

İMEAK
Deniz Ticaret
Odası'nın
resmi yayınıdır.

DenizTicareti

DERGİ KURULUŞ: 1984

ŞUBAT / 2021



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@berkgumruklemec.com

www.berkgumruklemec.com

BERK LOJİSTİK LTD. ŞTİ.

Evliya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza

No: 2/5 Tuzla / İSTANBUL

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

info@berklojistik.com

www.berklojistik.com



CITADESIGN

Marine Interior Design



www.designcita.com

info@designcita.com

Your Business is Our Value

We care about your business and deal with your entire business process in detail. We are always with you with our experienced team!

www.unictanker.com

What we do?

OUR SERVICES

Technical Management

Technical management for all type of tankers, containers, dry cargo vessels and new building, ships major modification contracting, planning and supervision.

Crew Management

Recruitment and selection of competent and skilled sea personnel included appraisals, evaluations and performance management.

Safety & Risk Management

Measurement, analysis and improvement of safety, environment, energy and risk management.

Purchasing Management

Worldwide sourcing for ship store and spares with high quality and correct supply on time and right place.

IT Management

www.unicshipsoft.com

Management in house software system for ship and store.

Supervision

Dry docking, maintenance & repairing, survey supervision. Pre-vetting, pre-purchase inspection and navigational audit.



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

M. ZİYA KALKAVAN

SABRİ ALTIN

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



Yıl 37

ŞUBAT 2021

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

SAHİBİ

İMEAK DTO adına Yönetim Kurulu Başkanı: TAMER KIRAN

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü: BAŞARAN BAYRAK

YAYIN KURULU

BAŞKAN: BAŞARAN BAYRAK

PINAR KALKAVAN SESEL

MUSTAFA MUHTAROĞLU

HARUN ŞİŞMANYAZICI

İDARE MERKEZİ

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

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

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

www.denizticaretodasi.org.tr

YAYINA HAZIRLIK

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

Validebağ / Kadıköy İSTANBUL - TÜRKİYE

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

info@tayfajans.com

Genel Yayın Yönetmeni: HAKKI ŞEN hakkisen@tayfajans.com

Genel Koordinatör: AYŞE OLCAY ayseolcay@tayfajans.com

Reklam Koordinatörü: ZEYNEP USTA HÜSEYİNOĞLU

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

Art Direktör: FATMA BAŞ fatmabas@tayfajans.com

Muhabir: SERPİL GEDİK muhabir@virahaber.com

Katkıda Bulunanlar:

SEVİM TARHAN ATASOY

ESİN TARHAN

Baskı: ÖZGÜN OFSET

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

Tel: + 90 212 280 00 09

Faks: +90 212 264 74 33

www.ozgun-ofset.com

Dergimizde yayınlanan yazılar, yazarların kişisel görüşleridir.

Bu yazılardan dolayı Deniz Ticareti Dergisi sorumluluk üstlenmez.

Kaynak belirtmek koşulu ile alıntı yapılabilir.

ISSN 1301 – 5907



GLOBAL SHIP SUPPLY & CATERING

at 1400 ports, in 124 countries

at your service, globally.

www.avsglobalsupply.com



90 Years at sea

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

www.zihni.com.tr



SEA. SUN. WATER SPORT AND ART...

www.atayat.com.tr



İÇİNDEKİLER



16

MECLİS

MECLİS TOPLANTISINDA
SON EKONOMİK
GELİŞMELER
KONUŞULDU

46

GÜNDEM

15 TÜRK DENİZCİ
KORSANLARIN ELİNDE

12

TAMER KIRAN

"PANDEMİ SONRASINA
HAZIRLIK..."

50

AKADEMİK BAKIŞ

PROF. Dr. ORAL ERDOĞAN
DR. O. ÖZGÜR AYBAR

58

BALTIC DRY INDEX

BALTİK KURU YÜK ENDEKSİ
OCAK AYINDA YÜKSELİŞE
GEÇTİ

60

SÖYLEŞİ

ŞÜKRÜ YEGÜL

64

İHRACAT RAKAMLARI

GEMİ VE YAT SEKTÖRÜNDE
İHRACAT RAKAMLARI ARTTI

88

SÖYLEŞİ

ADA EZGİ BAŞER

96

BUNKER

HÜSEYİN ÇINAR

100

LOJİSTİK

EMRE ELDENER

ODADAN HABERLER	30
ŞUBELERİMİZDEN	36
AKADEMİK BAKIŞ	56
SEKTÖRDEN HABERLER	66
DTO AB BÜLTENİ	80
GEMİ TUTULMALARI	86
DÜNYADAN	94
S&P	102
ISTFIX ANALİZ	106
HURDA RAPORU	108

We believe in making a difference!



We are here to change the game...

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

Together we offer;

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

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



FREEFALL LIFEBOATS



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

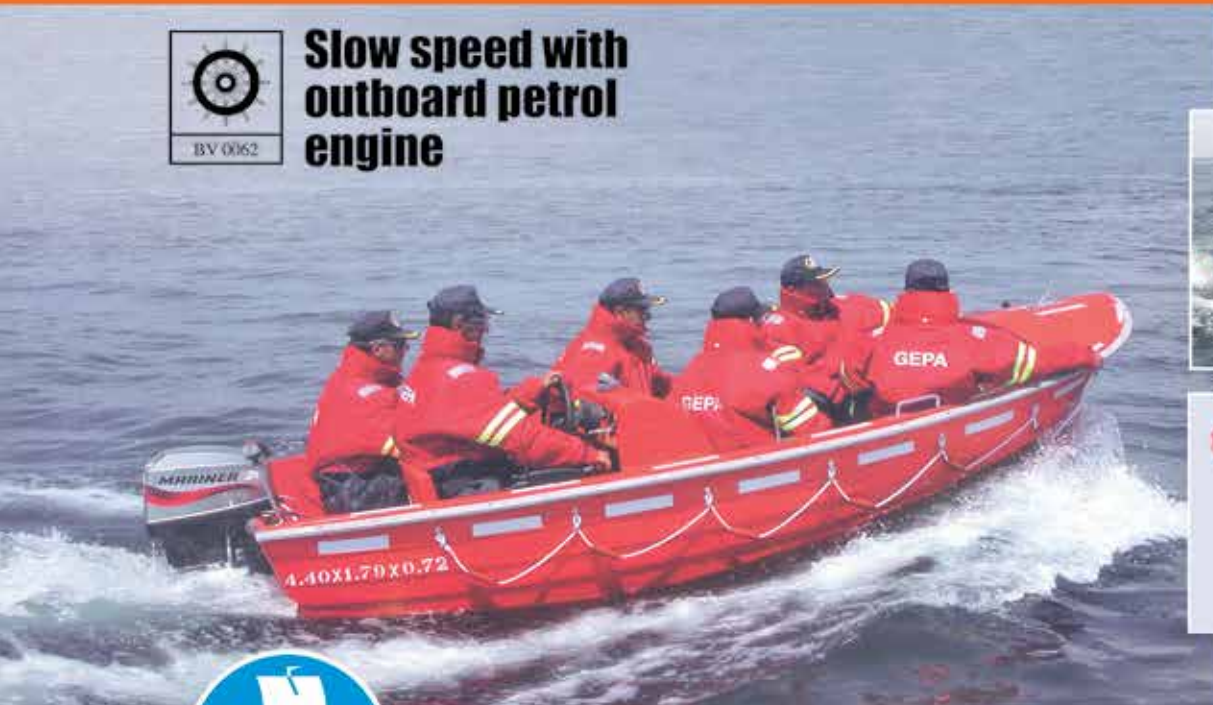


RESCUE BOATS

**SAFE
AND
SOUND**



**Slow speed with
outboard petrol
engine**



GEPA - FIBERGLASS INDUSTRY & TRADE CO. INC.

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

Yddo MARITIME

ASBESTOS
REMOVAL



ASBESTOS
DISPOSAL



**WORLDWIDE
ASBESTOS REMOVAL & DISPOSAL
SERVICE**

Pandemi sonrasına hazırlık...

Covid-19 virüsüyle mücadele tüm hızıyla devam ederken, umutlarımızı güçlendiren haberleri de alıyoruz. Yaklaşık iki ay önce başlatılan kısıtlama önlemleri sonuç verdi ve günlük 30 bini geçen vaka sayısı 5 bine doğru geriledi. Bir yandan da, ülkemiz dünyaca kabul görmüş, onaylı aşılari temin ederken, Bilim Kurulu'nun aşı programı kapsamında başta sağlık çalışanlarımız olmak üzere aşılama çalışmalarına başlandı, aşı olanların sayısı 1 milyon 250 bini geçti. Yeni aşılari gelmesiyle bu sayı her geçen gün hızla artıyor. Pandeminin ekonomik olumsuzluklarını azaltmak, sonrası

Bu süreçte çatı kuruluşumuz Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) olarak çalışmalarımızı yoğun bir şekilde sürdürüyoruz. Geçtiğimiz ay Ticaret Bakanlığı'nın desteği ve oda-borsaların katkılarıyla TOBB tarafından Amerika Birleşik Devletleri'nin (ABD) Şikago kentinde kurulan Türkiye Ticaret Merkezi'nin (TTM) açılışını gerçekleştirdik. Yönetim Kurulu Başkanlığını üstlendiğim bu merkez, Türk sanayicisi ve tacirinin ürünlerini ABD pazarına taşımak ve orada kalıcı olmalarını sağlamayı amaçlıyor. Dünyanın en büyük pazarı olan ABD'de, stratejik bir merkez

imzalanan protokol ile üyelerimiz, nakit akışlarını kolaylaştıracak önemli avantajlardan yararlanacak. Üyelerimize, Paraf Kredi Kartı ile aldıkları ürün için 1,5 yıla yayılan esnek vade imkânı sunulurken, satıcı işletmeler de Halkbank garantisi ile tahsilat sorunu yaşamayacak.

Yine geçtiğimiz ay balıkçılarımızı da yakından ilgilendiren önemli kararlar gündeme geldi. Ülkemiz karasularında bulunan hamsi balığının büyük bir bölümünün avlanabilir asgari boy uzunluğunun altında olduğu gerekçesiyle Tarım ve Orman Bakanlığı'nca bu balığın av yasağı süresi iki kez uzatıldı. Şüphesiz, balıkçılığı meslek edinen ve nesilden nesile sürdüren balıkçılarımız rızıklarını kazanırken, ülkemizin deniz stoklarının korunması noktasında hassasiyet ve bilince sahip olarak sorumlu bir şekilde hareket ediyorlar. Ancak alınan karar sonucu balıkçılarımızın avlanamadıkları bu dönemde herhangi bir kazanç elde edemeyecekleri ve giderlerini karşılamakta zorlanacakları da bir gerçektir. Odamız üyesi balıkçıların bu süreçte ortaya çıkacak mağduriyetlerinin giderilmesi amacıyla, Bakanlığın almış olduğu avlanma yasağı kararının mücbir sebep kapsamında değerlendirilmesi ve üyelerimizin kullanmış oldukları Ziraat Bankası kredi borçlarının ertelenmesi konusunda başvurumuzu yaptık.

