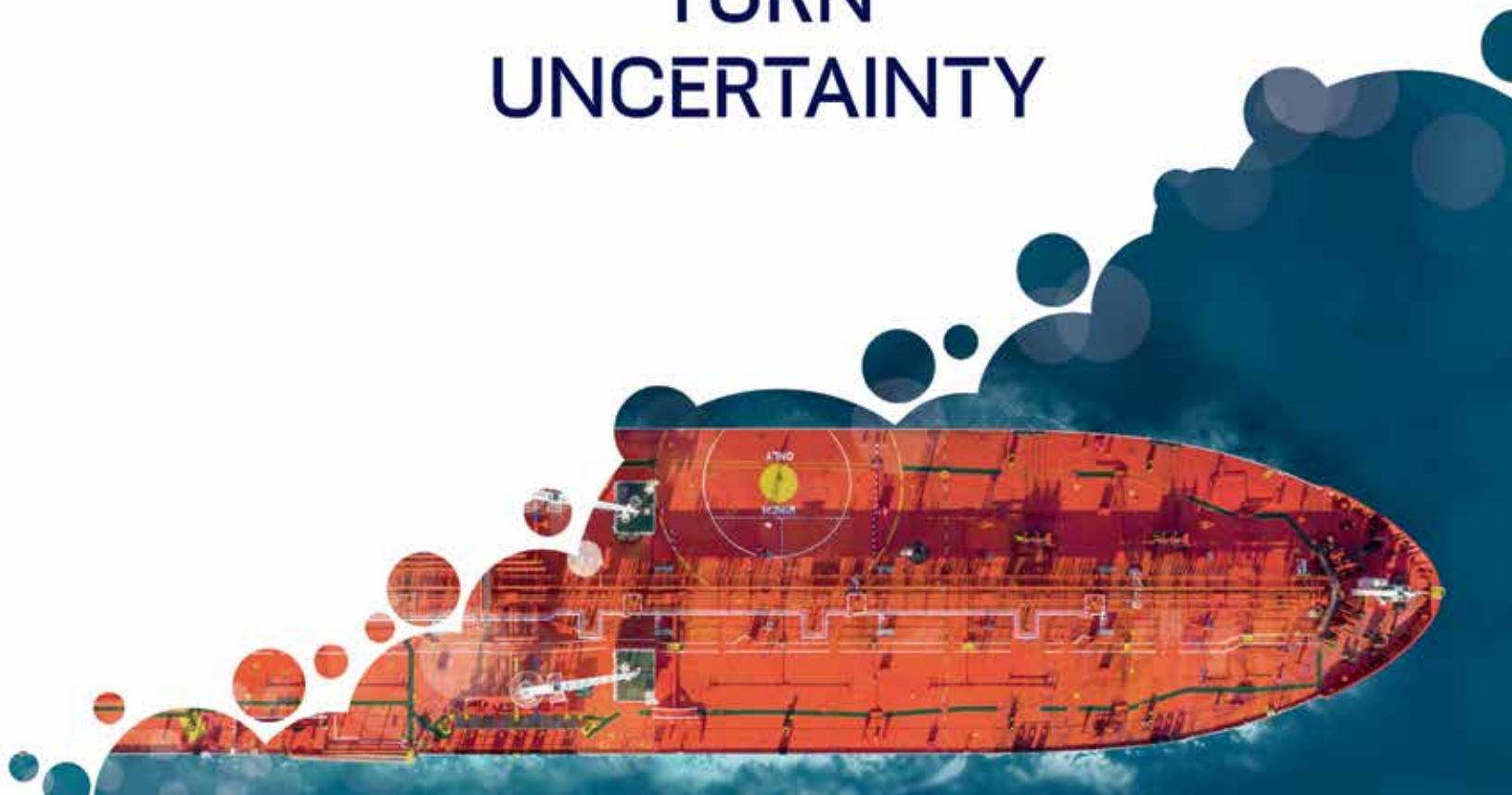
KARAYOLU TAŞIMA YÖNETMELİĞİ DEĞERLENDİRME ÇALIŞTAYI YAPILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, Ankara'da "Karayolu Taşıma Yönetmeliği Değerlendirme Çalıştayı"na katıldı. TOBB Yerleşkesi'nde, 22 Şubat 2022 Salı günü düzenlenen Çalıştay'a, UAB Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürü Murat Baştor, TOBB Türkiye Karayolu Yolcu Taşımacılığı ile Ulaştırma ve Lojistik Meclis Başkanları iştirak etti.

MARMARA DENİZİ EYLEM PLANI İL DEĞERLENDİRME TOPLANTISI YAPILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Marmara Denizi Eylem Planı İl Değerlendirme Toplantısı'na katıldı. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanı Murat Kurum'un katılımıyla 23 Şubat 2022 Çarşamba günü, Cumhurbaşkanlığı Dolmabahçe Çalışma Ofisi'nde yapılan toplantıda, Marmara denizinde müsilaj ile mücadeleyle yönelik yapılan çalışmalar ele alındı. Toplantıya, DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve Deniz Temiz Derneği TURMEPA Başkanı Şadan Kaptanoğlu da iştirak etti.

TURN UNCERTAINTY



INTO CONFIDENCE

For the maritime industry, this is more than a moment of change. It's a time for transformation. Never have the decisions it faces been so complex. Nor their consequences ever mattered more. As a trusted voice of the industry, we help decision-makers throughout the maritime world to make purposeful and assured choices. From regulatory compliance, next generation fuels, vessel and operational optimization, to in-depth advice and insight, explore our solutions.



Learn more:
dnv.com/maritime



ACI KAYBIMIZ VEFAT VE BAŞSAĞLIĞI



Türk iş dünyası ve denizcilik sektörüne büyük emekleri geçmiş, İMEAK DTO'nun Kurucu Meclis ve Eski Yönetim Kurulu Üyesi, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği bir önceki Yönetim Kurulu Başkanı Fuat Miras vefat etti.

Diler Denizcilik ve Ticaret A.Ş. ortaklarından ve İMEAK DTO Yönetim Kurulu Sayman Üyesi Faruk Miras'ın babası, Türk iş dünyası ve denizcilik sektörüne büyük emekleri geçmiş, İMEAK DTO'nun Kurucu Meclis ve Eski Yönetim Kurulu Üyesi, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği bir önceki Yönetim Kurulu Başkanı Fuat Miras vefat etti.

Merhum Faruk Miras'ın naaşı 24 Şubat 2022 Perşembe günü Fatih Camii'nde ikindi namazını müteakip kılınan cenaze namazının ardından Edirnekapi Şehitliği'nde defnedildi. Deniz Ticareti Dergisi olarak merhum Fuat Miras'a Allah'tan rahmet, başta oğlu DTO Yönetim Kurulu Sayman Üyesi Faruk Miras olmak üzere ailesine, yakınlarına ve denizcilik camiasına başsağlığı diliyoruz.

FUAT MİRAS KİMDİR?

1932 yılında, Trabzon'un Sürmene ilçesinde doğan Fuat Miras, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi'ni bitirdi. Armatörlük mesleği ile Deniz Ticaret Odası'nın kurucuları arasında da bulunan Fuat Miras, 1982-2009 yılları arasında İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Üyesi ve 1986-1989 yılları arasında Yönetim Kurulu Üyesi olarak hizmet verdi. Miras, 1996-2001 yılları arasında Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Yönetim Kurulu Başkanı olarak görev yaptı. 4 Haziran 1986 - 9 Ocak 1996 döneminde TOBB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcılığı, 9 Ocak 1996 - 16 Haziran 2001 tarihleri arasında da TOBB Yönetim Kurulu Başkanlığı görevlerinde bulunan Fuat Miras evli ve iki çocuk babası idi.

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 almasını içerir.

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



US VGP 2013

Bu sektöre yönelik hizmetlerimiz şunlardır:

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



IMO MEPC.259(68)

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

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



TEHLİKELİ MADDE ENVANTERİ (IHM)

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

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

GLOBAL DENİZCİLİK HİZMETLERİMİZ

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

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

GELECEĞİ YAZAN KADINLAR İKLİM FİKİR MARATONU ÖDÜLLERİ SAHİPLERİNİ BULDU

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği, TOBB Kadın Girişimciler Kurulu ve Turkcell işbirliğinde yürütülen Geleceği Yazan Kadınlar Projesi İklim Fikir Maratonu Final ve Ödül Töreni, 4 Şubat Cuma günü İstanbul'da gerçekleştirildi.



Tören; Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın eşi Emine Erdoğan, Aile ve Sosyal Hizmetler Bakanı Derya Yanık, TOBB Başkanı M. Rifat Hisarcıklioğlu, TOBB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve Turkcell Yönetim Kurulu Başkanı Bülent Aksu'nun katılımıyla yapıldı.

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Tamer Kıran törende yaptığı konuşmada, 2017 yılında başlattıkları projenin ilk iki döneminde kadınların kod yazmayı öğrendiğini belirterek, "Kadınlar, mobil uygulamalar geliştirdiler. Turkcell'in ürün ve servislerini test etme imkanı buldular. Bir kısım kadın girişimci olurken, önemli bir bölümü teknoloji şirketlerinde istihdam edildiler. Geleceği Yazan Kadınlar Projesi pandemi döneminde çok anlamlı hale gelen İklim Fikir Maratonu ile devam etti. Çevre ve iklim konularında geliştirdikleri teknolojik çözüm fikirleriyle yarıştılar" dedi.

Yarı finale kalan yarışmacıların her birini, TOBB İl Kadın Girişimciler Kurulu'nun başkanlarıyla eşleştirdiklerini anlatan Kıran, şunları kaydetti: "Farklı bölge ve illerden başkanlarımız, yarışmacılara fikirlerini ticarileştirmek ve geliştirmek



yönünde mentorluk desteği verdi. Kadın girişimci kurullarımız hem kadın girişimci sayısını artırmak, hem de mevcut kadın girişimcilerimizi desteklemek için canla başla çalıştı. 81 ilde bu amaçla seferber oldular.

Kadınları bu projelere teşvik ettiler. Bu yıl TOBB, diğer dönemlerden farklı olarak yarışmacılara ayrı destekler verme kararı aldı. Bugün ödül almaya hak kazanan ilk üç finalistimize fikirlerini ticarileştirme ve girişimcilik ekosistemine katılabilmeleri adına 13 ilde kurduğumuz 'istasyon' adındaki girişimcilik merkezlerimizde ücretsiz ofis ve altyapı desteği sunacağız. Ayrıca, yarı finale kalan tüm katılımcılarımızı TOBB Ekonomi ve Teknoloji Üniversitesi bünyesinde sunulan sertifika programlarından ücretsiz faydalandıracağız." Kıran, dünyanın artık iklim değişikliğiyle mücadele sürecinde konuşmaktan yapmaya doğru geçtiğini belirterek, Avrupa Birliği tarafından gündeme getirilen Avrupa Yeşil Mutabakatı süreci ve Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın iradesiyle imzalanan Paris İklim Antlaşması'yla birlikte iklim değişikliğiyle mücadelenin Türkiye'nin en önemli gündem maddelerinden biri haline geldiğini söyledi. Türkiye'de her sektörde ve her

alanda yenilikçi ve yeşil dönüşüme katkı sağlayacak fikirlere ihtiyaç duyulduğunu aktaran Kıran, "Böyle fikirlerin oluşmasını motive ettiği için bu yarışmayı çok önemsiyoruz. TOBB olarak kadınlarımızı desteklemeyi sürdüreceğiz. Kadın güçlü olursa, aile de, toplum da, ülke de güçlü olur. İnanıyorum ki; hep birlikte çalışarak yeni başarı hikayeleri yakalayacağız." değerlendirmesinde bulundu.

ÖDÜLLER

Törende jüri değerlendirmelerinin ardından ödül almaya hak kazanan projeler açıklandı. Finali ilk sırada Tekno Team projesiyle Hüsne Temur, Nimet Özmeral ve Semanur Erbay tamamladı. İkinci sırada Mapla projesiyle Merve Atalay, üçüncü sırada ise CH+. ai projesiyle Fatma Aouani Çöpoğlu yer aldı. Turkcell tarafından verilen birinciye 50 bin TL, ikinciye 30 bin TL ve üçüncüye 20 bin TL'lik ödüllerin yanı sıra dereceye giren yarışmacılara fikirlerini hayata geçirebilmeleri için TOBB Kadın Girişimciler Kurulu tarafından girişimcilik mentorluğu da sağlanacak. Ayrıca ilk üç finaliste, Ankara'da bulunan TOBB ETÜ GARAJ Kuluçka Merkezi'nde 6 ay boyunca ücretsiz ofis ve altyapı hizmeti, ücretsiz eğitim ve yatay-dikey mentorluk desteği verilecek.

ODA VE BORSA BAŞKANLARI İLE İSTİŞARE TOPLANTISI YAPILDI

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği tarafından 9 Şubat 2022 Çarşamba günü, Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası Başkanı Şahap Kavcıoğlu ile oda / borsa başkanları ve sektör meclis başkanlarının katılımıyla çevrimiçi istişare toplantısı düzenlendi.



Toplantıya İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, TOBB Başkan Yardımcısı M. Rifat Hisarcıklıoğlu ile katıldı. İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt'in de yer aldığı toplantıda, firmaların ve sektörlerin yaşadıkları sıkıntılar ve çözüm önerileri, Merkez Bankası Başkanı Kavcıoğlu'na iletili. TCMB Başkanı Kavcıoğlu, toplantıda, sürdürülebilir fiyat istikrarının cari dengeyle sağlanacağını belirtti.



Türkiye'nin serbest piyasada elde ettiği kazanımlardan asla vazgeçmeyeceğini vurgulayan Kavcıoğlu, Türkiye'deki tüm ihracatçıların yüzde 9 faiz oranıyla kredi kullanma imkanına sahip olduğunu bildirdi. Kavcıoğlu, çalışmalarının ihracatta ithalatın payının yüzde 25-30 olduğunu gösterdiğine dikkati çekerek, bu oranın dolaylı yollarla yüzde 40-50 aralığına işaret ettiğini kaydetti. Firmaların hesabında 90 milyar dolar döviz tevdiat hesabı bulunduğunu ve 1 yıllık hesap

hareketlerinin çok düşük olduğunu aktaran Kavcıoğlu, "Bunun 50 milyar doları firmaların tasarrufu, geri kalanı transfer ödemeleri için park edilmiş duruyor. Yapılan analizler bunun 50 milyar dolarının kur korumalı mevduat hesabında istenen vadeye bağlanabileceğini gösteriyor. Bu nedenle vade en az 6 ay ve kur korumalı mevduatta şirketlerin çok önemli vergi avantajları var" değerlendirmelerinde bulundu.

Kavcıoğlu, firmaların TL'ye geçişi konusunda desteklerin süreceği bilgisini vererek, "Mevduatlarda son 50 yılda ortalama vade 45 günken kur korumalı mevduatla maliyeti yüzde 17'nin altında ve 6 ay vadeli kaynak sağlıyoruz. Bu nedenle bankaların çok daha ucuz ve çok daha uzun vadeli kaynak sağlaması gerekiyor" ifadelerini kullandı.

DENİZTEMİZ DERNEĞİ / TURMEPA'DAN DTO'YA TEŞEKKÜR ZİYARETİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın da kurucuları arasında yer aldığı DenizTemiz Derneği/TURMEPA'nın Yönetim Kurulu Başkanı Şadan Kaptanoğlu ve Dernek Yönetim Kurulu Üyeleri, 17 Şubat 2022 Perşembe günü, Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'a desteklerinden dolayı teşekkür ziyaretinde bulundu.



İMEAK DTO Yönetim Kurulu Sayman Üyesi Ömer Faruk Miras, DenizTemiz Derneği/TURMEPA'nın Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı İbrahim Yazıcı, Yönetim Kurulu Sayman Üyesi Jonathan Beard ve Genel Müdür Semiha Öztürk'ün de yer



aldığı toplantıda TURMEPA'nın hayata geçirdiği projeler konuşuldu. Ziyarete ilişkin bir açıklama yapan aynı zamanda DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı olan Şadan Kaptanoğlu, derneğin kuruluşunda Deniz Ticaret Odası'nın

ve denizcilerin bulunduğunu belirterek, "TURMEPA hepimizin kuruluşu ve bugün bir kere daha denizci destekçilerimize teşekkür etmek için geldik.

Her geçen gün Deniz Ticaret Odamızın desteğini daha çok hissediyoruz" dedi. 8 milyon çocuğa deniz hakkında bir şeyler öğretmenin Deniz Ticaret Odası sayesinde olduğuna vurgu yapan Jonathan Beard'de, DTO'ya teşekkürlerini iletti. Ziyaretin sonunda Şadan Kaptanoğlu, Tamer Kıran'a plaket ve derneğin 25'inci kuruluş yıldönümü kitabını takdim etti.

İMEAK DTO MERKEZ VE ŞUBELERİ EMITT FUARI'NDA TANITIM ÇALIŞMASI YAPTI

Dünyanın en büyük beş turizm fuarından biri olan Doğu Akdeniz Uluslararası Turizm ve Seyahat Fuarı (EMITT), 9–12 Şubat tarihleri arasında TÜYAP Fuar ve Kongre Merkezi'nde gerçekleştirildi.



Fuar, T.C. Kültür ve Turizm Bakanı Mehmet Nuri Ersoy, İstanbul Valisi Ali Yerlikaya ve İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Ekrem İmamoğlu'nun katılımlarıyla açıldı. Fuar süresince büyükelçiler, konsoloslar, valiler, katılımcı il ve ilçelerin belediye başkanları, bürokratlar ve sektörel birlikler tarafından ziyaret edilen EMITT'e ilgi büyüktü. Dünyanın en büyük beş turizm fuarı arasında yer alan 25'inci EMITT Turizm Fuarı'nda 110 ülkeden 33.595 bin ziyaretçi ve 500'e yakın katılımcı ağırlandı.

Fuarın açılışına, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Üyesi ve Fuarlar Komitesi Başkanı Başaran Bayrak ile İMEAK DTO Antalya, Fethiye, Bodrum, İskenderun, Marmaris ve Kocaeli şubelerinin başkan ve yöneticileri katılım sağladı. Fuara dair bir değerlendirme yapan Başaran Bayrak, "Bölgemizin en

önemli turizm fuarı 2 yıl aradan sonra tekrar yapıldı. Biz de İMEAK DTO olarak burada katılım gösterdik. Özellikle turizm bölgesindeki şubelerimizin hemen hemen hepsinin katılımı söz konusu oldu. Fuardan beklentilerimiz büyük. Umarız ki, deniz turizmine katkısı olacaktır. Burada deniz turizmine yönelik bir algı yaratabilsek bu da bizim üyelerimize olumlu olarak yansımaktadır" diye konuştu.

Fuar hakkındaki izlenim ve görüşlerini dile getiren şube başkanları şunları ifade ettiler:

DTO ANTALYA ŞUBE BAŞKANI AHMET ÇETİN: ANTALYA ÜLKEMİZİN TURİZM BAŞKENTİDİR

"Dünya'nın en büyük beş turizm fuarı arasında yer alan EMITT fuarı, iki yıl aradan sonra TÜYAP Fuar Merkezi'nde 25'inci kez ziyaretçilerine kapılarını

açmıştır. Fuarın çeyrek yüzyılı doldurması başarılı ilerlediğinin kanıtı olduğu için sektörümüzün tanıtımı açısından fırsat olarak görülmekle birlikte, sektörün sonraki adımlarını ve akış hızını belirlemekte önem arz etmektedir.

Antalya, dört mevsim canlılığını koruması, 640 km'lik sahil şeridi ve en fazla mavi bayrağa sahip plajlarıyla ülkemizin turizm başkentidir. Ülkemizin turizm gelirlerinin yarısından fazlası Antalya'dan sağlanmakta olup, bunun %20'si deniz turizmi gelirinden elde edildiği bilinmektedir. Bu sebepten dolayı turizm sektöründeki daralma veya gelişme Türkiye ekonomisini doğrudan etkilemektedir. Ülkemizde hızlı bir şekilde yayılan Covid-19 turizm sezonu için yapılan tüm öngörüler ve planları kökten değiştirmiştir.

Salgın birçok sektörü olumsuz etkilemiş ve şüphesiz ki, en çok etkilenen sektör turizm olmuştur. Üyelerimizin büyük çoğunluğunu günübirlik tur tekneleri, yat işletmeciliği ve su üstü sporları işletmeleri oluşturmaktadır.

Yaşanan ve halen devam etmekte olan pandemi nedeniyle bazı işletmelerin faaliyetleri tamamen durmuş, bazıları ise büyük bir kayıp ile sezonu kapatmak zorunda kalmıştır. İlerleyen süreçlerde azami yarı kapasite ile çalışma izni verilmesine rağmen zararların kapanması mümkün olmamıştır. Bu zamana kadar birçok kriz yaşadık, ancak bu durum diğerleri ile karşılaştırılabilecek gibi değil. Aşılma ve toplumsal bağışıklık sebebiyle salgının etkisinin azalacağını ve yaz aylarının başlarında denizin yeniden geçmişteki renkli günlere döneceğini düşünüyor ve sektör adına hüzünlü



Her yıl ülke pavilyonları, tatil destinasyonları, yaz ve kış turizmi ve outdoor turizmi destinasyonları, oteller ve turist merkezleri, tur operatörleri ve acentelerin katıldığı bu fuarı Kocaeli'nin 'turizm yönünü' tanıtmaya açısından çok değerli buluyoruz. İMEAK DTO Kocaeli Şubesi olarak EMITT'te güzel şehrimizi temsil etmenin gururunu yaşıyoruz. Evet, Kocaeli için sanayi ve liman kenti kimliği ön plana çıksa da, bu kenti bilenler ve görenler için durum farklılık arz ediyor. Çünkü ilimiz Kocaeli, aynı zamanda büyük zenginliklere sahip bir turizm kenti.

Dünyanın en güzel coğrafyalarından birine sahip olan ülkemizde birçok kentimiz, turizme yönelik bir veya birkaç marka ile öne çıkarken, Kocaeli'ye baktığımızda ise ortaya büyük bir zenginlik çıkmakta. Deniz, göl, dağ, tarih, inanç... Kocaeli, bu başlıkların tamamı için turistlere çok fazla seçenek sunmaktadır.

Son yıllarda turizm anlayışında farklılıkların olduğunu, doğa ve tarihin de ön plana çıktığını düşünürsek, Kocaeli'nin turizme dönük zenginliğini çok daha iyi anlamış oluruz. Kuşkusuz ki, Kültür ve Turizm Bakanlığımız, valiliğimiz, Kocaeli büyükşehir belediyelerimiz,

ilçe belediyelerimiz, odalarımız, turizme dönük meslek kuruluşlarımız, özel teşebbüslerimiz, turizme dönük önemli çalışmalara imza atmaktadır. İMEAK DTO Kocaeli Şubesi olarak bizler de, başta EMIT gibi fuarlar olmak üzere, her platformda ilimiz temsil ederek, Kocaeli'nin turizme dönük yüzünü açıklıkla göstermek için gayret göstermekteyiz.

Kocaeli'nin deniz turizminde kuşkusuz ki, Ege ve Akdeniz kıyıları ile yarışacak potansiyelde değildir. Fakat Kocaeli'nin İstanbul, Trakya, Batı Karadeniz, Batı Anadolu olmak üzere çok yüksek nüfusun çok kısa sürede ulaşabileceği bir kenttir. Türkiye'nin en büyük nüfusunun da Kocaeli ve çevresinde yaşadığını düşünürsek, ilimiz 20 milyonu aşan bir nüfusu en fazla birkaç saatte kendine çekecek potansiyelindedir. Zaman kavramının çok önemli olduğu bu dönemde, Kocaeli'nin coğrafi şansı, turizm kenti olma iddiamızı da kuşkusuz ki daha da güçlendirecektir.

Büyük bir heyecanla ziyaret ettiğimiz EMITT-2022'de de farklı kentlerin, turizme dönük sektörlerin hayata geçirdiği çalışmaları çok ayrıntılı bir şekilde algılama fırsatı bulurken, aynı

zamanda da katılımcılara Kocaeli'yi tanıtmaya fırsatı bulduk. Fakat konukların Kocaeli'nin turizme dönük yüzünü eksik bilmeleri, bu yönde yeteri kadar yol alamadığımızı, turizmle alakalı daha yapacak çok işimizin olduğunu da ortaya koydu. Eksikliklerimizi gidermek için daha çok çalışacağız. Hyve Group, TUROFED ve TTYD iş birliğiyle düzenlenen, Kültür ve Turizm Bakanlığı, TOBB, Türk Hava Yolları ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından desteklenen bu fuara katkı veren tüm bileşenlere ve katılımcılara teşekkürlerimizi sunuyoruz."

DTO MARMARİS ŞUBE BAŞKANI HALİL BAĞLI: BÖLGEMİZDEKİ YAT SEKTÖRÜNE 2022'DE BÜYÜK İLGİ VAR

"EMİTT Fuarı ve bunun gibi yapılan birçok fuarlarda katılımımızın yerli ve yabancı turistlerin bölge turizmini daha yakından tanıması ve deniz turizmine olan ilginin artırılması açısından faydalı olacağını düşünüyorum. Bu bağlamda bölgemizdeki yat sektörüne 2022 sezonu için şimdiden yoğun bir ilgi ve rezervasyon var."

DTO İSKENDERUN ŞUBE BAŞKANI KEMAL KUTLU: BÖLGEMİZİ HER PLATFORMDA TANITMAYA DEVAM EDECEĞİZ

Dünyanın en büyük beş turizm fuarından biri olan EMITT'te DTO İskenderun Şubesi olarak katılım sağladık. Türkiye'nin geleneksel turizm bölgeleri dışında kalan İskenderun ve Hatay'ın tanıtımı açısından önemli bir fırsat olan bu organizasyon, tarihi yerlerimiz, dalış noktalarımız ve resif çalışmalarımızı ziyaretçilerle paylaşmamıza olanak sağlamıştır. Geleneksel olarak İskenderun bir sanayi ve liman şehri olarak bilinmektedir. Oysa tarihi 5000 yıllık geçmişe dayanmaktadır. Doğal güzellikleri ve tarihi yapılarımızı odamızın sağlamış olduğu imkanlarla ziyaretçilerimize tanıtmaya imkanı oldu. Odamız standın da diğer şubelerle birlikte bulunarak tecrübe edinmeye çalıştık. Yıllık olarak yaklaşık 40 profesyonel ve ziyaretçi ağırlayan bu fuarda Hatay/İskenderun'u tanıtmaktan büyük keyif ve mutluluk duyduk. İMEAK Deniz Ticaret Odası'na bize bu imkanı sunduğu için teşekkür ediyoruz."



Best quality, best service

Services

Technical Stores

- Engine Stores
- Valves
- Deck Stores
- Safety Equipments
- Cabin Stores
- Nautical & Stationery Items



Provision Stores

- Dry Foods
- Frozen Foods
- Fresh Fruits & Vegetables
- Beverages
- Galley Stores



www.gimas.com

EGE DENİZİ'NDE İKİ YIL ARADAN SONRA FERİBOT SEFERLERİ BAŞLIYOR

Covid-19 küresel salgını nedeniyle durdurulan Ege kıyıları ile Yunanistan adaları arasında feribot seferleri iki yıl aradan sonra yeniden başlıyor.



Yunanistan, deniz hudut kapılarının deniz turizmüne açılması kararı ile Yunanistan ile Türkiye arasındaki feribot hatları seferleri ile diğer ticari ve özel yatlarla uygulanan kısıtlamaları 7 Şubat 2022 tarihi itibarıyla kaldırdı. Yunanistan'a girişlerde sağlık uygulamalarına ilişkin güncel protokolün, ilgili Bakanlıklar tarafından önümüzdeki günlerde yayımlanması bekleniyor.

Ayrıca ticari ve özel yat seferleri kapsamında; geminin bayrağı veya taşıma kapasitesi ne olursa olsun kırk dokuz yolcuya kadar, Yunanistan Kavala, Midilli, Sakız Adası, Vathi ve Pythagoreio, Samos, Myrina, Limni, Simi, Skala, Patmos, Meis'in yanı sıra Kos ve Rodos limanlarına girişlere izin verildi. Söz konusu deniz turizmi araçları ile seyahat edenler, ülke vatandaşlıklarına ve aşılı olup olmadıklarına veya Covid-19 geçirip geçirmediğine bakılmaksızın, Yunanistan'a girişlerinden 72 saat önce yapılan PCR testini veya varışlarından 24 saat önce yapılan hızlı testi gösterecekler.



İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Öztürk, iki yıldır feribot seferlerinin durması nedeniyle Ege'nin iki yakasının adeta duvar olduğunu belirterek, alınan bu kararla Ege'de deniz turizminin yeniden başlayacağını söyledi.

İki ülke arasında deniz turizmi araçlarının yeniden sefere başlaması konusunda Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Denizcilik Genel Müdürlüğü, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanımız Sayın Tamer Kıran ve Yunanistan otoritelerinin iki yıl boyunca yoğun bir çaba gösterdiğine dikkat çeken Öztürk, bu kararın çıkmasında emeği geçenlere teşekkürlerini iletti. Öztürk, "Geçtiğimiz Kasım ayında Kültür ve Turizm Bakanı Mehmet Nuri Ersoy ve Yunanistan Turizm Bakanı Vasilis Kikilyas'ın katılımlarıyla

İzmir'de yapılan Türkiye-Yunanistan 9'uncu Turizm Forumu ve 4'üncü Turizm Karma Toplantısı'nda en büyük talebimiz, her iki kıyı arasında yılda bir milyona yakın yolcu taşıyan feribotlarımızın seferlerine yeniden başlamasıydı.

Bu iki yıl boyunca feribotçu üyelerimiz çok zor günler yaşadı. Nihayet beklediğimiz sonucu almış olduk. Özellikle Yunan adalarındaki esnaf, Türk turistlerin yolunu dört gözle bekliyor. Her iki ülke, yeniden kurulan bu denizyolundan azami derecede faydalanacaktır. Akdeniz'de kruvaziyer turizminin de hareketlendiği bir dönemde feribotlarımızın, ticari ve özel yatlarımızın seferlere başlaması kararı, 2022 turizm sezonunda deniz turizminde büyük bir canlanma yaratacaktır" diye konuştu.

(İTÖ İzmir Şubesi)



FUELING SMART DECISIONS
**POWERING A
SUSTAINABLE FUTURE**

LEARN MORE TODAY

www.eagle.org/sustainability



BAŞKAN AHMET ARAS DTO BODRUM ŞUBESİ MECLİS TOPLANTISI'NA KATILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi olağan meclis toplantısı 4 Şubat Cuma günü Meclis Başkan Yardımcısı Mehmet Esat İleri başkanlığında gerçekleşti. Toplantıya Bodrum Belediye Başkanı Ahmet Aras da katıldı.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şube Seminer salonunda düzenlenen toplantı; Bodrum Belediye Başkanı Ahmet Aras, Bodrum Belediye Başkan Yardımcısı İlknur Ülküm Seferoğlu, Bodrum Yarımadası Günlük Gezi Kooperatifleri başkan ve temsilcilerinin katılımı ile gerçekleşti.

Toplantıda konuşan İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi Başkanı Orhan Dinç, Ocak 2022 faaliyetleri hakkında bilgiler vererek; bağlama problemleri, kaçak charter, kaçak iskeleler ve yapılmasını istenen yeni rampalar, bağlama yerlerinin şu anki mevcut durumu ve problemleri, ticari ve özel teknelerin bağlama fiyatlandırması, balıkçı barınaklarının durumuna değindi. Dinç, kooperatif başkan ve temsilcilerini dinledi.



Bodrum Belediye Başkanı Ahmet Aras ise, sorunların çözüm önerileri hakkında Bodrum Belediyesi olarak yapabileceklerini aktararak, her daim

denizcinin ve denizcilik sektörünün yanında olduğu kaydetti.

(DTO Bodrum Şubesi)

İRFAN ERDEM TÜRK VE DÜNYA DENİZCİLİĞİNİ DEĞERLENDİRDİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Karadeniz Ereğli (Batı Karadeniz Bölgesi) Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı İrfan Erdem Türk ve dünya denizciliğini değerlendirdi.



Sakarya Uygulamalı Bilimler Üniversitesi (SUBÜ) Denizcilik Meslek Yüksekokulu'nda 2021-2022 Akademik Yılı Bahar Yarıyılı ilk ders etkinliği kapsamında, İMEAK Deniz Ticaret Odası Karadeniz Ereğli (Batı Karadeniz Bölgesi) Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı İrfan Erdem, 'Türk Denizciliğinin Dünya Denizciliğindeki Yeri ve Önemi' başlıklı bir sunum gerçekleştirdi. Türk ve dünya

denizciliğindeki önemli gelişmeleri aktaran İMEAK Deniz Ticaret Odası Karadeniz Ereğli (Batı Karadeniz Bölgesi) Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı İrfan Erdem'e etkinliğin sonunda Kocaali Belediye Başkanı Ahmet Acar ve Denizcilik Meslek Yüksek Okulu Müdürü Doç. Dr. Nuri Akkaş tarafından plaket takdim edildi.

(DTO Karadeniz Ereğli (Batı Karadeniz) Şubesi)

GÖÇEK KOYLARINDAKİ KAÇAK YAPILAŞMA İNCELENDİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Fethiye Şubesi, Fethiye Meslek Kuruluşları Güç Birliği Platformu, Fethiye Turizm Konseyi, gezi teknesi kooperatifleri, ilgili diğer meslek kuruluşları ve derneklerin katılımı ile kaçak yapılaşmanın olduğu koylar, Göcek'ten tekne ile hareket edilerek yerinde incelendi.



Turizmciler, yat işletmecileri, gezinti teknesi işletmecileri ve diğer ilgililerin de katıldığı programda, koyların daha önceki ve şu andaki durumları hakkında tespitlerde bulunuldu.

Bazı koylarda kaçak yapılaşma açıkça göz önüne serilirken, bu tür doğal alanların turizm ve gelecek nesiller için korunması gerektiği vurgulandı.

İncelemede Fethiye ve Dalaman ilçe sınırlarında bulunan gerek karada gerekse deniz üzerindeki yapılaşmaların giderek arttığı; özellikle Kille, Taşyaka (Bedri Rahmi), Sıralıbük, Sarsala, Hamam, Yavan Su, Yassıcalar ve çevredeki diğer ada ve koyların turizm açısından büyük önem taşıdığına vurgu yapılarak, sürdürülebilir turizm ve çevrenin korunması adına kaçak

yapılaşmanın derhal önüne geçilmesi ve gereğinin yapılması gerektiği dile getirildi. Yıllar geçtikçe Fethiye'deki koylarda kaçak yapılaşmanın arttığını belirten İMEAK Deniz Ticaret Odası Fethiye Şubesi Yönetim Kurulu Danışmanı ve yat işletmecisi Mehmet Eskici, "Koylarımız hem geleceğimiz hem de sürdürülebilir bir turizm açısından büyük önem taşımaktadır. Buralar mutlaka korunmalıdır. Gün geçtikçe koylarımızdaki kaçak yapılaşmalar hızla artıyor. Deniz turizmi temsilcileri olarak bölgemize gelen turistlere koylarımız sayesinde satış yaparak ekonomiye katkı sağlıyoruz. Ama koylarda artan kaçak yapılardan dolayı ilçemizin ve ülkemizin doğal güzelliklerini tanıtamıyoruz. Yetkililerden kaçak yapılaşmanın önüne geçilmesini rica ediyoruz" dedi.

SS Fethiye Göcek Çalış Ölüdeniz Kooperatifleri Birlik Başkanı ve Deniz Ticaret Odası 39 No'lu Meslek Komitesi Başkanı Güven Altoğ ise, “Özellikle son 23 yıldır çevremizdeki ve diğerkoylarda kaçak yapılaşma hızlı bir şekildeartıyor. Buradaki kaçak yapılaşmaların en büyük sebebi imar barışı affı ve 2/B olayıdır. Kesinlikle bu koyalardaki kaçak yapılaşmalara imar affı izni verilmemelidir. Türkiye Cumhuriyeti vatandaşı olarak hepimizin denize girebilmek ve doğayı gezebilmek hakkı ve özgürlüğü vardır. Ne yazık ki üç, beş zengin kişi bu bölgelere gelerek kaçak yapılaşma ile hakkımızı elimizden alıyorlar. Devlet yetkililerimizden ivedilikle bu kaçak yapılaşmaya dur demelerini istiyor, bu doğanın bakir kalarak tüm halkımızın kullanmasını istiyoruz” ifadelerini kullandı.

(DTO Fethiye Subesi)



RUSYA UKRAYNA KRİZİ SAVAŞA DÖNÜŞTÜ



Dünyanın haftalardır korkuyla beklediği haber 24 Şubat sabahı Rusya'nın başkenti Moskova'dan yayıldı ve Vladimir Putin Ukrayna'ya savaş ilan etti. Rusya yalnızca Donbas'ta özel bir askeri operasyon yapıldığını savunsa da, Ukrayna'nın başkenti Kiev'in de aralarında bulunduğu birçok şehre füze fırlattı.