Ocak ayının son günlerinde elim bir olay yaşadık. Türk gemiadamlarımızın çalıştığı Liberya bayraklı Mozart isimli gemiye, Nijerya açıklarında 23 Ocak Cumartesi günü deniz haydutları tarafından silahlı saldırı gerçekleştirildi. Saldırıda, mürettebat arasında hayatını kaybeden kardeş Azerbaycan Cumhuriyeti vatandaşı 2. Mühendis Farman İsmayilov'a Allah'tan rahmet, yakınlarına sabır ve başsağlığı, yaralılara ise acil şifa ve geçmiş olsun dileklerini iletiyorum. Olayın duyulmasından sonra devletimiz seferber oldu, başta Cumhurbaşkanımız olmak üzere ilgili bakanlıklarımız deniz haydutları tarafından kaçırılan 15 Türk denizcimizin sağ salim kurtarılması için büyük çaba gösteriyorlar. Denizcilerimizin bir an önce kurtarılmasını beklerken, benzeri olayların bir kez daha yaşanmamasını temenni ediyorum.

Şubat ayında, Regaip, Miraç ve Berat Kandilleri ile Kadir Gecesi'ni içinde bulunduran mübarek üç aylara giriyoruz. 18 Şubat Perşembe günü ilk kandil olan Regaip Kandili'ni idrak edeceğiz. Mübarek üç ayların ve Regaip Kandili'nin ülkemize, İslam alemine birlik, beraberlik ve huzur getirmesini diliyorum. Kalın sağlıcakla...



TAMER KIRAN / İMEAK DTO / Yönetim Kurulu Başkanı

döneme güçlü bir giriş yapmak amacıyla Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan liderliğinde ekonomi yönetimimiz reform hazırlıklarını sürdürüyor.

Covid-19 salgını zorlukları beraberinde getirmesine rağmen yeni fırsatlara da pencere açıyor, ülkemiz için ciddi fırsatlar sunuyor. Bunda dünya genelinde Çin ve Asya merkezli üretim merkezlerinin çeşitlendirilmesi arayışlarının önemli payı var. Türkiye, jeopolitik konumunun önemi, kaliteli ürünleri, rekabetçi fiyatları ile yeni arayışta ön plana çıkıyor. Tüm hazırlıklarımızı tamamlayıp, salgın sonrası döneme güçlü bir şekilde girmek zorundayız.

Aşılamanın artması, dünya genelinde salgının gerilemesiyle birlikte ülkemizin potansiyeline yakışır büyüme oranlarını en kısa sürede yakalayacağına inancım tamdır.

olan Şikago'da, O'hare Havalimanının hemen yanında 10 bin metrekarelik bir alanda açılan merkezde, ofis depo gibi fiziki imkânların yanı sıra şirketlerimizin ABD'de duyabileceği her türlü hizmeti ABD'de yerleşik Türk ve Amerikalı profesyonel ekibimizle vereceğiz. ABD'ye ihracat yapmak isteyen tüm şirketlerin işlerini kolaylaştıracak projeyi himayesine alarak destek veren Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan ve Ticaret Bakanımız Sayın Ruhsar Pekcan'a bir kez daha teşekkürlerimizi sunuyoruz.

Ocak ayında üyelerimizi yakından ilgilendiren önemli gelişmeler oldu. Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) öncülüğünde Halkbank ile "Paraf Ticari Kredi Kartı ile Güvenceli Tedarik Zinciri Finansmanı Anlaşması" hayata geçirildi. Bu kapsamda Odamız ile Banka arasında



İlk hidrolik hibrit sistemli römorkör



İlk LNG yakıtlı römorkör



İlk uzaktan kumandalı römorkör

Dünyada
İlklere
imza atmaya devam ediyoruz...





ONURSAN



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

Liferaft Service

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

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



Your Liferaft on board



SAVE MORE TIME



Our Rental Liferaft

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

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

Approvals



You may contact us for the latest approvals for liferafts



Bir Limandan Çok Daha Fazlası



- Konteyner
- Ro-Ro
- Sıvı yük
- Dökme yük
- Proje kargo
- Demiryolu

1.200.000 m²
TOPLAM ALAN

Safiport Derince...
6 liman gücünde, 6 liman kapasitesinde.

1.500.000 TEU
KONTEYNER

10.000.000 TON
DÖKME YÜK

1.000.000 ADET
ARAÇ

1.000.000 m³
TANK KAPASİTESİ

MECLİS TOPLANTISINDA SON EKONOMİK GELİŞMELER KONUŞULDU

İMEAK Deniz Ticaret Odası Ocak Ayı Meclis Toplantısı Covid-19 salgını nedeniyle yine video konferans yöntemiyle yapıldı. Toplantıda Piri Reis Üniversitesi Rektör Yardımcısı Prof. Dr. Erhan Aslanoğlu, “Türkiye ve dünya ekonomisi: Göstergeler ve gelişmeler” başlıklı bir sunum yaptı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Ocak Ayı Meclis Toplantısı, DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır başkanlığında gerçekleştirildi. Gündeme geçmeden önce Meclis Katip Üyesi Serhat Barış Türkmen tarafından vefat edenlerin isimleri okundu. Vefat eden isimler şöyle: İMEAK Deniz Ticaret Odası Üyesi Gemini Denizcilik ve Ticaret Limited Şirketi sahibi Ahmet Levent Horasanlı'nın ağabeyi Sefa Horasanlı, Oda üyesi GİSAN Gemi İnşa Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi kurucu ortaklarından Ramazan Parlar, Oda Karadeniz Ereğli Şubesi Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı A.D. Kara ve Deniz Acenteliği sahibi Ali Doğru, Oda İzmir Şubesi Meclis Üyesi İSMAR Gemi Acenteliği Limitet Şirketi sahibi Onur Nevzat Kanier'in babası İsmail Hakkı Kanier, Oda üyesi Reis Bey Yat İşletmeciliği sahibi Muğla'nın Ula İlçesi Belediye Başkanı İsmail Akkaya, Oda üyesi Yiltur Uluslararası Deniz Nakliyat Turizm ve Tic. Ltd. Şti. ortaklarından

Sabri Dunkel, Oda üyesi Mavi Marmara Deniz Yolcu Eşya ve Turizm Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi Başkanı Bilgin Özkaynak.

SALİH ZEKİ ÇAKIR'DAN ÖNEMLİ AÇIKLAMA

Vefat edenlerin isimlerinin okunmasının ardından Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, çeşitli mecralarda şahsına yönelik ortaya atılan mesnetsiz iddialarla ilgili bir konuşma yaptı. Çakır, konuşmasında şu ifadeleri kullandı: “Şahsımı, Meclis Başkanlığı görevimi ve dolayısıyla sizleri de ilgilendireceğini düşündüğüm bir konuda meclis üyelerimizi bilgilendirme zaruretinin doğduğuna inanıyorum. Bizler seçilerek meclis üyesi olduk. 9. Dönem ilk oturumunda bulunan 114 meclis üyesinin tamamının oyunu alarak DTO Meclis Başkanı seçildim. Aynı zamanda seçime ve seçenlere saygımdan dolayı, bizi seçenlere karşı sorumluluğumuzun gereği olarak da bu açıklamayı yapıyorum. Bir kısmınızın

malumu olacağı üzere; bir WhatsApp grubunda hakkımda sosyal medya mahkemesi kurulup, benim hapse gönderileceğime ve DTO Meclis Başkanlığı'ndan ayrılmam gerektiğine hükmedilmiş. Bu kara propagandayı, sosyal medya platformlarında bilinçli bir şekilde yayarak, hakkımda linç kampanyası da başlatılmıştır. Bu çirkin ve alçakça girişimi ve paylaşımı, avukatım aracılığıyla mahkemeye taşımış bulunmaktayım.

Malumunuz insanlık var olduğundan beri, kadın cinayetleri, tecavüzcüler, şantajcılar, istismarcılar, organize suç şebekeleri vesairenin beslendiği bataklıklar dünya üzerinde her zaman var ola gelmiştir. Bu bataklıklardan beslenen böylesi habis ruhlular, kendi fitratlarına uygun söz ve eylem içine girip, “Kıpti şecaat arz ederken sirkatin söyler” özdeyişine uygun tetikçilik yapabilmektedirler. Hele de arkalarına kendilerini besleyen azmettiricilerini alınca, iftira ve karalamanın sınırı olmamaktadır. Beş paralık dünya menfaati için toplum önündeki insanları hedef gösterip, itibar suikastı yapmakta, verdikleri maddi manevi zararı ağa babalarının hürmetine hiç dikkate almamaktadırlar. Milli, manevi ve insani değerlerden zerrece nasibi alanların yapmaması gereken ve uzunca bir süre şahsımı hedef alan bu ve benzeri alçaklıkları yapanlar hukuk önünde hesap vereceklerdir. Sabrımı ve suskunluğumu korktuğuma yorup, iftira ve çarpıtmaların dozunu artıranlara Türk adaletinin hak ettikleri/layık oldukları cezayı vereceğine inancım tamdır. Müsaadenizle acı bir gerçeğe de



Salih Zeki Çakır

vurgu yapmak istiyorum; organize suç örgütü gibi çalışan bu şahısların, hangi motivasyonlabunları yaptırdığını az çok tahmin edebilmekteyiz ve avukatım da savcılık şikâyet dilekçesinde şimdilik bunların çok az bir kısmını ifade etmiştir. Fakat anlamakta zorlandığım, bulunmuş olduğum makamdan dolayı böylesine insaf ve izana sığmayan ve hiçbir değerle izah edilemeyecek saldırıyı yapanlara/ yaptırana iş adamı sorumluluğuyla bağdaştıramadığım o WhatsApp grubundaki bazı üyelerimizin hiç ses çıkartmamasıdır. Hatta onaylar gibi bu çıkar grubuna desteklerini devam ettirmelerini büyük bir esefle kınıyorum. Bu şekilde şahsımı yıpratacağını var sayıp, devre dışı bırakabileceklerini ve kendilerine alan açılacağını zanneden bu zavallıların hayal kırıklığına uğrayacaklarını ifade etmek isterim.” Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır’ın yaptığı konuşma sonrasında gündem maddelerine geçilerek, İMEAK DTO Meclisi’nin 10-12-2020 tarihli ve 33 sayılı toplantı zabıtları, 2020 Kasım Ayı Mizanı ve Hesaplar Arası Aktarımı ve gündem dışı madde olan Yeni Kurulan Sermaye Şirketlerinin Kayıt Ücretlerinin Yeniden Belirlenmesi meclis üyelerinin oylamasına sunulurken kabul edildi.

“PANDEMİNİN SEYRİ, EKONOMİLERİN SEYRİNİ BELİRLEMeye DEVAM EDECEK”

Aylık faaliyetlerin sunumun ardından sözü İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran alarak, 2021 yılına geçtiğimiz yıldan devralınan küresel salgınla girildiğini, pandeminin seyrinin, ekonomilerin seyrini belirlemeye devam edeceğini ve sağlığın yine bir numaralı gündem maddemiz olacağını söyledi. Yürütülen aşı çalışmalarının umut verdiğini dile getiren Kıran, “Aşının önemi çok büyük. Çünkü dünyanın kaderi kullanılmaya başlanan aşılardan başarısına bağlı. Eğer bu aşılardan insanlığı küresel salgın tehdidinden korumayı başarır, dünyanın hızla normalleşmeye gideceğini görebileceğiz” dedi.

2020 yılının ihracat ve turizm açısından büyümenin beklendiği bir yıl olduğunu, pandeminin etkisinin görüldüğü mart ayı ile birlikte Covid-19’a rağmen ilk çeyreğin yüzde 4,5 büyüme ile kapanan bir yıl olduğunu ifade eden Kıran, “Ancak pandemi ile hem arz, hem de talep yönlü şok ile karşılaştık. Yılın ikinci çeyreğinde yüzde 9,9 daraldık. Bu daralmanın etkisini telafi etmek için ekonomi yönetiminin kamu bankaları

önderliğinde başlattığı kredi büyümesi haziran ayı ile beraber ekonomideki açılmayla birleşince, yılın üçüncü çeyreğinde ekonomimiz yüzde 6,7 büyüme gösterdi. Turizm ve ihracat gelirlerinin düştüğü finansman tarafında sorunlar yaşadığımız bir dönemde artan büyümeyle cari işlemler açığı artmaya ve döviz kurlarına baskı yapmaya başladı. Döviz kurlarındaki artış enflasyonu, enflasyonda faizleri arttırmaya başlayınca, ekonomimiz son çeyrekte tekrar yavaşlama dönemine girdi. Kasım ayı başında ekonomi yönetimindeki değişim ile birlikte Merkez Bankası’nın güçlü faiz artırımlarına başladığı ve enflasyonun ekonomi politikasında tekrar öncelikli olduğu bir döneme girdik” dedi.

İMALAT SANAYİ ÜRÜNLERİNE TALEP ARTTI

İçinde bulunduğumuz 2021 yılının ilk çeyreğinde gerek pandeminin getirdiği kapanmalar, gerekse yükselen faizlerin etkisiyle ekonomide önemli bir yavaşlama içerisinde olduğumuzu söyleyen Tamer Kıran, “Son 9 ayda oldukça inişli-çıkışlı bir seyir olmasına rağmen sektörler arasında ayrışmalarda gördük. Evlerde geçen hayatın getirdiği ihtiyaçla imalat sanayi ürünlerine talep artarken, pandemi etkisiyle turizm olmak üzere hizmet sektörleri olumsuz etkilendi. İmalat sanayisindeki toparlanma ağırlıklı bu tür ürünleri ihraç eden ülkemiz için ihracat verilerini de zaman içerisinde tekrar olumlu etkilemeye başladı” dedi.

Pandeminin ekonomilerin seyrini belirlemeye devam edeceğine ve aşılardan devreye girmesiyle Covid-19’un yaz aylarına doğru kontrol altına alınmasına ilişkin umutları arttırdığını dile getiren Kıran, “Bu başarılı olursa, yılın ikinci yarısında küresel ekonomide bir toparlanma beklemek yanlış olmayacaktır. Fakat o noktaya ulaşana kadar hem Türkiye ekonomisi, hem dünya ekonomisi için bizleri zorlu bir sürecin beklediğini unutmamak gerekiyor. İngiltere’de geçtiğimiz haftalarda



Tamer Kıran

ortaya çıkan mutasyon, pandemiye ilişkin belirsizliklerin ve risklerin hala yüksek olduğunu bize göstermektedir. Nitekim İngiltere Başbakanı Boris Johnson, yeni koronavirüs varyantının bir önceki dalgaya göre yüzde 50 ila 70 daha hızlı yayıldığını belirterek, ülkede artış gösteren vakaları kontrol altına almak için üçüncü kez ulusal düzeyde sokağa çıkma kısıtlaması ilan edildiğini duyurdu. Önümüzdeki aylarda ekonomilerin bir yavaşlama, daralma sürecinde olacağını ve birçok sektörün bundan etkileneceğini tahmin edebiliriz. Bu süreçte yaşanabilecek olumsuzlukları azaltabilmek adına maliye politikasının ağırlıklı olarak negatif ayrıışan sektör firmalarına ve çalışanlarına doğrudan gelir destekleri vermesi büyük önem taşıyor. Merkez Bankası'nın son dönemdeki sıkı para politikası reformlarla desteklenirse, TL'de istikrarı sağlama ve enflasyon ile mücadele konusunda ilerleme şansımızda artacak. Bunun başarılması durumunda yılın ikinci yarısında daha sürdürülebilir bir dünya trendine geçme olasılığımız var" diye konuştu.

Başta hisse senetleri olmak üzere fiyatlamaların ağırlıklı olarak yılın ikinci yarısındaki toparlanma beklentisini

yansıttığına değinen Kıran, küresel ekonomideki toparlanma beklentisinin emtia fiyatlarını yukarı taşıyarak, ekonomideki yatırım olanaklarının artacağı beklentisinin de ABD Doları'nı zayıflattığını söyledi.

İçinde bulunduğumuz 2021 yılının ilk çeyreğinin, hem Türkiye - AB, hem de Türkiye - ABD ilişkileri açısından önem arz ettiğini kaydeden Tamer Kıran, "Yılın ilk yarısında gerek ABD'de Biden başkanlığındaki yeni yönetim ile gerek AB ile farklı platformlarda yapılacak görüşmeler önümüzdeki dönemin jeopolitik gelişmeleri açısından belirleyici olmaya aday görünüyor. Sorunların diplomasi yoluyla çözülmesinin ekonomiye de olumlu yansımaları olacaktır. Brexit sürecinin tamamlanması ve yıl bitmeden Türkiye ve İngiltere arasında serbest ticaret anlaşmasının bitirilmesi de, olası ekonomik kayıpları engelleyen ve önümüzdeki dönemde kazançları arttırmaya yönelik önemli bir gelişme olmuştur" ifadelerini kullandı.

TEKNOLOJİYE YÖNELİM VE DİJİTALLEŞME HIZLANDI

2020 yılında pandemi süreci ile yaşananların, denizcilik sektörü açısından da önemli değişimleri

getirdiğini belirten Tamer Kıran, "Tedarik zincirleri ve lojistik merkezlerindeki değişim eğilimi artmaktadır. Tüketicilerin daha çok online alışverişe yönelmesi, daha hızlı ve kısa mesafelerde tedarik ihtiyacını arttırmaya aday görünmektedir. Teknolojiye yönelim ve dijitalleşme çok daha hızlanmış durumdadır. İş yapma biçimlerinde iklim, çevre ve sürdürülebilirlik kaygıları gittikçe ön plana çıkmaktadır. Ticaret savaşları ve korumacılığın farklı boyutlarda da olsa devam etme ihtimali yüksektir. Tüm bu gelişmelerin denizcilik sektörünü doğrudan ya da dolaylı yoldan etkileyebileceğini düşünerek, strateji ve planların oluşturulması gereken bir dönem içerisindeyiz" diye konuştu.

KIRAN, 2020 YILINI DENİZCİLİK SEKTÖRÜ AÇISINDAN DEĞERLENDİRDİ

2020 yılını denizcilik sektörü açısından da değerlendiren Tamer Kıran, küresel deniz ticaretinin dünya ekonomisi ve ticaretinden ayrı değerlendirilemeyeceğini belirterek, "Çin'de ortaya çıkan bu salgın tüm dünyaya yayılmış, ülkeler kapanmış, insanlar izole olmuş, ulaşım aksamış, tedarik zinciri problemleri ortaya çıkmıştır. Doğal olarak ekonomiler ve dünya ticareti küçülmüş, deniz taşımacılığı da bundan olumsuz yönde etkilenmiştir. Bu yıl deniz taşımacılığı piyasasında taşınan yük miktarının yüzde 4 oranında düşerek, 11 milyar 513 milyon ton olarak gerçekleşeceği tahmin edilmektedir. Bu taşıma miktarı, 2017'de gerçekleşen miktarın bile altındadır" dedi.

Konteyner piyasasının, 2020'nin ilk çeyreğinde ve nisan ayında ciddi sıkıntılar ile karşılaştığını, talep düşmesi sonucu konteyner firmalarının sefer sıklıklarını azaltarak, yaklaşık 2.5 -3 milyon TEU kapasitesindeki gemi tonajını servisten çekerek, laidup yaptıklarını belirten Tamer Kıran, "Doğal olarak gemi kira bedelleri ve spot taşıma ücretleri de bu talep daralmasından nasibini almıştır. Fakat daha sonra ekonomilerin açılmaya başlaması, Çin'in



yeniden eskisinden daha hızlı bir şekilde üretime geçmesi ile pandeminin ortaya çıkardığı ve talep artışına sebep olduğu mal cinslerinin talebinde bir patlama olmuştur. Bu talebi karşılamak için ihtiyaç duyulan konteynerlerin temini ve pozisyona sokulması maliyetleri artırmış, limanlarda sıkışıklıklar meydana gelmeye başlamış, bunun sonucu olarak bu segmentte navlunların önemli ölçüde artmasına neden olmuştur. Temmuz sonu ağustos başından itibaren bu segmentte görülen iyileşme devam etmekte olup, 2021 ilk çeyreğinde de bunun süreceği tahmin edilmektedir” ifadelerini kullandı.

Tanker piyasasında, ekonomilerin kapanması yüzünden talepte meydana gelen düşmeye paralel olarak petrol fiyatlarındaki düşme, ülkelerin stratejik ve spekülasyon stoklama politikası, petrol üreten ülkelerde üretilen petrolü kara depolarında depolama imkanlarının azalması sonucu depo olarak kullanılmak üzere VLCC ve bir derece Suezmax'lara olan talep artışının, 2020'nin mart ve nisan aylarında bu segmentte olumlu bir trend yarattığını kaydeden Tamer Kıran, daha sonra bu rüzgarın kaybolduğunu belirtti. Aralık itibarıyla günlük gemi kiralama bedellerinin, günlük işletme maliyetlerine hemen hemen yaklaşmış durumda olduğunu vurgulayan Tamer Kıran, 2021 yılında

petrol tüketim tahmininde düşme beklentisi, özellikle AB ülkeleri ve ABD gibi başat ekonomilerin iyileşmesinin zaman alacak olması nedenleriyle bu segmentte iyileşme ve kayıpların telafisinin hemen gerçekleşmeyeceğini, yıllara sari olarak iyileşme görüleceğinin tahmin edildiğini söyledi.

Dökme yük piyasasında da, 2020 yılının bu segment için zorlu bir yıl olduğunu, toplamda ton/mil olarak yaklaşık yüzde 2,2, tonaj olarak da yaklaşık yüzde 2,9 taşınan yükün azaldığını belirten Tamer Kıran, şunları söyledi: “Buna karşılık yeni gemi arzı pandemi öncesinde planlandığı gibi gerçekleşmiş ve yaklaşık olarak DWT bazında yüzde 3,8 büyümüştür. Her ne kadar yılın ikinci yarısında gözle görünür iyileşmeler kaydedilse de, sektör averaj ortalama kazançları yüzde 19 düşmüştür. 2021 yılında dökme yük filosunda yeni gemi arzının mevcut kontratlara göre yüzde 1,7 artması beklenmektedir. Uzun yıllardır ilk defa bu kadar düşük gemi arzı olacaktır. Bununla birlikte bu segmentin en önemli elemanı olan demir cevheri taşımacılığında beklenen yüzde 2, hububat taşımacılığında beklenen yüzde 3, Minör Bulk'ta yüzde 5'lik artış neticesinde 2021 yılının dökme yük piyasası için de daha iyi olacağını söylemek gerçekçi olacaktır. Ayrıca 2021'e damgasını vuracak olan ülke yine Çin olacak ve Çin'in

hammadde alımları bu piyasayı ayakta tutacaktır.”