Rusya'nın Ukrayna'ya yönelik askeri müdahalesi sırasında birçok kent vurulurken Ukrayna, 7 Rus savaş uçağını düşürdüğünü açıkladı. Ukrayna, Rusya saldırılarında 40'tan fazla kişinin hayatını kaybettiğini ve çok sayıda yaralı bulunduğunu duyurdu. Ancak Ukrayna makamları ölenlerin asker ya da sivil olduğu konusunda detay vermedi. Kiev'in yanı sıra Harkov, Kramatorsk, Mariupol, Mykolaiv ve Odesa kentlerinde yerel saatle 04.50'den sonra art arda patlamalar yaşandı. Haber yayına hazırlandığı sırada Rus TASS haber ajansı iki Rus kargo gemisinin Azak Denizi'nde Ukrayna'nın füze saldırısıyla vurulduğunu ileri sürdü. Başta ABD, Avrupa ülkeleri

ve NATO krize odaklanıp, birbiri peşi sıra yaptırım kararları ve açıklamalar yaparken, Türkiye'de de hareketli saatler yaşandı. Rusya'nın Ukrayna'ya hareketi sonrası Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan Güvenlik Zirvesi'ni topladı. 1 saat 45 dakika süren toplantının ardından yapılan yazılı açıklamada; "Rusya'nın saldırısı uluslararası hukuka aykırıdır ve derhal durdurulmalıdır mesajına yer verildi". NATO Zirvesi nedeniyle Afrika gezisinin üçüncü ayağını erteleyen Cumhurbaşkanı Erdoğan, ne Rusya'dan, ne de Ukrayna'dan vazgeçemeyiz mesajı vermişti. Bölgemizde yaşanan sıcak savaşın olası etkilerini Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Pinar Kalkavan Sesel ve Gazeteci Metehan Demir dergimiz için değerlendirdi.

PINAR KALKAVAN SESEL: RUSYA-UKRAYNA KRİZİNİN KOSTER TAŞIMACILIĞINA ETKİSİ

Rusya ve Ukrayna arasında başlayan savaş sadece kendi bölgelerinde değil, Avrupa ve yakın Asya'da da gün geçtikçe



PINAR KALKAVAN SESEL
KOSDER YÖNETİM KURULU BAŞKANI

gerilimi artırırken, aynı zamanda batılı ülkelerin ortaya koyduğu tavır krize daha da küresel bir boyut kazandırıyor. Bu durumun; öncelikle komşu ülke konumunda olan Türkiye'ye, Avrupa Birliği ülkelerine ve akabinde de dünya

ticaretine olumsuz olarak yansıtacağı açıkça görülüyor. Rusya'nın sert tutumu ve almayı hedeflediği imtiyazlar, ticaretin tüm aktörlerinin de endişeli bir bekleyişin içerisinde sokuyor.

Savaşın başlamasıyla birlikte; bu bölgede taşımacılık yapan gemilere ülke limanlarının kapatılması durumunda; koster taşımacılığının sektöre uğrayacağı ve beraberinde küresel boyutta yaşanacak bir krizin de tetikleneceği düşünülüyor. Rusya ve Ukrayna limanlarından her ay ortalama 700 geminin yükleme yaptığı göz önünde bulundurulduğunda, bu çıkarımın gerçekleşmesinin muhtemel olduğu ön görülüyor. Ayrıca, koster armatörünün yük grubunu oluşturan; kömür, tahıl, çelik, gübre ve demir cevheri gibi ürünlerin ihracatının büyük ölçüde bu iki ülkeden yapıldığı göz önünde bulundurulması gerekiyor. Bölge deniz taşımacılığında önemli bir yeri olan nehir gemilerinin olumsuz havadan büyük oranda etkilenmesi de tahmin ediliyor. Öte yandan; savaştan dolayı bazı kontratların iptal edilmesi, artan yakıt fiyatları, Karadeniz ve Azak Denizi'nin deniz sigortacıları tarafından riskli bölge ilan edilmesi ve bölgede seyir yapan gemilerden yüksek primler talep etmesi armatörleri endişelendiren diğer gelişmeler arasında yer alıyor. Bu durum; bölgede yaşanan gelişmelerin yakından takip edilmesini ve her türlü senaryoya hazırlıklı olmamızı mecburi hale getiriyor.

METEHAN DEMİR: DÜNYA VE TÜRKİYE AÇISINDAN UKRAYNA KRİZİNİ ANLAMAK

8 yıl önce yani 2014'de Rusya, Batı ve Ukrayna arasındaki tansiyon Rusya'nın Kırım'ı ilhak etmesiyle en tepe noktasına ulaştı diye düşünülüyordu. Ancak sonrasında, Ukrayna'nın doğusundaki Moskova yanlısı ayrılıkçı grupları destekleyen Rusya, etkisini iyice arttırdı ve her tür desteği vermeye devam etti. Ve sonunda haftalardır artan gerilimde işler hepten karıştı, dünya şoka girdi.

Rusya'nın Belarus ile ortak askeri tatbikatı dolayısıyla son dönemde Ukrayna sınırına yakın bölgelere çok sayıda askeri araç ve asker yerleştirmesi ile önce gerilim arttı. Ek Rus askeri



METEHAN DEMİR
GAZETECİ

birlikleri de eklenince, gözler acaba bu kez de Moskova Ukrayna'ya doğudan mı girecek tartışmasına döndü. Batı ülkeleri, Rusya'nın askerlerini Ukrayna sınırından uzak tutmaları çağrısında bulunurken hafta başında Putin'den beklenen hamle geldi. Putin, Ukrayna'nın doğusundaki Luhansk ve Donetsk Halk Cumhuriyetleri'ni ayrı ayrı tanıma kararı aldı. Putin, o bölgede Ukrayna ordusu ile ayrılıkçı güçler arasında yaşanan çatışmayı sona erdirmek için bölgeye "barış gücü" gönderme kararı alınca batı dünyası büyük tepki gösterdi. Bazı etkisi tartışmalı yaptırımlar haricinde, tabii ki bu Rus askeri restine karşı batının tepkisi ise sadece sözde kaldı.

PEKİ, ŞİMDİ NE OLACAK?

İşte bu noktayı sizler için madde madde Türkiye ve dünya açısından merak edilen noktalar çerçevesinde detaylandıralım:

- Rusya Lideri Vladimir Putin bundan sonra Rusya'nın yeni tarihini yazacaktır.
- Büyük Rus İmparatorluğu hayalini gerçekleştirmek için sadece Ukrayna ekseninde değil, global anlamda birçok alanda Moskova'nın hamleleri için ileri adımlar atacaktır.
- Rusya Ukrayna arasındaki krizi anlamak aslında Rusya Amerika Birleşik Devletleri ve batı dünyasındaki krizi

ve oyunları anlamak demektir. Çünkü aradaki çekişme Ukrayna'daki meseleyi çözmekten öte bir boyuttur.

- 2014'te Rusya Kırım'ı ilhak ettikten sonra batının o zaman da sözde kalan tepkilerini gördükten sonra Putin, Ukrayna'nın doğusundaki bu son çıkışını, 2014'de batının içi boş olan tehditlerini anladıktan sonra daha rahat yapmıştır.

ABD VE NATO İLE SICAK SAVAŞ ZOR ANCAK;

Bugün Rusya ile batı dünyasının sıcak ve yüksek yoğunluklu büyük bir savaşa girmesi mümkün değil. Ama Rusya, Ukrayna'yı tamamen kontrol etmek için o bölgede orta yoğunluklu savaş dahil tüm adımları atmaktan geri durmayacaktır. Moskova bunu çok iyi anladığı için bundan sonraki hamlelerini de buna göre yapacaktır.

Bu savaşın sadece ateşli silahlar üzerinden olmayacağı, hatta daha çok Rusya'nın bunu elinde silah olarak kullanabildiği yeraltı zenginlikleri yani doğalgaz ve petrol üzerinden de yapacağı anlaşılmaktadır.

Rusya'nın önemli isimlerinden eski Başkan Medvedev'in Avrupa'ya yönelik doğalgazın 1000 m³ fiyatı için 2000 Euro yaparız tehdidi her şeyi açıklamaktadır. Yani Rusya kendisine doğalgaz boru hatları üzerinden yaptırım tehdidinde bulunan batıya hem fiyatları arttıracaklarını, hem de gerekirse akan miktarı düşüreceği yönünde açık tehditte bulunmaktadır.

Mesela, Almanya gibi doğal gaz ihtiyacının yüzde 50'sini Rusya'dan karşılayan bir ülke için bu yaptırımları devam ettirebilmek ya da Amerika Birleşik Devletleri ile Rusya'ya karşı bunu sürdürebilmek ne kadar mümkün olacak bunu zaman gösterir. Krizde bundan sonraki ikinci tehlikeli geçiş noktası Rusya'nın bağımsızlığını tanıdığı iki bölgeden Ukrayna'nın resmi kolluk kuvvetleri ve askerlerini geri çekmesini istemesi olacaktır.

Ardından da, Donetsk ve Luhansk'da Rus birliklerinin güvenliğini sağlıyoruz

gerekçesiyle mevcudiyetini büyük ihtimalle göreceğiz. Tabii ki bu noktada Rusya bir de NATO'ya da kendisini sorgulaması yönünde ağır bir sınav verdiriyor. Daha önce Fransa Cumhurbaşkanı Emmanuel Macron, NATO'nun beyin ölümünün gerçekleştiğini söylemişti. O zaman bu açıklamalar çok tartışılmıştı. Ancak bugün gelinen noktada NATO'nun Rusya'nın bu çıkışlarına karşın bir etki yaratamaması ve ardından Putin'in istediğini yapar bir konuma geçmesi bu tezi sanki biraz güçlendiriyor.

Mesele, NATO'nun 2008'de Ukrayna tam üye olabilir yönünde sinyal verdikten sonra geçen 14 yılda hiçbir şey yapamaması ve hala bu acz içinde gelinen noktayı ve olanları seyretmesi meselesidir. Bütün bunlar yaşanırken, Türkiye'nin başından beri Ukrayna Rusya arasında her iki ülkeye yakınlığı çerçevesinde arabuluculuk yapması yönündeki açıklamaları önemlidir. Ancak buna rağmen bu çıkışlara ve bu iyi niyetli tutuma rağmen, Türkiye'ye karşı batının hala sessiz kalması ve arabuluculuk teklifine umursamaz yaklaşımı ise gözden kaçmamaktadır.

Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın son açıklamalarında Türkiye'nin hem Rusya, hem de Ukrayna'dan vazgeçmesinin mümkün olmadığı çıkışı akılcıdır. Öte yandan, önümüzdeki dönemde batı ülkelerinin savaş gemilerinin sık ve yoğun geçişi üzerine Montrö Boğazlar Sözleşmesi çerçevesinde, Boğazları kullanmayı istemesi de ihtimaller arasındadır. Bu da, Türkiye'nin batı ile Rusya arasına sıkışabileceği sıkıntılı bir dönemi de beraberinde getirebilir. Bu konuda taraflarda Boğazları kapa istekleri gelecektir. Rusya'nın Karadeniz'de iç deniz yapma planı nedeni ile askeri çıkarma yapacağı Azak Denizi ise daha sorunlu olacaktır.

GEMİ TAŞIMACILIĞINDA BÜYÜK BİR SIKINTI YAŞANMASI BEKLENMİYOR

Rusya'nın enerji silahını devreye sokarak tehditlerde bulunması dünyada doğalgaz ve petrol fiyatlarını da yukarıya çekebilir. Bu da beraberinde ülkemizde zaten

sıkıntılı yüksek faturaların tartışıldığı bir dönemde daha yüksek enerji maliyetlerini karşımıza getirebilir. Aynı zamanda Türkiye'nin Rusya'dan doğalgaz ihtiyacının %30'u civarını karşıladığını da düşünürsek ve ayrıca da İran'ın Türkiye'ye yönelik gaz akışını 10 gün kestiğinde yaşadığımız sıkıntıları da hatırlarsak, enerji ihtiyaçlarımız anlamında önümüzdeki dönemi çok iyi planlamamız şarttır.

Türkiye'nin hem Rusya'yla hem de Ukrayna ile ticari, turistik, savunma, enerji, gemi taşımacılığı, inşaat, taahhüt, kültürel birçok alanda işbirlikleri bulunmaktadır. Rusya'dan 5 milyon üzerinde, Ukrayna'dan ise 2 milyon üstünde turist Türkiye geldiği biliniyor.

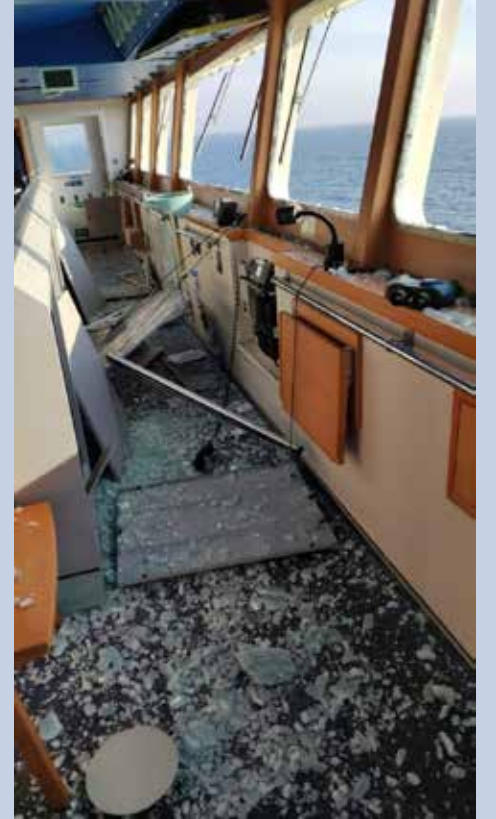
Bu şartlar ışığında bu sene çok gelir beklediğimiz turizm alanında bu iki ülke ile sıkıntı yaşamak da turizm alanına ayrı bir darbe vurabilir. Gemi taşımacılığında ise çok büyük bir sıkıntının yaşanması beklenmiyor. Aksine bu süreçte Türkiye konumu itibarı ile krizde araçları ve gemileri ile güvenilir tarafsız taşıma köprüsü özelliği de taşıyabilir. Rusya ve Ukrayna gemilerinin ve ayrıca diğer ülke deniz ticari araçlarının Boğazlar üzerinden geçişleri devam edecektir.

"Peki, bundan sonra ne olur?" dersanız, Putin Ukrayna'nın doğusunda bağımsızlığını tanıdığı iki bölgede etkisini arttıracaktır. Yoğunluğunu sadece bu bölgede tutmayıp, eski büyük Rusya hayaliyle Türk Cumhuriyetlerinden Küba'ya, Venezuela'dan Suriye'ye, Belarus'a Gürcistan'a ve Kazakistan'a kadar çok geniş bir eksende etki alanlarına iyice arttırmaya çalışacaktır. Putin'in en başarılı olduğu alanlardan biri de yaratıcı kaos üzerine projeksiyonlar üretmektir.

Önümüzdeki dönemde de Rus lider bu konuda bugüne dek kazandıklarını göz önüne alarak, yeni yaratıcı kaoslar üzerinden adımlarına devam edecektir.

Belki son ama çok önemli bir nokta olarak da, yıllardır hep söylenen o söz hatırlatmakta fayda vardır. Sürekli krizler olur. Ama Amerika Birleşik Devletleri

ve Rusya asla sıcak bir çatışmada karşı karşıya gelmez. Vekâlet savaşları üzerinden çatışmalar devam ettirilir. Aradaki aktörler ortaya sürülür. Sonunda pasta Amerika Birleşik Devletleri ve Rusya tarafından perde arkasında bölüşülür. İnşallah böyle bir şey olmaz. Yeni dünya düzeninde daha doğrusu düzensizliğinde artık hiçbir şeye şaşırıyoruz. İnşallah yanılırız...



Ukrayna Odessa'dan kalkan ve Romanya'ya giden Yalçın Sabancı'ya ait Marshall Adaları bayraklı YASA JUPITER isimli kuruyük gemisine bomba atıldı. Gemide bulunan 8'i Türk, 11'i Ukraynalı olmak üzere toplam 19 mürettebatta herhangi bir can kaybı olmadığı öğrenildi.

Konuyla ilgili Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü'nden yapılan açıklamada, "Ana Arama Kurtarma Koordinasyon Merkezi'ne (AAKKM) gelen Odessa açıklarında Marshall Adaları bayraklı Türk sahipli YASA JUPITER isimli gemiye bomba isabet ettiği bilgisi üzerine, yapılan görüşmede geminin yardım talebi olmadığı, Romanya karasularına intikal halinde olduğu, can kaybı olmadığı ve güvende olduğu öğrenilmiştir" denildi.

EEXI – ENERGY EFFICIENCY EXISTING SHIP INDEX

Don't wait. Act now.

**Manage your EEXI
complexity and risk.**

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

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



Lloyd's
Register



8 MART DÜNYA KADINLAR GÜNÜ

8 Mart Dünya Kadınlar Günü ya da Dünya Emekçi Kadınlar Günü her yıl 8 Mart'ta kutlanan ve Birleşmiş Milletler tarafından tanımlanmış uluslararası bir gündür. Bugün, insan hakları temelinde kadınların siyasi ve sosyal bilincinin geliştirilmesine, ekonomik, siyasi ve sosyal başarılarının kutlanmasına ayrılmaktadır.



8 Mart'ın Dünya Kadınlar Günü olarak kutlanmasını öneren Clara Zetkin ve Rosa Luxemburg'dur. Dünya Kadınlar Günü tarihinde barındırdığı talihsiz olay

Mart'ta yaşanan yangın felaketinde 120 kadın işçinin hayatını kaybetmesinin ardından Almanya, Danimarka ve ABD gibi ülkelerde bu günün kadınlara özel

York eyaletinde çalışma koşullarının iyileştirilmesini isteyen işçilerin iş bırakma eyleminden sonra çıkan yangın 120 kadın işçinin hayatını kaybetmesine tüm dünyadan tepkiler geldi.

Danimarka, Almanya ve ABD sırasıyla bu günü dünya kadınlarına özel bir gün olarak kabul edince Birleşmiş Milletler'den de ilk adım geldi. 16 Aralık 1977 tarihinde 8 Mart'ı Dünya Kadınlar Günü olarak ilan eden BM, aynı dönem özel gün ile ilgili yaptığı açıklamada bu günün New York'ta yanan işçilerden dolayı anma günü ilan edildiğini belirten bir ifade kullanmadı.

TÜRKİYE'DE DÜNYA KADINLAR GÜNÜ

Türkiye'de 8 Mart Dünya Emekçi Kadınlar Günü ilk kez 1921 yılında "Emekçi Kadınlar Günü" olarak kutlanmaya başlandı. 1975 yılında ve onu izleyen yıllarda daha yaygın ve yığinsal olarak kutlandı, kapalı mekanlardan sokaklara taşındı. "Birleşmiş Milletler Kadınlar On Yılı" programından Türkiye'nin de etkilenmesiyle, 1975 yılında "Türkiye 1975 Kadın Yılı" kongresi yapıldı. 12 Eylül Darbesi'nden sonra cunta yönetimi tarafından dört yıl süreyle herhangi bir kutlama yapılmasına izin verilmedi. 1984'ten itibaren her yıl çeşitli kadın örgütleri tarafından "Dünya Emekçi Kadınlar Günü" kutlanmaya devam edilmektedir.

"Dünya'da hiçbir milletin kadını, milletini kurtuluşa ve zafere götürmekte, Anadolu kadınından daha fazla çalışım diyemez." Bu sözler Ulu Önder Mustafa Kemal Atatürk'e ait. Söylediklerinde mübalağa yok. Zira Kurtuluş Savaşı'nın en önemli aktörlerinden biri de Türk kadınları idi. Onları da bir kez daha saygıyla anıyoruz.

Dünya Kadınlar Günü'nüz kutlu olsun.



nedeniyle bazı ülkelerde anma törenleri ile kutlanıyor. Dünya Emekçi Kadınlar Günü adı ile 1921 yılından itibaren Türkiye'de de kutlanmaya devam eden 8 Mart ilk olarak 1975 yılında yaygınlaşmaya başladı. ABD'nin New York eyaletinde 8

bir gün olarak anılması kararı alınmıştı. Ülkelerin kararlarına tepkisiz kalamayan Birleşmiş Milletler ise, 1977 yılında yaptığı oylamadan sonra 8 Mart'ı dünya kadınlarına armağan etti. Kadınlar Günü'nün tarihçesi ABD'nin New

İKLİM ŞURASI'NDA TÜRKİYE'NİN STRATEJİK HEDEFLERİ BELİRLENDİ

Türkiye'nin 2053 Net Sıfır Emisyon ve Yeşil Kalkınma hedefi doğrultusunda kısa, orta ve uzun vadeli strateji, eylem, politika ve mevzuatların altyapısını oluşturacak İklim Şûrası yapıldı.



Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı'nca 21-25 Şubat tarihlerinde Konya'da düzenlenen İklim Şûrası'nın açılış oturumu Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanı Murat Kurum'un katılımıyla yapıldı. Türkiye'nin iklim değişikliği vizyonunu, gelişen ve değişen koşullar çerçevesinde yeniden ele alarak "yeşil dönüşüm" anlayışını katılımcı bir şekilde ortaya koymak amacıyla düzenlenen şûranın açılışı 4 gencin gençlik bildirisini okuması ile başladı.

"2053 NET SIFIR EMİSYON VE YEŞİL KALKINMA DEVRİMİ"

Bakan Murat Kurum, yaptığı açış konuşmasında, Türkiye'nin ilk İklim Şûrası'na ev sahipliği yapan Konya'nın yeryüzünde iyiliğin, barışın, insanlık değerlerinin, doğa sevgisinin, yeşilin ve mavinin mihmandarı olan Selçuklu'nun başkenti olduğunu ifade etti. Kurum, Konya'nın iklim değişikliğinden çok derinden etkilendiğini, kuraklıkla susuzlukla dev obruklarla yüzleştiğini, göllerini kaybetme riskiyle karşı karşıya kaldığını, fakat şehrin tarih boyunca gördüğü zorluklarda olduğu gibi iklim değişikliğiyle mücadelede de başarılı ve öncü olacağını söyledi. Türkiye'nin son 20 yılda, her şart altında yükseldiğini, eğitimden sağlığa, kültürden ulaştırmaya,

dış politikadan çevre ve şehirciliğe her alanda, değişimin, dönüşümün, yeniliğin merkezi olmayı başardığını belirten Kurum, iddiasını cesaretle ortaya koyduğu her alanda, milletine vadettiği her hedefe kararlılıkla yürüdüğünü, bütün insanlığa örnek başarılarla imza attığını kaydetti.

Kurum, Cumhurbaşkanı Sayın Recep Tayyip Erdoğan'ın BM Genel Kurulu'ndaki konuşmasıyla Türkiye'nin "2053 Net Sıfır Emisyon ve Yeşil Kalkınma Devrimi" yoluna çıktığını ifade ederek, bu hedefin kapılarını Türkiye'ye açtığı için Erdoğan'a şükranlarını sundu.

AVRUPA YEŞİL MUTAKABATININ GETİRDİKLERİ

Bakan Kurum'un açılış konuşması ve Gençlik Oturumu ile başlayan şurada paneller ve yuvarlak masa toplantıları yapıldı. Şûra'nın üçüncü gününde katılımcılar enerji, sanayi ve ulaştırma, tarım ve binalarda sera gazı azaltımı, yeşil finansman ve karbon fiyatlama, iklim değişikliğine uyum, yerel yönetimler, göç, adil geçiş, diğer sosyal politikalarla bilim ve teknoloji konularını ele aldılar. Selçuklu Kongre Merkezinde düzenlenen şûranın son panelinde ise "Avrupa Yeşil Mutabakatı"nın getirdikleri ve yapılması gerekenler, sektörün düşük karbonlu ve katma değeri yüksek üretime geçişi,

iklim değişikliği çerçevesinde üretime bakış konuları ele alındı. Panelin moderatörlüğünü TBMM Sanayi, Ticaret, Enerji, Tabii Kaynaklar, Bilgi ve Teknoloji Komisyonu Başkanı Ziya Altunyaldız yaptı.

TOBB Başkan Yardımcısı Selçuk Öztürk, Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) Başkan Vekili Başaran Bayrak, TÜSİAD Enerji ve Çevre Yuvarlak Masası Başkanlığından Cevdet Alemdar, MÜSİAD Enerji ve Çevre Sektör Kurulu Başkanı Altuğ Karataş'ın konuşmacı olarak yer aldığı panelde, farklı sektörlerde yeşil dönüşümün önemine dikkat çekildi.

Şûra kapsamında oluşturulan, farklı kurum ve kuruluşlardan yetkililerin, akademisyenlerin ve uzmanların bir araya geldiği 7 komisyon 3'er oturum yaptıktan sonra, bugüne kadar yapılan çalışmalarla ilgili değerlendirme raporları ve sonuç bildirgesi hazırlanacak. Toplantıya TİM Başkan Vekili ve İMEAK DTO Yönetim Kurulu Üyesi Başaran Bayrak, Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Danışmanı Prof. Dr. Mustafa İnsel, GİSBİR Genel Sekreteri Mehtap Karahallı Özdemir, GİSAŞ Genel Müdürü Türkan Manastır Öz, GİSAŞ Gemi İnşa Sanayi A.Ş. Çevre Mühendisi Esra Erdem Atındal da katılım sağladı.

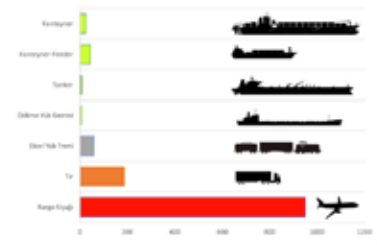
TÜRK SAHİPLİ DENİZ TİCARET FİLOSU SERA GAZLARI EMİSYONLARI VE YENİ ULUSLARARASI KURALLARA UYUM DEĞERLENDİRMESİ

Prof. Dr. Mustafa İnsel, Dr. Ziya Saydam, Dr. Serhan Gökçay

Küresel iklim değişikliği yüzyılımızın en önemli sorunlarından biri olarak ortaya çıkmıştır. Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi'nin 1992 yılında imzalanması ile başlayan iklim değişikliği mücadele programları gün geçtikçe daha kapsamlı ve daha sıkı uygulamaları beraberinde getirmekte, hemen hemen tüm sanayi ve ticaret sektörleri büyük bir yeşil dönüşüm geçirmektedir. Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Anlaşması ile başlayan süreç, 1997 yılında Kyoto Protokolü, 2015 yılında Paris Anlaşması ile devam etmiştir. Tüm bu sera gazları salınım kısıtlama ve azaltılma çalışmaları ülkelerin kendi sınırları içerisinde yapmayı taahhüt ettikleri azaltılmaları açıklamaları ve bu taahhütlerin izlenmesi üzerine kuruludur. Denizcilik tabiatı itibarı ile uluslararası bir sektör olduğu için bu anlaşmaların içinde doğrudan yer almamış, Uluslararası Denizcilik Örgütü IMO denizcilik sektörünün kendi sera gazları azaltılması faaliyetlerine başlamıştır¹.

Deniz taşımacılığı emisyonları, küresel karbondioksit (CO₂) emisyonlarının 2018 yılı itibarı ile %2.89'unu oluşturmaktadır². Dünya ekonomisindeki büyüme ve taşımacılık projeksiyonlarına göre deniz taşımacılığının küresel karbondioksit emisyonundaki payının 2050 yılı ile %5'e yükselmesi beklenmektedir. Denizyolunun küresel taşımacılıktan kaynaklanan sera gazları emisyonları içindeki payı 2010 yılı itibarı ile uluslararası deniz taşımacılığı için %9.26, kabotaj taşımacılığı için %1.91 olup, karayolu taşımacılığının %72.06 pay aldığı ve buna karşılık küresel yüklerin % 80'inden fazlasının denizyolu ile taşındığı düşünülür ise, denizyolu

taşımacılığının karayolu ve tüm diğer taşımacılık modlarından çok daha düşük sera gazları salınımlarından sorumlu olduğu ortaya çıkmaktadır³. Tanker ve dökme yük gemilerinde 10 gr CO₂/ton-km altında, konteyner gemilerinde 45 gr CO₂/ton-km altında karbondioksit emisyonu olmasına rağmen, dizel-tahrikli demiryolu taşımacılığında 60 gr CO₂/ton-km, karayolu taşımacılığında 190 gr CO₂/ton-km, havayolu taşımacılığında ise 900 gr CO₂/ton-km emisyonlarına ulaşılabilir. Şekil 1: Ulaştırma modlarına göre sera gazları emisyonları



Şekil 1: Ulaştırma modlarına göre sera gazları emisyonları

Türk sahipli deniz ticaret filosu 1000 GT üstü gemiler dikkate alındığında DWT bazında dünyada 15'inci büyük filo⁴ olup, filonun gemi sayısı olarak % 74, DWT olarak % 81.2'si yabancı bayrak altında çalışmaktadır. Bu nedenle iklim değişikliği konusunda sadece Türk bayraklı gemilere etkisinin alınması yetersiz kalacaktır.

Deniz Ticaret Odası bünyesinde Türk sahipli deniz ticaret filosunun sera gazları emisyon tespit çalışması 2021 yılı içerisinde yapılmış, çalışma üç aşamada düzenlenmiştir.

- 150 GT'dan büyük gemilerin özellikleri, AIS kayıtlarından 2018-2019-2020 yıllarında seyir rotaları, hızları, yükleme durumları ve konumları tespit edilmiş, DTO içerisinde düzenlenen anket ve IMO

DCS veri bazından 2018-2019-2020 yıllarında yakıt sarfiyatları toplanmış,

- Gemilerin HFO/MDO yakıt sarfiyatları sefer sahalarına ve hızlarına göre çıkarılmış, sera gazları emisyonları saptanmış,
- Mevcut bilinen ve gelecekte uygulamaya girmesi beklenen gemiler için sera gazları mevzuatları incelenmiş ve filomuza etkileri incelenmiştir.

FİLO OLUŞUMU

Türk bayraklı gemi sicili erişilebilir olmasına rağmen, Türk sahipli/kontrollü yabancı bayraklı gemi sicili bulunmamaktadır. DTO gemi sicili, IHS SeaWeb, Equasis, Ulaştırma ve Altyapılar Bakanlığı AIS verileri incelenerek askeri amaçlı, açık deniz araştırma, sondaj ve üretim gemileri, yatlar, enerji gemileri, sabit duran yüzer havuzlar ve benzeri deniz araçları hariç Türk sahipli/kontrollü 150 GT'dan büyük 2849 adet gemi saptanmıştır. Bu gemiler için 2018-2019-2020 ülkemiz AIS kayıtları ve IHS saatlik AIS kayıtları incelenerek yılda en az 438 saat (yılın % 5'i) 1 knot üzeri hareketliliği olan gemi sayısı 2018 yılı için 1970, 2019 yılı için 1965, 2020 yılı için 1970 olarak saptanmıştır. Benzer şekilde EEXI kapsamında, CII kapsamında gemi sayıları çıkarılmış ve Tablo 1'de verilmiştir.

Yakıt Tüketimi

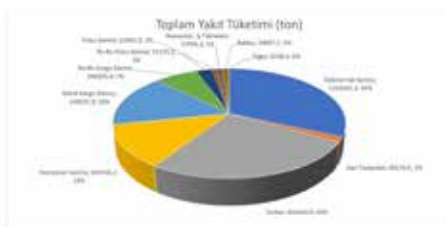
DTO üyeleri arasında 2018-2019-2020 yılları için gemi yakıt sarfiyatlarının saptanması için anket düzenlenmiş, 230 gemi için yıllık yakıt sarfiyatları yakıt cinsine göre elde edilmiş, IMO DCS veri bazından 2019 yılı için 180 gemi, 2020 yılı için 154 gemi için yakıt sarfiyatı bilgileri toplanmıştır. Birleştirilen verilere göre 2018 yılı için 117, 2019 yılı için

Tablo 1: AIS verilerinde yılın en az % 5'inde hareket tespit edilen Türk sahipli gemi sayıları

150 GT dan büyük Gemi Tipi	2018			2019			2020		
	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam
Dökme Yük Gемisi	37	239	276	37	244	281	36	250	286
Gaz Tankerleri	5	7	12	5	7	12	5	7	12
Tanker	140	212	352	138	215	353	143	219	362
Konteyner Gемisi	43	40	83	42	41	83	43	42	85
Genel Kargo Gемisi	216	454	670	215	454	669	171	457	628
Ro-Ro Kargo Gемisi	21	13	34	23	13	36	22	13	35
Ro-Ro Yolcu Gемisi	91	2	93	91	4	95	89	4	93
Yolcu Gемisi	183	0	183	175	1	176	160	1	161
Romorkör, İş Tekneleri	82	0	82	97	0	97	117	1	118
Balıkçı	136	0	136	116	1	117	148	0	148
Diğer	46	3	49	44	2	46	40	2	42
Toplam	1000	970	1970	983	982	1965	974	996	1970

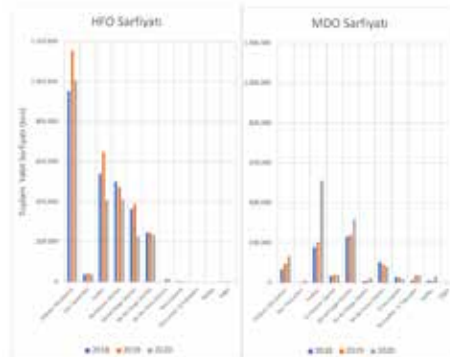
234, 2020 yılı için 254 gemi yakıt verisi toplanmıştır. Yakıt verisi elde edilemeyen gemilerin AIS verilerinden hareket edilerek her bir yılda seferler sırasında yaptıkları hız profilleri çıkarılmış, gemi tipi, büyüklüğü, AIS verilerinden elde edilen yükleme durumları kullanılarak, her bir yakıt tipinde yakıt sarfiyatları çıkarılmıştır. AIS verisi elde edilemeyen gemiler için de gemi tipi ve büyüklüğü dikkate alınarak yakıt sarfiyatları tahminleri yapılmış olup, anket ve IMO DCS veri bazından doğrudan elde edilen yakıt sarfiyatının toplam filo yakıt sarfiyatının 2019-2020 yılları için % 51-55'ini oluşturduğu tespit edilmiştir. Diğer bir deyişle toplam filonun yakıt sarfiyatının yarısı doğrudan gemi sahiplerinin beyanları ile diğer yarısı ise gemi özellikleri, hızları, yükleme durumları ve hareketlilikleri dikkate alınarak hesaplama ile bulunmuştur.

Türk sahipli gemi filosunun yıllık sarfiyatı 3.5 milyon ton olarak saptanmıştır. Türk bayraklı gemilerde 1.05 milyon ton, Türk sahipli yabancı bayraklı gemilerde 2.45 milyon ton tüketildiği, 2020 yılı için yakıtın 2.3 milyon tonunun HFO, Dizel yakıtın ise 1.2 milyon olduğu saptanmıştır. Gemi tiplerine göre yakıt sarfiyatları Şekil 3'te sunulmuştur. Yakıtın % 32'si dökme yük gemileri, % 26'sı tankerler, % 16'sı genel kargo gemileri tarafından tüketilmektedir. Yıllara ve



Şekil 2: Gemi tiplerine göre yakıt sarfiyatları

cinslerine göre yakıt sarfiyatları ise Şekil 2'de verilmiş olup, 2020 yılında düşük sülfürlü yakıt kullanımı kuralının özellikle tanker ve genel kargo gemilerinde HFO'dan dizele geçişin etkili olduğu görülmektedir.



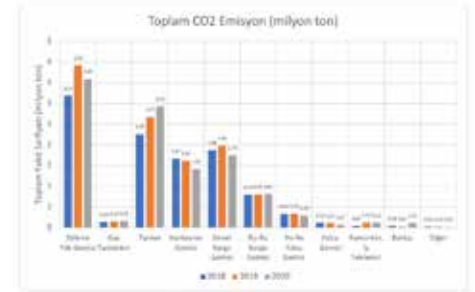
Şekil 3: Gemi tip ve cinslerine yakıt sarfiyatının yılları içinde değişimi

BACA GAZLARI EMİSYONLARI

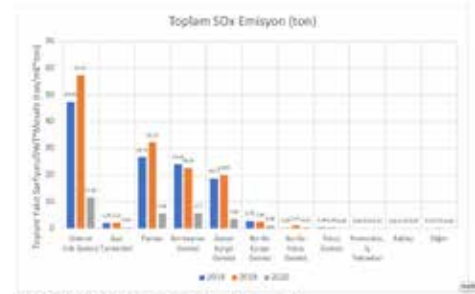
Yıllık yakıt sarfiyatları, her bir yakıtın içerikleri ve gemi özellikleri kullanılarak toplam baca gazı emisyonları hesaplanmıştır. Türk sahipli deniz ticaret filosu 2020 yılında 11.3 milyon ton karbondioksit (CO2), 254.5 bin ton azotoksit (NOx), 28.5 bin ton kükürtoksit (SOx) emisyonu gerçekleştirmektedir. Ülkemiz karbondioksit emisyonlarının yaklaşık 500 milyon ton olduğu tahmin edilmekte olup, Türk sahipli deniz ticaret filosu CO2 emisyonları ülke emisyonuna oranla % 2.3 olarak gerçekleşmektedir. Bu sonuç küresel olarak sera gazları emisyonlarının % 2.89'unun deniz taşımacılığı kaynaklı olması ile uyumludur.

IMO tarafından alınan kararla deniz yakıtlarında kükürt oranı 1 Ocak 2020'den itibaren % 0.5'e indirilmiştir.

Şekil 5'te verildiği üzere filonun SOx emisyonları 2019 yılında 138.5 bin ton iken, 2020 yılında 28.5 bin tona inmiş olup, SOx emisyonları % 80 oranında azalmıştır. Bu azaltım gemilere scrubber montajı veya HFO'dan düşük sülfürlü ağır yakıt (LSFO) veya dizel yakıtı (MDO) geçiş ile sağlanmıştır. Bu geçişin deniz ticaret filosuna maliyeti scrubber monte edilen gemiler hariç 2020 yılı için 190 milyon dolar olarak tahmin edilmiştir.