2020'de sektörün, sülfür miktarı düşük yeni yakıtın ya da MGO'nun kullanılmasının yüksek maliyet yükünden korkarken, petrol fiyatlarındaki düşmenin düşük sülfürlü yakıt ile yüksek sülfürlü yakıt arasındaki fiyat farkının uzunca bir süre çok düşük düzeyde kalmasına neden olduğunun altını çizen Tamer Kıran, buna karşın düşük sülfürlü yakıt kullanılması sonucunda ortaya çıkması muhtemel bazı teknik sorunlar ve bunların makine aksamında meydana getirdiği hasarların, iş yükü ve zaman kaybının beklenenden daha önce yaşanmaya başladığını ve 2021'de de önemli bir gündem maddesi olarak kalmaya devam edecek gibi göründüğünü söyledi.

TÜRK GEMİ ÇALIŞANLARINA AŞILAMADA ÖNCELİK VERİLMELİ

Pandemi döneminin denizciliğin önemini çok net bir şekilde ortaya çıkardığını belirten Tamer Kıran, Birleşmiş Milletler 75. Genel Kurulu'nda, 1 Aralık 2020 tarihinde alınan bir karar ile deniz çalışanlarının “kilit çalışanlar” olarak kabul edildiğini ve IMO'nun gemi personeli değişimi protokollerinin uygulanması çağrısında bulunduğunu hatırlattı. Oda olarak bu karardan hareketle, Covid-19'a karşı aşılamada, Türk gemi çalışanlarına toplumun işleyişi için gerekli sektörler ve kritik işlerde çalışan kişileri kapsayan ikinci grupta yer verilerek öncelikle aşılama çalışmalarının sağlanması ve gemi personeli değişimlerinin sorunsuz yapılması hususundaki taleplerin Sağlık ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlıklarına iletilmesini belirten Tamer Kıran, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nca, gemi adamlarının, “deniz lojistiği ve tedarik zincirinde kilit çalışan” olarak kabul edildiğini ve Türkiye'ye deniz yoluyla giriş yapacak gemi çalışanlarının PCR testi ve karantina uygulamasından muaf olacağını duyurduğunu kaydetti. Tamer Kıran, deniz çalışanlarına pandemi dönemindeki özverili çalışmaları nedeniyle bir kez daha



takdir, şükran ve teşekkürlerini sundu. Salgın süresince İMEAK DTO üyelerine en iyi şekilde hizmet vermenin gayreti içinde olduklarını belirten Tamer Kıran, salgının ciddiyetinin anlaşılmasının ardından daha önce eşi benzerine rastlanmayan, bilinmezlerle dolu hassas süreçle var güçle mücadele etmeye, sorumluluklarını eksiksiz yerine getirmeye çalıştıklarını söyledi.

“DEVLETİMİZ YANIMIZDA OLDU”

İMEAK DTO’nun çatı kuruluşu olan Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ile birlikte sorunların giderilmesi, salgının vereceği hasarın en alt düzeyde tutulması amacıyla hızlı davranmaya gayret ettiklerini, ilgili bakanlıklar ile en üst düzeyde işbirliğine giderek çok yakın çalıştıklarını anlatan Tamer Kıran, şunları söyledi: “Devletimiz de, sorunların çözümü noktasında yanımızda oldu. Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan liderliğindeki hükümetimiz, salgının ekonomik etkilerini azaltmak için birçok kesimin beklediği fevkalade önemli destekler içeren paketler açıkladı. Tamamına olmasa bile sorunlarımızın büyük bölümüne çözümler üretildi. Kendi adıma geçtiğimiz yılın şöyle bir çetelesini tuttuğumda; Deniz Ticaret Odası ve TOBB toplantıları, Piri Reis Üniversitesi Mütevelli Heyet toplantıları ve ilgili diğer toplantılar,

ziyaretler, kabuller, çalıştaylar, panel ve konferanslar olmak üzere bir yılda tam 454 faaliyete katıldığımı görüyorum. Bu faaliyetlerden 79’unu TOBB ile ilgili olanlar oluşturdu. Yine geçtiğimiz yıl Sayın Cumhurbaşkanımızın 6 programına katıldım. Deniz Ticaret Odası yönetimi olarak geçtiğimiz yıl 46 yönetim kurulu toplantısı yaptık. Bir yılda 52 hafta olduğunu düşünürsek, tatil ve bayramları da çıkarttığımızda, pandemi dönemi olmasına rağmen yoğunluğu online olmak üzere düzenli olarak toplantılarımızı gerçekleştirdik. Yine pandeminin ilan edilmesinin ardından meclis toplantılarımızı video konferans yöntemiyle yapmak zorunda kaldık. Önümüzdeki süreçte bir müddet daha meclis toplantılarımızı bu şekilde sürdüreceğimizi tahmin ediyorum. Geçtiğimiz yıl iki kez Müşterek Meslek Komite Toplantıları yaptık. Mayıs ayında video konferans yöntemiyle gerçekleştirdiğimiz toplantıya son Başbakan ve AK Parti İzmir Milletvekili Sayın Binali Yıldırım iştirak ederek, Türkiye ve dünyada covid-19 gündemi ve sonrası hakkında değerlendirmelerde bulundu. Kasım ayı toplantımıza Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürü Yardımcısı Sayın Yılmaz Taşcı ve Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdür Yardımcımız Sayın Naci Kaya’da katıldılar. Sorunları sizlerden ilk elden dinlediler. Bu toplantılar sonrasında

belirlenen sorunlar, odamız sekreteryası tarafından titizlikle takip edilmeye devam ediyor.”

İMEAK DTO’NUN 2020 YILI FAALİYETLERİ

Geçtiğimiz yıl içinde pandemi sürecinden yapılan çalışmalar sonucunda birçok konuda önemli kazanımlar elde edildiğini ifade eden Kıran, yapılan çalışmaları şöyle sıraladı: “Deniz turizmi araç ve tesislerinin öncelikli olarak faaliyetlerinin tamamen durması sebebiyle ekonomik desteklerden faydalanmaları için yaptığımız girişimler neticesinde Nefes Kredisi hayata geçirilmiş, üyelerimize devlet destekli kredi kullanımı sağlanmıştır. Yolcu taşımacılığı ve deniz turizmi araçlarında yeme-içme oranlarındaki KDV oranlarını yüzde 18’den 8’e, yine balık teslimlerindeki KDV oranının yüzde 8’den yüzde 1’e indirimi sağlanmıştır. Deniz turizm araçlarının Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından düzenlenen denize elverişlilik belge süreleri, gemiadamı cüzdanları, STCW belge yenileme süreleri 23 Mart 2021 tarihine, 2020 yılında geçerliliği biten turizm amaçlı sportif faaliyet belge süreleri ise bedelsiz olarak 31 Aralık 2020 tarihine kadar uzatıldı.

Deniz yolu toplu yolcu taşımacılığı faaliyetlerinin 23 Mart 2020 tarihi itibarı ile tarifelerinin azaltılarak yüzde 50 kapasiteyle çalışmaya başlaması nedeniyle odamızca Türk P&I ile yapılan görüşme neticesinde sigorta primlerinde önemli bir indirim ve vade sağlandı. Özellikle mavi yolculuk turlarında talepteki artış sebebiyle normalleşme döneminde faaliyet gösterecek ticari yatların tam kapasite ile hizmet vermesi sağlandı. Ayrıca mega yatların yaptıkları müracaatlara istinaden 11 Haziran 2020 itibarı ile Deniz Hudut Kapılarının yabancı bayraklı mega yatlara açılması sağlandı. Günü birlik tur yapan teknelerden, kara sörvey tarihleri geçmiş olanların sualtı görüntü sörvey sistemi 31 Ekim 2021 tarihine kadar uzatılması ilişkin talebimiz uygun görüldü. Kıyı



tesislerinde gemilere verilen hizmetlere ilişkin tebliğ 16 Mayıs 2020 tarihi itibarı ile yürürlükten kaldırıldı. Kıyı tesislerinde verilen hizmet kalemlerinin taban veya tavan ücretlerinin belirlenmesine ve uygulanmasına ilişkin usul ve esasları düzenlemek amacıyla hazırlanan tebliğ ISPS kod sertifikasına sahip ticari yük taşımacılığına hizmet veren kıyı tesislerinde ve sadece gemilere verilen hizmetleri kapsayacak şekilde düzenlenmesi sağlandı. Haziran ayında denizcilik öğrencilerinin salgın nedeniyle aksayan staj eğitimleri ile ilgili girişimimiz olumlu sonuçlandı ve öğrenim gören güverte sınıfı öğrencilerini kapsamak üzere eş değer staj uygulamasına gidildi. Buna göre bu gruptaki öğrencilerin stajlarının iki aylık bölümünün deniz eğitim süresinden sayılmak üzere denizcilik işletmelerinde yapmalarına müsaade edildi.”

İMEAK DTO’nun Aralık ayı itibarıyla Sıfır Atık Belgesi’ni aldığını belirten Tamer Kıran, “Cumhurbaşkanımızın eşi Sayın Emine Erdoğan Hanımefendinin himayesinde 2019 yılında Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından uygulamaya geçirilen Sıfır Atık Yönetimi Projesi kapsamında Deniz Ticaret Odası olarak üzerimize düşeni yaptık. Bu kapsamda Sıfır Atık Yönetmeliği’nde belirtilen kriterler çerçevesinde sistemi oluşturduk. Şubelerimizin kendi uygulama planlarına ait iş ve işlemlerini tamamlamaları ve ilgili il müdürlüklerinin değerlendirmeleri sonucunda sırası ile Kocaeli, Bodrum, Marmaris, Iskenderun

ve Antalya şubelerimiz temel seviye Sıfır Atık Belgesi almaya hak kazandı. Keza Karadeniz Ereğli Şubemizin başvurusu şu anda değerlendirme safhasında. Diğer üç şubemizin de bir an evvel çalışmalarını tamamlayıp, belgelerini alacağını düşünüyoruz ” dedi.

İRİ REİS ÜNİVERSİTESİ BAŞARILARIYLA GÖĞÜS KABARTIYOR

İMEAK DTO’nun büyük destekleriyle kurulan Piri Reis Üniversitesi’nin de geçtiğimiz yıl başarılarıyla göğüs kabarttığını söyleyen Tamer Kıran, üniversitenin aldığı ödüllerden bahsederek, “Yönetim Kurulu tarafından yayınlanan Üniversite İzleme ve Değerlendirme Genel Raporu’na göre üniversitemiz uluslararası endeksli dergilerde yayınlanan bilimsel eser dalında öğretim elemanı başına en çok yayın düşen üniversiteler arasında birçok iddialı üniversiteyi geride bırakarak üçüncü oldu. YÖK’ün aynı raporuna göre Sıfır Atık, Yeşil Kampüs ve çevrecilik alanlarında alınan ödül sayısında en yüksek olduğu üniversiteler arasında yer aldı.

Diğer taraftan üniversiteler memnuniyet araştırması 2020 sonuçlarına göre devlet ve vakıf üniversitelerinin genel memnuniyet sıralamasında 192 üniversite arasında A-Plus kategoride 11. sırada, 67 vakıf üniversitesi arasında 7. sırada yer aldık. ÜNİAR Üstün Performans ödüllerinde gümüş ödül alan dört rektörden biri Rektörümüz Prof. Dr. Oral Erdoğan oldu. Ayrıca 2019

yılı Eğitim Hizmeti İhracatı şampiyonu olduk. Denizcilik Üniversiteleri Birliği’nin üyesi olan ve Karadeniz Denizcilik Üniversiteleri Birliği’nin dönem başkanlığını yürüten üniversitemiz, Katar Deniz Harp Okulu’nun kurulmasına yaptığı katkılardan dolayı Yükseköğretim Kurumu tarafından Uluslararası İşbirliği ödülüne layık görüldü” dedi.

UMUTLARIMIZI CANLI TUTARAK 2021 YILINA BAŞLIYORUZ

Türk denizcilik sektörünün 2020 yılı değerlendirmesinde başka birçok sektöre göre daha iyi geçirdiğini aktaran Kıran, sözlerini şöyle tamamladı: “Tabii ki beklediğimiz, planladığımız hedeflere ulaşamadık. Ama tümsıkıntılara rağmen sektörlerimiz çarklarını döndürebildiler. Taşımacılık, gemi inşa, limanlarımız, Nisan-Mayıs ayında beklendiği kadar kötü bir dönem yaşamadılar. Bundan sonraki süreçte de en önemli hedefimiz üyelerimize daha iyi hizmet vermek, onların sorunlarını aşmalarına yardımcı ve destek olmak olacaktır. Üzücü olayları, acılarıyla keyfimizi kaçırın bir yılı geride bırakırken, aydınlık ve mutlu yarınlara ulaşma umutlarımızı canlı tutarak 2021 yılına başlıyoruz.

Covid-19’un acı olaylarından ders çıkarmamız gerekiyor. Sevdiklerimize dokunamadık, göremedik, onlara sarılamadık, hatta onları kaybetmenin ne büyük acı ve eksiklik olduğunu anladık. İnsanoğlu çabuk unuttur. Umarım bu acıları tamamen unutmaz ve bundan sonrasında birbirimize daha çok önem ve değer veririz. Her ne olursa olsun yaşam sevincimizi koruyacağız, hayata daha çok tutunacağız ve birbirimize daha çok destek vereceğiz. Bundan sonra da her zamanki kararlılığımızla, çalışmaya, üretmeye ve daima umudumuzu korumaya devam edeceğiz. İnaniyorum ki, salgının kontrol altına alınmasından sonra ekonomik kayıplar hızla telafi edilecek, çok hızlı bir düzelmeye olacaktır. Ülkemiz de, bu zorlu süreci de mümkün olabilecek en az hasarla atlatarak, normale dönecektir. 2020 yılında kaybettiklerimize Allah’tan rahmet dilerken, 2021 yılının hepimize



öncelikle sağlık, ardından huzur, mutluluk ve bereket getirmesini temenni ediyor, hepinizi sevgi ve saygıyla selamlıyorum.”

TÜRKİYE VE DÜNYA EKONOMİSİ: GÖSTERGELER VE GELİŞMELER

Tamer Kıran'ın konuşmasının ardından Piri Reis Üniversitesi Rektör Yardımcısı Prof. Dr. Erhan Aslanoğlu, 'Türkiye ve Dünya Ekonomisi: Göstergeler ve Gelişmeler' başlıklı bir sunum yaptı. Aslanoğlu, toplantıda dünya ekonomisinde gündemin temel başlıklarının covid-19, ABD- Biden dönemi ile küresel büyüme olduğunu ifade etti. Başlıca gündem maddesinin Covid-19 olduğunu söyleyen Aslanoğlu, "Geçen yıl tarihi bir daralma yaşadığımız bir yıl aslında. Bu anlamda ekonomik etkileri hala devam ediyor.

Hatta yoğun bir ikinci dalganında içindeyiz. Aslında zorlu bir süreç fakat şunu gördük ki, dünyanın her tarafında aynı etkiyi görmüyoruz. Birçok ülkede büyük oranda hatta tamamen kontrol altına alınabildiğini görüyoruz. Dolayısıyla aşı bile olmadan demek ki bazı önlemlerle, güçlü karantinalarla, yoğun testlerle bu işi başarmak gibi bir sonuç var. Bu açıdan pozitif bakabiliriz. İkincisi; aşılarla ilgili çok olumlu gelişmeler yaşandı. Tıp dünyası büyük bir gayret ve işbirliğinde görünüyor. Büyük fonlar ayrıldı ve aşılar devreye girmeye başladı. Elbette bilmediğimiz

sonuçları riskleri var; fakat aşının devreye girmesi ve şu ana kadarki sonuçların başarılı olması da önemli ve genel anlamda umutlarımızı arttıran bir gelişme. Bu aynı zamanda tıp dünyasının ne kadar hızlı reaksiyon verebildiğini de bize gösteriyor. Belki önümüzdeki yıllarda böyle sağlıklı ilgili pandemiler vs. olabilecek dönemler daha sık yaşanacak, ama bir taraftan da çok hızlı çözümler geliştiğini söyleyebiliriz" diye konuştu.

ABD SEÇİMLERİ

ABD'de seçimi demokratların kazanmasının ardından hem ekonomi, hem ekonomi dışı değişikliklerin olacağını ifade eden Aslanoğlu, Dünya Bankası raporu verilerine göre; bu yıl dünya ekonomisinin yüzde 4,3 daralacağına, gelecek yıl yüzde 4, bir sonraki yıl yüzde 3,8 büyüyeceği yönünde tahminler olduğunu ifade etti. Birçok kurumda benzer rakamlar olduğunu ve bu yıl en çok daralan yerin 7,4 ile Euro olduğu bilgisini veren Aslanoğlu, seneye 3,5 sonraki sene de 4 gibi Avrupa standartlarına göre baz etkisiyle önemli bir büyüme beklentisi olduğunu söyledi. Dünya ticaret hacminde bu yıl yüzde 9,5 bir daralma (2020), gelecek yıl yüzde 5'lik sonra da yüzde 5,1'lik bir büyüme beklendiğini açıklayan Aslanoğlu, dünya ticaret hacminin 2019'da kaybettiği seviyeye 2022 sonlarında bile tam anlamıyla gelemeyeceğini belirtti.

Bu tarihi daralmayı yaratanın Covid-19 olduğunu ve bir dönüş olacaksa Covid-19 grafiklerinde terse dönüş olması gerektiğinin altını çizen Aslanoğlu, "Günlük verilere baktığımızda yukarı yönlü eğilimin sonbahar sonrası güçlü bir şekilde olduğunu, fakat son dönemde vaka sayısının stabilize edildiğini görüyoruz. Ayrıca Türkiye, 300 ülke arasında Covid-19 şeffaflık konusunda 97. sırada görünüyor. Bunlar sıkıntı tabii ki... Bizden sonra Güney Kore ve Türkmenistan var. O ülkelerde de Covid-19 ile ilgili nasıl bir tavır alındığını hepimiz biliyoruz. Maalesef kayıp sayıları da son zamanlarda bayağı sert bir şekilde arttı. Yaz aylarındaki o yatay gidişata rağmen son dönemde artıyor. İçinde bulunduğumuz dönemde Covid-19'un, ekonomik aktivite tarafına ciddi bir baskı yaptığını görüyoruz. Bunu zaten karantinalarla ve alınan önlemlerle de yaşıyoruz. Aşılardan beklediğimiz, olumsuz grafikleri tersine döndürmesi" diye konuştu.

PARA VE MALİYE POLİTİKALARI

Dünyada para ve maliye politikalarını devreye sokan dört büyük Merkez Bankası'ndan ve bilanço büyüklük seyrinden bahseden Aslanoğlu, "Amerika, Avrupa, Çin ve Japonya Merkez bankalarının toplam bilanço büyüklüklerinin seyrini görüyoruz. Yani aslında aktif büyüklükleri bastıkları para demek... Son bir yılda dört bankanın bilanço büyüklüğünün neredeyse 19 trilyon dolardan 27-28 trilyon dolara gittiğini görüyoruz. 2008 krizinde bu rakam 7-8 trilyon dolardı. 20 trilyon dolar artmış. Üstelik son bir yılda artmış. Anormal bir parasal genişleme var ve bu çok düşük faiz ortamı sağlanan likidite ekonomilerine göre -4 daralma diyoruz. Çok daha kötü olmasının önüne geçen bir faktör oldu. Sektörel anlamda da birçok sıkıntıların olduğunu biliyoruz. Bu grafik artmaya devam edecek. Bu yılın kasım ayında da bu grafiğin yukarı doğru gittiğini göreceğiz" dedi. Dünyanın en büyük ekonomi konferanslarından biri olan American Economic Association'da



nl bir ekonomistin paylaştığı grafik üzerinden değerlendirme yapan Aslanoğlu, “Türkiye, kamu borcu anlamında yüzde 30-40 seviyelerinde. Düşüktür.

Ama bu, maliye desteklerinin gayri safi yurt içi hasıla oranı en düşük olan ülkelerden birisi olmuş. Tabii ki doğal olarak daha zengin dediğimiz ülkeler çok ciddi gelir destekleri verirken, Türkiye bunu yapmamış. Meksika, Macaristan bizden daha borçlu ülkeler, onlarda düşük almış. Ama biz en çok vakanın görüldüğü ve ekonomisinin yoğun etkilendiği ülkelerden birisi olarak burada eksik kalmış görünüyoruz” şeklinde konuştu. Dünyadaki bütçe açıklarının seyrinden bahseden Aslanoğlu, “Bu yıl bütçe açığının yurt içi hasıla oranı dünyada yüzde 12'lere çıkıyor.Bizim 4-5 arası olacak. Gelişmekte olan ülkeler yüzde 10'larda. Yani devletin, doğru hedefle iyi tanımlanmış, bu işten çok sıkıntı yaşayan hizmet sektörleri başta olmak üzere destek vermesi son derece önemli” dedi.

Uzunca bir süre daha Türkiye'yi sıkıntılı bir dönem beklediğini belirten Aslanoğlu,“2019'dadnyadaki toplam borç 255 trilyon dolardı. Geçen yıl 280 trilyon doları geçmiş olacak. Dünya ekonomisinin üretimini 75-80 trilyon dolarlara dönmüş olacak. Yani dünya ürettiğinin 3,5-4 katına yakın bir borca gidiyor. Yine aynı şeyi tekrarlayacağım. 15 yıl dünyada gelir 70 trilyon dolar,

borç 140 trilyon dolardı. Dolayısıyla iki katı olan borç gelir oranı 4 katına gidiyor. Bu borçlar yapılandırılacak. Bizi böyle bir süreç bekliyor. Finans piyasaları bu sorunun cevabını arayacak. Bu süreç başladı daha da yoğun bir süreç bizi bekliyor” diye kaydetti.