Şekil 4: Türk sahipli deniz ticaret filosu karbondioksit emisyonları



Şekil 5: Türk sahipli deniz ticaret filosu karbondioksit emisyonları

BACA GAZLARI EMİSYONLARI

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) 2021 yılında mevcut gemiler için iki yeni sera gazları önleme tedbiri çıkarmıştır.

- Mevcut Gemiler Enerji Verimliliği Endeksi (EEXI)
- Karbon Yoğunluk Göstergesi (CII)

Her iki kuralda 1 Ocak 2023 tarihinden itibaren geçerli olacak olup, EEXI 400 GT dan büyük gemilere, CII ise 5000 GT dan büyük gemilere uygulanacaktır. EEXI gemilerin sera gazları emisyon teknik potansiyeli, CII ise gemilerin operasyonel verimliliğini de dikkate alan yıllık yakıt sarfiyatları üzerinden hesaplanan sera gazları emisyonu kriterleridir. Türk sahipli deniz ticaret filosunda EEXI ve CII kapsamındaki gemi sayıları 2018-2020 yılları aralığında Tablo 2 ve 3'te verilmiştir.

Tablo 2: AIS verilerinde yılın en az % 5 inde hareket tespit edilen EEXI kapsamındaki Türk sahipli gemi sayıları

EEXI Kapsamında	2018			2019			2020		
	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam
Dökme Yük Gemisi	37	239	276	37	244	281	36	250	286
Gaz Tankerleri	5	7	12	5	7	12	5	7	12
Tanker	104	212	316	102	215	317	105	219	324
Konteyner Gemisi	37	40	77	42	41	83	43	42	85
Genel Kargo Gemisi	140	452	592	143	452	595	136	454	590
Ro-Ro Kargo Gemisi	21	13	33	22	13	35	22	13	35
Ro-Ro Yolcu Gemisi	67	1	68	68	3	71	65	3	68
Diğer	0	1	2	1	1	2	1	1	2
Toplam	411	965	1376	420	976	1396	413	989	1402

Tablo 3: AIS verilerinde yılın en az % 5 inde hareket tespit edilen CII kapsamındaki Türk sahipli gemi sayıları

CII Kapsamında	2018			2019			2020		
	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam	Türk Bayraklı	Yabancı Bayraklı	Toplam
Dökme Yük Gemisi	34	238	272	34	243	277	33	249	282
Gaz Tankerleri	3	5	8	3	5	8	3	5	8
Tanker	37	114	151	37	118	155	39	123	162
Konteyner Gemisi	41	36	77	40	36	76	41	37	78
Genel Kargo Gemisi	13	126	139	14	127	141	13	128	141
Ro-Ro Kargo Gemisi	20	9	29	22	9	31	21	9	30
Ro-Ro Yolcu Gemisi	8	2	10	8	4	12	8	4	12
Diğer	1	1	2	1	1	2	1	1	2
Toplam	157	531	688	159	543	702	159	556	715

MEVCUT GEMİLER ENERJİ VERİMLİLİĞİ ENDEKSİ (EEXI)

EEXI, geminin sakin suda 1 ton yükün 1 mil taşıması için gerçekleştireceği karbondioksit emisyon miktarının gr/ton-mil biriminde ifadesidir. Kriterde gemilerin DWT kadar yük taşıdığı, makine gücünün % 75 (MCR) inde seyir yaptığı kabul edilmektedir. EEXI aşağıdaki denklemde verildiği üzere, temel olarak makine gücü, gemi taşıma kapasitesi (DWT) ve geminin ana makine gücünün % 75 (MCR) değerine karşılık gelen seyir hızı ile ilgilidir. Gereksinim EEXI 2019 yılı baz alınarak dünya gemileri üzerinden bir kriter değer olarak saptanmış olup, yıllara göre değişim göstermemektedir.

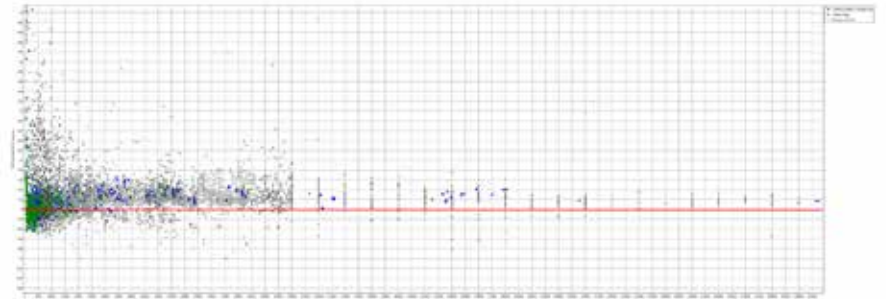
$$\text{Erişilen EEXI} = \frac{(P_{ME} \cdot C_{ME} \cdot SFC_{ME}) + (P_{AE} \cdot C_{AE} \cdot SFC_{AE})}{\text{Capacity} \cdot V_{ref}} < \text{Gereksinim EEXI}$$

Burada P_{ME} , P_{AE} ana ve yardımcı makine gücü, $Capacity$ gemi tipine bağlı olarak DWT veya GT, V_{ref} % 75 MCR da gemi hızı olarak alınmaktadır. Filomuzun “Erişilen EEXI/Gereksinim EEXI” değerleri Şekil 6’da verilmiş olup, 1 değerinin üzerinde EEXI değerine sahip gemiler kuralı sağlamamakta, 1’in altındaki değerler EEXI kuralını sağlamaktadır. EEXI kuralına tabi 1396 gemilik filonun %72.5’unun kuralı sağlamadığı görülmektedir. Aynı durum

Şekil 7’de IMO DCS’ten alınan yabancı sahipli ve bayraklı gemiler için verilmiş olup, tüm dünya filosunda da EEXI kuralına uyum problemi bulunmaktadır. EEXI kuralının sağlanması, gemi enerji verimliliğinin pervane değişimi, duct/fin uygulamaları veya benzer metotlar ile artırılarak % 75 MCR makine gücünde Vref gemi hızının artırılması, mümkün ise taşıma kapasitesi (DWT) artırımı veya en kolay uygulanabilen makine gücünün kısıtlanması ile mümkün olabilmektedir. Makine gücü kısıtlanması yakıt pompasında veya makine kontrol sisteminde gerekli hallerde kaldırılabilen bir kısıtlama ile gerçekleştirilebilmektedir. Kritik olan makine gücünün hangi güçte kısıtlandırılacağı olup, yüksek kısıtlama oranlarında makinenin bakım-tutumu açısından problemler, gemi açısından çok düşük hızlarda seyir durumları oluşabilmektedir. Tablo’4’te filonun



Şekil 6: Türk sahipli gemi filosu erişilen EEXI/Gereksinim EEXI oranı



Şekil 7: Türk sahipli gemi filosu ve IMO DCS kapsamındaki gemi filosu Erişilen EEXI/Gereksinim EEXI oranı

Tablo 4: Filo EEXI durum özeti

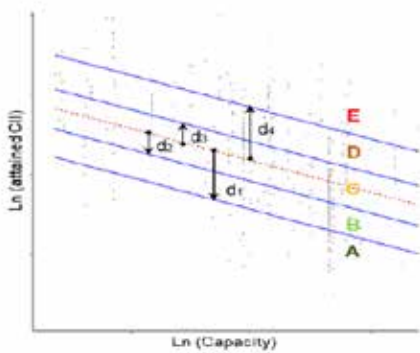
	Gemi Sayısı	EEXI Sağlamayan Gemi		EEXI Kuralını sağlamak için gerekli güç azaltımı						
		Sayı	%	% 0	% 0-10	% 10-20	% 20-30	% 30-40	% 40-50	% 50 den fazla
Dökme Yük Gemisi	281	269	95.73%	12	2	7	15	92	118	35
Gaz Tankerleri	12	10	83.33%	2	0	0	2	1	3	4
Tanker	317	233	73.50%	84	3	51	63	49	49	18
Konteyner Gemisi	83	63	75.90%	20	0	11	30	16	6	0
Genel Kargo Gemisi	595	355	59.65%	240	4	106	99	72	39	35
Ro-Ro Kargo Gemisi	35	17	48.57%	18	0	2	1	5	0	9
Ro-Ro Yolcu Gemisi	71	64	90.14%	7	0	6	2	5	9	42
Diğer	2	1	50.00%	1	0	0	0	1	0	0
Toplam	1396	1012	72.49%	384	9	183	212	241	224	143

makine güç kısıtlama değerleri verilmiş olup, 143 gemide % 50 den fazla güç kısıtlaması ihtimali bulunmaktadır.

KARBON YOĞUNLUK GÖSTERGESİ (CII)

Karbon yoğunluk Göstergesi (CII), bir önceki kuralda olduğu gibi 1 ton yükün 1 mil taşıması için gerçekleştireceği karbondioksit miktarının gr/ton-mil biriminde ifadesi olmakla beraber hesabında sakin su kabulü ve % 75 güç kabulü bulunmakta, doğrudan yıllık yakıt sarfiyatı üzerinden hesaplanmaktadır. Kapasite yine DWT olup, yıllık yakıt sarfiyatı, yıllık seyir yapılan mesafe ve yakıtın karbon içeriği (CF) dikkate alınmaktadır. Erişilen CII değerinin tüm dünya filonun 2019 yılı ortalama değerine (CIIR) göre yıllar bazında değişen bir oranda (z) azaltılması istenmekte olup bu değer 2023 yılı için % 5, 2024 için % 7, 2025 için %9, 2026 için % 11 dir. 2026 yılı sonrası için IMO yeni azaltım değerleri saptayacaktır. Erişilen CII değerinin gereksinim CII değerine göre A, B,C, D ve E kategorilerine ayrılmakta, bir yıl E kategorisinde veya 3 yıl arka arkaya D kategorisinde yer alan gemilerin denizcilik idarelerine azaltım planları sunma gereksinimi getirilmektedir.

$$\text{Erişilen CII} = \frac{\text{Yakıt Tüketimi} \cdot C_F}{\text{Kapasite Mesafe}} < \text{gereksinim CII} = \left(1 - \frac{z}{100}\right) \cdot \text{CIIR}$$



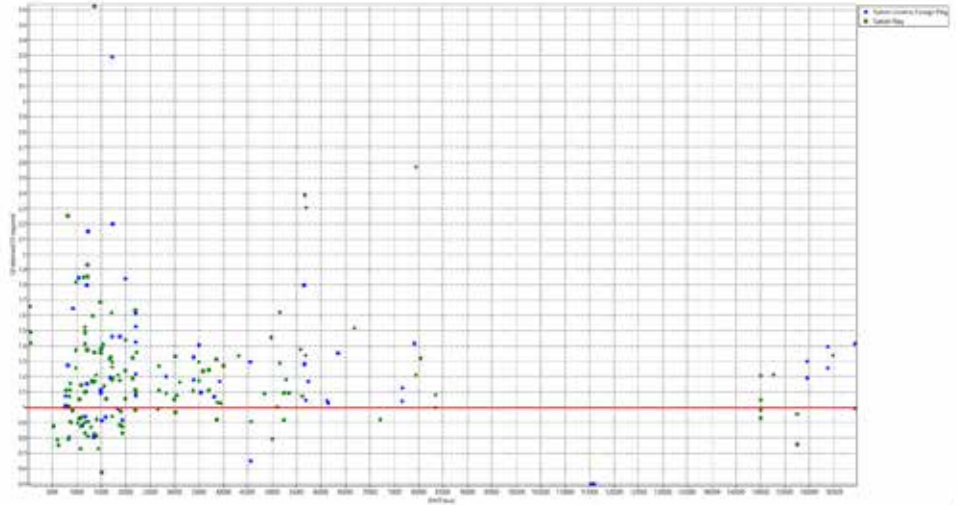
Şekil 8: CII göstergesi bölge tanımları

$$A - B \text{ sınırı} = \exp(d_1) \cdot \text{Required CII}$$

$$B - C \text{ sınırı} = \exp(d_2) \cdot \text{Required CII}$$

$$C - D \text{ sınırı} = \exp(d_3) \cdot \text{Required CII}$$

$$D - E \text{ sınırı} = \exp(d_4) \cdot \text{Required CII}$$



Şekil 9: Türk sahipli deniz ticaret filonunun 2019-CII referans değerlerine göre durumu

Filonun mevcut 2018-2020 yılları arası yakıt sarfiyat ve sefer özellikleri dikkate alınarak 2023 ve sonrası için projeksiyonlar yapılmıştır. Şekil 9, referans alınan 2019 yılına göre Türk sahipli gemi filonunun durumu görülmekte olup, indirim uygulanmadan bile filonun önemli bir bölümünün sorun yaşayacağı görülmektedir.

Tablo 5'te filonun 2020 yılı sefer ve yakıt değerleri baz alındığında gemi tiplerine göre her yıl kaç geminin A, B, C, D ve E kategorilerinde yer aldığı ve düzeltme yapması gereken gemi sayısı son sütunda verilmiştir. 2027 yılında düzeltme yapması gereken gemi sayısı 434 olup, bu değer filonun % 60.56'sına tekabül etmektedir.

Düzeltilmenin yapılması için en pratik çözüm gemi hızlarının azaltılması olup, bu durumun rekabet yeteneğinin önemli ölçüde kaybedilmesine yol açabilecektir. Daha yüksek maliyetli olacak alternatif ise gemilerde modernizasyona giderek CII değerlerini düşürülmesidir. Gemi sahipleri 2023 yılından başlayarak gemi performanslarını izlemeli ve yıl içinde gerekli sefer ve hız değişiklikleri yapmalıdır.

AVRUPA BİRLİĞİ EMİSYON TİCARET SİSTEMİ

Avrupa Birliği yeşil mutabakat Kapsamında denizciliği emisyon ticaret sistemine dahil edilmesini amaçlamakta olup, mevcut öneri ile AB limanlarına

Tablo 5: 2020 yılı filo performansı baz alınarak 2024-2027 CII kategorilerinin tahmini

	No	Tüm Gemi					
		A	B	C	D	E	X
Dökme Yük Gemisi	2024	25	17	50	70	120	120
	2025	21	18	44	67	132	132
	2026	20	15	45	60	142	190
	2027	282	18	12	38	54	160
Gaz Tankerleri	2024	2	0	1	1	4	4
	2025	1	1	0	2	4	4
	2026	1	1	0	2	4	5
	2027	8	1	1	0	2	4
Tanker	2024	18	12	25	44	63	63
	2025	16	11	22	42	71	71
	2026	13	12	17	46	74	107
	2027	162	13	11	15	42	81
Konteyner Gemisi	2024	7	14	17	17	23	23
	2025	6	13	17	17	25	25
	2026	6	9	20	15	28	40
	2027	78	6	9	15	19	20
Genel Kargo Gemisi	2024	42	32	27	20	20	20
	2025	40	26	29	23	23	23
	2026	36	27	24	27	27	40
	2027	141	30	27	28	25	31
Ro-Ro Kargo Gemisi	2024	0	4	4	7	14	14
	2025	0	4	2	8	15	15
	2026	0	3	3	8	15	21
	2027	30	0	3	3	7	10
Ro-Ro Yolcu Gemisi	2024	4	3	0	0	5	5
	2025	4	3	0	0	5	5
	2026	3	4	0	0	5	5
	2027	12	2	5	0	5	5
Diğer	2024	2	0	0	0	0	0
	2025	2	0	0	0	0	0
	2026	2	0	0	0	0	0
	2027	2	2	0	0	0	0
Toplam	2024	100	82	124	159	249	249
	2025	90	76	114	159	275	275
	2026	81	71	109	158	295	408
	2027	715	72	68	99	149	326

giden gemilerin o seferlerinde AB dışı limandan kalkıştan, AB limanlarına varış ve AB limanlarından kalkıştan AB dışı limanlara varış sırasındaki karbondioksit emisyonlarının % 50'sine, AB limanları arasındaki seferlerde ve AB limanlarındaki kalış sırasındaki karbondioksit emisyonlarının % 100'üne karşılık EST bedeli (Euro/ton-CO2) ödemek zorunda kalacaklardır. Sistemin 2023'te % 20 ile başlaması 2026 yılında % 100'e çıkarılması beklenmektedir.

Türk sahipli filonun bu sistem içinde yıllık ödemesi gereken bedel hesaplanmıştır. ETS bedeli 2021 yılı başında 30 Euro/ton-CO2 civarında olmasına rağmen 1

Ocak 2022 de 80.65 Euro'ya yükselmiş, halihazırda 90-100 Euro bandında bulunmaktadır.

717.3 milyon Euro'ya kadar yükselmesi mümkündür.

kabul edilmesi beklenmektedir. Bu durumda Akdeniz'de HFO kullanımı sadece scrubber takmış gemilerde mümkün olabilecek, özel yakıtlar hariç dizel yakıtla geçilmesi gerekecektir.

Tablo 6: 2018-2020 yılları arası filo performansı baz alınarak AB ETS mali yük tahmini

		2018	2019	2020
ETS/MRV'ye tabi gemi sayısı	Türk bayraklı	78	83	82
	Yabancı bayraklı	172	244	231
	Toplam	250	327	313
MRV'ye tabi yakıt sarfiyatı (bin ton)	Türk bayraklı	360.0	358.0	308.4
	Yabancı bayraklı	342.6	487.7	445.8
	Toplam	702.6	845.6	754.1
MRV'ye tabi CO ₂ emisyonları (bin ton)	Türk bayraklı	1123.7	1125.7	964.0
	Yabancı bayraklı	1072.5	1528.5	1406.9
	Toplam	2196.3	2654.1	2370.9
ETS'e tabi CO ₂ emisyonları (bin ton)	Türk bayraklı	638.7	637.9	557.5
	Yabancı bayraklı	698.9	998.8	988.3
	Toplam	1337.6	1636.7	1545.8
ETS bedeli* (milyon Avro)	Türk bayraklı	51.5	51.4	45.0
	Yabancı bayraklı	56.4	80.6	79.7
	Toplam	107.9	132.0	124.7
Tahmini 2023 ETS bedeli* (Milyon Avro)	Türk bayraklı	277.5	279.6	258.7
	Yabancı bayraklı	324.3	463.5	458.6
	Toplam	620.7	759.4	717.3

* 1 ton CO₂ ETS bedeli 1 Ocak 2022 baz alınarak 80.65 Avro üzerinden hesaplanmıştır

2021 yılında ETS bedelinin % 239 arttığı baz alınarak, 2022 ve 2023 yıllarında artışın bu oranda olduğu kabul edilerek, 1 Ocak 2024 tarihi için ETS bedeli 464 Avro tahmini bedel üzerinden hesaplanmıştır.

Tablo 6'da bu durumun filoya getireceği mali yük hesaplanmış olup, 80.65 Euro üzerinden yıllık maliyet 124.67 milyon Euro olup, ETS bedelindeki artışlar ile

AKDENİZ SECA İLANI

Akdeniz'de kükürt emisyon kontrol alanı ilan edilmesi Barselona Sözleşmesi dahilinde ilerlemekte olup, 2024 yılında

Çalışma içerisinde gemilerin Akdeniz, Marmara ve Karadeniz içindeki seyirleri AIS verilerinden tespit edilmiş, o durumlardaki yük ve hızları kullanılarak bu denizler içindeki seyirlerde yakıt sarfiyatları hesaplanarak, LSFO yakıtın dizel yakıtla değişim miktarı bulunmuştur. Yakıt değişiminde bire bir değişim öngörülmüştür. Tablo 7'de bu durumda yakıt değişimi ile oluşacak maliyet 45.7 milyon ABD doları olarak tahmin edilmiştir.

SONUÇ

Türk sahipli deniz ticaret filosunun gerek IMO, gerekse de AB gibi diğer kural değişiklikleri ile önemli modernizasyon ve yenileme maliyetlerinin oluşacağı bilinmektedir.

Bu maliyetlerin belirlenebilmesi için Türk sahipli deniz ticaret filosunun oluşumu, yakıt tüketimleri, emisyon değerleri, kurallara teknik uyumu ve oluşacak maliyetler üzerine değerlendirmeler yapılmıştır. Bundan sonraki aşamada uyum için gerekli teknik tedbirler, modernizasyon ve yenileme maliyetleri değerlendirilmeye başlanmıştır.

Tablo 7: Düşük kükürtlü yakıt ve Akdeniz SECA ilanının finansal yük değerlendirmesi

	SECA İlanı											
	Türk Bayraklı				Yabancı Bayraklı				Toplam			
	2020 Yakıt Sarfiyatı (ton)	2023 Yakıt Sarfiyatı (ton)	Değişim Yakıt Sarfiyatı (ton)	Değişim Maliyeti (milyon ABD \$)	2020 Yakıt Sarfiyatı (ton)	2023 Yakıt Sarfiyatı (ton)	Değişim Yakıt Sarfiyatı (ton)	Değişim Maliyeti (milyon ABD \$)	2020 Yakıt Sarfiyatı (ton)	2023 Yakıt Sarfiyatı (ton)	Değişim Yakıt Sarfiyatı (ton)	Değişim Maliyeti (milyon ABD \$)
Akdeniz												
HFO	147,920	147,920	0	0.0	33,746	33,746	0	0.0	181,666	181,666	0	0.0
LSFO	114,056	0	-114,056	-67.4	336,180	0	-336,180	-198.7	450,235	0	-450,235	-266.1
MDO	159,313	273,368	114,056	79.0	273,029	609,209	336,180	232.8	432,342	882,577	450,235	311.8
Toplam	421,289	421,289	11.6	642,955	642,955	34.1	1,064,244	1,064,244	45.7			
Marmara												
HFO	62,891	62,891	0	0.0	8,196	8,196	0	0.0	71,086	71,086	0	0.0
LSFO	67,328	0	-67,328	-39.8	54,020	0	-54,020	-31.9	121,348	0	-121,348	-71.7
MDP	206,760	274,088	67,328	46.6	52,619	106,639	54,020	37.4	259,380	380,728	121,348	84.0
Toplam	336,979	336,979	6.8	114,835	114,835	5.5	451,814	451,814	12.3			
Karadeniz												
HFO	1,523	1,523	0	0.0	4,294	4,294	0	0.0	5,817	5,817	0	0.0
LSFO	43,304	0	-43,304	-25.6	101,456	0	-101,456	-60.0	144,760	0	-144,760	-85.6
MDP	82,276	125,580	43,304	30.0	103,008	204,464	101,456	70.3	185,285	330,044	144,760	100.2
Toplam	127,103	127,103	4.4	208,759	208,759	10.3	335,861	335,861	14.7			
Akdeniz + Marmara + Karadeniz				22.8				49.9				72.7

DİPNOTLAR

¹IMO Resolution A.963(23), 4 March 2004

²IMO. 2020. Fourth IMO GHG Study 2020.

³Sims R., R. Schaeffer, F. Creutzig, X. Cruz-Núñez, M. D'Agosto, D. Dimitriu, M. J. Figueroa Meza, L. Fulton, S. Kobayashi, O. Lah, A. McKinnon, P. Newman, M. Ouyang, J. J. Schauer, D. Sperling, and G. Tiwari, 2014: Transport. In: Climate Change 2014: Mitigation of Climate Change. Contribution of Working Group III to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change

⁴İSL Ocak-Şubat 2021

EN İYİLERİN TERCİHİ JOTUN BOYA



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

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

Jotun Yapıları Korur



**Jotun
Yapıları
Korur**

jotun.com.tr



İnşaat Boyaları



Deniz Boyaları



Endüstri Boyaları



Toz Boyalar

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

**POMarine
olarak**

başarıdan başarıya koşuyor,
farkımızı ortaya koyuyoruz.



Denizlerin de lideri Petrol Ofisi.
Yolların çok ötesi.

PO Marine

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

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

bağımsız gözetmen eşliğinde yaparak

dünyada bir ilki
gerçekleştirdik.

4.200

gemiye yakıt ikmalı yaptık.

**%100 Müşteri
Memnuniyeti**

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

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

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

2020

— yılında —
1 milyon m³
denizcilik yakıtı satışı yaparak

%16

büyüdük. Hem transit
hem de iç pazarda lider olduk.

%27 | %56
TRANSİT | İÇ PAZAR
PAYIYLA LİDER



Petrol Ofisi

SGS, ÇEVRE KONUSUNDA ÖNEMLİ ÇALIŞMALARA İMZA ATIYOR



ERHAN AYDIN

SGS TÜRKİYE ENDÜSTRİ VE ÇEVRE BÖLÜMÜ MÜDÜRÜ

Öncelikle SGS hakkında kısa bir bilgi verebilir misiniz?

Dünyada gözetim hizmetini icat eden ve uygulayan ilk kuruluş olan SGS, bu alandaki yenilikçi faaliyetleriyle Avrupa tahıl ticaretinin yeni baştan şekillenmesine yol açtı.

Kurumsal yolculuğuna 1878'de İsviçre'de başlayan SGS; gözetim, denetim, test ve belgelendirme alanında

dünyanın lider kuruluşlarından biri. Kalite ve doğruluk konusunda küresel bir referans konumunda olan SGS, 96 bini aşkın çalışan sayısı ile dünya geneline yayılmış 2 bin 600'den fazla ofis ve laboratuvar ağına sahip. SGS 89 yıldır bulunduğu Türkiye'de ise 20'den fazla ofis ve laboratuvarında bin 200'ü aşkın çalışanı ile hizmet veriyor. Türk ekonomisinin kalite, güvenlik ve bütünlüğünü desteklemek adına tüketici

“

Dünyanın lider gözetim, denetim, test ve belgelendirme kuruluşu olan SGS, uluslararası uzmanlardan oluşan ekibi ile müşterilerinin operasyonlarını geliştirmeye, riski azaltmaya ve akıllı çözümler geliştirmeye yardımcı olmaya devam ediyor. Çevre konusundaki hassasiyetiyle de tanıdığımız SGS'nin Türkiye Endüstri ve Çevre Bölümü Müdürü Erhan Aydın, Deniz Ticareti Dergisi'ne özel açıklamalarda bulundu.

”

ürünleri ve perakende, tarım, gıda ve yaşam, maden, endüstriyel, çevre, sağlık ve güvenlik, hükümetler ve kurumlar, ulaştırma, belgelendirme ve iş geliştirme, petrol, gaz ve kimyasallar, lojistik gibi çok farklı alanlarda geniş bir hizmet yelpazesine sahibiz.

SGS dünyanın dört bir yanında Enerji Yönetim Sistemi ve Sürdürülebilirlik ile ilgili çok çeşitli yelpazede hizmet

sunuyor. Yaptığınız çalışmalardan kısaca bahseder misiniz?

Kesinlikle sürdürülebilirlik kapsamında geniş bir yelpazede hizmet vermekteyiz. Hizmetlerimizin bir kısmını lokal ekibimiz, bir kısmını ise global ofislerimizle birlikte yürüterek küresel gelişimleri daima takip etme yolundayız. Karbon ve su ayak izi envanter çalışmalarında firmaların temel faaliyetlerinden kaynaklı oluşturdukları çevresel etkiyi ISO 14064 ve ISO 14046 yönergelerine uygun olarak sırasıyla CO₂ ve H₂O birimlerinde hesaplamaktayız. Akabinde hazırlanan envanteri global SGS ofisleri tarafından doğrulanması konusunda da destek vermekteyiz.

Ürün Yaşam Döngüsü Analizi (LCA) ile ürünlerinizin veya hizmetlerinizin hammadde ekstraksiyonundan atık aşamasına kadar çevresel etkisini belirleyebilirsiniz. Zincirdeki belirli tüm anlarda hangi çevresel etkilerin meydana geldiğini tam olarak öğrenebilirsiniz. Enerji ve malzeme tüketimi, hammadde çıkarma, üretimden nakliye ve geri dönüşüme kadar her aşama envantere dahil edilir. Çalışmayı ISO 14040/44 standartlarına uygun olarak SimaPro yazılımı ile yapmaktayız. Ve unutulmamalıdır ki; bir LCA'nın sonuçları, ürününüzün karbon ayak izi hakkında piyasada şeffaf bir iletişim için de temel oluşturur.

Tüm bu çalışmaların sonucunda aslında bir sürdürülebilirlik raporu hazırlayarak, firmanın güncel durumunu ve gelecek planlarını ortaya koyuyoruz. SGS ekibi olarak, bu konuda geniş çalışma ağıımız ve uzmanlarımızla sürdürülebilirlik raporunun baştan uca hazırlanması için değerli müşterilerimize hizmet vermekteyiz. Sürdürülebilirlik raporu hazırlanmasının firmalara birçok faydası bulunmaktadır. Bunlardan bazılarını şu şekilde özetleyebilirim: “Üretim süreçlerinde verimlilik ve sürdürülebilirlik”, “Ürün yaşam döngüsünde etki yönetimi”, “Şirket değeri, çalışan ilişkileri ve itibarda güçlenme”, “Gelişen paydaş, müşteri ve yatırımcı ilişkileri”, “Pazarda farklılaşma, rekabet avantajı ve finansmana erişim”...

Rapor çalışmaları boyunca tüm stratejilerin belirlenmesi, risk yönetimlerinin yapılması, gerekli eğitimlerin verilmesi konusunda tümüyle hizmet anlayışımız bulunmaktadır. Bu çalışmadan bir tedarikçiden ziyade paydaşlık düşüncesiyle hizmet vererek firmalarımızda sürdürülebilirlik anlayışının benimsenmesini amaçlamaktayız.

Sera gazı ve yaşam döngüsü değerlendirme hizmetleriniz ile şirketlerin ürün geliştirmesini teşvik ediyor ve rekabette söz konusu markaların öne çıkmasını sağlıyorsunuz. Bu çalışmanız hakkında neler söylersiniz?

Bu çalışmada kısaca firmaların ya da ürünlerin temel faaliyetlerinden kaynaklı oluşturdukları CO₂ miktarının hesaplanmasıdır. İlgili çalışmalar ile müşterilerimizin paydaşlarına iklim değişikliği için sağlamış oldukları iyileştirmeleri göstermelerini ve artan çevresel verimlilik faydaları konusunda bilgilendirmelerini sağlamaktayız. Ayrıca çalışmalar firmaların çevreye verdikleri olumlu/olumsuz tüm etkilerin analiz edilmesini sağlamakla birlikte çevresel farkındalık yaratmakta da oldukça etkilidir.

Malumunuz küresel ısınma kaynaklı yaşanan olaylarla birlikte Avrupa Yeşil Mutabakatı sık sık dile getirilen bir konu haline geldi. SGS olarak sizin bu konudaki düşünceleriniz, ön görüleriniz ne olur?

Avrupa Yeşil Mutabakatı, Avrupa'yı 2050'de iklimi nötr hale getirmeyi amaçlayan Avrupa Komisyonu tarafından yürütülen bir dizi politika girişimidir. Avrupa Yeşil Mutabakatı; temiz, dögüsel bir ekonomiye geçerek ve iklim değişikliğini durdurarak, biyolojik çeşitlilik kaybını geri döndürerek ve kirliliği azaltarak kaynakların verimli kullanımını artırmayı amaçlamaktadır. Açıklanan mutabakat ile birlikte 2023 yılı itibarıyla bir geçiş dönemi yaşanacak ve iklim değişikliği, dögüsel ekonomi gibi konular daha büyük önem kazanacaktır. Bu konuda Avrupa Birliği'nin hedeflerinin oldukça büyük olmasından dolayı enerji, sanayi ve taşımacılık gibi sektörlerde yeni bir küresel iklim rejimine yol

açacağını öngörmekteyiz. Karbon maliyetleri şu an için ton başına yaklaşık 60€'dur. Ancak geçiş dönemi ile bu fiyatların artması öngörülmektedir. Bu fiyatlardan tasarruf etmek isteyen birçok endüstriyel kuruluş biran önce sera gazı çalışmalarına başlamalı ve ürün başına ortaya çıkan sera gazı miktarlarını takip etmeli ve raporlamalıdır. Bu duruma önceden hazırlanan kurumlar geçiş dönemi ve sonrasında maliyet avantajı sağlayacaklardır.

Uluslararası taşımacılık sektörünün en önemli ayağı olan deniz taşımacılığı, uluslararası ticaretin neredeyse %90'ından sorumlu. Limanlarda sunduğunuz kapsamlı saha hizmetleri, laboratuvar analizleri ve uzman öneri hizmetleri hakkında bilgi verebilir misiniz?

2004 yılında bir yolcu gemisinin talebi üzerine, atık su numunelerinin analizi için kurulan SGS Global Denizcilik Hizmetleri, kuruluşundan bu yana büyük oranda genişleyen denizcilik ve çevre düzenlemeleri sonucunda sağlam, güvenilir ve doğru numune alma ve analiz ihtiyacını benzersiz bir şekilde karşılıyor. Dünyanın lider gözetim, denetim, test ve belgelendirme kuruluşu olarak SGS, 96 binden fazla çalışanı, dünya çapında 2 bin 600'den fazla ofisi ve dünyanın en büyük limanlarını da kapsayan 300'den fazla limanda faaliyet gösteriyor. Müşterilerin US VGP 2013 ve 2006'da yürürlüğe giren Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nde belirtilen standartlara uymalarına yardımcı olmak ve ortaya çıkan mikroplastikler gibi sorunları ele almak için su testleri sunuyoruz. Hava emisyonları ile ilgili olarak, müşterilerimizin kükürt emisyonlarına yönelik değişen düzenlemelere uyum sağlamalarına yardımcı olmak için testler yapıyoruz ve sera gazı emisyonlarını sınırlandırmaya yönelik önlemler almaya hazırız. Girişimci ruhumuz, SGS'yi sektörünün ön saflarında konumlandıran IMO Balast Suyu Sözleşmesi'nin yaklaşan D-2 Standardını karşılayacak bir numune alma cihazı icat etmemiz ve geliştirmemiz için rehberlik etti. Ayrıca tüm dünya limanlarında aynı



kalite ve aynı fiyat listesi üzerinden hizmet vermekteyiz. Global, geniş çaplı ve tecrübeli ekibimiz siz değerli denizcilik sektörü paydaşlarına hizmet vermek için daima hazırız. Tutkumuz, dürüstlüğümüz, girişimciliğimiz ve yenilikçi ruhumuzla örnek olmaya çalışıyoruz. Kuruluşumuzun üzerine inşa edilen bu temel değerler her adımımızda bize rehberlik etmektedir.

Sunduğunuz denizcilik hizmetleri arasında Ballast Water VGP testing ve IMO D-2 sampling konusuna da değinmek istiyoruz. Bu konudan bahsedebilir misiniz?

VGP analizleri kapsamında gemilerden balast suyu, sintine suyu, gri su ve scrubber suyu örnekleri alma ve analizini yapma hizmetlerimiz bulunmaktadır. Bu analizler gemilerin USA sularına giriş yapabilmeleri için yılda yaklaşık iki kez yaptırımları gereken analizlerdir. SGS ekibi olarak, bu örneklemeyi standarda uygun numune alım metodu, uygun bekleme süreleri ve analiz metotları ile Global SGS ekibi olarak tüm Türkiye

ve neredeyse tüm dünya limanlarında profesyonel olarak sağlamaktayız.

IMO Balast Suyu Sözleşmesi'nin yaklaşan D-2 Standardını karşılayacak bir numune alma cihazı ile indikatif örnekleme yaparak gemilerin balast sularından numune alımı konusunda hizmet vermekteyiz. İlgili test bir devreye alma testidir ve balast suyu arıtma sistemi devreye alındıktan sonra sistemin ömrü boyunca bir kez yapılan bir analizdir. SGS'nin global ekibinin icat ettiği bu cihazla balast sistemi çıkış suyundaki tüm mikroorganizmaların tutulmasını sağlamaktadır. SGS ekibi olarak yaptığımız bu devreye alma testinin birçok klas kuruluşundan onayı bulunmaktadır.

Sektörde yeni teknolojiler, yeni yakıtlar konuşuluyor. Önümüzdeki dönemde üzerinde en çok konuşacağımız konular hangileri olacak? Bunlarla ilgili planlarınız var mı?

Dünya bir yeşil dönüşüm yaşıyor ve bu

dönüşümden en çok etkilenecek alan şüphesiz fosil kaynaklı yakıtlar ile elektrik üreten santraller olacak. Kömür, doğalgaz ve fueloil kullanarak elektrik üreten tesislerin yavaş yavaş kapanacağına şahitlik edeceğiz.

Dalga enerjisi, küçük nükleer üniteler, karbon yakalama teknolojileri vs. gibi birçok yeni teknoloji hayatımıza girecek fakat önümüzdeki 50 yıla damgasını vuracak olan ana gelişmenin güneş enerjisi sektöründe yaşanacağı öngörülüyor.

Son olarak nasıl bir mesaj vermek istersiniz?

Küresel ısınma sağlığımızı, ekonomimizi, doğal kaynaklarımızı ve çocuklarımızın geleceğini tehdit ediyor. Harekete geçmemiz gerektiği açık. Dolayısıyla tüm dünya vatandaşlarının bu farkındalığa sahip olduğu, gereken aksiyonları tereddüt etmeden alacakları, gelecek nesillerimiz için sürdürülebilir bir yaşam inşa edebileceğimiz bir dünya diliyorum.

MERSİN LİMANI BÜYÜYOR, ROTALAR YENİDEN ÇİZİLİYOR

*MERSIN PORT CONTINUES TO EXPAND,
REDRAWING ROUTES*

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

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



MARMARA DENİZİ EYLEM PLANI İL DEĞERLENDİRME TOPLANTISI YAPILDI

Cumhurbaşkanlığı Dolmabahçe Çalışma Ofisi'nde 23 Şubat 2022 Çarşamba günü, yapılan Marmara Denizi Eylem Planı İl Değerlendirme toplantısında, Marmara denizinde müsilağ ile mücadeleyle yönelik yapılan çalışmalar ele alındı.



Toplantıya; Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanı Murat Kurum, Bakan Yardımcısı Mehmet Emin Birpınar, İstanbul Valisi Ali Yerlikaya, Büyükşehir Belediye Başkanı Ekrem İmamoğlu, İlbank Genel Müdürü Yusuf Büyük, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, Başkan Yardımcısı Deniz Temiz Derneği TURMEPA Başkanı Şadan Kaptanoğlu, bakanlık bünyesindeki ilgili birimlerin yöneticileri, kentteki organize sanayi bölgeleri ile İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne bağlı kuruluşların yetkilileri katıldı.

Bakan Kurum, Cumhurbaşkanlığı Dolmabahçe Çalışma Ofisi'nde düzenlenen Marmara Denizi Eylem Planı İl Değerlendirme Toplantısı'nın ardından yaptığı açıklamada, Marmara Denizi Koordinasyon Kurulu üyeleriyle İstanbul özelinde yaptıkları çalışmaları değerlendirdiklerini, bu çerçevede atılması gereken adımların kısa vadede atıldığını, uzun vadede atılması gereken adımlara ilişkin de projeleri değerlendirdiklerini söyledi. Bakanlık olarak iklim değişikliğiyle

mücadele kapsamında önemli bir süreç yürüttüklerini aktaran Kurum, bugün de müsilağ konusunu işaret ettiklerini anlattı. Müsilağın iklim değişikliğinin etkileriyle İstanbul'da görülen bir doğa olayı olduğunu hatırlatan Bakan Kurum, "Bu çerçevede belki bundan sonraki süreçte çok farklı afetler ve problemlerle karşılaşacağız. Dolayısıyla bu problemlerin çatısı, iklim değişikliği sebebiyle olmaktadır. Bu manada da Sayın Cumhurbaşkanımız'ın açıkladığı 2053 net sıfır emisyon hedefi doğrultusunda da Bakanlığımız ilgili tüm kurumlarımızla ilgili tüm bakanlıklarımızla ortak bir çalışma yürütüyor" dedi.

Bakan Kurum, bu çerçevede "Yeşil Kalkınma Yolunda Türkiye" temasıyla yaptıkları toplantıda 11 maddelik eylem planını açıkladıklarını ve pazartesi itibarıyla Türkiye'nin ilk iklim şurası olan şurada, emisyon, ticaret sistemi, fosil yakıtların kullanımı, yenilenebilir enerji kaynaklarının artırılması, atık su arıtma tesislerindeki atık suların yeniden kullanımı, iklim göçü sebebiyle yapılması gereken işlemler, iklim finansmanı, iklim ile alakalı yerel yönetimlerin yapması



gereken işler olmak üzere yapılması gerekenleri 7 başlıkta topladıklarını aktardı.

"ÇANAKKALE'DE HERHANGİ BİR MÜSİLAJ TABAKASI YOK"

Yürüttükleri 22 maddelik eylem planı çerçevesinde aktif çalışmalar yaptıklarını belirten Bakan Kurum, şöyle devam etti: "Marmara Denizi'nde izleme faaliyetlerini yapıyoruz. Bakanlık olarak izleme ağıımızı müsilağ özelinde de aslında genişlettik ve 152 noktada izleme faaliyetlerimizi artırmak suretiyle an be an yapıyoruz. Haziran ayında 234, temmuz-eylül aylarında 207, Ocak 2022'de de 107 noktada izleme çalışması yaptık. Yaptığımız izleme faaliyetleri çok olumlu. Haziran ayında yoğun şekilde denizlerimizde gördüğümüz, özellikle yaz başında 10-25 metre derinlikte sıkışan müsilağ tabakaları 26 Ocak 2022 tarihinde yaptığımız ölçümlerde gözlemlenmedi. Son haberde bahsi geçen bir bölge vardı 'Çanakkale'de müsilağ görüldü' diye. Bizim yapmış olduğumuz tespitlerde ne sahada, ne uydu görüntülerinde yüzeye vurmuş herhangi bir müsilağ tabakası yoktur.



Şunu da net ifade etmek isterim ki Marmara'da yaptığımız bilimsel araştırmalar, yine ODTÜ MARMOD kapsamında ve diğer üniversitelerimizle yaptığımız çalışmalar neticesinde de Marmara Denizi'nin yüzeyinde de değil, dibinde de şu an için müsilaj yoktur. Ancak bu müsilaj olmayacağı anlamına da gelmemektedir. Sonuçta biz kısa

Marmara Denizi'nde Stratejik Bütünleşik Eylem Planı'nı ortaya koyduklarını ve bu eylem planı çerçevesinde 134 alt faaliyete ilişkin çalışmaları kararlı şekilde yürüttüklerini ifade eden Bakan Kurum, "İstanbul'daki kirlilik Kocaeli'ni, Kocaeli'ndeki kirlilik Yalova'yı, Bursa'yı ilgilendiriyor.

Dolayısıyla burada topyekun hareket etmek durumundayız. Yaptığımız istişarelerde belki İstanbul özelindeki arıtmayı, Yalova, Bursa, Balıkesir ve Kocaeli ile birlikte yürütmek durumundayız. Kocaeli Körfezi'ndeki temizliği de yine bu süreçte tek elde, yerel yönetimlerimizle onlarla uyum içinde yönetmek durumundayız. O yüzden Özel Çevre Koruma Bölgesi ilanı çok çok önemli" değerlendirmesinde bulundu.

"İSTANBUL'DA 23 ARITMA TESİSİ YENİLENECEK"

İSKİ özelinde İstanbul'da yeni nasıl projeler geliştirilebileceğini istişare edeceklerine dikkati çeken Bakan Kurum, "Biz arıtma tesislerimizi ileri biyolojik ve membran teknolojisi diye,

üzerine de bir karar aldık. Sürecimizi de yarından itibaren başlatıyor olacağız" dedi.

İstanbul Valiliği bünyesinde bir koordinasyon merkezi kurduklarını vurgulayan Bakan Kurum, şunları söyledi: "Koordinasyon merkezine bağlı alt komisyonlarımız da çalışmalarını yürütüyor. Bu kapsamda Marmara Denizi havzasındaki kirlilik yüklerinin tespitlerini de yapıyoruz. Bütün buradaki kirleticilerin hepsi tespit edildi ve an be an takipleri, süreçleri gerek belediyelerimiz nezdinde, gerek oluşturduğumuz koordinasyon kurulu çerçevesinde ve Bakanlığımızın sürekli ölçüm sistemi sayesinde anbean takip edilmekte. Atık su arıtma tesislerine ilişkin yatırım ihtiyaçları ortaya kondu. Bu klasik yöntemlerle dediğimiz çalışma çerçevesinde İstanbul'da 23 tane arıtma tesisinin yenilenmesi ihtiyaçları söz konusu. Bu çerçevede de toplam proje maliyetini İstanbul özelinde yaklaşık 18 milyar lira olarak Büyükşehir Belediyemiz bize bunu sundu. Bu çerçevede Büyükşehir Belediyesinin finansman noktasında bizden talepleri oldu. Biz de Bakanlık olarak tüm ülke genelinde Dünya Bankası'ndan, uluslararası kuruluşlardan sağladığımız iklim değişikliği ile ilgili sağladığımız finansmanlardan İstanbul'a ayıracığımız hakkaniyet çerçevesindeki pay dışında Büyükşehir Belediyesi de kendi bütçesinden yine yatırım yapma noktasında süreci yöneteceğini ifade ettiler."

Bakan Kurum, olası müsilajla karşılaşma durumuna göre ekip ve ekipmanların artırılması noktasında çalışmaları yürüttüklerini, 16 olan deniz aracının 32'ye çıkarılması, karasal toplama faaliyetlerini yürütecek teknolojilerin de uygulanması amacıyla ekip ve ekipmanları güçlendirdiklerini anlattı. Tüm valilikler ve belediyelere koordinasyon halinde ihtiyaç duyulan deniz araçlarıyla alakalı çalışma yapılması talimatı verildiğine işaret eden Kurum, şu değerlendirmeyi yaptı: "Diğer taraftan yine atık su arıtma tesislerinin bu bölgede yapılması gereken iklim değişikliği ile



vadedeki çözümlerimizi ortaya koyduk, ancak uzun vadede de adımlarımızı atmak mecburiyetindeyiz. Koyduğumuz hedeften bir an bile geri durmayacağız."

bunun dışında çok daha farklı noktalarda bütün illerimizi kapsayan projeleri de yine burada yerelde istişare etmek ve tüm Marmara genelinde bu süreci yönetmek



ilgili mücadele olsun, katı atıklar, atık su arıtma tesisleri olsun, atık su arıtma tesislerinden yeniden kullanma suyunun artırılmasına yönelik yap-işlet-devret, yap-kirala gibi işlemlerin de içinde olduğu bir hazırlığı Meclisimizle birlikte yürütüyoruz. Bu süreçte Meclisimizin de onayıyla takdiriyle Avrupa standartlarının üzerine çıkılacak çalışmaları, adımları atmış olacağız”.

“137 MİLYON LİRA İDARİ PARA CEZASI KESİLDİ”

Marmara özelinde atık su arıtma tesislerinin gerçek zamanlı izlenmesine yönelik genelge yayımladıklarını, bin metreküp/gün ve üzerindeki kapasiteye sahip her tesisin anbean izlendiğini aktaran Bakan Kurum, “Yapmış olduğumuz denetimlerde bugüne kadar yaklaşık 3 bin 897 denetim gerçekleştirdik. Bu denetimler sadece İstanbul’da toplamda 14 bin çevre denetimi kapsamında 974 işletme ve 99 deniz aracına 137 milyon lira idari para cezası kesilmiştir. Bu denetimler aralıksız devam edecektir” dedi. Marmara’daki kirliliği tespit etmek üzere bir çalışma yürüttüklerini ifade eden Kurum, “Bu çalışmayı Bakanlık bünyesinde yerelden ulusala Marmara geneline yayacak şekilde bir izleme denetim faaliyeti yürüteceğiz. Bu manada gerek havadan gerek karadan gerek uydudan denizdeki

kirliliğin takibi noktasında da bir proje yürütüyoruz” diye konuştu.

Bakan Murat Kurum, tersanelerden raspa tozlarının denize ulaşmasını engellemek üzere Gemi İnşa Sanayi A.Ş. ile bir proje yürüttüklerini, bu çerçevede hem orada çalışanların sağlığı, huzuru, hem de Marmara’nın genel sağlığını ilgilendirecek hassasiyette bu süreci yürüteceklerini kaydetti.

PROF. DR. MUSTAFA SARI: MÜSİLAJDAN KURTULDUK MU?

Eğer müsilağı rüyamızda görüp ve hemen uyansaydık, hayra yoracağımız kötü bir kâbus görmüş olurduk. Ne yazık ki ne müsilağı rüya, ne de gördüklerimizin hayra tevil edilecek bir yanı var. 2021 yılının nisan ayı ortalarında Marmara Denizi yüzeyine çıkan ve köpükler halinde kendini gösteren müsilağı aslında 2020 yılının kasım ayından beri zaten vardı. Yani müsilağı 2021 yılının ilkbahar aylarında değil, 2020 yılının sonbahar aylarında oluşmaya başladı Marmara Denizi’nde.

Yüzeye çıkmasa belki de ilgi duyan bilim insanları ve balıkçıların dışında kimse bilmeyecekti. Bu yüzden müsilağın deniz yüzeyine çıkmış olmasına neredeyse sevineceğiz. Zira bu vesileyle müsilağı bölgesel olmaktan çıkıp, ulusal düzeyde



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

gündem olabildi. Ve yine bu nedenle Marmara Denizi çevresindeki resmi, özel, sivil toplum kuruluşları ile üniversiteler bir araya gelerek çalıştaylar yaptı. Ortaya bir eylem planı çıktı. Yedi ilin belediye başkanları, valileri Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanıyla birlikte Marmara Denizi Koruma Eylem Planı’nın altına imza attılar. 8 Haziran 2021 tarihi itibarıyla yüzeydeki müsilağı temizliği kampanyasıyla başladı eylem planının uygulanması. İyi de oldu. Temmuz ayı başına kadar yüzeydeki müsilağı temizlendi. Sanayi kuruluşlarına yönelik denetimler arttı. Ancak Türkiye büyük ve sorunları çok bir ülke. Önce seller, sonra orman yangınları daha ağustos ayı gelmeden müsilağı gündemden düşürdü. Deniz yüzeyinde görünmeyen müsilağı yönelik çalışmalar devam etse de ivmesini kaybetti.

Oysa ağustos ayının ikinci haftasına kadar özellikle denizin 20-30 m derinlerine sıkışmış halde büyük müsilağı kümeleri varlığını sürdürdü. Sonra onların da bir kısmı parçalandı, bir kısmı dibe çökerek müsilağı çamuruna dönüştü. Dipte zaten can çekişen organizmaların üzerine çöken bu kalın müsilağı örtüsü, çamur olarak bu kez uzun vadeli etkisini göstermeye başladı. Marmara Denizi’nin az akıntılı koy ve körfezlerinde dibi kaplayan müsilağı



çamuru halen devam ediyor ne yazık ki. Bir taraftan mikroorganizmalar tarafından parçalanırken dipteki oksijeni tüketiyor, bir taraftan da ayrışma sonucu inorganik besin elementlerini deniz suyuna kazandırarak yeni bir müsilaj oluşumu için ortam hazırlıyor.

MÜSİLAJ NEDEN DEĞİL, SONUÇ

Çoğunluk müsilajı unutsa da ilgili ve az sayıda insan halen müsilaj bitti mi, kurtulduk mu sorularını sormaya devam ediyor. Bu sorulara net bir şekilde ne müsilaj bitti, ne de kurtulduk diye cevap veriyorum ben. Çünkü müsilaj, kırk yıldır Marmara Denizi ile kurduğumuz yanlış ilişkinin bir sonucu olarak ortaya çıktı. Müsilaj neden değil, sonuç diğer bir ifadeyle. Zira müsilaj oluşumunda etkili üçlü tetikleyiciler olarak ifade ettiğimiz küresel iklim değişimine bağlı olarak deniz yüzeyi sıcaklıklarındaki artış, Marmara Denizi'nin orijinal yapısında yer alan kararlı ikili su yapısı ve her geçen gün artan kirlilik yükü ne yazık ki devam ediyor.

Bunlardan deniz yüzeyi sıcaklıkları ve Marmara Denizi'nin orijinal kararlı, durağan yapısını değiştirme şansımız yok. Elimizde müdahale edilebilir tek araç, denizin atık yükünü azaltmak. Denizin atık yükünün azalması için yaklaşık 25 milyon insanın evsel

atığını, Türkiye'nin yarısına hizmet sunan sanayinin atıklarını, tarımsal ve denizcilik sektöründen kaynaklanan atıklarla diğer atıkların hepsini ileri arıtmaya tabi tutmamız gerekiyor. 40 yıldır biz bu atıkların hepsini doğru düzgün arıtmadan, derin deniz deşarjı adını verdiğimiz ön arıtmadan geçen, yani hemen hemen hiç arıtılmamış atık sularını Marmara Denizi'ne boşalttık. Daha bu uygulamanın başladığı 1980'li yılların ortalarında akademisyenlerin "Yahu bu uygulama denize zarar verir. Atıklar en az biyolojik arıtmadan geçtikten sonra derin deşarjla denize verilmeli" uyarılarına kulak asmadan denizi sihirbaz yerine koyup, atıkları deşarj etmeye devam ettik. 40 yılda yapamadığımız, yapmadığımızı kırk günde mi yapacağız?

ÇOK İYİ BİR STRATEJİK YÖNETİM PLANI HAZIRLANDI

Evet, kırk günde yapamayacağız belki ama üç yılda yapmak üzere güçlü bir irade ortaya koyduk hep birlikte. Marmara Denizi Koruma Eylem Planı bu iradeyle, tüm tarafların katılımıyla hazırlanmış, çok iyi bir stratejik yönetim planı. Koordinasyonun nasıl yapılacağı, müdahale mantığının ne olduğu, acil olarak nelerin yapılması gerektiği gibi tüm konular bu planda karara bağlanmış durumda. Marmara Denizi'nde yüzey temizliği ile başlayan uygulamalar

kurulların oluşturulması, atıksu arıtma tesislerinin ileri biyolojik arıtmaya dönüştürülmesi için düzenlemeler yapılması ve denetimlerin artırılmasıyla devam etti. Marmara Belediyeler Birliği bünyesinde kurulan Bilim ve Teknik Kurulu kapsamlı çalışmalar yaptı. Çevre Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı ileri arıtmaya geçilmesi başta olmak üzere bir dizi düzenlemeyi gerçekleştirdi. Yine aynı bakanlık Marmara Denizi'nin korunmasına yönelik bir stratejik plan hazırladı. Meclis Araştırma Komisyonu kuruldu ve bu komisyon tüm tarafları dinleyerek bir rapor hazırladı. Kasım ayı başlarında Marmara Denizi'nin Adalar da dahil olmak üzere Özel Çevre Koruma Bölgesi ilan edilmesiyle konunun devlet nezdindeki ciddiyeti gösterilmiş oldu. Bunların hepsi çok iyi ve yerinde uygulamalar. Ancak planın bazı maddelerinde ne yazık ki hiç ilerleme sağlanamadı.

MÜSİLAJ OLUŞUMU MARMARA İÇİN HALEN TEHDİT OLUŞTURUYOR

Örneğin 19'uncu eylemde yer alan "ekosistem esaslı balıkçılık yönetimine geçilmesi" yönünde ne yazık ki hiç bir ilerleme sağlanamadı. 1 Eylül 2022 tarihinde davulla, zurnayla hiç müsilaj yaşanmamış gibi balık avcılığı sezonu açıldı.

Oysa balıkçılar da dahil olmak üzere bütün paydaşlar bu yönde güçlü ve proaktif kararlar alınmasını beklemekteydi. Diğer taraftan iyi tarım uygulamalarıyla ilgili neler yapıldığına ilişkin henüz açık kaynakta yer alan bir bilgi bulunmamakta. 21. Eylem olan bilinç ve farkındalık oluşturmaya yönelik ulusal veya bölgesel çapta kampanyalar da ne yazık ki halen başlamış değil. Müsilajın yeniden görünür olması, su kolonunda balıkçılığı etkiler hale gelmesi ne yazık ki halen beklenen bir durum. Zira sonbaharda başlayan aşırı alg üremesi, halen devam ediyor. Tekrar edelim, en büyük neden olan azot-fosfor yükü, yani atık yükü halen artmaya devam ettiği için müsilaj oluşumu Marmara Denizi için halen tehdit olmaya devam ediyor.

DENİZYOLU TAŞIMACILIĞI, BALIKÇILIK VE SU ÜRÜNLERİ SEKTÖRÜNDE KADININ YERİ

Denizyolu taşımacılığı, balıkçılık ve Su ürünleri sektörlerine ilişkin eğitim alanlarında kadın öğrencilerin yeri ve bu sektörlerde kadın istihdamının durumu İMEAK DTO tarafından masaya yatırıldı.

Son üç eğitim dönemine bakıldığında Denizyolu Taşımacılığı, Balıkçılık ve Su Ürünleri alanlarında eğitim veren meslek

yüksekokullarında okuyan öğrenciler içerisinde kadın öğrencilerin payının azaldığı, Denizyolu Taşımacılığı, Balıkçılık

ve Su Ürünleri alanlarında eğitim veren fakültelerde ise kadın öğrencilerin oranının arttığı gözlenmiştir. Fakültelerde okuyan kadın öğrenci sayısının toplam öğrenci sayısı içindeki payı meslek yüksekokullarına göre %15,4 daha fazladır.

Tablo 1. Denizyolu Taşımacılığı ve Balıkçılık ve Su Ürünleri Alanlarındaki Meslek Yüksekokullarının Bölümlerine Göre Kadın Öğrenci Durumu

Bölüm Adı	Kadın Öğrenci Sayısı					
	2018-2019		2019-2020		2020-2021	
	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	Payı
Sualtı Teknolojisi	57	10,7%	47	8,8%	51	8,8%
Su Ürünleri	60	36,1%	24	31,6%	9	33,3%
Su Ürünleri İşleme Teknolojisi	0	0,0%	3	25,0%	6	24,0%
Balık Yetiştiriciliği	1	50,0%	1	50,0%	1	100,0%
Sualtı	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Genel Toplam	118	16,7%	75	12,0%	67	10,6%

Kaynak: Yükseköğretim Bilgi Yönetim Sistemi, İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

Tablo 2. Denizyolu Taşımacılığı ve Balıkçılık ve Su Ürünleri Alanlarındaki Fakültelerin Bölümlerine Göre Durumu

Bölüm Adı	Kadın Öğrenci Sayısı					
	2018-2019		2019-2020		2020-2021	
	Sayı	%	Sayı	%	Sayı	Payı
Su Ürünleri Mühendisliği	413	26,6%	436	27,2%	511	28,7%
Gemi ve Deniz Teknolojisi Mühendisliği	58	18,3%	74	19,9%	78	19,9%
Balıkçılık Teknolojisi Mühendisliği	10	11,2%	8	11,6%	16	16,5%
Su Ürünleri	16	19,8%	13	17,1%	11	15,9%
Balıkçılık Teknolojisi	5	8,5%	4	9,1%	3	9,1%
Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Mühendisliği	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Deniz Teknolojisi Mühendisliği	18	25,4%	1	100,0%	0	0,0%
Genel Toplam	520	24,0%	536	24,7%	619	26,1%

Kaynak: Yükseköğretim Bilgi Yönetim Sistemi, İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

Grafik 1. Çalışan Sayıları



Bu alanlarda 2018-2019 eğitim döneminde kadın öğrencilerin oranı %16,7 iken, 2020-2021 eğitim döneminde 2019-2020 eğitim dönemine kıyasla kadın öğrencilerin payının, %12,0 seviyesinden %10,6 seviyesine gerilediği dikkat çekmiştir. 2020-2021 yılı eğitim öğretim yılında Denizyolu Taşımacılığı, Balıkçılık ve Su Ürünleri alanlarında eğitim veren fakültelerde okuyan kadın öğrenci sayılarında artış ile birlikte kadın öğrenci oranında artış olmuştur. Bu alanlarda son eğitim döneminde toplam öğrenciler içinde kadın öğrencilerin payı %24,7'den %26,1 seviyesine çıkmıştır. SGK 4/a sigortalı ücretli verilerine göre; Türkiye genelinde kadın istihdamı¹ yıllar itibarıyla artış göstermiştir. Kasım 2021'de 2020 yılı sonuna kıyasla deniz yolu taşımacılığı sektöründe² sigortalı ücretli (4/a) kadın çalışan sayısı %48,2 artarak 2.223 ve balıkçılık ve su ürünleri yetiştiriciliği³ sektöründe %12,1 artarak 1.665 olmuştur. Son bir yılda sigortalı ücretli kadın çalışan sayısı Türkiye genelinde arttığı (%10,3) gibi deniz yolu taşımacılığı sektörü (%43,8) ve balıkçılık ve su ürünleri yetiştiriciliği sektöründe de (%12,3) artış göstermiştir.

Sigortalı kadın çalışan sayısının toplam çalışan içindeki payı da, Türkiye'de yıllar itibarıyla artış eğilimi göstermektedir. Bu artış eğilimi deniz yolu taşımacılığı sektöründe de görülürken, balıkçılık ve su ürünleri yetiştiriciliği sektöründe kadın çalışan oranında azalış gözlenmektedir.

Tablo 3. Kadın Çalışan Sayısı Payları

	Denizyolu Taşımacılığı Sektöründe Kadın Çalışanların Payı	Balıkçılık ve Su Ürünleri Sektöründe Kadın Çalışanların Payı	Türkiye’de Toplam Çalışanlar İçinde Kadın Çalışanların Payı
2017	7,8%	14,7%	28,2%
2018	8,4%	14,2%	30,5%
2019	8,8%	14,3%	31,0%
2020	9,9%	11,8%	30,4%
Kasım 2021	12,4%	11,6%	31,5%

Kaynak: Sosyal Güvenlik Kurumu (SGK), İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamalar

2020 yılında %9,9 olan denizyolu taşımacılığı sektöründe toplam çalışanlar içinde kadın çalışanların payı kasım 2021 döneminde %12,4 seviyesine çıkmıştır. Balıkçılık ve su ürünleri yetiştiriciliği sektöründe ise 2020 yılında %11,8 olan çalışanlar içinde kadın çalışanların payı 2021 yılında %11,6 seviyesine gerilemiştir.

¹ SGK 4/a sigortalı ücretli kadın çalışan sayısıdır.

² Deniz yolu taşımacılığı; NACE Rev. 2 faaliyet kodunun “50-Suyolu taşımacılığı” altında toplanmış deniz, kıyı ve iç sularda yolcu ve yük taşımacılığı yapan tüm sektörleri kapsamaktadır.

³ Balıkçılık ve su ürünleri yetiştiriciliği; NACE Rev.2 faaliyet kodunun “03-Balıkçılık ve su ürünleri yetiştiriciliği” altında toplanmış deniz ve tatlı su balıkçılığı, deniz ürünleri ve tatlı su ürünleri yetiştiriciliği faaliyetlerini gerçekleştiren tüm sektörleri kapsamaktadır.

Hazırlayanlar: Metin AK (Sektörel Araştırmalar Uzmanı) - Aycan KULAKSIZ HACİBEKOĞLU (Sektörel Araştırmalar Uzmanı)



LEO MARINE



Biz sizin
Limana
nasıl ulaştığınızı
ile ilgileniyoruz

www.leomarine.com.tr

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



TÜRK ARMATÖRLERİ VE ALFA LAVAL ARASINDAKİ ANLAŞMA SORUNSUZ İLERLİYOR

Türk Armatörler Birliği üyesi bir grup Türk armatör ile Alfa Laval arasında 2019 yılında yapılan anlaşma sonucunda 228 gemiye Ballast Water Sistemlerinin takılması için imzalar atılmıştı. Projenin teknik komitesinde aktif olarak çalışan Simge Denizcilik Yönetim Kurulu Başkanı Murat Er ve Alfa Laval Eğitim Servis Bölümü Satış Müdürü Onur Yiğit projenin bugün geldiği noktayı Deniz Ticareti Dergisi'ne değerlendirdiler.



MURAT ER

SİMGE DENİZCİLİK YÖNETİM KURULU BAŞKANI

MURAT ER: HAYALİNİ KURDUĞUMUZ BİR ORTAMI YAŞIYORUZ

Yaklaşık 250 gemiye Ballast Water Sistemlerinin Alfa Laval tarafından takılması, 2019 yılında yaptığımız anlaşma ile sonuçlanmıştı. Çalışmalara çok önceden başlayıp, bir teknik komite oluşturmuştuk. Bu, sektördeki ilk kümelenme projesi olarak da dikkat çekti. Alfa Laval ile anlaşmaya gittiğimiz süreçte son derece bilimsel ve demokratik eleme mekanizmalarını devreye sokmuş ve öyle karar vermiştik. Bu proje için en kısıtlı 6 saat süren 45 toplantı yapmıştık.

Bugün geldiğimiz noktada anlaşma şartlarına uygun devam ediyoruz. Takvimde bir gecikme ya da aksama yok. 2020'nin Ocak ayından itibaren montaj çalışmaları başladı. Bazı ufak sorunlar çıksa da, bunlar da kısa sürede aşıldı.



Yaklaşık 50 armatörün gemilerine sırasıyla Ballast Water Sistemi takılıyor. Takvime uygun ilerliyoruz. Montaj ve satın almalar tamamlandı. Aslında hayalini kurduğumuz bir ortamı yaşıyoruz.

Diğer taraftan Ballast Water'ı taktıktan sonra ne kadar eğitim versek de, personel değiştiçe sorunlar yaşıyordu. Bu sıkıntıları aşmak için zabıtlarımızın muhakkak bir eğitmeden geçirilmesi gerekiyordu. Buradan hareketle bizlerin talebi ile Alfa Laval dünyadaki 3'üncü eğitim merkezini Türkiye'de kurdu. Samandıra'daki fabrikalarına yatırım yaparak, tam teşekküllü (ballast tankı, ballast pompaları, 250 metreküp ful gerçek BWT sistemi ve yan aksamı) bir eğitim merkezi kurdular. 2021'in Ekim ayından itibaren de Alfa Laval söz verdikleri gibi bu projenin içinde olan

armatörlerin ofis elemanlarının eğitimlerini başlattılar. 40'dan fazla armatörün kara personelinin eğitimleri tamamlandı. Yani önce ofislerdeki inspektörler eğitildi. Bu ay, yani şubat ayı ile birlikte artık deniz personelinin de eğitimlerine başlanacak.

Alfa Laval ile yaptığımız anlaşma sorunsuz ilerliyor. Sonuçta bizler ön koşulsuz ve kimseyi ötelemeden bir araya gelebileceğimizi tüm dünyaya gösterdik. Birlikten güç doğar, başarı doğar, bilgi doğar, dostluk doğar, tecrübe doğar. Bu ekip bunu gösterdi, kanıtladı. Emeği geçen herkese bir kez daha teşekkür ediyorum.

ONUR YİĞİT: ARMATÖRLERİMİZİN HER ZAMAN YANLARINDA OLACAĞIZ

4 Temmuz 2019 tarihinde armatörlerimiz ile imzaladığımız Ballast Suyu Arıtma



ONUR YİĞİT

ALFA LAVAL EĞİTİM SERVİS BÖLÜMÜ SATIŞ MÜDÜRÜ

Sistemi Projemize 250 gemi ve 60 armatör ile başlamıştık. Hatta armatörlerimize gemi almaları durumunda filo sayılarının yüzde 30'u kadar aynı koşullarda sipariş ekleme imkanı da tanımıştık. Filosuna yeni gemi katan armatörlerimizin sistem siparişleri ile birlikte başladığımız rakam yüzde 30 artış gösterdi. Sektörden, “Anlaşma sonrası grup bir arada kalmaz, çıkarlar, ayrılanlar olur” algısı yaratılmıştı. Aksine gemi sayılarımız artarak, grubumuz güçlenmiştir.

Bugüne kadar sistemlerin yüzde 50'si teslim edilmiş ve yüzde 40'ı da devreye alınmıştır. Tersaneye gelen gemilerin sistem montajı ve devreye alma servisleri devam etmektedir. 2022 yılında sipariş teslimatlarımız maksimum kapasiteye ulaşacaktır. İlk devreye aldığımız sistemler şu an iki yaşına gelmiş bulunmaktadır. 2019 yılı Aralık ayında devreye almaya başladığımız sistemlerden örnekler ise aşağıdaki gibidir:

Akar Group – M/T Adıyaman

Feyz Group – M/V Ambassador

Turkon – M/V Mustafa Dayı

Alfa Laval İstanbul eğitim merkezinde pandemiye rağmen 260 kişiye “Pure



Certificate

Alfa Laval Products and Applications School

21 October 2021, Istanbul, Turkey

This is to certify that

Murat ER

has participated in

PureBallast Technical Training



Alfa Laval Turkey

Classified by Alfa Laval as: Business



Ballast Operasyonel Eğitimi” verilmiştir. Fotoğraftaki örnekte olduğu gibi katılımcılarımız sertifikalandırılmıştır. Evlilik sürecinde armatörlerimize verdiğimiz sözlerimizi de yerine getirdik ve getirmeye de devam ediyoruz. Örneğin eğitimler, örneğin armatörlerimizin sistemleri için lokal İstanbul yedek parça stoku gibi...

Bu süreçte tabii ki sistemlerle ilgili bebek hastalıkları olmuştur. Alfa Laval, marka ve güvenilirliğine yakışır şekilde problemleri çözüme kavuşturdu ve kavuşturmaya devam edecektir.

Alfa Laval'ın geleceğe yönelik, aktif olarak çalışmaları bulunmaktadır. Örneğin enerji verimliliği, alternatif yakıtlar için uyumlu ekipmanlar gibi... Bu projeler ile amacımız “Green Profile Vessel” oluşumuna katkı sağlamaktır. Bu tarz yeni ürünlerimiz ile Pure Ballast Projesi'nde olduğu gibi armatörlerimizin her zaman yanlarında olacağız.

Alfa Laval Global Pure Ballast satış adedimiz yaklaşık 7500'dür. Şu ana kadar teslim edilen 5775, devreye alınan ise 4520 sistem vardır. Türkiye'deki toplam satış adedimiz 650'dir.

ÜÇ İNGİLİZ MAHKEMESİ KARAR ÖRNEĞİ



* PROF. DR. M. FEHMİ ÜLGENER

Prof. Dr. Fehmi Ülgener üç farklı konuda İngiliz mahkemelerinin aldığı kararlarla ilgili değerlendirmede bulundu. Ülgener bunun nedenini ise şöyle açıkladı: “Son zamanlarda dikkatimi çeken üç İngiliz kararının örneğini aşağıda özetledim, bunlardan iki tanesi sefer charteri sözleşmesi ile ilgili, ikisi de önemli hususlara ilişkin, birisi “zamanaşımı”, diğeri de “tahliye limanındaki demuraj”dan sorumluluk. Son karar ise zaman charteri sözleşmesine ilişkin, daha doğrusu “trip time charter”ın nasıl değerlendirildiğini gösteriyor, uygulamada da sıkça yapıldığından dolayı önemli buldum. Bilmenizde fayda var...”

SEFER ÇARTERİ: Charter partiden ileri gelen hakların zamanaşımı, Charter parti klorlarının yargı sırasında tefsir şekli...

Tahkim kararını özetlemeden önce İngiliz Hukuku’ndan (charter partiler dahil olmak üzere) sözleşmelerden

kaynaklanan teminat taleplerinin 6 yıl sonra zamanaşımına uğrayacaklarını hemen belirtelim. Bununla birlikte sözleşmenin tarafları arasında kanun maddelerinin emredici hüküm vasfını haiz olmayacaklarını, tarafların sözleşmede farklı düzenlemeler yapabileceklerinin de altını çizmemiz gerekmektedir.

Ancak üçüncü şahsın elinde olan koniştentodan kaynaklanan tazminat hakları bu kapsamın dışında yer almaktadır, zira böyle bir durumda zamanaşımı gibi önemli hususlarda tarafların üçüncü şahıs aleyhine zaman aşımı süresini kısaltmaları mümkün değildir, (COGSA gereği koniştentodan kaynaklanan taleplerin zamanaşımı 1 yıldır) böyle bir durumda sözleşme klozu geçersiz hale gelmekte ve yerine kanun hükmü geçmektedir.

Bunun yanında aşağıda yer alan karar ile ilgili olarak belirtilmesi gereken diğer bir husus da, bunun sözleşme şartlarının İngiliz Hukuku’nda değerlendirilmesi sırasında ne gibi bir yol izlendiğini göstermesi bakımından sarıh bir örnek teşkil etmesidir.

Uyuşmazlık konusu olay ile tarafların iddia ve savunması:

Sefer charteri sözleşmesinde “işbu charter partiden kaynaklanan tüm uyuşmazlıklar Londra’da tahkim yolu ile çözüme ulaştırılacaktır. Tahliyenin sona ermesinden itibaren 3 ay içinde yazılı bir şekilde yapılmayan tazminat taleplerinden feragat edilmiş sayılır” şeklinde bir klor bulunmaktadır. (1)

Charterer geminin sefer için elverişli olmadığını ileri sürerek yüklemeye başlamadan 24 Kasım tarihinde sözleşmeyi feshetmiştir. Donatan sözleşmenin hukuka aykırı olarak feshedildiği iddiası ile 8 Şubat tarihinde

hakem tayin etmiştir. Charterer ise zamanaşımı iddiasını saklı tutarak (yani davaya cevap vermesinin zamanaşımı savunmasından vazgeçtiği anlamına gelmediğini belirterek) 26 Şubat tarihinde kendi hakemini tayin etmiştir. Donatan iddiasında 1 Mart tarihine kadar her hangi bir tazminat talebinde bulunmamış olmakla birlikte, ilgili klorun yükün hiç yüklenmemiş olması sebebi ile uygulama alanı bulamayacağını; bulsa bile charter parti icra edilebilmiş olsaydı ne zaman yük tahliye edilebilecekse, o zamana kadar talepte bulunma haklarının bulunduğunu ileri sürmüştür.

Charterer ise savunmasında adı geçen klorun geçerliliğini sürdürdüğünü, “final discharge of the cargo” ifadesinin mutlaka fiilen yükün boşaltılması şeklinde değerlendirilmesinin isabetli olmayacağını, bu ifadenin “sözleşmeden kaynaklanan sorumlulukların sona ermesi” olarak anlaşılmasının doğru olacağını ileri sürmüştür.

KARAR

Hakemler donatanın tazminat talebi hakkının zaman aşımına uğramamış olduğuna karar vermişlerdir. Bu kararın gerekçesine göre durum basittir, klor ne derse sonuç o şekilde olacaktır, yük hiç yüklenmemiş olduğundan dolayı, tahliyenin de sona ereceği andan bahsetmek mümkün değildir, dolayısıyla 11. klor hiç işlerlik kazanmamıştır.