Pandeminin dünyaya nasıl etkiler yarattığına dair grafik paylaşan Aslanoğlu şöyle konuştu: “Amerika'da işini kaybedenler en düşük ücret gruplarında yüzde 20'leri bulmuş. Orta gelir ücret gruplarında yüzde 4, yüksek ücret gelir gruplarında ise artış var. Yani bu düşük ücretli çalışanların daha fazla kaybettiğini gösteriyor. Bu süreç gelir dağılımı ile ilgili sorunu arttırıyor.

Bu, sosyal ve siyasi sonuçlar açısından önemli. KOBİ tarzı dediğimiz küçük işletmelerin ciro kaybı var. Eğlence, turizm gibi sektörlerde yüzde 60'ların üzerine çıkarken, ortalama yüzde 30'larda kalmış. Eğitim ve sağlık gibi sektörlerde yüzde 25 olmuş. Ortalaması yüzde 30'un üzerinde... Yani küçük işletmeler hizmet sektörleri ağırlıklı olmak üzere daha fazla sıkıntı yaşıyor. Eğitimde ise,ocak ayına göre düşük gelirli ailelerin çocuklarının okula devamı yüzde 20 aşağıda iken, yüksek gelir gruplarında yüzde 1,8.”

TÜRKİYE EKONOMİSİNDE GÜNDEMİ OLUşTURAN KONU BAşLIKLARI

Aslanoğlu, Türkiye ekonomisinde gündemi meşgul eden temel konuların covid-19, döviz kurları, TCMB para

politikası, reformlar ile büyüme olarak sıraladı. Türkiye'nin bu seneki büyüme tahminin 3,5 ila 4 olduğunu açıklayan Aslanoğlu,“Türkiye ekonomisinin büyümesini ya sıfırlara ya da bir ihtimal eksilere götürme olasılığı var. İkinci yarıda aşılarla ilgili gelişmeler olduğa, yavaş yavaş toparlanmaya döneriz” dedi. Türkiye'nin kredilerle büyüyen bir ülke olmasının ekonomisi açısından riskli bir durum olduğunu, yüzde 5-yüzde 6'lık gibi bir büyümenin mümkün olmayacağını açıklayan Aslanoğlu, “Enflasyonda maalesef tablo iyi değil. 15'e yakın enflasyonumuz var. Önümüzdeki üç ayda bu böyle devam edebilir. Tedarik zincirlerindeki aksama nedeniyle girdi maliyetlerimizde ciddi artışlar görüyoruz. Merkez Bankası'na bayağı iş düşüyor” dedi.

Sefalet Endeksi grafiğindeki verilere göre; yüzde 27 ile işsizliğin devam ettiğini, Türkiye'nin bu verilerle üçüncü sırada yer aldığına dikkat çeken Aslanoğlu, bu durumun siyasi ve sosyal açıdan zorlu bir süreç olduğunu, güven ve mutsuzluk anlamında iyi yönetilmesi gereken bir durum olduğunun altını çizdi. Farkın diğer ülkelere göre az olmadığını da ekleyen Aslanoğlu Türkiye'nin, ekim ayı cari açık işleminin 31 milyar dolar olduğunu belirtti. Döviz kurlarına ilişkin değerlendirmeler yapan Aslanoğlu, “Bizim ekim sonunda cari açığımız 31 milyar dolar oldu. Arz yok, talep var. Kurlar bu yüzden arttı. Bundan sonra ne olacağı da bu tablonun nasıl olduğuna bağlı olacak. İçinde bulunduğumuz dönemde cari açığımız düşüyor. Çünkü ekonomi yavaşlıyor” dedi.

Aslanoğlu, “Merkez Bankası, döviz alımlarına başlayacak ve kuru yatay götürmeye başlayacak. O zaman enflasyonu indirmekte de biraz daha g kazanırız. Biz reform yapmakta gecikirsek, sağlıkla ilgili gelişmeler çok olumlu gitmezse, kurlardaki hareketi terse çevirme ihtimalini unutmamak gerekiyor. Yüzde 60-70 ihtimalle şu anda biz döviz kurlarında biraz daha değerlenerek gideceğiz. Merkez

Bankası'nın müdahaleleri gelebilir. Enflasyon beklentim 11, büyüme beklentim 10 civarında ” diyerek sunumunu sonlandırdı.

KARADENİZ'DE TERSANE SORUNU

Toplantı, şube başkanları, meslek komite başkanları ve meclis üyelerinin sektörel ve bölgesel görüşlerini dile getirmesiyle devam etti. İMEAK DTO Karadeniz Ereğli Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı İrfan Erdem, yaptığı konuşmada “Odamıza bağlı Karadeniz Bölgesi'nde 5084 sayılı yasada bulunan Zonguldak'ta 7, Kastamonu'da 1, Samsun'da 2, Ordu'da 1, Trabzon'da 1 tane olmak üzere 12 tersane bulunmaktadır. Bu 12 tersane, devletimize taahhütte bulunarak, arazi tahsisi almışlardır. Bu taahhütte iki gruba ayrılmaktadır. 12 tersanenin bazıları yatırımını tamamlamış, bazıları da yüzde yüzünü tamamlayamamıştır. İstihdamın da yüzde yüzünü tamamlayamayanlar olmuştur.

Bunun neticesinde Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, kaymakamlıklara yazı yazarak 01.12.2020 tarihinde bu tersanelerin tahsislerinin iptal edildiğini bildirmiş ve arazilerinin boşaltılmasını istemiştir. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı bu kararı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın görüşünü almayarak kendi görüşüyle almıştır. Çünkü işletme bilgilerini ve yatırımı inceleyen Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'dır. Oysa beraber karar alınmalıydı. Bu 12 tersane içinde yatırımını tamamlayan fakat istihdamını tamamlayamayan, işletme belgesi alıp yurt içine ve yurt dışına gemi inşa eden tersanelerimiz bulunmaktadır. Bu problem çözümü için GİSBİR Başkanı Murat Kıran ile görüşülmüş, kendisi Ankara'da bu hususta çalışma yapmış ve gelişmeleri bize bildireceğini bildirmiştir.

Ayrıca Sayın Yönetim Kurulu Başkanımız Tamer Kıran Bey'e de bildirilmiş, kendisi de gerekli kurumlarla görüşmüş olduğunu söylemiş olup benden de bölgesel olarak çalışma yapmamı istemiştir. Bende Zonguldak'ta

bulunan üç Ak Parti Milletvekili ve valimizle görüşme yaparak 13 Ocak 2021 tarihinde saat 13:30'da meclis toplantı salonumuzda tersane sahipleri ile birlikte toplantı yapılarak netice elde edilmesi için bütün tarafları toplantıya çağırılmış bulunmaktayım. Bu problemin çözümünde katkı sağlayan Tamer Kıran ve Murat Kıran'a teşekkür ederim.”

EKONOMİK ŞARTLAR VE PANDEMİ İNSANLARI ÇOK YORDU

İMEAK DTO İskenderun Şubesi Meclis Başkanı Adnan Yener, denizcilik sektörü ile ilgili değerlendirmeler yaparak şunları kaydetti: “Dünya genelinde yaşadığımız gerek pandemi, gerek ekonomik şartlar insanları çok yordu. Bölgemizdeki savaş ve bu savaşın yansımaları insanlarımızı ayrıca yordu. Zorlaşan hayat şartları dolayısı ile insanlarımızın ekonomik sıkıntıları had safhaya ulaştı. Covid-19 pandemisinden ötürü ciddi anlamda etkilendik ve etkilenmekle birlikte bu sürecin gelecekte nasıl yönetileceği net olarak bilinmemekte. Sonuç itibari ile 2020 yılı tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de kaos yılı olduğunu söyleyebiliriz. 2019 küresel finans krizi sonrası dönemde dünya ekonomisi ve ticareti yeni normallerle yüz yüze gelmiş, bu dönemde 2009 yılı öncesindeki hızlı gelişim oranları yerini daha durağan bir gelişime bırakmıştır. Örneğin dünyada her yıl yüzde üçün üzerinde seyreden gayri safi hasıla oranları bu oranın altına, yüzde beşlerde seyreden deniz taşımacılığı yüzde üçün altında ve yüzde onlarda seyreden konteyner taşımacılığı ise ortalamada yüzde dördün altına inmiştir. Bu yeni normallere alıştığımızı düşündüğümüz dönemde ise insanlık bu kez de Covid-19 pandemisiyle yüzleşmiştir.”

2019 Aralık ayında başlayan ve hala etkilerini yoğun bir şekilde hissettiğimiz pandeminin dünyada pek çok alanda olduğu gibi lojistik ve denizcilik sektöründe de kalıcı etkiler bırakacağına altını çizen Yener, “Pandeminin deniz ticaretine etkileri arz talep gereği birkaç ay sonra hissedilmiştir. 2019'un ilk aylarında

Çin'de üretim durmuş, Çin limanları hizmet veremez hale gelmiştir. O dönemde tüketim merkezleri olan Avrupa ve Amerika taleplerinin karşılanmamasından dolayı bir talep krizi yaşanmıştır. Ancak virüsün özellikle gelişmiş küresel ulaştırma ve altyapı sayesinde rekor bir hızla dünyaya yayılması ile mart ayından itibaren salgının etkileri batı dünyasında da görülmeye başlamış, ülkeler arası karayolu ve hava yollarının kapanması gibi tecrit politikalarının uygulanmasına geçilmiştir. Trajiktir ki Çin, aldığı sert önlemlerle hızlı bir şekilde toparlanıp, yeniden üretime başlarken; bu kezde dünyanın talep merkezlerinde pandemi etkisini ölümcül bir şekilde göstermiş, arz-talep dengesi yine kurulamamıştır. Böyle olunca pandeminin ekonomik ve ticari sonuçları zincirleme bir etki yaratmış, denizcilik sektörü de bundan payını alan sektörler arasında yer almıştır” diye konuştu.

İSKENDERUN KÖRFEZİ'NDE ALTIN DÖNEM

Ülkemiz limanlarında yük elleçleme miktarlarının dünyanın pek çok noktasında olduğu gibi mart ayında önceki yılın gerisinde kalmış olduğunu ve bu sürecin temmuz başına kadar sürdüğünü belirten Yener, “Temmuz ayında 2019 yılının aynı dönemine göre daha yüksek miktarda yük elleçleme oranları yakalansa da ikinci pandemi dalgasıyla kasım ayından itibaren yeniden neredeyse ülkemizdeki tüm bölgelerde düşüş süreci başlamıştır. Bu düşüşün normalde bahar aylarına kadar sürmesi beklense de, hızlı ve etkin aşılama süreci normalleşmeyi hızlandırabilir. İskenderun Körfezi Türkiye'nin yüklerinin dörtte birinin elleçlendiği, Doğu Akdeniz'deki konumu, Orta Doğu ve Orta Asya'ya uzanan hinterland ve jeopolitik öneme sahip bir denizcilik bölgesi olarak pandemi döneminde nispeten daha az etkilenen bölgelerden biri olurken; konteyner taşımacılığında altın dönemini yaşamıştır. Körfez'de yer alan İskenderun ve BOTAŞ Liman Başkanlıkları'na bağlı limanlarda 2020

yılının 11. ayında toplamda 117 milyon ton elleçlenirken, bu rakam 2019 yılı elleçleme rakamlarına göre sadece bir milyon ton geridedir. Konteyner rakamları 2020 yılının aynı döneminde toplam yüzde 7 oranında bir artış ile 658 bin TEU konteyner elleçlenmiştir” şeklinde konuştu.