Önemle belirtelim, yukarıda belirtilenler sözleşmedeki zamanaşımı şartının geçerliliği konusunda olup, donatanın davayı ve tazminat talep etme hakkını kazanmış olduğu anlamına gelmemektedir; kendisi bunun için chartererin fesih kararının doğru olmadığı ve ayrıca bu suretle ne gibi zararlara uğradığını da ayrıca ispat etmek durumundadır.



SEFER ÇARTERİ: Boşaltma limanında tahakkuk eden sürastarya, Çarter sözleşmesi şartlarının konişmento bakımından geçerliliği...

Çartererin tasfiye halinde olmasından dolayı sefer çarteri sözleşmesinden ileri gelen yükümlülüklerini yerine getiremeyeceğini düşünen donatan, boşaltma limanındaki gecikmeden dolayı konişmento uyarınca gönderilen tarafı sorumlu tutmak istemiş, burada tahakkuk eden sürastaryayı adı geçen taraftan talep etmiştir.

Bu konuda başvuru tahkim yolu sonucunda dava reddedilmiştir. Bunun üzerinde donatan bir üst basamak olan ticaret mahkemesine başvurmuştur. Burada donatan konişmento ile vücut bulan taşıma sözleşmesi uyarınca gönderilenin yükün makul bir sürede boşaltılması ve teslim edilmesi için zımnî (implied / sarîh olmayan) bir şekilde gerekli olan her türlü yükümlülüğü altında olduğunu ileri sürmüştür.

Konışmentoda, birçok halde olduğu gibi, çarterparti şartlarını geçerli hale getiren bir kloz bulunmakta ("incorporation clause") ve bu surette çarterparti şartları konişmento ile bağlantılı oldukları oranda konişmento ve bunun tarafları hakkında da geçerli hale gelmektedirler. Ancak bu durum çarter sözleşmesindeki tüm kayıtların kayıtsız şartsız konişmento için de geçerli olacağı ve burada yer alan konişmento hamili / gönderileni bağlayacağı anlamına da gelmemektedir. Genel olarak belirtilecek olursa, sözleşmede aksi yönde bir kayıt olmadığı takdirde, yükün boşaltılmasından donatan sorumludur. Uyuşmazlık konusu olayda donatan bu durumu lehine değiştirecek delil olarak somut çarter sözleşmesinde yer alan

"cargo is to be discharged free of expense to the vessel"

"stevedores at discharging ports are to be appointed and paid for by the

Charterers / Receivers" kayıtlarını ileri sürmüştür.

Mahkeme yaptığı değerlendirmede belirtilen ifadelerin sadece boşaltma masraflarından kaynaklanan sorumluluğu gönderilene yüklediğini buna karşılık boşaltma sorumluluğunun donatanda kalmaya devam ettiğini tespit etmiş ve gönderilenin boşaltma masrafları ile istifçi ücretlerini ödemekten başka bir yükümlülüğünün olmadığına karar vermiştir. Boşaltmanın makul bir sürede yapılabilmesi için gerekli adımların atılması konusunda ise mahkeme çarter sözleşmesinde bulunan ve gönderilene de yansıtılabilecek olan herhangi bir yükümlülüğün bulunmadığını belirterek, donatanın boşaltma limanında tahakkuk eden sürastarya ücretinin tasfiye halinde olduğundan dolayı tahsilat yapılamayan çarterer yerine gönderilenden talep edilmesi konusundaki davasını reddetmiştir.

TRİP -TIME CHARTER, ÇARTERERİN YENİ YÜK VERME YETKİSİ. SBT STAR BULK & TANKERS GMBH & CO KG V COSMOTRADE SA (THE “WEHR TRAVE”)

Trip time charter ve bunun hukuki kapsamının tartışılmış olduğu 2016 tarihli davada, önce tahkim heyeti, sonra da İngiliz mahkemesi böyle bir durumda chartererin yük boşaltıldıktan sonra gemiye yeniden yük verebilir veremeyeceğini ve yükleme limanının sözleşmede tayin edilenlerin arasından seçilmesinin zorunlu olup olmadığını incelemiştir. Charter sözleşmesinde yer alan kayıtlara göre:

- Gemi zaman esaslı olarak en az 40 gün sürmek ve sözleşmede yazan ticari sınırlar dahilinde kalmak şartıyla Doğu Akdeniz / Karadeniz ile Kızıl Deniz / İran Körfezi / Hindistan / Uzak Doğu (Daima Aden Körfezi kullanılmak şartıyla) limanları arasında hücresel konteyner gemisinde taşınabilecek demir ve/veya hukuka aykırı ve zararlı olmayan diğer tür bir genel yük taşımak üzere tahsis edilmiş-tir. Dökme yük taşınmayacaktır. (2)

- Gemi, hukuka aykırı olmayan bir şekilde ve daima IWL (Institute Warranty Limits) dahilinde kalmak kaydıyla, güvenli liman ya da limanlar, güvenli rıhtım ya da rıhtımla veya güvenli demir yeri ya da yerleri arasında taşınmasına izin verilen her türlü yükü kabule elverişli olarak Algericas harici pilot bölgesinde, gündüz ve gece farketmeksizin ve Cumartesi, Pazar ile bayram günleri de dahil olmak üzere, her hangi bir anda charterere tahsis edilecektir. (3)

- Charterer gemiyi teslim aldığından itibaren bunu iade etmesine kadar geçen süre dahilinde beher gün başına ve kesirleri başına 8.200 USD olmak üzere 15 günlük dilimleri peşin olarak ödeyecektir; geminin iadesi, charterer tercihinde olması şartıyla, Kuzey Qingdao hariç Çin Halk Cumhuriyeti Limanları dahil olmak üzere Colombo/ Busan bölgesinde olağan yıpranma hariç olmak üzere teslim alındığındaki

haline benzer bir şekilde iyi bir halde gündüz ve gece farketmeksizin ve Cumartesi, Pazar ile bayram günleri de dahil olmak üzere, her hangi bir anda iade edilecektir. (4)

Bu şartlar dahilinde charterer gemiye üç limanda yük vermiş ve beş limanda da boşaltmıştır. Bunu takiben, gemi boşken, Sohar’dan Hindistan’a götürmek üzere yeni bir yük vermek istemiştir. Donatan bunu talebin geçerli olmadığını ileri sürerek yüklemeyi reddetmiştir. Konu uyuşmazlık şeklinde önce-likle tahkim’e sonradan da mahkemelere taşınmıştır. Her iki safhada da charterer haklı bulunmuştur. Trip time charter sözleşmesi ana sınıflandırma itibarıyla zaman charteri sözleşmesinin bir alt türü konumundadır.

Dolayısıyla bu tür bir sözleşmenin geçerliliğini sürdürdüğü zaman diliminde charterer sözleşme sınırlarına tabi olmak üzere gemiyi istihdam etme hakkını haizdir. Dolayısıyla adı geçen sözleşmede “trip” ibaresi “time” ibaresinin arkasında yer almaktadır ve belirli bir yolculuğu ifade etmek anlamıyla kullanılmamaktadır. Dolayısıyla inceleme konusu sözleşme, bir sefer sözleşmesinde olduğu gibi seferin A limanında başladığı ve B limanında sonra erdiği bir akit değildir.

Yukarıdaki görüşleri ifade eden mahkeme kullanılmak istenen limanların sözleşmede belirtilen bölgelere uygunluk sağlayıp sağlamadığının incelenmesi gerektiğini, somut olayda da Sohar Limanı’nın kapsam dahilinde kaldığını dolayısıyla chartererin uyuşmazlık konusu bakımından haklı olduğu sonucuna varmıştır.

(1) “Any dispute arising from and in respect of this Charter Party shall be referred to and settled by arbitration in London ... Any claims must be made in writing within 3 (three) months of final discharge and where this is not complied with, the claim shall be deemed to be waived and absolutely barred.”

(2) ‘... That the said Owners agree to let, and the said Charterers agree to hire the said vessel, from the time of delivery, for one Time Charter trip via via (sic) good and safe ports and/or berths via East Mediterranean/Black Sea to Red Sea/Persian Gulf/India/Far East always via Gulf of Aden, with steels and/or other lawful/harmless general cargo, suitable for carriage in a cellular container vessel as described. No bulk cargo is allowed. Duration minimum 40 days without guarantee within below mentioned trading limits.’

(3) ‘Vessel to be placed at the disposal of the Charterers dropping outward pilot Algeciras at any time day or night, Saturdays, Sundays and Holidays included.

Vessel on her delivery to be ready to receive any permissible cargo... in such lawful trades, between good safe port and/or good safe ports and good safe berth and/or good safe berths and good safe anchorage and/or good safe anchorages, always afloat, always within Institute Warranty Limits (See also Clause 38) as the Charterers or their Agents shall direct ...’

(4) ‘That the Charterers shall pay for the use and hire of the said Vessel at the rate of U.S.\$– 8,200 per day, pro rata including overtime, payable every 15 days in advance, commencing on and from the day/time of her delivery, as aforesaid, and at and after the same rate for any part of a day; hire to continue until the time of the day of her re-delivery as per Clause 55 in like good order and condition, ordinary wear and tear excepted, to the Owners (unless lost) on dropping last outward sea pilot one (1) safe port in Charterers’ option Colombo/Busan range including China not north Qingdao, at any time day or night, Saturdays, Sundays and Holidays included...’



Simsekler

Genel Kumanyacılık ve Dış. Tic. San. A.Ş.

Türkiye

Kalite asla tesadüf değil;
Yüksek dikkat ve samimi gayretin
becerikli uygulanmasıdır

'den beri
1976



General Ship Supply



Cruise Ship Supply



Offshore Ship Supply



Safety Services



General Cleaning
Services



Fumigation Services



Navy &
Naval Ship Supply



Transit Ship Spare &
Logistics Services



Shipyard Brokerage &
Agency Services



Underwater Repairs
& Services



Rental Services



Ship Repair &
Technical Services

Merkez Ofis:

Kultur Mahallesi 240 Sk. No:1 Kat:3 D:7, 35800 Aliağa / İZMİR - TÜRKİYE
T. + 90 232 616 16 92 (pbx) | F. + 90 232 616 36 27
info@simseklerltd.com.tr | www.simseklerltd.com.tr

MEMBER OF



Türk balıkçıların Moritanya serüveni...



*EMRE YALDIZ

Türk balıkçısının Moritanya serüveni diye başlık atarken bile geçmişte ailemin balıkçılık yaptığı, fotoğraflardan takip ettiğim o bolluk ve bereketli günlerin sadece fotoğraflarda kaldığı şüphesiz bir gerçek. Her geçen gün maliyetlerin artması Türk kara sularında avlanan balıkçılarımızın yurtdışı arayışına neden olmuştur. Bu sebeple Türk balıkçısının Moritanya serüveni başlamıştır. Öncelikle Moritanya'dan bahsetmek gerekirse, değerli ve verimli toprakları olan birçok Afrika ülkesi gibi sömürgecilik sistemi ile ülkenin altın, çelik vb. maden kaynakları vardır ve buralarda Fransız, İngiliz, Amerikan ve Çin şirketleri faaliyet göstermektedir.

Balıkçılık anlamında da birçok balık unu üretim fabrikası olması ve verimli suları olmasından dolayı yüzlerce balıkçı teknelerinin avlandığı bir bölgedir. Bunların içinde Çin, İspanyol, Rusya, İrlanda ve Türk balıkçıları vardır. Ayrıca

yerel halkın avlandığı Perok ismini verdikleri tekneler bulunmaktadır. Tahmin ettiğiniz üzere bu tekneler teknolojinin çok uzağındadır. Bizden bu kadar gelişim olarak geri bir ülke de balıkçılık ayrı olarak değerlendirilip Balıkçılık Bakanlığı bulunmaktadır.(Bu da tabi düşündürücüdür!). Türkiye de balıkçılık sektörü Tarım Bakanlığı'na bağlıdır. Bu balıkçılık için kanayan bir yaradır.

BALIKLAR MORİTANYA FABRİKALARINDA BALIK UNU HALİNE GETİRİLİYOR

Şu anda Moritanya'da; 5.000 Perok, 71 Türk, 150 Çin, 100 Moritanya ve yaklaşık 248 diğer ülke tekneleri vardır. Evet, gelelim serüvene. Bu serüven 2017 yılında Türkiye'de balıkçı tekneleri olan bir balıkçımızın oraya 25 metre tekne ile deneme amaçlı gidip avlanması ile başladı. Türk balıkçısının avlanma kabiliyeti ve teknik birçok farklılığı Moritanyalı fabrika sahiplerinin iştahını kabartarak birçok yatırımcının Türkiye'den tekne talep etmesine neden oldu. Şu anda Nouadhibo'da yaklaşık 25, başkent Nouakchott da 10 balık fabrikası vardır. Herkesin merak ettiği soruyu ben cevaplayayım. Soru şu: Tonlarca balık ne oluyor? Balıklar Moritanya fabrikalarında balık unu haline getirilerek, Türkiye başta olmak üzere birçok ülkeye yem olarak gönderiliyor.

Bunun yanı sıra Moritanya dışında 2016-2022 yılları içerisinde Sudan, Yemen, Somali, Senegal gibi ülkelerde birçok Türk balıkçısı avlanmak istemesine rağmen henüz sürdürülebilir bir başarı gerçekleştirilmemiştir. Moritanya'daki balıkçılarımızın en büyük sıkıntılarından biri de, sürekli çeşitli nedenlerden dolayı gerekli gereksiz izinlerinin iptal edilmesidir. Tabii bu serüven o kadar kolay olmuyor...

Temar Denizcilik 2018 yılında Türkiye'deki bir dağıtım firması ile bu serüvene ortak oldu. 2018

yılının başlarında Moritanya ülkesine seyahatimizle birlikte Türk balıkçılarının şikâyeti üzerine yakıt tedarik etmeye başladık. Yakıtların özelliklerinin teknik olarak uygun olmaması birçok Türk balıkçısının teknesine maddi olarak zarar verdi. 2018-2019 yılı içerisinde Türk balıkçı teknelerine yaklaşık 5.000 ton 2019-2020 yılında ise 4.000 ton yakıt ikmali gerçekleştirdik. Fakat ilerleyen zamanlarda döviz transferi ve bankacılık problemleri nedeniyle yakıt anlamında büyümeyi devam ettiremedik. Moritanya'da yaklaşık 71 adet balıkçı teknesi, Türk firmalarının fabrika yatırımı olması ve milyonlarca dolar ticaret yapılmasına rağmen herhangi bir Türk bankası halen şube açmamıştır.

TEMAR DENİZCİLİK BİNLERCE KİLOMETRE UZAKTA TÜRK BALIKÇISINA HİZMET EDİYOR

2020 yılının ortalarında Petrol Ofisi Madeni Yağlarının ülke distribütörlüğünü alarak ülkeye ihracata başladık. Bunun yanı sıra Hempel Deniz Boyaları ile birçok Türk ve yabancı balıkçı teknelerinin tedariklerini sağladık. Ayrıca 2021 yılı başlarında bunların dışında hırdavat ve benzeri malzemelerin satışını yapmaya başladık. Temar Denizciliğin binlerce kilometre uzaklıkta Türk balıkçısına hizmet etmesi en önemli motivasyon kaynağıdır.

Ürünleri Türkiye den ihracat yaparak konteyner ile yaklaşık 45 gün süre ile gönderimini sağlıyoruz. Fakat teslim süreleri her zaman 15-20 gün ileriye atmaktadır. Moritanya'da ayrıca birçok balık fabrikasının zemin epoxy boya ürününü uygulayarak hiç bilmedikleri bir sistemi getirmiş olduk. 2021 yılının ortasında bir Türk balıkçımızın Gine'de avlanmasından dolayı ülkeye ürün tedariki sağlıyoruz. Daha yeni olduğu için vira bismillah diyelim...

* TEMAR DENİZCİLİK GENEL MÜDÜRÜ



ŞUBAT 2022 YAKIT FİYATLARI

1. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	559.000	764.000	834.000
Piraeus	531.000	745.000	801.000
Malta	549.000	692.000	819.000
Novorossissk	532.000	660.000	825.000
Ceuta	546.000	687.000	818.000
Gibraltar	550.000	687.000	822.000
Rotterdam	514.000	650.000	796.000
Fujairah	515.000	685.000	840.000
Singapore	514.000	688.000	800.000
Brent 90.05			

2. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	575.000	812.000	885.000
Piraeus	531.000	781.000	855.000
Malta	560.000	728.000	869.000
Novorossissk	547.000	692.000	855.000
Ceuta	562.000	726.000	862.000
Gibraltar	566.000	726.000	866.000
Rotterdam	515.000	693.000	840.000
Fujairah	530.000	730.000	870.000
Singapore	523.000	732.000	830.000
Brent 93.66			

3. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	557.000	798.000	870.000
Piraeus	519.000	779.000	850.000
Malta	560.000	727.000	855.000
Novorossissk	552.000	699.000	852.000
Ceuta	553.000	724.000	855.000
Gibraltar	557.000	724.000	859.000
Rotterdam	510.000	677.000	811.000
Fujairah	525.000	745.000	900.000
Singapore	522.000	735.000	831.000
Brent 94.76			

4. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	605.000	845.000	900.000
Piraeus	575.000	832.000	870.000
Malta	640.000	770.000	917.000
Novorossissk	555.000	745.000	885.000
Ceuta	594.000	772.000	923.000
Gibraltar	598.000	772.000	927.000
Rotterdam	560.000	742.000	890.000
Fujairah	560.000	788.000	960.000
Singapore	563.000	777.000	880.000
Brent 98.18			

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



BEŞİKTAŞ TERSANESİ'NİN İSTİKRARLI YÜKSELİŞİ DEVAM EDİYOR



İBRAHİM AYDIN

BEŞİKTAŞ TERSANESİ MÜDÜRÜ

Öncelikle Beşiktaş Tersanesi Avrupa'nın en aktif gemi tamir tersanesi olarak listelerde yayınlanıyor. Bu başarının sırrı nedir?

Bu başarının arkasında birçok neden var. Bunlardan ilki çalışma arkadaşlarımız ve güçlü altyapımız. Beşiktaş Tersanesi Dünya standartlarında bir tersane olmak için sürekli bir yenilenme içinde, atölyelerden makine parkına daha kaliteli ve hızlı çözümler sunabilmek için sürekli sektör geneli kıyaslama çalışmaları yapıyor en iyi uygulamaları tespit ediyor ve yenileniyoruz. Gemi tamir sürecinde iş planlaması ve zamanında iş teslimi gibi aşamalar büyük önem taşıyor, çalışma arkadaşlarımızın inisiyatif sahibi yetkin kişiler olması ve iyi bir takım oyunu ortaya koyması çok önemli. Bir diğer unsur da müşterinin beklentilerini doğru analiz etmek. Denizcilik kökenli bir firmadan gelmemiz nedeniyle gemi sahipleri ve işletmecilerinin beklentilerini çok iyi biliyoruz ve onlara bir sürpriz yaşatmadan, şeffaf bir iletişim kurmaya

“Avrupa'nın en aktif, Dünya'nınsa önde gelen gemi tamir tersanelerinden Beşiktaş Tersanesi Müdürü İbrahim Aydın ile önümüzdeki süreçte planladıkları yatırımları, önceliklerini ve özellikle kadın istihdamı konusundaki fikirlerini konuştuk.”

önem veriyoruz. Gemi tamir sürecinde müşterilerimiz tersane içindeki misafirhanemizde konaklayarak, hemen gemilerinin yanı başında kendilerine tahsis ettiğimiz ofislerinde işlerini takip edebiliyorlar.

Hem yurtiçi, hem yurtdışı bazında bakacak olursak; Beşiktaş Tersanesi'nin konumunu nasıl değerlendirirsiniz?

Beşiktaş Tersanesi şu anda dünyanın sayılı gemi tamir tersanelerindendir. Çeşitli büyüklükte tamir bakım ve onarım

hizmeti veren tersanemiz Clarkson'un araştırma verilerine göre Avrupa'nın en aktif gemi tamir tersanesi olarak tescillendi. Uluslararası denizcilik organizasyonu (IMO)'nun denizlerde sera gazı salınımını sıfıra indirme stratejisi çerçevesinde gemilere monte edilen baca gazı yıkama sistem montajında tersanemiz 2020 yılı Clarkson araştırma verilerine göre Çin dışında bulunan tersaneler arasında en fazla baca gazı yıkama sistemi kurulumu yapan tersane oldu. Vizyonumuz paralelinde bu konumumuzu korumak ve daha da ileri götürmek için gerekli çalışmaları yapıyoruz.

En çok hangi ülkelere hizmet sağlıyorsunuz?

40'ın üzerinde ülkeden müşterimiz var Yunanistan, Almanya, İtalya, Japonya, Hindistan, Singapur, Almanya, Danimarka ve Hong Kong en çok hizmet verdiğimiz ülkeler.

2021 yılını değerlendirecek olursak; Beşiktaş Tersanesi açısından nasıl geçti? Hem mali, hem de iş anlamında değerlendirme yapabilir misiniz?

2021 yılı, Beşiktaş Tersanesi için hem ticari açıdan hem de teknik açıdan gayet verimli bir yıldır. Son zamanlarda gemilere balast sularını temizleme sistemleri ve baca gazı temizleme sistemleri monte edilmesi gibi işler konusunda dünyada sayılı Tersaneler arasındayız. 2021 yılı içinde 'Balast Suyu Arıtma Sistemleri' ağırlıklı olmak üzere 150'nin üzerinde gemiyle çalıştık. 2022 yılını da aynı şekilde değerlendirmek için bütün fırsatları değerlendiriyoruz. Geçtiğimiz sene planlı gemi bakım onarımın yanı sıra çok sayıda acil tamir taleplerine de yanıt verdiğimiz, kaza geçirmiş gemileri ağırladığımız bir yıl oldu. MSC Tina, geçirdiği bir kazanın ardından acil şekilde tamire girmesi gerektiğinde, ilk bizimle iletişime geçti. 398 metre uzunluğunda,



59 metre genişliğinde bir konteynır gemisi, Türkiye tersanelerinde bugüne kadar ağırlanmış en büyük gemi. Gerek geminin boyutu gerekse de aldığı hasar yüzünden oldukça zorlu bir operasyondur ve titiz bir çalışma ile Beşiktaş Tersanesi'ne yanaştırıldı. Bunun gibi acil tamir ihtiyaçlarının yanı sıra mühendislik gücü yüksek zorlu projelerle dolu oldukça verimli bir yıl geçirdik.

Tersanenin istihdam gücü ve kapasitesinden bahsedebilir misiniz?

Tersanemiz aynı anda 15, yıldıysa 150'nin üzerinde gemiye nitelikli bakım onarım hizmeti veren, Tersane Bünyesinde bulunan atölye ve makine parkı ile Türkiye'nin en gelişmiş gemi tamir tersanesi ve her geçen gün büyümeye ve yenilenmeye devam ediyor. Alt yüklenicilerle birlikte 3000 kişiye yakın bir istihdam sağlıyoruz. Çalışan sadakatimiz oldukça yüksek ve her biri alanında yetkin kişilerden oluşan bir kadromuz var. Genç yeteneklerin kadromuza dahil edilmesi ve yetiştirilmesine büyük önem veriyoruz.

Kadın istihdamına ne kadar değer verdiğinizi biliyoruz. Bu konudaki görüşleriniz neler?

Yalnızca Türkiye'de değil, tüm dünyada denizcilik sektöründe, gemi tamirinde

ve gemi inşada kadın istihdam oranı ne yazık ki düşük ve dönüşüm için her birimizin üzerine önemli görevler düşüyor. Biz Beşiktaş Tersanesi olarak istihdam hedeflerimizi bu doğrultuda koyuyoruz ve bunun neticesinde son 1 senede kadın istihdam oranımız bir önceki seneye göre yüzde 50 oranında arttı.

Genç kadın mühendislerin teşviki ve özellikle organizasyonel değişim kapsamında yeni oluşturulan kadrolarda kadın istihdamına öncelik veriyoruz. Bu sene tedarik zinciri, insan kaynakları gibi alanlarda ekibimize katılan yeni kadın yöneticilerimizin yarattığı sinerji çok kıymetli.

Sürdürülebilirlik ve çevre konusuna değinecek olursak, bu konuda neler söylemek istersiniz? Bahsi geçen konulardaki tersane politikası nasıl, nelere dikkat ediyorsunuz?

Özellikle "Çevre" ana başlığı tersanemizin kurulduğu ilk günden bugüne sürekli geliştirme arzusuyla odaklandığımız ve sahiplendiğimiz bir konu olmuştur. İçinde bulunduğumuz bu yüzyılda özellikle sürdürülebilirlik ile doğal kaynakların etkin kullanımı, fosil kaynaklı yakıt tüketimlerinin azaltılarak yenilenebilir enerji kaynaklarına yönelim ve sıfır karbon salınımı gibi hedefler

dünyada olduğu gibi ülkemizde de benimsenmiştir. Bu kapsamda bizler de Beşiktaş Tersanesi olarak üzerimize düşen sorumluluğun bilincinde üretim tekniklerimizi, en az çevre etkisi oluşturacak şekilde sürekli iyileştirme arzusuyla geliştirerek tüm ekibimizle çalışmalarımızı yürütüyoruz. Son dönemde yürüttüğümüz, enerji nakil hatlarının yenilenmesi, alt yapı yenileme çalışmaları ve yakıt kullanımlarına ait süreç iyileştirmeleri ile doğal kaynak sarfiyatlarının azaltılması konusunda iyileştirmelerde bulunduk. Tersanemiz tarafından benimsenmiş olduğumuz çevre yönetim sistemi ve çevre politikamıza uyum içerisinde, enerji yönetim sisteminin de tersanemiz yönetim sistemlerine entegrasyonu ile çevre ve sürdürülebilirlik alanını her zaman ön planda tutmaya devam edeceğiz.

2018 yılına kadar Beşiktaş Tersanesi birçok yeni gemi inşa projesine imza attı. Biraz bunlardan da bahseder misiniz? Bu alanda bir gelişme var mı?

Beşiktaş Tersanesi 2008 yılında kurulduğunda bir gemi inşa tersanesi olarak tasarlandı; tanker gemilerinin inşası ile başlayarak devamında çevre dostu gemiler inşa ederek geniş bir yelpazede 69 adet gemi inşa ettik. 2018 yılı sonunda Kanada'ya teslim ettiğimiz iki yakıtlı Polar Ice Class gemiler en son teslimini gerçekleştirdiğimiz gemilerdir. Söz konusu gemiler üzerinde kullandığımız sistemler yeni geliştirilmiş prototip ürünlerdi. Gemileri yıllar içerisinde oluşmuş olan bilgi birikimimiz ve nitelikli personelimiz ile başarılı bir şekilde inşa ederek teslim ettik. Gemilerin teslimi sonrası piyasa analizlerimiz sonucunda gemi inşa projelerine ara vererek tamir projelerine ağırlık vermeye karar verdik. Ancak önümüzdeki dönemde altyapı ve bilgi birikimimize uygun nitelikli gemi inşa projelerini değerlendirmek niyetindeyiz.

Yatırımlar, gelecek hedefleri ve stratejiler ile ilgili konulara değinirsek; yatırımlar hangi yönde gerçekleşecek?

Son yılların en heyecan verici yatırımı LNG tipi gemilerin tamir ve bakım



işlemleri için başlattığımız süreç oldu. Bu doğrultuda kriyojenik atölyemizi kurduk, personel eğitimlerimizi tamamlayıp hazırlık sürecinin ardından sertifikasyonumuzu aldık ve Türkiye'nin LNG gemi tamiri yapmaya elverişli ilk tersanesi olduk. Şu an Beşiktaş Tersanesi'nde Türkiye'nin ilk LNG projesini ağırlıyoruz.

Önümüzdeki dönem tersane genelinde daha çok dijitalleşmeye, yalın üretime yönelik birtakım yatırımlarımız olacak.

Bu kapsamda yalın üretimin Tersanemizdeki uygulanmasına yönelik çalışmalara teknolojinin katkısının yüksek olacağını düşünüyoruz, yüz tanıma sistemi ile tersaneye giriş, mobil tevzi uygulamaları, iş akışlarının kağıt ortamından sayısal ortama aktarılması ile sürecin takibini kolaylaştıran iş akış yazılımları, personel güvenliğinin artırılması ve gerçek zamanlı işgücü takibine olanak verecek donanım ve yazılım teknolojileri uygulama projelerini hayata geçirmeyi planlıyoruz.

Bunun yanı sıra atölyelerimizi ve altyapımızı sürekli olarak geliştiriyoruz. Çalışanlarımıza daha konforlu bir çalışma ortamı sağlayacak ofis ve sosyal alan oluşturulmasından, araç gereçlere sürekli bir yenilenme halindeyiz.

Beşiktaş Tersanesi'ni daha uzun vadede neler bekliyor?

Birinci önceliğimiz mevcut konumumuzu koruyarak bu durumu daha da geliştirmek. İkinci olarak da özellikle önümüzdeki dönemde sektörde oluşmasını ön gördüğümüz iş daralmasını değerlendirerek; hizmet verilecek gemi tiplerini arttıracak yatırımlar ile gemilerin kapsamlı onarımlarını ve büyük modernizasyon fırsatlarını değerlendirmek olacaktır.

Denizcilik sektöründe teknolojinin nimetlerinden oldukça faydalandığımız günlerden geçiyoruz. Tersaneniz için teknolojinin yeri ve önemi nedir?

Tersanemizin teknolojik yenilikleri yakından takip ettiğini ve hızla değişen sektörel ihtiyaçları karşılayacak çözümleri araştırarak bünyesine katma hususunda çok kararlı adımlar attığını söylemek isterim. Yalnızca denizcilik sektöründe değil, farklı sektörlerde de başarıya ulaşmış uygulamaları tersane süreçlerine uyarlamak için büyük bir gayret içerisindeyiz.

Dönüşümün ilk bacağı olarak hayata geçirilen Personel Devam Kontrol sistemi ile personel herhangi bir alana dokunmadan sadece yüz tanımlaması ile hızlı bir şekilde tesise giriş çıkış yapabiliyor. Personelin konforu, güvenliği

için alınan personel servisi takip programı ile de araçların hızları, güzergahları takip ediliyor ve gerektiği durumlarda anlık uyarılar yapılıyor. Süreç iyileştirmesi ve ERP sistemi kurulması özelinde kurduğumuz proje ekibimiz Türkiye ve dünyadaki tersanelerle kıyaslama yaparak en doğru sistemi tersanemize kazandırmak için çalışmalarına devam ediyor. Bu aşamada, optimizasyon ve operasyonel süreçlerin yeniden tasarlanması yoluyla daha etkin ve verimli hizmet sunumunu sağlamaya başladık diyebilirim. Bu süreci tamamladığımızda, verimlilik ve kapasitemizde belirgin bir artış hedefliyoruz.

Türkiye gemi inşa sektörü açısından önemli gelişme kaydetti, ancak bir öz eleştiri yapmak gerekirse, sizin düşünceleriniz ne olur? Sizce eksiklerimiz ne?

Türkiye gemi tamirinde son 10 senede yakaladığı ivmeyi özellikle pandemi nedeni ile Çin Tersanelerinde uygulanan kısıtlamaların da etkisi ile arttırdı. Aynı şekilde gemi inşada da önde olan, dünyada tanınan tersanelerimiz var.

Türkiye tersanelerine artan ilgi nitelikli iş gücüne olan ihtiyacı da arttırıyor. Bu konuda planlı hareket edip, gerekli eğitim programlarının oluşturulması gerek. Bu konuda atılmış adımlar var ve sonuçlarını hep beraber yakın zamanda göreceğiz.

Son olarak nasıl bir mesaj vermek istersiniz?

Türkiye, gemi bakım/onarımında tamirinde şu anki konumunu daha da geliştirecek altyapı ve konuma sahip. Bu konuda mevcut fırsatları değerlendirmek için gerekli çalışmalar yapılarak, ortak akıl ile izlenecek yolun belirlenmesi ve oluşturulacak plan dahilinde gerekli çalışmaların yapılmasını önemsiyorum.

Bu noktada, kaliteli hizmet anlayışı, beraberinde iş sağlığı ve güvenliğinin sektör bazında geliştirilmesi ve insan kaynaklarının verimli kullanılması müşteri çeşitliliğini arttıracak gibi çok daha nitelikli bakım onarım projelerinin ülkemizde yapılmasına zemin hazırlayacaktır.



Customer Satisfaction Delivered

Sınırları aşıyor, standartları yukarı taşıyoruz!

www.kinay.com



GİSBİR ORTAOKULU TÖRENLE AÇILDI

Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği (GİSBİR) tarafından Tuzla'da yaptırılan GİSBİR Ortaokulu, AK Parti Genel Başkanvekili Binali Yıldırım, AK Parti TBMM Grup Başkanı İsmet Yılmaz ve Milli Eğitim Bakanı Mahmut Özer'in katıldığı törenle 7 Şubat Pazartesi günü hizmete açıldı.



Tuzla Belediyesi ile Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği işbirliği ile yapılan Tuzla GİSBİR Ortaokulu, AK Parti Genel Başkanvekili Binali Yıldırım, AK Parti TBMM Grup Başkanı İsmet Yılmaz, Milli Eğitim Bakanı Mahmut Özer, İstanbul Valisi Ali Yerlikaya, Tuzla Belediye Başkanı Dr. Şadi Yazıcı, GİSBİR Yönetim Kurulu Başkanı Murat Kıran, denizcilik sektörünün önde gelen temsilcilerinin katılımıyla açıldı.

“EN KALICI VE SÜRDÜRÜLEBİLİR SERMAYE BEŞERİ SERMAYEDİR”

Törende konuşan Milli Eğitim Bakanı Mahmut Özer, “Son 19 yılda eğitimde müthiş bir dönüşüm gerçekleşti. Okul öncesinden yükseköğretime kadar 81 ilde bine yakın ilçede tüm noktalarda okullaşma oranını artırmak için vatandaşların, gençlerin, çocukların eğitime erişimini kolaylaştırmak için inanılmaz bir seferberlik başladı. 2000’li yıllarda 200 binlerde olan okul öncesi öğrenci sayısı bugün 2 milyonlara yaklaştı” ifadelerini kullandı. Bakan Özer, ülkelerin en kalıcı ve sürdürülebilir sermayesinin beşeri sermaye olduğunu belirterek, okulların sadece eğitim ve öğrenmenin

yapıldığı mekanlar değil, aynı zamanda nesillerin yetiştiği, kişisel gelişimlerini sağladıkları, psikosozal gelişimlerini gerçekleştirdikleri, akran eğitiminin gerçekleştirildiği mekanlar olduğunu ifade etti.

Son 19 yılda temel eğitimdeki öğretmen sayısının iki kat, ortaöğretimdeki öğretmen sayısının üç kat arttığını aktaran Özer, şu anda 1,2 milyon öğretmenin eğitim sistemine katkı sunduğunu, bunların yaklaşık yüzde 74’ünün son 19 yılda eğitim öğretime katıldığını dile getirdi.

“GENÇLER BİZİM ENERJİMİZ, GELECEĞİMİZ, GÜVENCEMİZ”

İçinde robotik kodlama sınıfı ve fen sınıfı dahil toplam 24 derslik barındıran ve 600 öğrenciye eğitim sağlayacak olan GİSBİR Ortaokulu’nun açılış töreninde konuşan AK Parti Genel Başkanvekili Binali Yıldırım, “Cumhuriyetimizin 100’üncü yılında muasır medeniyetler seviyesinin üzerine taşıyacak işte bu genç ve dinamik nüfusumuzdur. Türkiye’nin geleceği çok parlak ve çok fazla imkânımız var. Gençlerimiz bizim enerjimiz, bizim geleceğimiz, güvencemiz. Onlara



yapılacak her türlü yatırım misli misli geriye dönecektir. Cumhurbaşkanımız eğitime çok önem verdi ve son 20 yılda eğitim konusunda fiziki altyapının güçlendirilmesi için derslik sayısını iki katından fazla artırdı. Aynı zamanda öğretmen sayısını da iki katından fazlaya çıkarttık” dedi.

İnsana yapılan yatırımın nesilden nesle devam ettiğini vurgulayan Yıldırım, şöyle konuştu: “Ne yatırım yaparsak insana yapalım, onun mutlaka karşılığını göreceğiz ve görüyoruz. Türkiye petrolü olan, doğal gazı -biraz bulduk ama- olan bir ülke değil. Yani mutlak üstünlüğü yok. Ama Türkiye’nin önemli bir üstünlüğü var. Mukayeseli üstünlüğü var. O da genç beyinlerimiz, genç kuşaklarımız. Bizi, Cumhuriyetimizin 100’üncü yılına muasır medeniyetler seviyesinin üzerine taşıyacak işte bu genç, dinamik nüfusumuz.

Gelişmiş ülkelerde artık nüfus çok yaşlandı. Gerek alın teri, gerek akıl teri üretecek insanların sayısı gittikçe azalıyor. O yüzden Türkiye’nin bu anlamda geleceği çok parlak, çok güzel imkanlarımız var. Gençlerimiz bizim enerjimiz, bizim geleceğimiz, bizim güvencemiz. Onlara yapılacak her türlü yatırım misli misline geriye dönecek. Bundan zerre kadar şüphemiz yok.”

“TÜRKİYE’NİN EĞİTİMİ İYİDİR”

AK Parti TBMM Grup Başkanı İsmet

TERSAN'DA YILIN İLK TESLİMATI YAPILDI

Tersan Tersanesi, Proje NB1101 Polar Bay'ı İspanyol Stromness Bay Firması'na teslim etti. 9 Şubat'ta Tersan Tersanesi'nden ayrılan gemi Marinteknikk tarafından tasarlandı.