BAŞARI TÜM DENİZ EMEKÇİLERİNİN

İskenderun Körfezi’nin pandemi döneminde üzerine düşen tüm sorumluluğu yerine getirdiğini kaydederek, bu başarının lojistik sektörüne hizmet veren kamu ve özel sektörünün tüm deniz emekçilerinin başarısı olduğunu belirten Yener, bununla yetinilmeyip her alanda olduğu gibi lojistik ve denizcilik alanında da bölgeyi iyi bir konuma getirmenin yegane hedefleri olduğunu söyledi. Yener sözlerini şöyle tamamladı: “Bu bir takım işidir. Kamunun tüm ilgili kurumları ve bizler üzerimize düşen vazifeyi yerine getirmeliyiz. Bu çerçeveden bakıldığında bölgedeki lojistik akışı ve verimliliği artıracak sektör uygulamalarının hayata geçirilip; hem yerel, hem transit yük artışını yavaşlatacak ya da verimliliği düşürecek uygulamalardan kaçınılmalı. Amanos Tüneli, Hassa Lojistik Üssü gibi bir bölgenin depo antrepo lojistik hizmetlerini karşılayacak altyapı yatırımlarının hayata geçirilmesi etkin bir demiryolu işletmeciliği ile yapılması, her dönem olduğu gibi bu dönemde de önem arz etmektedir. Pandemi ortamı bize göstermiştir ki lojistik ve denizcilik hayati bir öneme sahiptir. İskenderunlular olarak sahip olduğumuz bu değerlerin daha iyi noktalara getirilmesi bizlerin asil görevidir.”

DİNÇEL, NAVLUN PİYASALARINI DEĞERLENDİRDİ

Meclis toplantısı geleneksel hale gelen Gemi Brokerleri Derneği Başkanı ve Meclis Üyesi Kaptan Semih Dinçel’in yaptığı navlun piyasası analizleri ile devam etti. Konuşmasına tanker piyasaları ile başlayan Dinçel, rakamların hala hızlı bir yükselişte olduğunu yorumladı. Dinçel, “Bütün sektörde bizim rakamlarımızın hepsi

10 bin doların üzerinde. Bu çok güzel bir haber... Keşke hep böyle olsa... Brent petrole gelince geçen sene bu dönemlerde 60 doların üzerinde olan brent petrol, şimdi 54 dolara geldi. Yüksek yakıt, kazançların da yüksek olduğu dönemde yaşanıyor. O yüzden yakıt fiyatları 9 Aralık’a göre, VLSO’da yüzde 6, gaz oilde de yüzde 5’lik artışlar gözlemlendi. 2020 genel olarak kasım ve aralık yani iki aylık hareketlenmeye rağmen 10 aylık Ocak-Ekim tarihleri arası özellikle yaz ayları kötü geçti. Sene ortalaması, geçtiğimiz üç senenin en kötüsü olarak tarihe geçti. Nehir gemilerinin Ocak iceclass talepleri gemi sahiplerinin navlunlarını arttırmasına neden oluyor. Emtialarda özellikle hurda fiyatları 100 dolara yakın bir ayda artınca, spot hurda Rostov yüklemelerinde market üzerinde navlunlar ödendi” dedi.

Salih Zeki Çakır’ın kendisi hakkında yapılan iddialarla ilgili yaptığı açıklamaya istinaden konu hakkında görüşlerini belirten Dinçel, “DTO yönetiminde Salih Başkanım diğer eski büyüklerimiz var. Sektörde bana gelen DTO üyesi olmayan veya olup da mecliste olamayan arkadaşlar var. Onlar bana soruyorlar; ‘Neden böyle asılsız haberler ortaya atılıyor?’ diye ‘İtibar zedeleyici bu tür haberler belgeleri ortaya koymadan yüzde yüz kanıtlanmadan niye yapıyor? Bunu şimdilik ateşkes gibi bir yere getiremez miyiz?’ diyorlar.

Bu haber sektör dışındaki ihracatçılar ve ithalatçılar tarafından da çok okunuyor. O arkadaşlar bana bunları da söylememi istediler. Biz haklıya haksıza bakmadan bu tür haberleri tasvip etmiyoruz. Bizim sektörümüze zarar veriyor diyorlar” diye konuştu.

“ASLA YALNIZ DEĞİLSİNİZ”

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Üyesi Sina Şen Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır ile ilgili çıkan haberlerden üzüntü duyduğunu ifade ederek şunları söyledi: “Kıymetli başkanım siz pek çok üyemizin oylarıyla seçilmiş meclis başkanıdır.

Size veya herhangi bir yönetim kurulu başkanımıza, komite başkanımıza veya meclis üyelerinden herhangi birisine söylenen bu tür sözler aslında hepimize söylenmiş demektir. Bu konuda bunları söyleyenler, kapalı kapılar arkasında bu tür dedikoduları yapanlar; aslında kendilerinin ne kadar küçük, sığ basiretsiz insanlar olduklarını bir kere daha gözler önüne sermektedirler. Hukuki sürecin başlamış olmasına rağmen sizin bu konuda yalnız olmadığınızı söylemek için söz aldım. Buna benzer bir olay bundan evvel yine bu meclis pozisyonlarında dile getirilmişti, ama o gün olduğu gibi insanları itibarsızlaştırmak için çalışanların ellerinde bu saatli bombalar patlıyor. Gündemi değiştirmek, gündemde kendilerine yer bulmak için yaptıkları bu ahlaksızca tavırları esefle, şiddetle kınıyorum. Bu konuda asla ve asla yalnız değilsiniz.”

“YAKIT FİYATLARI DÜŞMEYECEK”

İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Üyesi ve 13 No’lu Komite Başkanı Mustafa Muhtaroglu da, Kaptan Semih Dinçel’in yaptığı sunumun yorumlarına katıldığını belirterek, konu ile ilgili eklemeler yaptı. 2020 yılının denizcilik sektörü açısından gerçekten çok önemli bir yıl olduğunu dile getiren Muhtaroglu, “2019 senesinde bunker piyasası yüzde 70 Heavy Fuel Oil, yüzde 15 Very Low Sulphur Fuel Oil kullanılmış, son dönemde Very Low Sulphur Fuel Oil’e geçenler ciddi bir kullanım göstermişler. Yüzde 15’te motorin ve ECA yakıtı kullanılmış. 2020 senesinin de ise yüzde 65 Very Low Sulphur Fuel Oil, yüzde 18 High Sulfur Fuel Oil ve yüzde 17 gasoil ve ECA yakıtı kullanılmış. Demek ki Very Low Sulfur Fuel Oil ana yakıt durumunda. Burada dikkat çeken motor tüketiminin çok fazla artmamış olması” diye konuştu.

Muhtaroglu, ayrıca fiyatların artışta olduğunu ve üreticilerin arzı kontrol ederek yakıt fiyatlarının düşmesine müsaade etmeyeceklerini ifade ederek, yakıt düşecek beklentisinde olunmaması konusunda uyarıda bulundu.

FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

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

TOBB VE HALKBANK ARASINDA ANLAŞMA

TOBB ile Halkbank arasında "Paraf Ticari Kredi Kartı ile Güvenceli Tedarik Zinciri Finansmanı Anlaşması" imzalandı. İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran da TOBB Başkan Yardımcısı sıfatıyla video konferans sistemiyle düzenlenen toplantıya katılım sağladı.

Paraf Ticari Kredi Kartı ile satıcı firmaların tahsilatları güvence altına alınarak dört farklı modelde çoklu vadede POS ile satış yapma imkanı elde edecek.

TAMER KIRAN, MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISINA KATILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası'na bağlı meslek komiteleri, sektörün sorunlarına yönelik çalışmalarına devam ediyor. Çözüm önerilerini yönetim kuruluna sunmak üzere düzenli olarak bir araya gelerek toplantı yapan komite üyeleri, 5 Ocak Salı günü video konferans üzerinden toplantılarını gerçekleştirdi. Toplantıya İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran da iştirak etti.

SEKTÖR SORUNLARI KONUŞULDU

İMEAK Deniz Ticaret Odası'na bağlı 46 No'lu Dalış Turizmi Faaliyetleri Meslek Komitesi üyeleri, video konferans sistemi üzerinden bir araya gelerek toplantı yaptı. 6 Ocak Çarşamba günü gerçekleştirilen toplantıya İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran da katıldı. Dalış Turizmi ile ilgili konuların ele alındığı toplantıda Tamer Kiran, üyelere bilgi olarak sektörün gelişimi için istişarede bulundu.

YURT DIŞINDA "İLK TÜRKİYE TİCARET MERKEZİ" AÇILDI

Türkiye Ticaret Merkezi (TTM); Ticaret Bakanlığı'nın desteğiyle ve oda-borsaların katkılarıyla, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği tarafından Amerika Birleşik Devletleri'nin (ABD) Şikago Kenti'nde açıldı. TTC Chicago'nun açılışı için Ankara ve Şikago'da eş zamanlı olarak tanıtım toplantısı gerçekleştirildi. Toplantıya Ticaret Bakanı Ruhsar Pekcan, TOBB Başkanı Rifat Hisarcıkloğluve İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı aynı zamanda TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kiran da katıldı.

LİMAN ÜCRETLERİ GENELGESİ GÖRÜŞÜLDÜ

Ticaret Bakan Yardımcısı Rıza Tuna Turagay'ın başkanlığında liman ücretleri genelgesi ile ilgili toplantı yapıldı. 11 Ocak Pazartesi günü video konferans sistemi üzerinden yapılan toplantıya İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt, Yönetim Kurulu üyeleri Başaran Bayrak ve Barış Dillioğlu da katıldı. Liman ücretleri, serbest zaman ve ardiye konularının ele alındığı toplantıda Türkiye Liman İşletmecileri Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Mehmet Hakan Genç, sunum yaptı.

SU ÜSTÜ AKTİVİTELERİ HİZMETLERİ MESLEK KOMİTESİ TOPLANDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası'na bağlı meslek komiteleri sektörün gelişimi adına her ay düzenli bir şekilde toplantılarını gerçekleştirerek çalışmalarına devam ediyor. Bu kapsamda, Su Üstü Aktiviteleri Hizmetleri Meslek Komitesi de, 12 Ocak Salı günü video konferans

sistemi üzerinden bir araya gelerek toplantı yaptı. Başkan Tamer Kiran'ın da katılım sağladığı toplantıda sektörle ilgili gelişmeler ele alındı.