Tersan Tersanesi, 2022 yılının ilk teslimatını İspanyol Stromness Bay Limited Firması'na gerçekleştirdi. Olta tipi Fabrika Balıkçı Gemisi Polar Bay, 60,5 metre toplam uzunluğa ve 13,0 metre enine sahip olup, 1920 kw Yanmar ana motor ile donatıldı. Marinteknikk tarafından tasarlanan, 60 metre uzunluğunda Olta tipi Fabrika Balıkçı gemisi, St. Helena bayrağı altında operasyonlarını gerçekleştirecek. Polar



Bay, olta tipi avlanma kabiliyetinin yanı sıra, zorlu hava koşullarında "moonpool" adı verilen bir havuzdan balık tutabilecek şekilde inşa edildi.

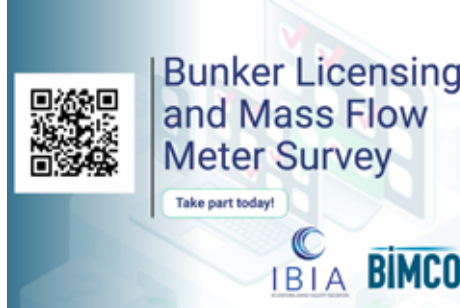
30 kişiye kadar geniş konaklama olanakları sunan gemi ayrıca gelişmiş bir balık işleme tesisini bünyesinde barındırıyor. Gemi başarılı teslimat sürecinin ardından 9 Şubat'ta Tersan Tersanesi'nden ayrıldı.

IBIA VE BIMCO ÖNEMLİ BİR ANKET İÇİN İŞBİRLİĞİ YAPTI

IBIA ve BIMCO, bunker lisansı ihtiyacını belirlemek için anket yapıyor. İhtiyaç ve istekler hakkında değerli bilgiler elde etmek için yapılacak bu ankete geniş bir sektör katılımı bekleniyor.

Uluslararası Bunker Endüstrisi Birliği (IBIA), BIMCO'nun desteğiyle, denizcilik sektörünün, pazar koşullarını iyileştirmek için bunker lisanslama planlarının ve kütle akış ölçümünün (MFM) daha geniş çapta benimsenmesine ne ölçüde ihtiyaç olduğuna dair görüşünü belirlemek için kapsamlı bir çevrimiçi anket yapıyor. Yanlış uygulama kapsamını en aza indirmek ve gemilere sağlanan yakıtların miktarı ve kalitesi üzerindeki anlaşmazlıkları azaltmak için bunker sektöründe şeffaflığı artırmak amacıyla hem IBIA, hem de BIMCO, dünyanın dört bir yanındaki bunker merkezlerinde uygulanmak üzere, tercihen kütle akış ölçerleri getirerek, etkili bunker lisanslama programları üzerinde çalışıyor. Daha geniş denizcilik sektörünü hedefleyen çevrimiçi anket, sektörün görüşlerini almak üzere değerli bir araç görevi görecek.

IBIA, bunker lisanslama programlarının temel unsurlarını belirlemek üzere 2021'de IBIA Bunker Lisanslama ve MFM Çalışma Grubu'nu kurdu. Bu girişimin başlatılmasında etkili olan IBIA



Başkanı Henrik Zederkof, "IBIA'nın amacı, bunker limanları arasında daha fazla uyum ve şeffaflık yaratmak ve MFM kullanarak sektörümüzün güvenilirliğini güçlendirmektir" dedi. Probunkers CEO'su ve IBIA Bunker Lisanslama ve Kütle Akış Ölçerler Çalışma Grubu Başkanı Alexander Prokopakis ise, "Çalışma grubu, tedarik sektörünü, denizcilik endüstrisini ve limanlar ve sigorta şirketleri gibi diğer paydaşları temsil eden 24 IBIA üyesinden oluşuyor. BIMCO, Nisan 2021'deki ilk toplantısından bu yana çalışma grubunda yer alıyor ve girişimi tam olarak destekliyor" şeklinde konuştu. Bunker lisansı, bunker tedarikçilerinin ve bunker mavnalı taşıyıcılarının belirli

bir yetki alanı içinde çalışmasına izin veren koşulları belirliyor. Lisans, bunker lisansının kapsadığı yetki alanı dahilinde faaliyet izni almak ve bunu sürdürmek için belirli minimum şartları belirleyecek. Özel şartlar değişebilir; ancak etkin bir bunker lisansı programı, lisans sahiplerinin lisansla belirtilen minimum şartları karşılamasını ve buna uyulmaması karşısında ciddi yaptırımlar uygulamayı amaçlamaktadır.

BIMCO Genel Sekreteri ve CEO'su David Loosley de, "Yüksek kaliteli akaryakıt tedarikçilerini ödüllendiren lisans programlarının uygulanması, teslim edilen yakıtın kalite düzeyinin iyileştirilmesine yardımcı olacak ve armatörler ve yakıt tedarikçileri için önemli mali tasarruflar sağlayacaktır" dedi. Bu önlemlerin daha geniş çapta uygulanmasına yönelik ihtiyaç ve istek hakkında değerli bilgiler elde etmek için bu ankete geniş bir sektör katılımı aranıyor. Çevrimiçi anketin tamamlanması yaklaşık 7-10 dakika sürecek ve tüm yanıtlar gizlilik içinde değerlendirilecek.

ASYAPORT LİMANI 174 DEV KONTEYNER GEMİSİNİ AĞIRLADI

Asyaport Limanı Planlama Müdürü Kaptan Gökmen Azaklı, geçen yıl 1092 konteyner gemisine operasyon gerçekleştirdiklerini, bunlardan 174'ünün 300 metre ve üzerinde uzunluğa sahip olduğunu söyledi.

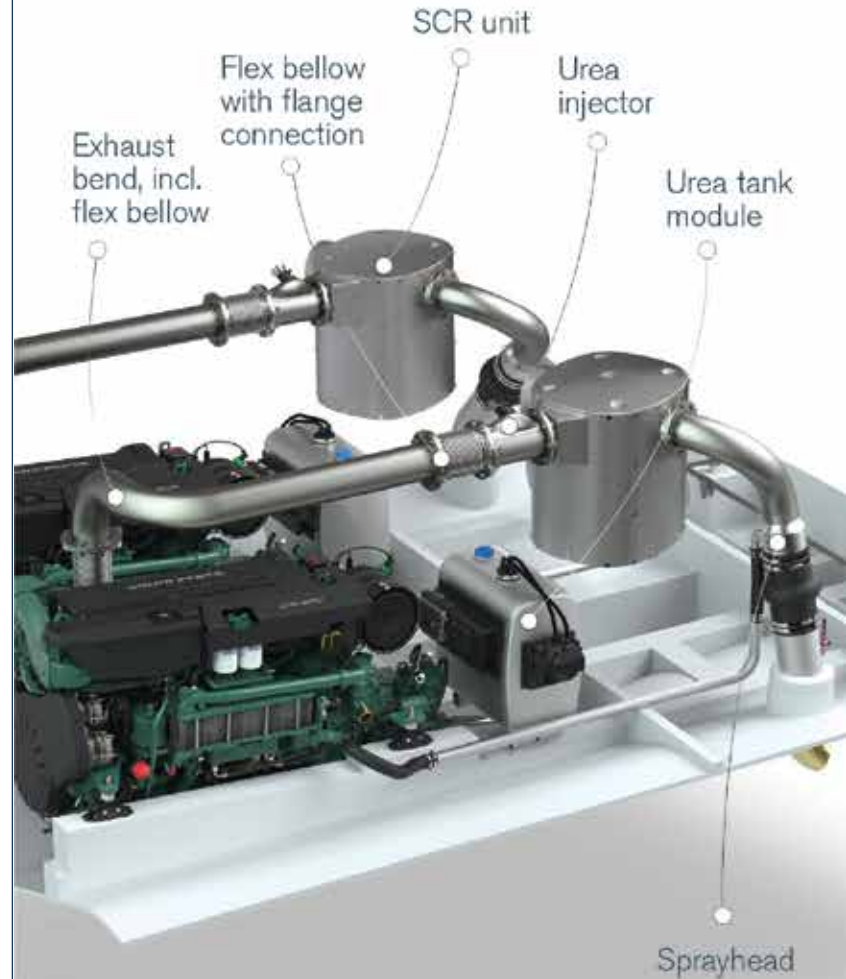
Asyaport Limanı Planlama Müdürü Kaptan Gökmen Azaklı, limanda geçen yıl 1 milyon 800 bin TEU (konteyner birimi) elleçleme (yükleme) işlemi yapıldığını açıkladı. Limanın her geçen yıl iş kapasitesini artırdığını belirten Azaklı, geçen yıl 1092 konteyner gemisine operasyon gerçekleştirdiklerini, bu rakamın günde 3 gemiyi karşılamak olduğunu dile getirdi. Bu gemiler içerisinde büyük gemi sınıfına ayrılan 300 metre üstü 174 gemiye de hizmet verdiklerini söyleyen Azaklı, "Bunlardan 57'si 400 metrelik megamax gemilerden oluştu. 2020 yılında ise limanımıza 128 dev konteyner gemisi gelmişti" dedi.

Azaklı, 2021'de 300 metre üzeri gemilerde bir önceki yıla göre yüzde 36'lık artış gerçekleştiğini ifade etti. Limanların ana hedefinin gemilere en hızlı ve emniyetli hizmeti vermek olduğunu aktaran Azaklı, şöyle devam etti: "Megamax dediğimiz konteyner gemi, sınıfında en yüksek teknoloji ve en yüksek kapasiteye sahip gemiler. Limanımız 300 metre üzeri gemilerin rahatça yanaşmasına müsait. Personel gücümüz de operasyonların aksamadan full performansla yerine getirebilmesine imkan sağlıyor. Avrupa'da pandeminin etkisiyle oldukça sıkışık bir durum söz konusu. Asyaport olarak megamax gemilere hem teknik, hem de operasyonel imkanları sağladığımız için uğrak olarak bizi tercih ettiklerini düşünüyorum."

400 METRE UZUNLUĞUNDAKİ 3 GEMİ AYNI ANDA YANAŞABİLECEK

Limana yanaşan "MSC Gülsün" gemisinde 12 bin 862 TEU elleçleme ile Türkiye'de bugüne kadar bir gemide gerçekleşen en yüksek elleçleme rakamına ulaşıldığını anlatan Azaklı, şunları kaydetti: "Tabii ki, gemi ve sefer bazlı olarak sayılarda değişiklikler oluyor. Buradaki önemli veri, bu tip gemilerle belirli bir yük operasyonu gerçekleştiriliyor. Gemiler en minimum yükü bile getirse, çok önemli rakamlara tekabül etmektedir. Hedeflerimizden biri, megamax gemilerin rotasının düzenli şekilde Asyaport olması. Yapacağımız genişleme projesi ile ana rıhtımımız yaklaşık bin 400 metreye çıkacak. 400 metrelik üç gemiye aynı anda operasyon yapabileceğiz. Hiçbir gemi beklemeyecek. Bu sınıftaki üç ana gemi, aynı anda rıhtımımızda olabilecek. Aynı anda kargo operasyonları gerçekleştirilebilecek."

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

SELÇUK ELİBOL'UN HAYATINI KAYBETTİĞİ KAZA IMO GÜNDEMİNDE

Liberya bayraklı MATHILDE OLDENDORFF gemisinde 1'nci zabıt olarak çalışan Selçuk Elibol'un Çin'de hayatını kaybettiği kaza, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) gündemine taşındı.



MATHILDE OLDENDORFF gemisinde 1'nci zabıt olarak çalışan Selçuk Elibol, draft okumak için kullanmak zorunda kaldığı çarşımdan düşerek Çinli liman yetkililerinin Covid'i bahane ederek yardım edilmesine izin vermemesi üzerine hayatını kaybetmişti. Elibol'un hayatını kaybetmesi üzerine denizci STK'lar harekete geçmiş ve TÜRDEF ile TÜRKKAPDER, denizcilerin yaşam standartlarının artırılması ve emniyetli alanlarına kavuşturulması için dünya denizcilik örgütlerine başvurmuştu.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü, "Selçuk Elibol'un görev başında hayatını kaybettiği kaza IMO gündemine taşındı" açıklamasını yaptı. Denizcilik Genel Müdürlüğü'nün, konuyla ilgili yaptığı açıklama şu şekilde:

"Denizcilik sektörü, pandemi sürecinde küresel ticaret ve tedarik zincirinin sürekliliğinin sağlanmasında gemi insanlarının büyük bir profesyonellik

ve özverisiyle hayati bir rol oynamıştır. Ancak, oynadıkları bu önemli role rağmen gemi insanları pandemi sürecinden oldukça olumsuz etkilenmiş, kontrat süreleri dolmasına rağmen evlerine dönememek başta olmak üzere birçok olumsuzluğa maruz kalmışlardır. Yaşanılan olumsuzlukların en aza indirilmesi amacıyla ülkemiz, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) kapsamında gerçekleştirilen çalışmalara destek vererek bu çerçevede hazırlanan birçok tavsiye kararının yayımlanmasına katkı sağlamıştır. Bakanlığımız, yine bu çalışmalara paralel olarak gemi insanlarının ülkemizde de "kilit çalışan" olarak ilan edilmesine öncülük etmiştir. Ancak, ülkemiz ile birlikte toplam 63 ülke tarafından gemi insanları kilit çalışan olarak ilan edilmesine rağmen, bazı ülkelerde halen gemi insanlarını etkileyen sıkı kuralların uygulanmaya devam ettiğini üzümlerle takip ediyoruz. Maalesef, bu tür uygulamaların halen yürürlükte olduğu Çin Halk Cumhuriyeti'nde (ÇHC) "Sıfır



– COVID" adlı bir politika çerçevesinde gemi insanlarının limana erişimine izin verilmemesi nedeniyle çarşımdan kullanarak draft okumak zorunda kalan Liberya bayraklı MATHILDE OLDENDORFF gemisinin 1'nci Zabiti Kaptan Selçuk Elibol, bu görevi yerine getirirken meydana gelen elim bir kaza sonucu hayatını kaybetmiştir.

Bakanlığımız olayın meydana geldiği andan itibaren konuyu yakından takip etmekte, Dışişleri Bakanlığımız ile koordineli olarak ilgili ülkeler nezdinde girişimde bulunmuştur. Son olarak, 7 Şubat 2022 tarihinde başlayan "IMO İnsan Faktörü, Eğitim ve Vardiya Tutma" (HTW) alt komite toplantısının açılışında da gündem dışı söz alınarak konu uluslararası alanda gündeme getirilmiştir. Birçok büyük bayrak devleti ile Uluslararası Taşımacılık Çalışanları Federasyonu (ITF) ve Uluslararası Gemi Kaptanları Dernekleri Federasyonu (IFSMA) gibi birçok uluslararası örgüt ülkemize eşlik etmiş, Kaptan Elibol'un vefatı nedeniyle üzüntülerini bildirerek benzer olayların tekrarlanmaması için Çin Halk Cumhuriyeti ve benzer kısıtlamalar uygulayan diğer ülkeleri bu tür uygulamalarını gözden geçirmeye davet etmiştir. Bakanlığımız, olayın takipçisi olarak böyle bir olayın tekrar meydana gelmemesi için girişimlerde bulunmaya ve gerekli tedbirleri gemilerimizde aldirmaya devam edecektir. Kamuoyuna saygıyla duyurulur."

TÜRDEF YÖNETİMİ TAB VE KOSDER'İ ZİYARET ETTİ

Türkiye Denizcilik Federasyonu Yönetim Kurulu Başkanı Kaptan Arif Bostan başkanlığındaki yönetim kurulu üyeleri önce Türk Armatörler Birliği'ni ardından da Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği'ni (KOSDER) ziyaret ettiler.



Günün ilk ziyareti Türk Armatörler Birliği'ne yapıldı. Türk Armatörler Birliği Yönetim Kurulu Başkanı Cihan Ergenç başkanlığında Türk armatörler Birliği

Yönetim Kurulu Üyeleri tarafından ağırlanan TÜRDEF Yönetim Kurulu Başkan ve üyeleri denizcilik sektöründeki önemli konu başlıklarını konuştular. Toplantıda Türk Armatörler Birliği'ni; Yönetim Kurulu Başkanı Cihan Ergenç, Yönetim Kurulu Başkan



Yardımcısı Ali İbrahim Kontaytekin, Yönetim Kurulu Üyeleri Murat Er, Mesut Cesur, Rasim Akar temsil etti. 18 Şubat 2022 Cuma günü gerçekleşen ziyarette TÜRDEF Yönetim

Kurulu Kaptan Arif Bostan'a, 2'nci Başkan Teoman Mustafa Akyol ve Kamil Mamat, Genel Sekreter Nuri Koray Kurun, Genel Sekreter Yardımcısı Ayşe Olcay, Sayman Yönetim Kurulu Üyesi Aslı Arslan, Yönetim Kurulu Üyeleri Garip Erdoğan, Ender Mert Eyigün eşlik etti.

Ardından Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği'ni (KOSDER) ziyaret eden Türdef Yönetimini KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Pınar Kalkavan Sesel, Başkan Yardımcısı Hakan Çendik, KOSDER Yönetim Kurulu Üyesi ve aynı zamanda TÜRDEF 2'nci Başkanı olan Teoman Mustafa Akyol ağırladılar. Her iki ziyarette yıpranma payı ve yeşil pasaport, tonaj vergisi konusu ve denizcilik eğitiminde yapılması gereken değişiklikler, denizci akademisyen sorununa çareler konuşuldu. Tüm bu konularda ortak paydada buluşularak, birlik ve beraberlik içinde hareket edilmesi karara bağlandı.

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

DENİZCİLİK SEKTÖRÜ İÇİN İKİ YENİ TEKNOLOJİK ÜRÜN

Denizcilik sektörüne geniş yelpazede hizmet veren Eskomarine, distribütörlüğünü yaptığı CLIIN Ambar Yıkama Robotu ve ROBOSURVEY Klas Onaylı Drone Sörvey Hizmetinin tanıtımını yaptı.



Teknolojik açıdan büyük bir yenilik olarak görünen CLIIN Ambar Yıkama Robotu ve ROBOSURVEY Klas Onaylı Drone Sörvey Hizmeti zamandan ve ekonomiden tasarruf ettirirken, aynı zamanda da çalışan personel için kolaylık sağlıyor. Danimarka markası olan CLIIN ambar robotu ile gün boyu sürecek ambar yıkaması, saatler içerisinde

gerçekleştirilebiliyor. Bununla birlikte hem kimyasal kullanımı azaltılıp, hem de tatlı su tasarrufu sağlanıyor. Ambar yıkama robotunun en önemli özelliklerinden biri de, gemi personeli için tehlikeli olabilecek ambar yıkama işlemini sadece 1-2 personel ile uzaktan kumandayla kontrol edilerek kısa sürede gerçekleştirilebilecek olması. Robosurvey Klas Onaylı Drone Sörvey Hizmetiyle de gemilerde, insanın girmesinin zor olduğu veya tehlikeli olduğu tüm alanlarda drone sörvey hizmeti sunuluyor. Bunların arasında balast tankları, ambarlar, yakıt tankları, makina dairesi, vs. bulunuyor. Eskomarine bünyesindeki uzman drone operatörleri müşterinin isteği ve beklentileri doğrultusunda sörvey yapılacak olan yerin görüntülerini alıyor ve kayıt altında tutuyor.

Sörvey müşteri tarafında canlı olarak izlenebiliyor. Buna ek olarak ise, yapılacak sörvey ve rapor, klas onaylı oluyor.

Drone kameralarının 10 bin lümen, 4K görüntü kalitesi ve termal olması, karanlık alanlarda sörvey görüntü kalitesini arttırdığı gibi, bulunduğu bölgenin 3D haritasını çıkarmasını da sağlıyor.

Ayrıca kameralar herhangi bir toz ve kirden etkilenmeyip görüntü kalitesinin düşmesine engel oluyor. Belli bir düzeye kadar radyasyondan da etkilenmeyen drone ile nükleer santrallerde de inceleme yapmak mümkün. Eskomarine yetkilileri, yakın zamanda UV KALINLIK ölçümü de alabilecekleri bir teknoloji üzerinde çalıştıklarını kaydettiler.

SIRENA MARINE, ÜRETİM KAPASİTESİNİ ARTIRIYOR

Yat üreticisi Sirena Marine, sipariş talebini karşılayabilmek için üretim kapasitesini artırdığını açıkladı.



Şirketten yapılan açıklamada, pandemiye rağmen büyümeyi sürdürdüğü ve sipariş talebini karşılamak için kapasite artırıma gitmeyi planladığı belirtildi. Açıklamada, eylül ayındaki Cannes Yat Festivali'nde

suya indirilen Sirena 68'in beş ayda 26 adet satıldığı ifade edildi. 2019 Cannes Yat Fuarı'nda tanıtılan Sirena 88'in ise yıl sonu itibarıyla ABD, Rusya, BAE, İtalya ve Almanya'nın da aralarında bulunduğu farklı ülkelere satışının gerçekleştiği kaydedildi.

Pandemiye rağmen satış taleplerinde ciddi bir atışın yaşandığını ifade eden şirketin 2024 yılı için sipariş almaya başladığı da aktarıldı. Sipariş defterlerinin 2023 yılına kadar dolu olduğunu söyleyen Sirena Marine Ticari Direktörü Ali Onger, yeni talepleri yetiştirebilmek için tersanedeki

üretim kapasitelerini artırdıklarını açıkladı. Fabrikanın halen Rusya'ya gidecek 5 ve İtalya'ya teslim edilecek 6 numaralı Sirena 88'in üretimi için son hız üretime devam ettiğini söyleyen Onger, şubat ayında açıklanacak ve sonbaharda düzenlenen tekne fuarlarında görücüye çıkacak olan heyecan verici bir modelin inşasının Türkiye'deki tersanede sürdüğünü belirtti.

Öte yandan Sirena 68'in 24-27 Mart'taki Palm Beach Uluslararası Yat Fuarı ile birlikte ABD'de ilk kez sergileneceği bildirildi.

KOMPOZİT (CTP-FRP) IZGARALARIN İŞ GÜVENLİĞİ ALANINDA KULLANIMI ARTIYOR

1982 yılından beri faaliyet gösteren NA-ME Endüstri A.Ş., kompozit (CTP-FRP) izgara üretimi konusunda Türkiye’deki liderliğini korumaya devam ediyor. Firmanın üretimini yapmakta olduğu kompozit (CTP-FRP-GFK) izgaralar, kapaklar ve plakalar TSEK 439 ve DIN 24537 standartlarına göre üretilerek test ediliyor.

İş sağlığının ve güvenliğinin önemi, artan sanayileşme ile birlikte gittikçe artıyor. Bununla birlikte iş sağlığı ve güvenliği genel olarak iş kazaların en aza indirilmesi ve meslek hastalıklarının önüne geçilmesi adına çalışmaların yapılmasını kapsıyor. Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) tarafından yapılan araştırmalara göre, iş kazalarının yüzde 50’sinin kolaylıkla önlenabilir kazalar olduğunu, yüzde 48’inin ise sistemli bir çalışma ile önlenilebileceğini belirtiyor. Yapılan araştırmalara göre, iş kazalarının %20’si düşmeden dolayı meydana geldiğini, bir başka ifadeyle her 5 kişiden 1’i düştüğü için iş kazası geçirdiğini gösteriyor. Araştırmalar neticesinde NA-ME Endüstri A.Ş.’nin ürettiği kompozit (CTP-FRP-GFK) izgaralar ise kaymaz yüzeyli olup, yüksek mekanik mukavemete sahiptirler.

Esnek bir yapıya sahip oldukları için delinmez ve kırılmazlar ayrıca anti korozyonlar, çürümeler, paslanmazlar ve okside olmazlar, elektrik iletmezler, ısıl geçirgenlikleri düşüktür, boya-bakım gerektirmezler, anti-bakteriyeldirler. İş güvenliğinin önemi olduğu ortamlarda elektrik iletmemesi, ısıl geçirgenliğinin düşük olması büyük bir avantaj sağlıyor. Ayrıca eklenen kimyasal katkıları sayesinde alev geciktirici olarak üretilebiliyor.

NA-ME Endüstri’nin ürettiği izgaralar, endüstriyel tesislerde, fabrikalar ve sanayi kuruluşlarında, tersanelerde ve rafinerilerde; platformlarda, yürüme yollarında, köprülerde, üst geçitlerde, araç yüküne maruz kalacak geçitlerde, kablo kanallarında, yağmur suyu kanallarında, havalandırma menfezlerinde, kuranglezlerde ve iş güvenliğinin önem arz ettiği tüm alanlarda kullanılıyor. Devam eden yatırımları ile birlikte ÜR-GE çalışmalarına da ağırlık veren firma, yurt içi ve yurt dışında daha çok firmaya hitap etmeyi amaçlıyor. NA-ME Endüstri, bugün üretiminin %50’i sini ihraç ediyor. Yüksek üretim kapasitesi ve dünya standartlarında ürettiği ürünler sayesinde, firma yurt içi ve yurt dışında birçok projede tercih ediliyor.



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



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

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



İTÜ DEFAMED (YDO) MENTORLUK VE ETÜT MERKEZİ AÇILDI

İTÜ Denizcilik Fakültesi (YDO) Mezunları Derneği Mentorluk ve Etüt Merkezi 19 Şubat Cumartesi günü düzenlenen törenle açıldı.



İTÜ Denizcilik Fakültesi Tuzla Yerleşkesi bünyesinde kurulan merkezin açılışına İTÜ Rektörü Prof. Dr. İsmail Koyuncu, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Durmuş Ünüvar, İTÜ Denizcilik Fakültesi Dekan Vekili Prof. Dr. Özcan Arslan, İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Kaptan Salih Zeki Çakır, Türk Loydu Yönetim Kurulu Başkanı Cem Melikoğlu, İTÜ Denizcilik Fakültesi (YDO) Mezunları Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Kaptan Ufuk Teker ve yönetim kurulu üyeleri, Türkiye Denizcilik Federasyonu Yönetim Kurulu Başkanı Kaptan Arif Bostan, Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Kaptan Zafer Akbulut, Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Kaptan Mutlu Dündar, İTÜ Denizcilik Fakültesi (YDO) Mezunları Sosyal Yardım Vakfı'nı temsilen Kaptan Koray Karagöz, denizcilik sektöründe yer alan öncü firmaların kurucuları ve yöneticileri olan İTÜ Denizcilik Fakültesi (YDO) mezunları katılım sağladı.

Mentorluk ve Etüt Merkezi'nin açılışı için kurdele kesilmesinin ardından katılımcılar merkezi gezerek yapılacak çalışmalarla

ilgili bilgi aldılar. Dernek Yönetim Kurulu Başkanı Kaptan Ufuk Teker, mezunlarla öğrencilerin bir araya geleceği, kardeşlik duygularının güçleneceği bir mekan olarak ifade ettiği merkezin aynı zamanda kısa ve uzun stajlar için de öğrenciler ile sektör paydaşlarının buluşma noktası haline geleceğini belirtti.

Hem mesleki anlamda, hem de denizcilik örf ve adetleri ile ilgili öğrencilerin mezunlardan faydalanabileceği bir alan olarak tasarlanan merkezin en önemli unsurlarından birinin de İTÜ Denizcilik Fakültesi (YDO) mezunu Kaptan Levent Şen tarafından geliştirilen sanal eğitim gemisi sistemi olduğuna dikkat çeken Teker, derneğin katkılarıyla ilerleyen süreçte tüm İTÜ Denizcilik Fakültesi öğrencileri tarafından kullanılması hedeflenen sistemin, Kaptan Levent Şen tarafından yapılandırılmasının devam ettiğini ifade etti.

İTÜ Rektörü Prof. Dr. İsmail Koyuncu da açılış sırasında yaptığı kısa konuşmasında merkezin aynı zamanda sanal bir laboratuvar haline getirildiğini söyleyerek emeği geçen herkese teşekkür etti.



“KAYNAKLARIN ADİL PAYLAŞTIRILMASI YÖNÜNDE GAYRET SARF EDİLİYOR”

İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, denizcilik fakültesinin önemli bir sürece girdiğini belirterek, İTÜ Rektörü Prof. Dr. İsmail Koyuncu'nun göreve geldiğinden bu yana kendisine gelen her ihtiyaca yönelik çalışmalar yaptığını dile getirdi. Çakır, şöyle devam etti: “Yine mezun bir kardeşimizin dekan olması önemli. Mezunlar derneğimizin yeni yönetimi de bu anlamda fakültemiz ve sektörle eş güdümü sağlayacak çalışmalara hız vermiştir. Bundan sonra fakültemizin eğitim standardını daha yukarı çıkartmamak için hiçbir sebep göremiyorum. Bu asgari müşterekleri sürdürmek lazım. Ötesinde de, yine DTO da tarihte olmadığı kadar fakültemize maddi destek sağlamıştır ve bundan sonra da sağlanacağını düşünüyorum. Bu anlamda da oda yönetimimize teşekkür ediyorum. Bu kaynakların adil paylaşılması yönünde gayret sarf edilmektedir. Bu da takdire şayandır, zaman içinde neticelerini inşallah göreceğiz” dedi.

Açılışın ardından fakültenin yemekhanesinde AVS tarafından kahvaltı organizasyonu düzenlendi. Kahvaltı sırasında protokol katılımcıları ve mezunlar fakültenin altyapısının geliştirilmesi ve eğitimin modernizasyonu ile ilgili fikirlerini dile getirdiler.

UTİKAD önemli bir rapor daha yayınladı



* AYŞEM ULUSOY

UTİKAD olarak, “B2C E-Ticaretin Kolaylaştırılmasına ve Hacminin Artmasına Yönelik İyileştirici Öneriler” raporunu yayınladık. Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği UTİKAD olarak, 2019 yılında yayınladığımız “Türkiye’de E-Ticaret ve E-İhracat Gelişim Potansiyeli ve Lojistik Süreçler” raporunun ardından e-ticaret sektöründeki durumun güncel veriler ile aktarıldığı “B2C E-Ticaretin Kolaylaştırılmasına ve Hacminin Artmasına Yönelik İyileştirici Öneriler” raporunu da yayınladık.

UTİKAD İnovasyon ve E-Ticaret Odak Grubu’nun sürdürdüğü çalışmalar doğrultusunda UTİKAD Sektörel İlişkiler Müdürü Ezgi Demir tarafından hazırlanan raporun amacı; önceki raporlarda gündeme getirilen ve halen varlığını sürdüren e-ticaret sektöründeki sorunlara ve bunların yanı sıra sektörün karşılaştığı bir takım yeni zorluklara yönelik öneriler sunmaktır. Rapor; “Dünyada ve Türkiye’de E-Ticaretin Güncel Durumu”, “E-Ticarette Yaşanan Son Gelişmeler”, “Operasyon Süreçlerinin Kolaylaştırılması

ve İyileştirici Öneriler”, “Maliyet Odaklı Kolaylaştırmalar ve İyileştirici Öneriler”, “Bütünleştirici Öneriler”, “E-Ticaretin Gelişmesini Destekleyici Altyapı Önerileri” başlıklı altı bölümden oluşuyor.

Dünyada ve Türkiye’de e-ticaretin güncel durumunun ve e-ticarette yaşanan son gelişmelerin yer aldığı raporda sektörün karşı karşıya kaldığı sorunlar ile alakalı çeşitli görüşler alındı. Alınan bu görüşler doğrultusunda çözüm önerileri geliştirildi. Yine bu süreçte ulusal/uluslararası alanda e-ticaret ile ilgili raporlar ve istatistikler tarandı ve güncel gelişmeler takip edildi. Raporun ilk bölümündeki verilerden yola çıkarak, dünyada ve Türkiye’de e-ticaretin güncel durumunu değerlendirmek gerekirse; 2020’de iki milyardan fazla insan çevrimiçi mal veya hizmet satın aldı ve 2020 yılı boyunca e-perakende satışları dünya çapında 4,2 trilyon ABD Doları’nı aştı. Dünyada COVID-19 pandemisinin ilanından sonra ilk kez internetten alışveriş yapan tüketicilerin ülkelere göre payında artış gözlemlendi. E-ticarette alışveriş için tüketicilerin en çok tercih ettikleri sektörler bilişim, teknoloji ve giyim oldu. Tüm dünyada e-ticaret pazarındaki gelirin 2021 yılında 3.284.927 milyon ABD dolarına ulaşması öngörülmektedir.

E-ticaret hacmi Türkiye’de 2019 yılında 136 milyar liradan 226 milyar 200 milyon liraya yükseldi. Türkiye’de e-ticarette en çok tercih edilen ürün sektörlerinde beyaz eşya, giyim, elektronik, mobilya-dekorasyon, çiçekçilik yer alırken, pandemi etkisiyle birlikte gıda-market sektöründe %200’ün üzerinde bir artış yaşanmıştır. Türkiye’de, e-ticarette iade ve iptal işlemlerinin %46’sı en çok satışın gerçekleştirildiği beyaz eşya sektöründe olmaktadır.

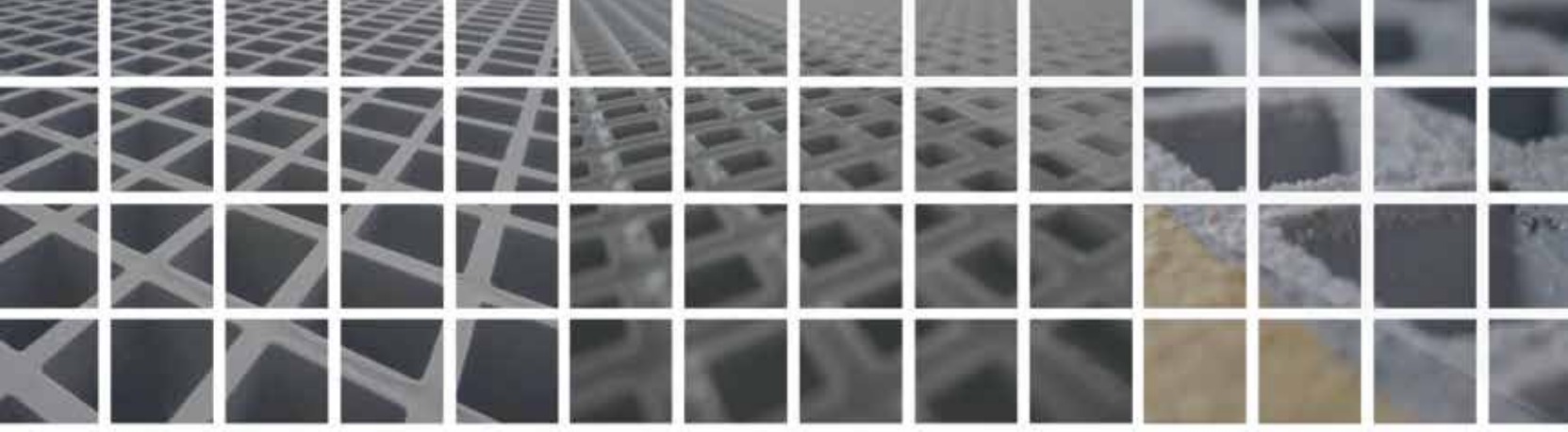
Türkiye’nin e-ticaret pazarındaki gelirinin 2021 yılında 16.281 milyon ABD Doları’na ulaşacağı tahmin edilmektedir. Söz konusu raporumuz ile firmaların nihai tüketiciye ulaşma noktasında yaşadıkları sorunların ve e-ticaretin



gelişimine engel olan süreçler de ortaya konuldu. Belirlenen somut çözüm önerileri doğrultusunda e-ticaretin payının sadece İstanbul, Ankara, İzmir gibi metropol kentlerimizde değil, Türkiye’nin her yerinde artırılması ve geliştirilmesi hedeflenmektedir.

Rapordaki tüm talep edilen kolaylaştırma ve iyileştirmelerin yanı sıra raporun son bölümünde yer alan “Bütünleştirici Öneriler” ile “E-Ticaretin Gelişmesini Destekleyici Altyapı Önerileri” bölümlerindeki maddelerin hayata geçirilmesinin Türkiye’nin bir lojistik merkez olarak büyümesine, Edirne’den Kars’a tüm ihracatçı/potansiyel ihracatçılara ulaşılmasına, desteklenmesine, bilgi sahibi olunmasına ve rekabetin artmasına katkı sağlayacağı inancındayız. Raporun hazırlanma aşamasında bizimle tecrübelerini ve bilgilerini paylaşan değerli UTİKAD İnovasyon ve E-Ticaret Odak Grubu üyelerimize sağladıkları büyük destek için teşekkürlerimizi sunarız. Raporumuza <https://www.utikad.org.tr/UTIKAD-Raporlari> adresinden ulaşılabilir. Sağlıkla kalın...

* UTİKAD YÖNETİM KURULU BAŞKANI



NA-ME

Türkiye'nin Lider Kompozit (CTP-FRP) Izgara Üreticisi



1982

NA-ME®

www.NA-ME.com.tr

na-me@na-me.com.tr

“Dünyanın başı akaryakıt başta olmak üzere enerji fiyatları ile dertte”



*DR. YUSUF ZİYA ŞİPAL

Dünya genelinde ve ülkemiz özelinde gündem oldukça yoğun ve hızlı değişiyor, bunları akılda tutmak oldukça zor. Oysa geçmiş geleceğe rehber oluyor, kararlarımıza etki ediyor. Dolayısıyla, en azından ekonomi- finans ile ilgili kararlarımıza ışık tutacak böyle bir bölümün olması bizler için yararlı olacaktır. Şimdi gündemi etkileyen son birkaç haftanın önemli meseleleri nelerdi, bir göz atalım.

HAZİNE VE MALİYE BAKANI NUREDDİN NEBATİ'NİN İNGİLTERE YOLCULUĞU

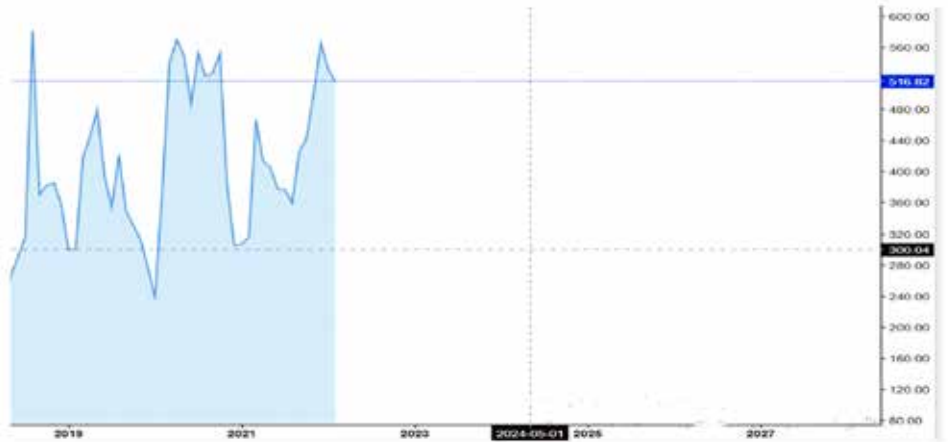
Hazine ve Maliye Bakanı Nureddin Nebati 7- 8 Şubat 2022 tarihlerinde Londra'da bankacılar ve yatırımcıların üst düzey yöneticileri ile bir araya geldi. Yani görüşmeler iki gün sürdü.

Bu süreçte 18 varlık yönetim şirketi, 19 uluslararası kalkınma ve yatırım bankası ile 10'dan fazla altyapı/ özel sermaye ve girişim sermayesi fonu- teknoloji şirketi ile görüştü. Toplantıların gerekçesi olarak kamuoyuna “Yatırımcıyı ülkemize davet etmek ve Türkiye ekonomi modelini açıklamak” bilgisi verildi. Kamuoyuna açıklanan yönü bu olmakla beraber bakanımızın ziyaretinden beklenen farklı

kazanımlar da olabilir. Şimdi meselenin bu yönüne odaklanalım.

Ülkemize ait makroekonomik göstergelere bakıldığında tüm dünya ile beraber bizde de bazı problemlerin olduğu göze çarpıyor. Elbette malum pandemi koşullarında hemen tüm ülkeler benzer sorunlar ile mücadele ediyor. Bu doğrultuda ülkelerin farklı stratejiler oluşturduklarını görüyoruz. Sayın Bakanın ziyaretini de biraz bu bağlamda değerlendirebiliriz. Problemlerimizin en önemlilerinden biri cari açığımız. Bu noktada son açıklanan dış ticaret verilerine bir göz atalım. Ticaret Bakanlığı, 2022 yılı Ocak ayına ait dış ticaret verilerini kendi internet sitesinden kamuoyu ile paylaştı. Buna göre; ihracat %17,3 artış gösterdi (17

genelinde doğalgaz fiyatlarında bu yıl içinde %58'lik bir artış yaşanabileceğini tahmin ediyor. Görüldüğü gibi dünyanın başı akaryakıt başta olmak üzere enerji fiyatları ile dertte. Yani teknik anlatımla, yükseliş kanalının içindeyiz. Türkiye açısından bakıldığında döviz kazandırıcı işlemlerimiz yeterli değil, turizm sezonu henüz uzak, TCMB döviz pozisyonu açısından risklere karşı pek de korunaklı sayılmaz. İşte bu noktada Sayın Bakanın seyahatinin önemli nedenlerinden birinin de döviz likiditesi tedarik etmek olduğu düşünülebilir. Peki, yabancı yatırımcı Türkiye'ye gelir mi? Bu konuda iyimser olabilmek için CDS'lerimizin (Kredi Temerrüt Takası) olumlu yönde hareket etmesi, kırılma noktası olan 300 BPS'nin altına inmesi gerekir.



milyar 593 milyon dolar), ancak kötü olan ithalatta da büyük bir artış olması; %55,2'lik bir artış (28,3 milyar dolar). Bu rakamlara bakıldığında sadece Ocak ayında bile yaklaşık 10 milyar dolarlık bir açık vermiş durumdayız. Sayın Bakan iki veri arasında açığa neden olan bu farkın sebebinin uluslararası ölçekte enerji fiyatlaması olduğunu söylüyor. Aslında haksız da değil, zira özellikle petrol fiyatlarında (Brent Petrol varil başına) 10 dolarlık bir artışın bizim cari açığımıza yansımının 4 milyar dolar olduğu hesaplanıyor. Bu noktada bir önemli veriye daha kulak verelim. IMF; dünya

Grafik investing.com sitesinden alınmış olup, 2018 yılı ikinci yarısından 19.02.2022 tarihine kadar olan veriyi göstermektedir. Buna göre 19. 02. 2022 tarihine ait CDS skorumuz 516.82'dir. CreditDefault Swap yani Kredi Temerrüt Takası anlamına gelen CDS baz puan (bps, basespoints) üzerinden değerlendiriliyor ve bir ülkenin dışarıdan borçlanmalarında ödeyeceği risk primini gösteriyor. CDS'leri artan bir ülkenin aynı oranda borçlanma kabiliyeti de düşüyor. Elbette CDS'ler için bir kritik eşik, önemli bir karar rakamı var. Bu da 300 bps. Bu rakamın üzerinde CDS'e sahip olan

ülkelerin aşırı kırılgan olduğu ve yüksek risk barındırdığı biliniyor. Grafikte dikkat çeken husus, pandemi ile beraber aşırı kırılgan skorlar üretmemiz. Güncel CDS skorumuz 510- 520 bandında ve hala 300 sınırından çok uzağız. Mevcut CDS'lerin bir anda bu rakama inmesi mümkün değil, ancak önemli düşüşlerin yabancı yatırımcı açısından dikkate alınacağı da bir gerçek. Yabancı yatırımcının ülkemize gelmesinin bir diğer önemli koşulu da aşırı volatil hareket eden kurlar. Kur istikrarına yönelik olumlu adımların (bunlar siyasal ve finansal düzenlemeler olabilir) yine yabancı yatırımcının ülkemiz hakkındaki kararlarında olumlu rol oynayabileceği düşünülebilir. Bu arada, likidite sağlamaya yönelik finansal açıdan bazı yeni ürünlerin de yabancı yatırımcılar için hazırlandığı kamuoyuna yansıyor.

ENFLASYON OLGUSU

Geçtiğimiz birkaç haftalık süreç içinde uluslararası piyasalar açısından dikkatle takip edilen bir diğer önemli dinamik ABD enflasyon verileri oldu. ABD makroekonomik verileri küresel piyasalar açısından çok önemli, çünkü borçlanmaların önemli bölümü USD cinsinden gerçekleşiyor. Ayrıca tüm ülkeler açısından en önemli rezerv para birimi olması, doların fiyat istikrarına uluslararası ilgiyi azami seviyeye çıkarıyor. Bu yüzden piyasalar bu ülkedeki enflasyon, tahvil faizleri, tarım dışı istihdam gibi verileri yakından takip diyor. ABD'de Ocak ayına ait enflasyon rakamı tahminleri aşarak %7,5 olarak gerçekleşti (beklenti %7,3 idi). Küresel bir enflasyonla mücadele eden dünyamızda özellikle ABD ve Euro bölgesinden gelen bu tarz haberler önümüzdeki aylar için oldukça karamsar bir tablo oluşmasına neden oluyor. ABD enflasyonunun bir süre daha kalıcı ve önemli boyutta olması FED'in politikaları açısından oldukça önemli. Bilindiği gibi FED bir süredir Tapering (tahvil alım programında kısma, azaltma) uyguluyor. Böylece piyasalara sağlamış olduğu likiditeyi azaltıyor. Likiditenin azaltılması enflasyon ile mücadele için sadece bir adım. Esas mücadele faiz artırımları ile başlayacak. FED'in "Bilanço

Düzeltilmesi"ne yönelik bir faiz artırımına Mart 2022'de başlaması bekleniyor. Aslında bu bir bilanço düzeltmesi değil bilanço küçültmesi. Pandemi sürecinde nasıl tarihte eş görülmemiş bir bilanço genişlemesine gidildiyse, küçültmenin de aynı şiddet ve etkide olması bekleniyor. FED bu düzenleme için faiz artırım silahını kullanacak. Beraberinde Tapering de devam edecek. Çünkü her 200 milyar USD'lik daraltmanın fazladan 25 baz puanlık (bps) faiz artırımına karşılık geleceği hesaplanıyor. Dolayısıyla bir yıl içinde örneğin dört defa faiz artırımının yaratacağından çok daha büyük bilanço etkisi Tapering ile sağlanmış olacak. Faiz artırımı için FED'in hazırlanması ABD'de tarım dışı istihdam verilerindeki olumlu değişikliklere bağlanmıştı. 4 Şubat 2022 tarihinde ilan edilen veriler beklenenden çok daha iyi geldi. Aynı zamanda bu veriyi destekleyen ve tamamlayıcısı sayılabilecek saatlik ücretlerdeki artış da ABD deki toparlanmanın hız kazandığını gösteriyor. Zaten pandeminin etkisinin azaldığı bütün dünyanın kabul ettiği bir durum. Hatta bazı ülkelerde Covid ile ilgili tedbirler tamamen kaldırılmış durumda. İşte bu yüzden FED'in enflasyonla mücadelede daha sert ve beklenenden hızlı olacağı düşünülüyor. Bütün bu durumlar "Dolar Endeksi"ni de yukarı yönlü bir hareketin içine sokmuş durumda. Bu maalesef bizim gibi ülkeler açısından pek de olumlu bir haber değil. Zira döviz bazında yurtdışına ciddi bir bağımlılık söz konusu... Çünkü faiz artırımı ve doların uluslararası finans çevrelerinde güçlenmesi bizim kur maliyetlerimize olumsuz etki edecektir.



Yukarıdaki grafik tradingview.com web sitesinden alınmıştır ve 19.02.2022 tarihi öncesi 6 aylık periyodu kapsamaktadır (tarih itibarıyla endeks değeri yaklaşık 96,106). Görüldüğü gibi bu süreç

içerisinde endekste genel bir yukarı yönlü hareket söz konusudur. Dünyanın en güçlü ekonomileri arasında ilk sırada olan ABD'nin (pandemi süreci ve belki de nihayetlenmesi aşamasında) makroekonomik toparlanma sürecinin endeks değerinde böyle bir tablo ortaya çıkarması, tüm dünyanın mücadele ettiği enflasyon dikkate alındığında normal karşılanabilir.

Bu arada, tarım dışı istihdam verilerindeki beklentilere göre alınan pozisyonlar, aynı şekilde Dolar Endeksi yatırımcısının stratejileri, Forex ve benzeri piyasalarda yatırımcılara da yüksek kazanç fırsatları yaratmaktadır. Ancak konuyu buradan derinleştirerek platformu bir yatırım tavsiyesi arenasına çevirmeyeyim.

Buradan biraz da Euro Bölgesi'ne göz atalım. Avrupa Merkez Bankası (ECB)'da Euro Bölgesi'nin enflasyonu ile mücadelede faiz artırımını silahını kullanacak.

Faiz artırımı için muhtemel tarih 2023'ün ilk çeyreği iken bunun 2022'nin sonunda gerçekleştirileceğine dair haberler kamuoyuna yansımış durumda. Ancak Euro bölgesinin enflasyonla mücadelesinin daha meşakkatli olacağı söylenebilir, çünkü bölge içinde farklı ülkelerin ihraç ettiği tahviller var. Dengeyi sağlayarak faiz artırımını gerçekleştirmek biraz daha zor olacak gibi duruyor.

Petrol yine üzerinde konuşulması gereken önemli bir unsur... Enflasyon küresel bir sorunsal ve biz emtia fiyatlarına da dikkat ediyorsak Brent petrol fiyatlarını yorumlamadan geçemeyiz. Brent petrolde varil başına 90 doların üzerinde kaldığı sürece dünya üzerinde akaryakıt kaynaklı stres sürecektir.

Türkiyemiz özelinde ise Brent petrol ile beraber kurlarda da artış yaşanırsa, oldukça zor bir dönem bizleri bekliyor diyebiliriz. Ancak bu konuda başta ABD olmak üzere pek çok ülkenin fiyatlarını aşağı çekilmesi ile ilgili girişimlerde bulunduğu biliniyor. Bu doğrultuda önümüzdeki kısa süreçte (en geç 2022 Nisan ayına kadar) Ortadoğu kaynaklı tedarikçiler ile ABD'nin güçlü

temaslar sağlayacağını bekleyebiliriz. Çünkü ABD ekonomisi için otomobil ve akaryakıt başat kavramlar. Hatta bu ikili ABD ekonomisinin dayandığı önemli temel dinamiklerden denilebilir.

belirli sektörlerde (o da ancak hybrid teknolojilerle) piyasa bulabileceği düşünülebilir. Tabii bu durum klasik arz, talep koşullarında nasıl bir fiyat hareketi doğurur, bunu şimdiden öngörmek

da genel olarak daha fazla ancak aynı yönlü tepki veriyor.

Yukarıdaki grafik tradingview web sitesinden 19.02.2022 tarihinde alınmıştır. Grafikte özellikle şubat ayının ikinci haftası ile beraber ons altında bir yükseliş trendi olduğu görülmektedir. Ons altın, ilgili tarih itibarıyla (19.02.2022) yaklaşık 1898 USD'dir.

Bu yükseliş hareketinin temelinde FED in faiz artırım haberlerine karşı oluşan tepki olduğu söylenebilir. Ons altın fiyatında şubat ayının 10'una kadar sıkışma vardı ve 1830 USD desteğinin kırılması bekleniyordu. Nihayet bu tarihten itibaren yukarı yönlü bir hareket başladı. Yukarı yönlü hareketin devamı için bu değerli madenin takip ettiği bazı dinamikler mevcut. Bunlar finansal ve politik kaynaklı. Finansal kaynaklı dinamiklerin FED faiz artırım kararı ve ABD enflasyonu olduğunu söyleyebiliriz.

Politik kaynaklı dinamik ise jeopolitik riskler. Ukrayna ile Rusya arasındaki gerilim ve Rusya ile ABD nin burada karşı karşıya gelmesi, askeri- siyasi krizler söz konusu olduğunda yatırımcıların aklına gelen ilk güvenli liman olan altında yukarı yönlü fiyat hareketlerine neden oluyor.

Dolayısıyla altın ve gümüş için jeopolitik risklerin ve küresel enflasyonun izlenmesi gerekli. Bu unsurların varlığı bu iki değerli metalin fiyatında yukarı yönlü hareketler için tetikleyici olacaktır.

Sonuç olarak önümüzdeki süreçte Ukrayna- Rusya- ABD gerilimi, NATO ülkelerinin bu gerilimdeki konumu, yani jeopolitik risklerin varlık fiyatlarına etkisini konuşuyor olacağız. Beraberinde küresel enflasyonun toplumlar üzerindeki hem ekonomik, hem sosyolojik etkileri devam eden gündem konuları olacak gibi duruyor. Ekonomik sorunların çözümüne yönelik kararlı ve tutarlı adımların atıldığı bir süreç dilerim.

*** AYDIN ADNAN MENDERES ÜNİVERSİTESİ
SÖKE İŞLETME FAK.**



Yukarıdaki tablo investing.com sitesinden alınmıştır ve 04.01.2019 tarihinden 19.02.2022 tarihine kadar olan süreci kapsamaktadır. Pandemi öncesi dönemi bir kenara bırakarak örneğin Ocak 2020'den itibaren inceleyecek olursak, petrol fiyatında genel olarak yukarı yönlü bir hareketin yaşandığını söyleyebiliriz. Bu yükseliş trendinin ne kadar devam edeceğini etkileyecek politik, siyasi ve ekonomik önemli faktörler var. Ancak fosil yakıtların mevcut rezerv durumları kamuoyuna yansımışken kullanımının kısıtlanabileceği, sadece

çok güç. Zira bu tahminler 5/ 15 yıllık bir süre için ancak yapılabilir. Kaldı ki bu zaman tahmini bile güçlü verilerle desteklenememektedir. Ancak bir süre daha fiyatların yüksek rakamlarda oluşacağı daha kuvvetli bir ihtimal.

Bir de değerli madenlerden altına bakalım. Gümüş genelde altın ile beraber hareket ediyor. Dolayısıyla altın için söylenenler çoğu zaman gümüş için de geçerli oluyor. Fark ise, gümüşün verdiği tepkilerin altının verdiği tepkilere göre daha sert olması. Yani artışta da azalışta





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

AVRUPA LİMANLARINDAN ÇAĞRI

Avrupa limanları karbon sızıntısını önleyecek bir çalışma yapılması yönünde çağrı yapıyor.

Avrupa Deniz Limanları Teşkilatı (The European Sea Ports Organization–ESPO) deniz taşımacılığının Emisyon Ticaret Sistemi'ne (Emission Trading System–ETS) dahil edilmesine ilişkin öneriyi destekliyor.

ESPO'ya göre, Emisyon Ticaret Sistemi aracılığıyla deniz taşımacılığından kaynaklanan emisyonların fiyatlandırılması iklim sorununa olumlu yönde yansıtacak ve sektörün daha çevreci çözümleri tercih etmesi sağlanacak. Fakat gemilerin yeni rotalar belirleyerek bölgesel Emisyon Ticaret Sistemi'nden kaçınması durumunda söz konusu politikanın etkisi zayıflayacak.

Deniz taşımacılığı uluslararası bir sektör olduğu için küresel çapta piyasa bazlı bir önlem alınması en uygun opsiyon olarak değerlendiriliyor. Küresel çapta önlemler uygulanarak Emisyon Ticaret Sistemi'nin getirdiği yükümlülüklerden kaçınmak daha zor bir hale gelecek ve bölgesel önlemlerle kıyaslandığında rekabete ilişkin olumsuz etkilerin oluşması ile ilgili riskler engellenecek. Dolayısıyla ESPO, küresel çapta piyasa bazlı bir önlemin geliştirilmesi ile ilgili aşama kaydetmek amacıyla Avrupa Birliği tarafından Uluslararası Denizcilik Örgütü'ne (International Maritime Organization – IMO) yapılan baskının artırılmasını talep ediyor. ESPO'ya göre, AB Emisyon Ticaret Sistemi ile uluslararası düzeyde piyasa bazlı bir önlem arasında uyum sağlanmalı.

Emisyon Ticaret Sistemine ilişkin Avrupa Komisyonu (European Commission–EC) tarafından sunulan önerge, Avrupa Birliği içerisinde yapılan seferleri, gemi rihtimda iken açığa çıkan emisyonları ve AB dışında yapılan seferler sonucunda ortaya çıkan emisyonların yarısını kapsıyor. Mevcut önergenin kapsamının sınırlı olmasından dolayı gemiler rota değişikliği yaparak ve maliyetleri azaltmak amacıyla Avrupa Birliği'ne kıyası olmayan

limanlara uğrak yaparak Emisyon Ticaret Sistemi kapsamına girmemek için çeşitli yollar bulabiliyor. Gemilerin AB'ye kıyası olmayan limanlara uğrak yapması, Emisyon Ticaret Sistemi'nin etkinliğini ciddi anlamda tehlikeye atarak deniz taşımacılığından kaynaklanan tüm emisyonların azaltılmasını engelliyor. Gemilerin AB'ye kıyası olmayan limanlara uğrak yapmak amacıyla daha uzun rotalar tercih etmesi sonucunda bu durum toplam emisyon miktarının artmasına sebep oluyor.

AB'ye kıyası olmayan limanlara yapılan söz konusu seferlerin tercih edilmesi neticesinde deniz trafiği ve iş akışı Avrupa limanlarının dışına itilecek ve AB'ye komşu ülkelerdeki limanlarla halihazırda sert bir rekabet içerisinde olan önemli Avrupa limanlarının faaliyetleri olumsuz anlamda etkilenecek. Bu risk Kuzey Denizi, Baltık Denizi, Akdeniz ve Karadeniz'de bulunan AB limanları için geçerli. Olumsuz anlamda etkilenen birçok liman AB lojistik zincirinde önemli bağlantı noktası olma özelliğini taşımakla birlikte bölgesel ekonomiler için çok önemli bir yere sahip.

ESPO Genel Sekreteri Isabelle Ryckbost konuya ilişkin şöyle bir açıklama yaptı: "Avrupa limanları Emisyon Ticaret Sistemini desteklemekte ve fiyatlandırma sisteminin yeşil dönüşüm için mükemmel bir araç olduğunu düşünmektedir. Fakat Avrupa Komisyonu tarafından yapılan ve çok fazla hukuksal açık barındıran öneri, denizcilik sektöründen kaynaklanan emisyonların azaltılması konusunda herhangi bir avantaj sunmamakla birlikte Avrupa limanlarının iş yapabilirliği konusunda risk teşkil etmektedir.

Mevcut sisteme göre emisyonla sebep olan kişi AB limanlarına uğrak yapmayarak herhangi bir ücret ödemeyecek ve bu durum sonucunda emisyon azaltımı ile ilgili herhangi bir gelişme kaydedilmeyecektir. Mevcut

önerinin sonuçlarından kaynaklanacak zararları izlemekle yetinmeyiz. Dolayısıyla mevcut sistem kapsamında ücret ödememek için gemilerin AB dışındaki limanlara uğrak yapmasını önlemek, AB limanları dışındaki liman faaliyetlerinin yerelliğinin bozulmasını engellemek ve bu konunun Avrupa'nın erişim bağlantısı üzerindeki olumsuz etkisini ortadan kaldırmak için Avrupa Komisyonu, Avrupa Parlamentosu ve Avrupa Konseyi tarafından belirleyici bir önlem alınmalıdır."

ESPO, yasal olarak mümkün olduğu takdirde, emisyonların sayımı konusunda AB üyesi olmayan komşu bir limana yapılan veya söz konusu limanlardan diğer limanlara yapılan uğrakları bir AB limanına yapılmış gibi kabul ederek mevcut teklifin kapsamının genişletilebileceğini öneriyor.

Bu öneriye ek olarak AB limanı dışına uğrak yapılmasına yönelik genel eğilimi açık bir şekilde ortaya koymak ve söz konusu eğilimler belirlenebildiği takdirde ileri adımları ön görmek amacıyla teklif edilen izleme mekanizmasının güçlendirilmesi öneriliyor. Son olarak ESPO, Emisyon Ticaret Sistemi'nden elde edilecek gelirlerin Avrupa denizcilik sektöründe kullanılmasını talep etti. ESPO'ya göre, gemilerin elektrikleştirilmesi ve limanlarda belirlenen altyapılara ilişkin süreçlerin kolaylaştırılmasına ek olarak, ETS'den elde edilecek gelirler sürdürülebilir alternatif yakıtların kullanılmasını kolaylaştırmalı ve fark sözleşmeleri, yalnızca yenilikçi pilot projeleri ve liman altyapılarını geliştirmek amacıyla kullanılmalı. ESPO, tüm karar verici merciler ve ilgili paydaşlar ile Emisyon Ticaret Sistemi'nin daha kararlı ve etkili olmasına yönelik çalışmalar yürütmek istiyor.

(Kaynak: ESPO)

KARBON FİYATLANDIRMA SİSTEMİNE DAİR YENİ ÇALIŞMA YAPILDI

Avrupa Birliği karbon fiyatlandırma sistemi yoğun karbondioksit salınımına sebep olan gemi tiplerini muaf tutuyor.



Avrupa Ulaştırım ve Çevre Federasyonu (Transport & Environment) tarafından gerçekleştirilen yeni bir çalışmaya göre Danimarka'nın toplam karbondioksit emisyonuna denk gelen 25 milyon tondan fazla karbondioksitin, Avrupa Birliği tarafından önerilen karbon fiyatlandırma sistemi kapsamında muaf tutulacağı belirtildi.

Yatların yanı sıra petrol ve gaz tesislerine hizmet sağlayan gemilerin karbon fiyatlandırma sistemine dahil edilmemesinin AB'nin deniz taşımacılığı kanunlarının temelini zayıflatacağı ve milyonlarca ton emisyonun denetim dışı kalmasına sebep olacağı ileri sürülüyor.

Avrupa Komisyonu (European Commission-EC) Temmuz 2021'de Emisyon Ticaret Sistemi'nin (Emission Trading System-ETS) denizcilik sektörünü de kapsamasını önermişti. Söz konusu sistem yalnızca 5.000 gross ton üzerindeki gemiler için geçerli olacak ve bazı gemi tipleri bu sistemden

muaf tutulacak; kuru yük ve petrol gemilerinden kaynaklanan emisyonlardan daha fazla emisyonu sebep olduğu belirtilen balıkçı gemileri, askeri gemiler ve platform gemileri de söz konusu sistemden muaf tutulacaktı. Bu durum, AB'nin deniz taşımacılığı faaliyetlerinden kaynaklanan emisyonlarının yaklaşık %20'sine sebep olmasına rağmen Avrupa'daki gemilerin yarısından fazlasının muafiyet kapsamına gireceği anlamına geliyor.

Avrupa Ulaştırım ve Çevre Federasyonu Sürdürülebilir Deniz Taşımacılığı Yetkilisi Jacob Armstrong, konuyla ilgili "Nihayet AB, deniz taşımacılığının iklim değişikliğine olan etkisi konusunda çalışmalar yürütüyor. Fakat yasal boşluklar nedeniyle Emisyon Ticaret Sistemi aşırı derecede kirliliğe sebep olan gemileri kapsamamaktadır. AB, milyonlarca ton karbondioksiti kontrol altına almak için denizcilikle ilişkin yasalarını yeniden gözden geçirmek zorundadır" diye kaydetti. Avrupa Komisyonu ise Emisyon Ticaret

Sistemi'ne dahil edilecek gemi sayısının kısıtlanarak idari yükün azaltılacağını ve bu kısıtlamaya rağmen emisyonların çoğunun kapsam altına alınacağını ifade etti. Fakat Avrupa Ulaştırım ve Çevre Federasyonu'na göre, gemi boyutunu baz almak yerine yalnızca belirli miktarın üstünde kirliliğe sebep olan gemilerin sisteme dahil edilmesi sonucunda küçük işletmelere idari yük bindirmeksizin daha fazla emisyonun kontrol altına alınması sağlanabilir.

Bu duruma ek olarak Avrupa Ulaştırım ve Çevre Federasyonu karbon sınırının yıllık 1000 ton olarak belirlenmesini öneriliyor. Bu sayede mevcut öneriye kıyasla %12 oranında daha fazla emisyon kapsam altına alınabilecek. AB deniz taşımacılığı sektörü her yıl yaklaşık 130 milyon ton karbondioksit salınımına sebep olarak Birliğin toplam emisyonlarının yaklaşık olarak %4'ünü teşkil ediyor.

(Kaynak: offshore-energy.biz)

1 – 27 Ocak 2022 itibariyle Türk Bayraklı gemilerin Memorandumlar kapsamında güncel denetim ve tutulma istatistikleri aşağıdaki tablolarda sunulmaktadır.

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİNE GÖRE TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	OCAK 2022	ŞUBAT 2022
PARİS LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (PARIS MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
TOKYO LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (TOKYO MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
KARADENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (BLACK SEA MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AKDENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (MEDITERRANEAN MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ SAHİL GÜVENLİK (USCG)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK

YILLARA GÖRE TUTULMA TABLOSU (2017-2022 ŞUBAT) *

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2017	2018	2019	2020	2021	2022(ŞUBAT)
PARIS MOU	14	7	4	3	1	0 (25 Denetleme)
TOKYO MOU	3	0	2	0	0	0 (2 Denetleme)
BS MOU	11	2	0	1	0	0 (27 Denetleme)
MED MOU	0	5	0	0	0	0 (11 Denetleme)
USCG	-	1 **	0 **	1 **	1 **	0 Tutulma **

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

**USCG Web Sitesinden denetleme rakamlarına ulaşılamamaktadır.

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

**YANMAR****TICARI MARIN**

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

250-500HP**500-1500 HP****30-250HP****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

SEKTÖRÜMÜZÜN İLK KADIN BROKERİ YAŞAM ÖYKÜSÜNÜ “YOLUN AÇIK OLSUN”DA ANLATTI



Ufuk Çeyrek Ural

Türk Denizcilik dünyasının ilk kadın brokeri olan Ufuk Çeyrek Ural yaşam öyküsünü “Yolun Açık Olsun” adlı kitabında anlattı. İstanbul Hukuk Fakültesi mezunu olan Ufuk Çeyrek Ural yazdığı bu kitabı torunu Can’a adadı ve onun için kaleme aldı. Sayfalarımızda hem Ufuk Çeyrek Ural’ın yazdığı kitaptan bazı satır başlarını, hem de kendisi ile yaptığımız küçük söyleşiyi bulacaksınız.

Tutkuyla bağlandığı Zonguldak, çocukluk ve genç kızlık yıllarının masalsı şehri olmuş. Lise öğrenimini İstanbul’da yapan Ufuk Çeyrek Ural, sonrasında üniversite sınavlarına girmiş. Anılarında şöyle anlatıyor o günleri: “Üniversite sınavım çok iyi geçmişti. 18 tercih yapma hakkımız olmasına rağmen ben tek tercih yapmıştım, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi. Kendime güveniyordum, girecektim. Okurken aynı zamanda bir iş yerinde çalışmak gibi bir şey aklımın ucundan dahi geçmiyordu. O yaz annemle yapacağımız bir dost ziyaretinin hayatımı şekillendireceğini de bilemezdim elbette. Sınav sonucunu beklerken, Zonguldak’ta evimizin alt katında bulunan Zihni Vapur Acentesi’nin sahibi rahmetli Turgut Güneri’nin eşi Fahire teyzenin Maçka’daki evine annemle birlikte ziyarete gittiğimiz bir cumartesi günü, babasının vefatından sonra şirketin başına geçen oğlu Asaf (Güneri) Ağabey de tesadüfen annesini ziyarete gelmişti. Asaf Ağabey, hukuk fakültesine girmek istediğimi ve sınav sonuçlarını beklediğimi duyduğunda, benim hukuk fakültesini kazanabileceğimi, hukuk fakültesinin yarım gün olduğunu, hatta devam zorunluluğunun da olmadığını, sağ-sol çatışmalarından dolayı da ortamın iyi olmadığını, İngilizce

bildiğim için okuldan sonra yarım gün şirkete giderek time-sheet gibi işler yapabileceğimi, diğer işleri de rahatlıkla öğrenebileceğimi söyleyerek bana Zihni Denizcilik’te çalışmam için teklifte bulundu. Şaşırmıştım! Okurken çalışmak gibi bir düşüncem hiç yoktu.”

Kitaptan bazı önemli bölümleri sizler için derledik:

“Asaf Güneri, babası Turgut Güneri’nin âni vefatından sonra, henüz 19 yaşındayken, finansal olarak son derecede zorda olan şirketin başına geçerek işi geliştirdi. Türk denizciliğine birçok yeni isim kazandırdı. Adeta bir okul olmuştu.

Chartering bölümünün başında Avusturya Lisesi mezunu, Ereğli Demir Çelik’te uzun yıllar dok kaptanlığı bölümünde tecrübe edinmiş, son derece disiplinli çalışan Koray Araz vardı. Yardımcısı ise bir yıl önce Hukuk Fakültesi’nden mezun olduktan sonra yönünü denizcilik’e çeviren Levent Karaçelik’ti. Tüm dosyalama, daktilo, teleks ve diğer sekreterlik işlerini de ben yapacaktım. İş yerindeki çalışma ortamım çok güzeldi, ancak sabah ve akşamları Karaköy’ün bir sokağında tek başıma yürümekten de biraz çekiniyordum.”



Ufuk Çeyrek Ural’ın okulda günleri geçerken, iş yerinde yavaş yavaş dosyalama ve Charter Party - Kiralama Sözleşmesi yazmayı öğrendi. O dönemde, BIMCO adındaki uluslararası denizcilik kuruluşunun hazırladığı sözleşme türü olan Gencon 1922 sözleşmesi kullanılıyordu. Yazıları küçücük ve çok detaylı olan Gencon 1922 sözleşmesinin çizilecek yerlerini Koray Bey Ufuk Ural’a gösteriyor, o da düzenlemeleri yaparken,

bir gün kendisinin de bu mukaveleleri hiç yardım almadan yapabileceğini hayal bile edemiyordu. 17 yaşında, şirketteki en genç eleman olması ve öğrenci olması dolayısıyla, herkes O'nu kolluyor, sevgiyle yaklaşıyordu. Bir süre sonra Koray Araz'ın kurduğu Koray Denizcilik'te çalışmaya başladı. Bu döneme "Türkiye'nin İlk ve Tek Kadın Brokeri Olmaya Bir Adım" demiş ve şöyle anlatmış Ufuk Çeyrek Ural: "Koray Bey şirketini zorlukla kurmuş ve Kadıköy Rıhtım caddesindeki bir iş hanında tek bir odada tek başına çalışıyor, beş kat yukarıdaki Zonguldaklı bir demir tüccarının teleks olanaklarını kullanıyordu. Evimiz Beşiktaş'ta, iş yerim Kadıköy'de olduğu ve o dönemde Kadıköy ile Beşiktaş arasında direkt vapur seferleri olmadığı için Beşiktaş'tan Üsküdar'a vapurla, Üsküdar'dan da Kadıköy'e dolmuşla gidiyor, akşam da aynı dönüş yolunu kullanıyordum. Vapurla o güzel boğazi geçmek bana büyük keyif veriyordu. Ancak bana asıl keyif veren, artık gerçek bir iş hayatına adım atmış olmamdı. Koray Bey, ilk gün bana 'Sen Türkiye'nin ilk ve tek kadın brokeri olacaksın' dediği zaman artık o sorumluluğu almaya hazır hissetmişim kendimi. Koray Bey bana önce Avukat Kaptan Gündüz Aybay'ın 'Gemilerde Yük İşleri ve İşlemleri' adlı kitabını vererek, gemi yüklemelemlerindeki incelikler ve gemilerin özellikleri hakkında bilgi sahibi olmamı istedi. O kitap benim adeta başucu kitabım olmuştu. İşte ve evde yanımdan ayırıyordum."

1980'li yılların başında Ufuk Çeyrek Ural, sırasıyla Özsay ve Uzunoğlu'nda chartering müdürü olarak görev yaptı. 1980 yılında siyasi gelişmeler yaşanırken, denizcilik sektörü de yıllarca bu sektöre yön verecek bir şirketle tanışmıştır. Bu şirket Martı Denizcilik'ti. 1984 yılında Martı Denizcilik'in efsane kadrosuna Ufuk Çeyrek Ural da katılır. Şöyle anlatır o günleri kitapta Ufuk Çeyrek Ural: "Enerjik, dinamik ve ileri görüşlü beş genç tarafından kurulan Martı Denizcilik, aynı sloganındaki gibi 'Denizciliğin Yeni Merkezi' olmuştu. Bu beş gençten Levent Karaçelik, Ali Yenidünya ve Erol Yücel, Zihni Denizcilik'ten; Rifat Karakimseli ve Bilal İyibilir ise Galatasaray Holding'ten ayrılarak bir ortaklık yapmışlardı.

Aralarında ortak olmamasına rağmen Martı'nın büyümesinde katkısı yadsınamaz bir kişi daha vardı, Müfit Atala... Dünya denizciliğinin 80 ve 90'lı yıllarındaki en büyük yayını olan Seatrade Shipping Dergisi'nin en önemli yazarlarından olan Paul Barlett Türk denizciliği hakkında yazdığı bir yazıda şunu söylemişti: "Türk denizciliği ikiye ayrılarak incelenmeli. MÖ ve MS... Buradaki MÖ 'Martı'dan Önce', MS ise 'Martı'dan Sonra'yı ifade ediyordu." Bu uzun soluklu bir meslek ve deneyim yıllarıdır. Ne yazık ki, Martı'nın zor günleri gelir ve yollar ayrılır. Ufuk Ural, Müfit Atala ile Koza Denizcilik adını verdikleri bir şirket kurarlar. 2004 yılında Deniz Ticaret Odası'ndan, şimdiki adı Piri Reis Üniversitesi olan, o zaman TÜDEV olarak anılan Denizcilik Okulu'nda Deniz İşletmeciliği ve karşılaştırmalı Türk ve İngiliz Hukuku dersi vermesi teklif edilir. Haftada bir gün Tuzla'ya gider, üç şubeden oluşan son sınıflara ders vermeye başlar. Yıllar geçer büyüklerinin yurdu Safranbolu'ya doğru bir gezi yapar eşiyile... Buna "Safranbolu'ya Doğru Esen Rüzgârlar" demiştir ve restore ettikleri Safir Konak ile Safranbolu turizmne ve kültürüne bir renk de onlar katarlar...

YAPTIĞIMIZ İŞTE EN ÖNEMLİ PRENSİP ETİK KURALLARA UYMAKTIR

Ufuk Ural şimdilerde torunu Can ile daha mutlu olan bir babaanne. Türkiye'nin ilk kadın brokeri olan Ufuk Çeyrek Ural bize kitabı neden yazdığını anlattı. İşte Ufuk Çeyrek Ural ile yaptığımız söyleşi:

Okuyucularımız için bu kitabı neden yazdığınızı paylaşır mısınız?

2020 yılında Brokerler Derneği'nin sektörün duayenleri ile ilgili yapmış olduğu bir online söyleşiye davet edildim. Bu söyleşiyi izleyenlerden aldığım olumlu tepkiler ve anılarımı mutlaka gençlerle ve ilgili kişilerle paylaşmam konusundaki ısrarlı yönlendirmeleri sonucu, geriye dönüp baktığımda, ben de kendime göre dopdolu geçen bir yaşam gördüm. 1975 yılında henüz üniversitedeyken başladığım ve 33 yıl süren brokerlik, sonrasında 10 yıl süren turizm işletmeciliğinin yanı sıra avukatlık yaşamımda karşılaştığım acı tatlı olayları paylaştım. Yaşamımın içinde benim için değerli, beni ben

yapan anılarımın bir kısmı çocukluk ve gençlik, büyük bir bölümü ise iş hayatıma ait. Anılarımı okura aktarırken, şu an 6 yaşında olan ve 2020 yılında 4 yaşındayken anne ve babasıyla birlikte yurt dışına yerleşen torunum Can'ın da babaannesini her yönüyle tanıması en büyük amacımdı. İstedim ki, Can köklerini iyice tanısin, benim deneyimlerim onun yoluna ışık olsun.

Kitapta sadece denizcilik sektöründeki çalışmalarınızı değil, yaşadığınız döneme ait Türkiye ve dünyada olan bitenleri de yazmışsınız. Hayatınızın akışını oğlunuz şekillendirmiş görünüyor. Bugün birçok broker kadın sektörde... Siz onlara ev, aile, iş, çocuk akışında ne önerirsiniz?

Bireysel yaşamımızı dünyadaki ve Türkiye'deki olumlu olumsuz gelişmelerden soyutlamak mümkün değil. Özellikle ülke gerçekleri yaşam yolumuzda bizi şekillendiriyor. Literatürde 78 kuşağı olarak adlandırılan benim yaş grubum, 1960 ihtilali, sağ-sol çatışmaları, 1974 Kıbrıs Barış Harekâtı, 1980 Askerî darbesi gibi yaşamı etkileyen olaylarla oldukça hareketli bir yaşam sürdü. Benim yaşamımda da özellikle Hukuk Fakültesi'nde okurken, denizcilik sektöründe iş hayatına başlamamda en büyük etken o dönemdeki siyasal ortamın olumsuz etkilerinden uzak durmak sanırım. Oğlum Hukuk Fakültesi'nde okurken dünyaya getirdiğim için benim hem aile, hem okul, hem de iş hayatımda önceliklerimi belirlememde en büyük etken o olmuştu. Okula gitme gün ve saatlerimi işimin yanı sıra oğlumun da bana gereksinim duymayacağı saatlere göre ayarlamak zorundaydım. Her şey ihmale gelebilir, ama bir kadın önce annedir. Biz anne olarak evlatlarımızı ne kadar sevgi ve sorumluluk duyarak yetiştirsek, onlar da ileriki yaşamlarında, kendi ailelerini kurduklarında aynı şekilde davranırlar.

Brokerlik uluslararası bir iş ve ülkeler arası saat farkları nedeniyle saat kavramı olmayan, haftanın her günü, günün her saati çalışmaya açık olmayı ve hatta bol bol iş seyahati yapmayı gerektiren bir meslektir. İş hayatı ile aile hayatını ve özellikle anneliği bir arada



yürütmek zorunda olan kadın brokerlere iş arkadaşlarının ve eşinin destek olması çok önemlidir. Ben bu konuda şanslıydım. Çünkü gerek iş arkadaşlarım, gerekse eşim benim üzerimden bazı yükleri alarak işimi kolaylaştırıyorlardı. Biz kadınlar da planlı ve disiplinli çalışmayla ev, aile, iş üçgenini en iyi şekilde gerçekleştirebileceğimizi sanırım kanıtladık artık.

Sizin zamanın şartlarında bu mesleği yapmak sanki daha zormuş, iletişim ciddi bir problemmiş. Bugünle o günleri karşılaştırırsanız neler söylemek istersiniz?

O dönemdeki en büyük zorluk iletişim olanaklarının kısıtlı olmasıydı. Tüm dünyada durum aynıydı. İletişim sadece telex ve telefon yoluyla oluyordu. Faks ve internet çok sonraları, 80'li yıllarda hayatımıza girdi. Telekomünikasyon 80'lerin ortalarına kadar çok gelişmemişti. Telefonu elimize alır, dakikalarca çevir sesini almak için hat bekler, hat geldiğinde de çoğu zaman aradığımız numara düşmez, aynı işlemi defalarca tekrarlamamız gerekirdi. Bugün ise teknolojinin tüm olanakları elimizin altında ve iletişim bir sorun olmaktan çıkmış durumda. Ama ben her iki dönemi de yaşamış bir broker olarak gördüm ki, teknoloji geliştikçe iş yapmak her geçen gün daha da zorlaşıyor. Çünkü tarafların, yük sahibi ve armatör arasında hep bir köprü durumunda olan brokeri aradan

çıkararak birbirlerine ulaşmaları çok daha kolay oldu. Özellikle competitive chartering yapmak çok daha zorlaştı.

Brokerlik mesleğini yapmak isteyenlere özellikle önereceğiniz neler olur? Güven bu işte en önemli unsur sanırım...

Az önce söylediğim gibi gelişen teknolojik olanaklar sayesinde artık yük sahibinin armatöre, armatörün de yük sahibine ulaşması çok daha kolay. Bu durumda tarafların arada bir brokerle çalışmayı tercih etmelerini sağlayan en önemli unsur elbette 'güven'. Taraflar inanmalı ki; broker objektif davranacak, her iki tarafın da haklarını gözeterek bağlantıdaki en ufak detaya dahi dikkat edecek, çıkması olası problemlere karşı çözüm odaklı olacak. Çünkü deniz taşımacılığı zaten işin doğası gereği öngörülebilir veya öngörülemez birçok probleme açık bir sektör. O nedenle brokerin hiç değilse öngörülebilir engellere yol açmayacak şekilde bir bağlantı yapması ve daha da önemlisi dosya kapanana kadar tüm ilgisini ve dikkatini dosyadan çekmemesi gerekmektedir.

Şu anda ilgi alanınızda neler var, torununuz önceliğiniz ama yurt dışında yaşıyor.

2016 yılında torunumun dünyaya gelmesiyle birlikte profesyonel olarak yaptığım tüm işlerimi sonlandırdım. Torunum 4 yaşına gelene kadar onun

bakımıyla birebir ilgilendim. 2020 yılında onların yurt dışına gidişyle, bir broker arkadaşımın da teklifi üzerine denizcilik sektörüne dönüş yaptım. Ancak pandemi nedeniyle home ofis çalışma düzenine geçmemiz gerektiği ve ben de bu sistemi pek tercih etmediğim için fiilen brokerlik yapmayı bıraktım. "Yolun Açık Olsun" isimli kitabım yayınlandıktan sonra okuyucudan yazmaya devam etmem konusunda epey destek gördüm. Şu anda yine hem ilginç bir yaşam öyküsünü romanlaştırma, hem de Zonguldak kömür madenciliğinin bir dönemi ile ilgili araştırma kitabı üzerine çalışmaktayım.

Bugünkü denizcilik sektöründe bu meslekteki etik değerlerle ilgili düşünceleriniz neler?

Sektörde yetişmesine katkıda bulunduğum birçok genç arkadaşım oldu. Onlara işin teknik özelliklerinin yanı sıra vermek istediğim en önemli prensip 'etik kurallara uymak' olmuştur. Herkese işi öğretebilirsiniz, herkes kendi tarzında o işi sürdürebilir. Ancak çalışma tarzımız ne olursa olsun etik değerler aynıdır. Bu değerlerin dünü, bugünü, yarını olmamalıdır.

Deneyimlerinizi geçmişte olduğu gibi ders vererek yeni nesillere aktarmak planlarınız dahilinde mi?

Bu konuda bana bir teklif gelirse değerlendirebilirim, neden olmasın?

Son olarak nasıl bir mesaj vermek istersiniz?

Denizcilik sektörü çok kaliteli, global ve vizyonu geniş bir sektör. Bu sektöre gönül vermiş arkadaşların da yüksek düzeyde olduklarını özümseyerek kaliteli işler yaptıklarını ve Türk denizciliğini her geçen gün daha yukarıya çektiklerini görüyorum. Ben yaşadıklarımı, deneyimlerimi kaleme almaktan ve okurlarla paylaşmaktan mutlu oldum. Bu deneyimlerim yeni yetişenlerin yoluna da ışık tutarsa gurur duyarım. Tüm meslektaşlarımın yolu açık olsun...

Kitap Adı: "Yolun Açık olsun". Okumak isterseniz, ulaşmanız çok kolay. Kitap Kule Kitap'tan çıktı. Kitabı hem Kule Kitap, hem de diğer kitapçıların internet sayfalarından satın alabilirsiniz.



T H O R
MARINE S.A.®

TÜRKİYE'DE SİGORTA GÜVENCESİNDE LASHING HİZMETİ VEREN TEK FİRMA

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

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



Thor Uluslararası Denizcilik Liman Hizmetleri Pazarlama A.Ş.

İstanbul : Yeşilköy Mah. Atatürk Cad. Egs Business Park B2 Blok No:12 Bakırköy / İstanbul

İskenderun : Dumlupınar Mah. 312 Sk. No:11 Sanayi Sitesi İskenderun / Hatay

İzmir : Samurlu Mah. 1244 Sk. No:18B Yeni Sanayi Aliğa / İzmir

Gsm 7/24: +90 532 710 8003

E-mail : thor@thormarinesa.com.tr

Web : www.thormarinesa.com.tr

IBIA'NIN 2022 SEÇİMLERİNDE YÖNETİME KADINLAR DAMGA VURDU

İngiltere'de yapılan 2022 Uluslararası Bunker Sanayicileri Derneği yönetim kurulu seçimlerinde mevcut dört pozisyondan üçü kadınlar tarafından dolduruldu. Bu da seçime katılan tüm kadınların başarılı olduğu anlamına geliyor.



2022 IBIA yönetim kurulu seçimlerinde, yedi farklı ülkeden 10 farklı şirket ve toplam 10 aday seçime girdi. 1 Nisan 2022'den itibaren üç yıllık süre için seçilen dört aday şu isimlerden oluştu: Timothy Cosulich, Fratelli Cosulich, Singapur (ikinci dönem için yeniden seçildi), Valeria Sessa, Reseaworld, İtalya, Eugenia Benavides, Terpel, Kolombiya (ikinci dönem için yeniden seçildi), Anna Stefanou, PMG Holding, Birleşik Krallık. Seçim sonuçları 21 Şubat 2022 Pazartesi günü açıklandı. Genel Kurul'dan önce, IBIA'nın mevcut yönetim kurulu, 1 Nisan 2022'den itibaren başlayan yıl için resmi olarak başkan, başkan yardımcısı ve saymanı seçti.

Buna göre şu anda başkan yardımcısı olan Timothy Cosulich, IBIA'nın başkanlığını devralacak. Yunanistan, Starbulk'tan Constantinos Capetanakis ise, IBIA'nın yeni başkan yardımcısı olacak. ABD'den Adrian Tolson da, sayman üye olarak görev yapacak. IBIA'nın şu anki başkanı ise Henrik Zederkof. Kurul ayrıca, IBIA Küresel Yönetim Kurulu'na sırasıyla Afrika ve Asya için Geçici IBIA Bölgesel Kurullarının başkanlarını da seçti: Bu isimler AMSOL'den (Güney Afrika) Paul Maclons ve VPS'den (Singapur) Rahul Choudhuri



oldu. Choudhuri, Timothy'nin küresel olarak IBIA'nın başkanı olduğu 1 Nisan 2022'de Geçici IBIA Asya Bölge Kurulu Başkanı olarak Timothy Cosulich'in yerini alacak. Bölgesel kurulların oluşturulması, IBIA'yı birliğin hem daha güçlü bir uluslararası erişime, hem de daha derin bir yerel taahhüt ve deniz yakıtları endüstrisindeki bölgesel zorluklara ilişkin anlayışa sahip olmasını sağlayacak şekilde yeniden yapılandırma stratejisinin bir parçası olarak düşünülüyor.

1 Nisan 2022'de IBIA Yönetim Kurulu aşağıdaki isimlerden oluşacak:

Başkan: Timothy Cosulich, Fratelli Cosulich, Singapur

Başkan Yardımcısı: Constantinos Capetanakis, Starbulk, Greece

Sayman Üye: Adrian Tolson, Blue Insight, USA

Peter Beekhuis, Maersk Oil Trading, Singapore

Eugenia Benavides, Terpel, Colombia

Rahul Choudhuri of VPS, Singapore

Paul Maclons of AMSOL, South Africa

Mustafa Muhtaroglu, Energy Petrol, Turkey



Jesper Rosenkrans, Total Marine Fuels Pte Ltd, Singapore

Valeria Sessa, Reseaworld, Italy

Stephen Simms, Simms Showers LLP, USA

Anna Stefanou, PMG Holding, UK

Nicolas Vukelja, Terramar, Panama

IBIA Direktörü Unni Einemo "Hem bu yıl, hem de geçen yıl IBIA yönetim kurulu seçimlerinde yüksek sayıda, kalibrede ve çeşitlilikte aday görmek beni çok mutlu etti. Bu IBIA'nın artan itibarının ve ilgi düzeyinin bir kanıtıdır" dedi ve ekledi:

"Daha fazla kadının yönetim kuruluna katıldığını ve sayının şu anda birden üçe yükseldiğini görmek heyecanlandırıcı".

Gala yemeğinde ayrıca Uluslararası Bunkerciler Birliği'nin "Going to clean ship future" başlığı ile 22 Haziran 2022'de İstanbul'da büyük bir konferans yapacağı da ilan edildi. IBIA'nın yeni yönetim kurulu 1 Nisan 2022'de göreve başlayacak. Energy Petrol'den Mustafa Muhtaroglu da IBIA yönetiminde yer almaya devam ediyor.



PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ

"Gelecek burada"



Türkiye'nin İlk ve Tek BREEAM Sertifikalı Yeşil Kampüsü

Piri Reis Üniversitesi
2019 yılı
"ISO Enerji Verimliliği"
birincilik ödülüne
layık görüldü.

PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ



pirireisuni



pirireisuniversity



pirireisuniversitesi



pirireis.edu.tr



ULUÇ KEDME *

Yeni yılın başlaması ile düşüş eğiliminde devam eden marketin tam belirgin olmasa da, özellikle Çin tatili sonrası pozitif yönde hareket ettiğine tanıklık ediyoruz.

Bu durumu özellikle endekslerin son bir aylık hareketlerinden görebiliyoruz. Baltık Handysize Endeksi'nde bir aylık periyotta artışın %10, Baltık Supramax Endeksi'nde %27 ve endekslerin ortalaması olarak değerlendirdiğimiz Baltık Kuruyük Endeksi'nde (BDI)

Piyasalar Çin tatili sonrası pozitif yönde hareket ediyor

ise %20'leri bulduğunu görmekteyiz. Endekslerin yanı sıra özellikle büyük tonaj navlunlarındaki değişimleri ve beraberinde gemi fiyatlarının tekrar kuvvetli bir hal almasını da gözlemlemekteyiz. Ancak gemi alım-satım tarafına baktığımızda özellikle kuruyük segmentinde geçtiğimiz aylara nazaran bir duraksama olduğunu hissetmekle birlikte bunun temelinin halihazırdaki piyasaların aksine daha da iyimser olacağı beklentisi ile gemi fiyatlarının yüksek seyretmesi, tam tersi şekilde ise yatırımcılarda ise piyasalar için tereddütlü bekleme ve navlunların gemi fiyatlarını karşılamaması sebebi ile halihazırdaki fiyatlara adapte olunamamasını gösterebiliriz.

Yukarıdaki yorumlara ek olarak Rusya-Ukrayna arasında son dönemde daha da ciddi boyuta gelen sorunların sadece Karadeniz bölgesini değil, Avrupa ve ABD olmak üzere birçok ülkeyi ilgilendirdiğini ve başta brent petrol

olmak üzere emtialarda fiyat artışlarına sebebiyet verdiğini gözlemliyoruz. Bunun haricinde FED'in faiz artırımlarının başlayacağı beklentisi, devam etmekte olan pandeminin seyrinin ne olacağı gibi başlıca konularda piyasaların geleceğinde yön belirleyici olacaktır.

Bu esnada yukarıda emtia artışlarından bahsederken, demir çelik ve hurda fiyatlarında da ciddi oranda bu artışa tanıklık ediyoruz ki son 1 aylık artışın %3-4 civarı olduğundan bahsedebiliriz. Özellikle Sub-Continent olarak adlandırdığımız Bangladeş ve Hindistan bölgesinde ton başı hurda fiyatlarının USD 630 seviyelerine kadar yükseldiğini görüyoruz.

Son olarak tanker segmenti de "Beyaz Mal" endekslerinde son bir aylık artışın %30 seviyesini, "Siyah Mal" endeksinde ise %5 seviyesinde olduğunu görmekteyiz.

ŞUBAT 2022 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

Gemi İsmi	DWT	İnşa Yılı	İnşa Ülkesi	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	Fiyat US\$ M
ASL JUPITER	87.052	2005	JAPAN	BULK	CHINA	13,15
DIAMOND STARS	55.389	2011	BULGARIA	BULK	EUROPEAN	17,10
CRIMSON PRINCESS	38.395	2012	JAPAN	BULK	NA	19,00
INTREPID EAGLE	33.500	2013	CHINA	BULK	NA	15,60
BAO TENG	24.086	1997	JAPAN	BULK	NA	5,30
ORIENT UNION	79.754	2011	CHINA	BULK	CHINA	17,50
EL SOL SALE	75.894	2002	JAPAN	BULK	CHINA	11,50
IKAN SEYNUR	61.494	2010	JAPAN	BULK	NA	22,00
TANIKAZE	56.064	2013	JAPAN	BULK	NA	23,00
SPARROW	53.459	2005	JAPAN	BULK	NA	13,50
MELBOURNE SPIRIT	35.573	2013	CHINA	BULK	NA	17,00
LONGSHORE	34.399	2010	S.KOREA	BULK	NA	15,80
UNIVERSE HONESTY	28.520	2000	JAPAN	BULK	NA	6,80



LOWLANDS LIGHT	87.605	2017	JAPAN	BULK	NA	32,80
SCARLET ALBATROSS	81.923	2015	JAPAN	BULK	GREECE	31,70
ORIENT UNION	79.754	2011	CHINA	BULK	CHINA	17,50
HH PIONEER	72.940	1997	S.KOREA	BULK	NA	NA
XING YUAN HAI	34.443	2015	JAPAN	BULK	NA	23,50*
XING JING HAI	34.443	2015	JAPAN	BULK	NA	23,50*
CHESAPEAKE BAY	50.790	2003	KOREA	CONTAINER	GERMANY	55,00
ST EVER	33.407	2011	JAPAN	CONTAINER	TAIWAN	46,50
MOUNT GOUGH	23.504	2016	CHINA	CONTAINER	NA	42,20
MCC CHITTAGONG	37.157	2016	CHINA	CONTAINER	DENMARK	NA*
MCC NINGBO	37.056	2016	CHINA	CONTAINER	DENMARK	NA*
CONNECTICUT TRADER	37.000	2018	CHINA	CONTAINER	TAIWAN	48,50*
CALIFORNIA TRADER	37.000	2017	CHINA	CONTAINER	TAIWAN	48,50*
CAROLINA TRADER	37.000	2017	CHINA	CONTAINER	TAIWAN	48,50*
ARGENTA	319.180	2005	S.KOREA	TANKER	GREECE	31,50
WU YI SAN	318.445	2012	CHINA	TANKER	NA	38,50
TSUSHIMA	310.391	2008	JAPAN	TANKER	GREECE	37,00
KAZAN	115.727	2003	S.KOREA	TANKER	NA	11,50*
KRYMSK	115.663	2003	S.KOREA	TANKER	NA	11,50*
TORM EMILIE	74.999	2004	S.KOREA	TANKER	NA	13,50
NORDIC ANNE	73.774	2009	CHINA	TANKER	GERMANY	13,00
GULF MOON	37.488	2007	S.KOREA	TANKER	NA	NA*
GULF NEWS	37.488	2007	S.KOREA	TANKER	NA	NA*
GULF MIST	37.434	2007	S.KOREA	TANKER	NA	NA*
CHEMWAY GAIA	38.106	2007	JAPAN	TANKER	NA	7,50
OCEAN JACK	12.000	2018	CHINA	TANKER	NA	NA*
OCEAN MANTA	11.999	2017	CHINA	TANKER	NA	NA*
CHLOE V	320.261	2011	S.KOREA	TANKER	GREECE	42,10
BORONIA	105.994	1998	S.KOREA	TANKER	NA	NA
PS LONDON	50.922	2008	S.KOREA	TANKER	GREECE	11,80
DICTADOR	23.500	2019	CHINA	TANKER	NA	*
BOWMORE	23.501	2020	CHINA	TANKER	SINGAPORE	*
ARBEG	23.502	2021	CHINA	TANKER	NA	NA
NORTHSEA BETA	8.647	2010	CHINA	TANKER	NA	*
NORTHSEA ALPHA	8.615	2010	CHINA	TANKER	NA	*
						8,90*
HYUNDAI MIPO 2853	50.000	2022	S.KOREA	TANKER	DENMARK	38,25
DONG-A KRIOS	49.997	2015	S.KOREA	TANKER	DENMARK	NA
DONG-A THEMIS	49.997	2015	S.KOREA	TANKER	UK	30,00*
DONG-A TRITON	49.997	2015	S.KOREA	TANKER	UK	30,00*
NORDIC AGNETHA	37.791	2009	S.KOREA	TANKER	GERMANY	11,60*
NORDIC AMY	37.759	2009	S.KOREA	TANKER	GERMANY	11,60*

	HURDA FİYATLARI ŞUBAT 2022			
ÜLKE	Dökme KuruYük (per T/LTD)	Tanker (per T/LTD)	Konteyner (per T/LTD)	
BANGLADEŞ	US\$ 615-625	US\$ 625-635	US\$ 635-645	
PAKİSTAN	US\$ 605-615	US\$ 615-625	US\$ 625-635	
HİNDİSTAN	US\$ 575-585	US\$ 585-595	US\$ 595-605	
TÜRKİYE	US\$ 355-365	US\$ 375-385	US\$ 385-395	

ŞUBAT 2022 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

Gemi İsmi	DWT	LWT	İnşa Yılı	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	USD per T/LWT
NORTH ENERGY	105.250	16.224	2003	TANKER	BANGLADESH	NA
PROSPERITY	19.481	5.314	1997	TANKER	INDIA	830
EXPRESS	8.821	2.999	1999	TANKER	INDIA	930
GLORISILVER	5.430	2.220	1992	TANKER	INDIA	NA
LAVENDER	16.113	6.700	1996	GENERAL CARGO	NA	NA
EUROCARGO PATRASSO	11.600	10.613	1998	RORO	TURKEY	NA
HODZI	8.044	7.500	1988	RORO	BANGLADESH	NA
LINDA	3.100	1.833	2003	OFFSHORE	INDIA	661
FORCE-ONE	38.888	7.149	1985	BULK	PAKISTAN	NA
ASSOS	309.449	41.402	2003	TANKER	BANGLADESH	NA
GARIN	46.699	9.597	1995	TANKER	PAKISTAN	576
BRAVE WORTH	31.206	7.769	1994	TANKER	PAKISTAN	605
NIIGATA	4.977	2.085	1980	TANKER	BANGLADESH	600
APODA	23.469	9.835	1997	GAS TANKER	SINGAPORE	550
ORIENTAL DRAGON	3.202	9.498	1972	PASSENGER	MALAYSIA	516
BULL KALIMANTAN	106.548	16.111	2002	TANKER	BANGLADESH	NA
INDGA	16.168	6.486	1976	TANKER	PAKISTAN	NA

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

2020-2021 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2021 yılı aralık ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %7,9 artış göstererek 47.857.800 ton olmuştur.

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



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

Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2021 yılı aralık ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %8,2 arttı.

- Limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı 2021 yılı aralık ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %1,3 artarak 12.882.395 ton,
- Limanlarımızda gerçekleştirilen ithalat amaçlı boşaltma miktarı 2021 yılı aralık ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %12,6 artarak 22.562.042 ton,
- Dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı 2021 yılı aralık ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %8,2 artarak 35.444.437 ton olmuştur.

Tablo 1. Denizyolu İle Dış Ticaret, Aralık 2021

Aylar	Yıllar	İhracat		İthalat		Dış Ticaret	
		Miktar (Ton)	Değişim	Miktar (Ton)	Değişim	Miktar	Değişim
Aralık	2020	12.719.254		20.042.095		32.761.349	
	2021	12.882.395	1,3%	22.562.042	12,6%	35.444.437	8,2%
Ocak - Aralık	2020	138.902.823		226.539.473		365.442.296	
	2021	153.763.658	10,7%	232.633.060	2,7%	386.396.718	5,7%

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

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

21.02.2022

8. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

ISTFIX Bileşik Endeks bu hafta da düşüş kaydetti ve 1,279 puandan 1,255'e geriledi. Yön aşağı olsa da momentumun zayıfladığı görüldü. Deneyimli çelik ve gübre brokerlerinden Aqua Chartering kurucusu Aysu Gürkan aşağı yönlü momentum yavaşlasa da artan yakıt fiyatlarına rağmen beklenen ve mevsimin alışılan seviyelerine bir türlü çıkmayan taşımacılık talebinin armatörler arasında endişeyi beraberinde getirdiğini vurguladı. Çelik ve gübre kiracılarının mart ve nisan ayları için indikasyon toplamaları piyasada zaman kiralama şansı kovalayan operatör sayısını tetiklemiş olabilir. Karadeniz jeopolitik durumu olarak da yorumlarda bulunan Gürkan, gerginliğin şimdiden sigorta ayağına yansıdığını ve muhtemel bir sürüşmenin risk beklentilerini arttırdığını ifade etti. Bu arada Rusya'nın faiz arttırmalarının da ikinci çeyrekte yoğun gerçekleşmesi beklenen emtia ihracatını Birleşik Devletler Federal Rezerv Bankası'nın (Fed) martta açıklaması beklenen faiz artışına karşı koruma amacıyla gerçekleştirilmiş olabileceğini sözlerine ekledi.



ISTFIX Haftalık Bileşik Endeks 2008-2021



ISTFIX - Son 1 yıl

HABERLER

Avrupa ve Birleşik Devletler

- Karadeniz'de durum kötüye ve daha kötüye doğru evrilmeye devam etti. Bu raporun yazıldığı tarih itibarıyla Rusya Donetsk ve Luhansk Halk Cumhuriyetleri'nin bağımsızlığını tanıdı. Bu durum Batı'dan bol miktarda protesto ve -haliyle- yaptırım yağmuruyla karşılandı ki bu durum zaten çok da sağlam olmayan Karadeniz ticareti için son derece zarar verici olabilir.

- Avro Bölgesi ekonomisi 2021'in son çeyreğinde bir önceki çeyreğe kıyasla yüzde 0.3, geçen yılın aynı çeyreğine kıyasla ise yüzde 4.6 yükseldi. Son çeyrek verisi de dahil olunca Avro Bölgesi ekonomileri 2021 yılı genelinde ise yüzde 5.2 büyümüş oldu.

- St. Louis Fed Başkanı James Bullard'ın 1 Temmuz'a kadar faizin 100 baz puan artırılması gerektiğini belirtmesinden sonra, Fed'in şahin kanadında yer alan isimlerden Kansas City Fed Başkanı Esther George ve Richmond Fed Başkanı Thomas Barkin de benzer görüşlerini dile getirdi.

Emtia Haberleri

- Petrol fiyatları jeopolitik gerginliklere rağmen düştü. Batı Teksas tipi ham petrol 91 dolar/varil civarına düşerken, Brent ise 93,5 dolar/varil civarına geriledi.

- Çin Rusya'nın tüm bölgelerinden buğday ve arpa ithaline izin verecek. Bu anlaşma hububatına yeni müşteriler arayan Rusya için yeni bir zafer. Uzmanlar da Rus buğday ve arpasının Çin'e tedarikine ilişkin anlaşmanın

bir dönüm noktası olmasını ve Çin'e yoğun Rus tahılı ihracatının 2022/23'te başlamasını bekliyor.

- Ukrayna ile Türkiye arasında imzalanacak olan, Ukrayna'nın ihraç ettiği malların yüzde 95'i için Türkiye'nin sıfır vergi ödemesini sağlaması ve iki ülke arasında ticari cironun yılda 10 milyar dolara yükseltmesi beklenen Serbest Ticaret Anlaşması (STA) sonuçlanmak üzere. Anlaşma sonrası 510 çelik mamül grubu sıfır vergiye, kalan 130 ürün grubu ise düşük vergi oranına tabi olması ile Rus ürünleri karşısında avantaj elde edilecek olacak.

- Avrupa Birliği buğday ihracatı ocak ayında 17,5 milyona ulaşarak geçen yıla göre artış gösterirken, Birleşik Devletler Tarım Bakanlığı'nın (USDA) 37,5 milyon tonluk tahmininin çok altında kaldı.

- Fransa tarım bakanlığı sezon sonu buğday stokları için tahminlerini altı yılın en yüksek seviyesine çıkardı. Bakanlık ihracatın 9 milyon tona ulaşmasını beklerken, şimdiye kadar yalnızca 5 milyon ton sevkiyat gerçekleştirildi.
- Üre fiyatları Hindistan'ın yeni ihale haberinin ardından yükselirken, Rusya'nın iki ay boyunca amonyum

nitrat ihracatını durdurması ile Avrupa'da nitrat fiyatları sabitlendi.

- EUROFER'e göre, 2021 yılının üçüncü çeyreğinde, AB'nin üçüncü ülkelere toplam çelik ürünleri ihracatı yıllık yüzde 11 düşerken, AB'nin yassı ürün ihracatı yüzde 14 ve uzun ürün ihracatı yüzde 5 azaldı. Geçen yılın ilk 11 ayında, AB'nin yassı ürün ihracatı yıllık yüzde yedi düştü

ve uzun ürün ihracatı yüzde bir arttı.

- EUROFER, geçen yılın ilk 11 ayında AB çeliğinin en büyük alıcılarının İngiltere, Türkiye, ABD, İsviçre ve Çin olduğunu ve bu beş ülkenin toplamı AB nihai ürün ihracatının yüzde 55'ini oluşturduğunu da açıkladı.

NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	3.762	5.378	7.254	10.099
Geçen Hafta	3.834	5.481	7.393	10.292
Geçen Ay	5.945	8.504	11.011	15.803
Geçen Yıl	2.122	3.034	3.929	5.639



ISTFIX Hattalık Navlunlar 2008-2021

TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonnage	Cargo	LOAD. - DISCH. PORT	L/D Rate (t/day)	Freight (\$/tonne)
3,000	GRAINS (58')	VARNA-MARMARA	1000/1000	40.00
3,500	STEEL COILS	BARCELONA-SARDINIA	1500/1250	40.00
4,000	FERTILIZERS	DAMietta-SAVONA	2000/2000	35.00
4,300	WRIC	ALIAGA-CONSTANTA	1500/1500	25.00
4,400	FERTILIZERS	RAVENNA-THESSALONIKI	2000/1000	44.00
5,000	UREA (51')	POTI-CONSTANTA	2000/1500	29.00
5,000	MINERALS	THESSALONIKI-SARDINIA	5000/3500	28.50
5,000	MINERALS IN BULK	IZMIT-PORTO MARGHERA	2000/2000	45.50
5,000	MDF (4500 CBM)	BOURGAS-LARNACA	3000/2000	37.75
5,200	BILLETS	NIKOLAIEV-ZONGULDAK	2500/1500	28.50
5,500	STEEL COILS	FOS-GEMLIK	3000/2500	41.50
8,500	BARLEY	ROUEN-IZMIR	4250/4000	35.00

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 örnekler, diğer çeşitli kaynaklardan da doğruluğu teyit edilmeden yer verilmez.

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

S&P VE HURDA

Bu hafta herhangi bir satış duyulmadı.

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

Sıra NO	Gemi Adı	IMO NO	Tipi	Bayrak	Tonajı GT	Tonajı DWT	İnşa Yılı	Geliş Tarihi
1	Oceanic Challenger	9194115	Bilimsel Araştırma / İnceleme	France	7.127	5.197	2000	5.01.2022
2	Zafer	6723915	Ro-Ro	Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti	2.243	1.377	1967	27.01.2022
3	SW Marquis	9190298	Bilimsel Araştırma / İnceleme	Norveç	13.339	7.500	2000	5.01.2022
4	Fugro Adventurer	9261152	Hizmet Gemisi	Panama	1.700	1.172	2002	5.01.2022

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

* Renklendirilen gemiler Ocak 2022 tarihinde geri dönüşüme giren gemilerdir.

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



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

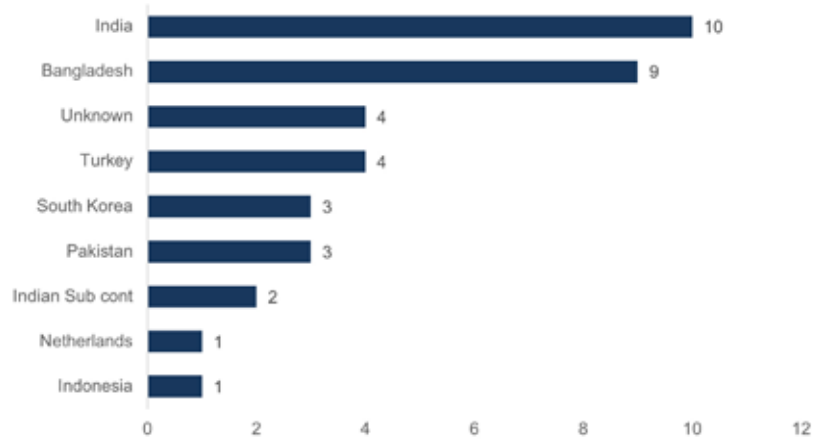
DÜNYADA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Gemi Tiplerine Göre Listelenmiştir) OCAK 2022

Gemi Tipi	OCAK		
	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT
AHTS	3	28,7	5.639
Bulk	1	36,0	43.352
Cement	1	25,0	9.086
Chem & Oil	10	24,6	115.463
FPSO	1	41,0	118.095
LPG	1	25,0	23.469
MPP	1	26,0	16.113
MSV	2	30,5	3.272
Pass/Car F.	2	37,0	4.440
Products	4	30,3	56.168
PSV	2	25,0	6.254
Reefer	1	42,0	2.991

Ro-Ro	2	44,5	9.421
Seis. Survey	2	22,0	12.697
Standby Safety	1	56,0	92
Tanker	1	42,0	5.689
Tug	1	26,0	98
Utility	1	40,0	397
Genel Toplam	37	30,5	432.736

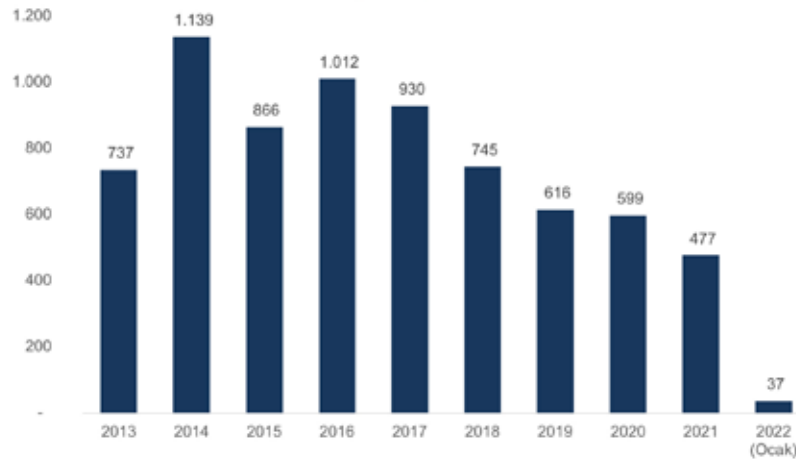
Kaynak: Clarksons Research Services Limitet ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

GEMİ GERİ DÖNÜŞÜMÜNDE ADET BAZINDA ÜLKELER (ARALIK 2021)



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

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



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

HAZIRLAYANLAR: Metin AK (Sektörel Araştırmalar Uzmanı) Aycan KULAKSIZ HACİBEBEKOĞLU (Sektörel Araştırmalar Uzmanı) Meryem ÇELİK (Deniz Ticareti Sorumlusu)



Poseidon
Marine



*Fire and Safety
Worldwide Service*



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

www.poseidontr.net

info@poseidontr.net



**SPARE PARTS
SERVICE**

**MAXIMIZE
ENGINE
PERFORMANCE**

MESSI INCORPORATION

Marine Engine Ship Service International Inc.

Atatürk Mah.E.Gazi Sk.Metropol İstanbul Sit.

C1 Blok No.2B/376 Ataşehir/ İstanbul/TURKEY

P: +90 216 599 06 39

M: info@messiservice.com

W: www.messiservice.com

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



BAKIM VE ONARIM HİZMETLERİ



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



BSKY
HİDROSİKLON TEKNOLOJİSİ

YEDEK PARÇALAR

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



SERVİS HİZMETLERİ

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



BALLAST WATER MANAGEMENT SYSTEM

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



SHIP SPARE PARTS & ENGINEERING

yafdiesel.com.tr
ballastwater.net



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