İSTANBUL VERGİ DAİRESİ BAŞKANI RIZA BİLGİÇ'TEN DTO'YA ZİYARET

İstanbul Vergi Dairesi Başkanı Rıza Bilgiç, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran'ı, 14 Ocak Perşembe günü, ziyaret etti. Ziyarete, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Şadan Kaptanoğlu, Mali İşler Danışmanı Murat Erişti ile Oda Sekreteryası katıldı. Denizcilik sektörü ve mükelleflerin sorunları hakkında karşılıklı görüş alışverişi yapılan ziyarette, Başkan Kiran, Rıza Bilgiç'e plaket verdi.

İMEAK DTO, İSTANBUL VALİ YARDIMCISINI AĞIRLADI

İstanbul Vali Yardımcısı Dr. Hasan Hüseyin Can, 21 Ocak Perşembe günü İMEAK DTO'yu ziyaret ederek, Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran ile bir araya geldi. Oda faaliyetlerine ilişkin görüş alışverişinde bulunulan ziyarette, Başkan Kiran, İstanbul Vali Yardımcısı Dr. Hasan Hüseyin Can'a plaket sundu.

MOLDOVA ANKARA BÜYÜKELÇİSİ İLE TOPLANTI YAPILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı ve aynı zamanda TOBB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Tamer Kiran, Moldova Ankara Büyükelçisi Dmitri Croitor ile video konferans sistemi üzerinden bir araya gelerek görüştü. Görüşmede Türkiye-Moldova ekonomik ve ticari ilişkileri ile Türkiye-Moldova Ticaret ve Sanayi Odası Forumu'nun önümüzdeki dönem faaliyetleri hakkında istişarede bulunuldu.

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.



MODERN CLASS FOR SMARTER OPERATIONS

Today's market needs smarter solutions - and a modern classification partner. Find out how our modern classification solutions can turn possibilities into opportunities - and make your operations safer, smarter and greener.

Learn more at dnvgl.com/maritime



KANO DENİZCİLİK HİZMETLERİ VE TİC. LTD. ŞTİ.

İstanbul Deri OSB Sit. Tacir Sok. XXIII. Blok No:22-23-24 Tuzla/İSTANBUL

+90 216 591 09 09

info@kanomarine.com

+90 542 289 02 63

www.kanomarine.com

7/24
SERVICE
@ ALL
TURKISH
PORTS &
STRAITS

KANO IS OPENING TO YOUR SERVICE!

Kano Marine carry out annual and five-yearly inspections and tests of lifeboats, rescue boats, life rafts, and davits, according to the latest IMO and SOLAS regulations. Perform static and dynamic load tests of any davit.

Our well-trained technicians are on a world-wide service for you. We can offer you customized solutions for your fleet. We monitor all expiration dates, plan and execute upcoming services and provide you with spare parts whenever necessary.



We service all types of safety equipment, including life-saving appliances and fire-fighting equipment, with our well trained staff and high quality products.

Our qualified technicians carry out necessary inspections and certifications, take care of spare parts if needed and carry out necessary repairs. In addition, we also offer the delivery of new equipment in each of our areas of competence.

Authorised Service Station

LIFERAFT

FIRE FIGHTING



LIFE SAVING

LOAD TEST, LIFEBOAT & DAVIT

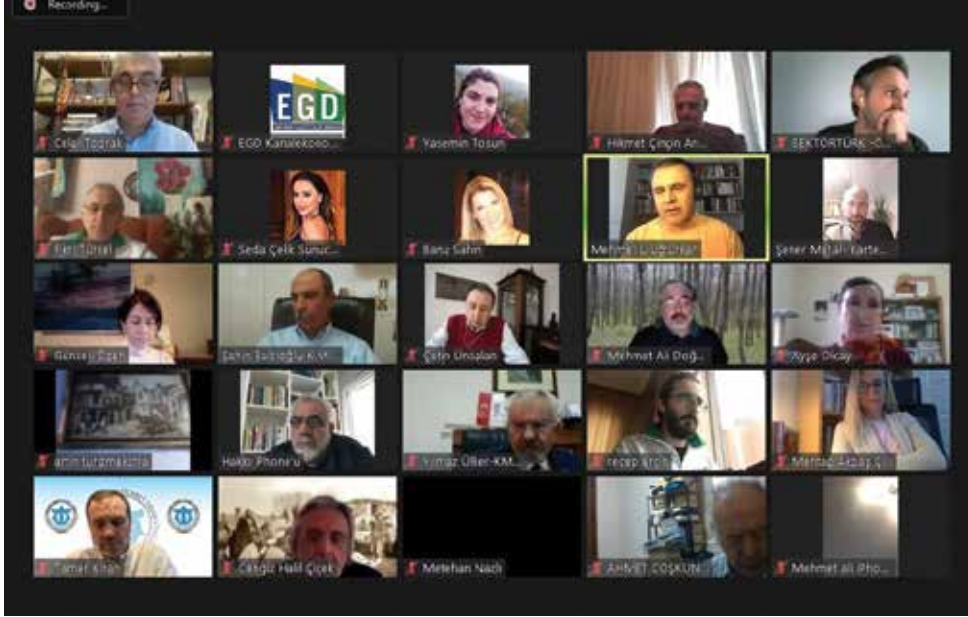


ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification



TAMER KIRAN, "TÜRKİYE EKONOMİYİ KONUŞUYOR" ETKİNLİĞİNE KATILDI

Ekonomi Gazetecileri Derneği (EGD), 'Türkiye Ekonomiye Konuşuyor' etkinliğine denizcilik sektöründeki gelişmeler, sığınmacı sorunu ve endemik bitki varlığı konuları damga vurdu.



Ekonomi Gazetecileri Derneği'nin (EGD) her hafta sonu görüntülü platformda gerçekleştirdiği 'Türkiye Ekonomiye Konuşuyor' etkinliğine TOBB Başkan Yardımcısı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kiran, Kahramanmaraş Ticaret ve Sanayi Odası Başkanı Şahin Balıoğlu ile Antakya Ticaret ve Sanayi Odası Başkanı Hikmet Çiçin katıldı.

Moderatörlüğünü EGD Başkanı Celal Toprak ve EGD Yönetim Kurulu Üyesi Mehmet Uluğtürkan'ın birlikte gerçekleştirdikleri toplantıda pandemi sürecinde denizcilikte yaşanan gelişmeleri aktaran Başkan Tamer Kiran, "Pandemi, denizcilik sektörünün ülke ekonomilerindeki önemini bir kez daha hatırlattı.

Her ülkenin her şirketin lojistiğe olan elzem ihtiyacı bir kez daha gözler önüne serildi. Hem Türkiye'de hem dünyada denizcilik sektörü iyi bir sınav verdi. Hareketli bir sürecin yaşanıyor olması sektörün tamamını pandemiden en az

etkilenen sektörler arasında gösterdi ki bu doğru değil. Bu sektör gemi taşımacılığından sigortaya, limancılıktan kruvazör turizmine kadar 10'un üzerinde alt sektörden oluşuyor. Pandemiyle konteyner taşımacılığında hareketlilik yaşanırken, kruvazör turizminde tüm işler durdu. Sektörün geneline böyle bakmak lazım" dedi.

DIŞ TİCARETTE KONTEYNER SIKINTISI

Pandemi sürecinde ihracatçı ve ithalatçıların konteyner fiyatlarındaki istikrarsızlık ve yüksek bedellerden şikayetçi olduklarını belirten Kiran, bunun Çin'in yeni konteyner üretimini durdurmasından ve pandemi nedeniyle limanlarda daha uzun süre kalmak zorunda kalan konteynerlerin yarattığı arz kısıtlamasından kaynaklandığını belirtti. Bu durumun önüne geçebilmek için konteyner şirketlerinin yazılım yatırımı yaptıklarına vurgu yapan Kiran, "Dünyadaki ilk 20 şirket konteyner pazarının yüzde 85'ini kontrol ediyor. Son 10 yıldır bu alanda amansız



rekabet vardı ve arzu ettikleri kazançları sağlayamıyorlardı. Ancak son dönemde bu şirketler iş modelinde birleştiler. Aynı hatlarda gemileri azaltarak yola devam etme kararı aldılar. Bundan sonra bu alanda daha istikrarlı bir fiyat beklentisi olacak" diye konuştu. Başkan Şahin Balıoğlu da, kentlerinin pandemide en az hasar alarak büyümesini sürdüren bir şehir olduğunu söyledi. 2020'yı bir önceki yıla göre yüzde 7,6 düşen ihracatla kapattıklarını belirten Balıoğlu, "Kahramanmaraş'ta işsizliğin olmadığını iddia ediyoruz. Çalışmayan insanlar var ve bu kişiler de iş beğenmeyen insanlar.

Türkiye'deki ipliğin yüzde 36'sını üretiyoruz. Dokumanın ve örgü kumaşın yüzde 15'ini Kahramanmaraş tek başına üretiyor. Kadın ayakkabısı üretiminde kentimiz, Türkiye ikincisi durumunda" diye konuştu. Suriye sınırında bir kent olması nedeniyle Hatay'ın ve Türkiye'nin alınan göçten önemli ölçüde etkilendiğini belirten Antakya Ticaret ve Sanayi Odası Başkanı Hikmet Çiçin, "10 yıl önce 10 yaşında Türkiye'ye gelen Suriyeli bir çocuk bugün 20 yaşında bir genç oldu. Bu genç ne Arapça ne de yeterince Türkçe öğrenebildi. Türkiye'de 4 milyonu Suriyeli, toplam 7 milyon sığınmacı var. Türkiye'nin en kısa sürede Göç ve Entegrasyon Bakanlığı kurması ve tek elden otoriteyle bu yöndeki sorunların çözümünde hızlı hareket etmesi gerekiyor" dedi.

YURT DIŞINDA “İLK TÜRKİYE TİCARET MERKEZİ” AÇILDI

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği, ABD’nin sanayi ve ticaret merkezi Şikago’da Ticaret Bakanlığı desteğiyle ticaret merkezi kurdu.



Turkish Trade Center Chicago (TTC Chicago)’nun açılışı için Ankara ve Şikago’da eş zamanlı olarak düzenlenen tanıtım toplantısına Ticaret Bakanı Ruhsar Pekcan ve TOBB Başkanı Rifat Hisarcıkıoğlu katıldı. Yurt dışında ilk ticari merkez olma özelliği taşıyan TTC Chicago 10 bin metre karelik bir alanda faaliyet gösterecek. İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kıran da bu şirketin başkanlığını yapacak.

ABD’YE İHRACATTA İŞLER KOLAYLAŞIYOR

TOBB Başkanı M. Rifat Hisarcıkıoğlu, açılışı yapılan TTM hakkında şunları söyledi: “Bu proje ile ülkemizin makroekonomik hedefleriyle uyumlu olarak sanayicimizi ve ürünlerimizi yurtdışına taşımayı amaçlıyoruz. Dünyanın en büyük pazarı olan ABD’de, stratejik bir merkez olan Şikago’da,

O’hare Havalimanının hemen yanında 10 bin metre karelik bir yer seçtik. Burada ofis depo gibi fiziki imkânların yanı sıra şirketlerimizin ABD’de duyabileceği her türlü hizmeti ABD’de yerleşik Türk ve Amerikalı profesyonel ekibimizle vereceğiz.”

ABD ile iş yapmak isteyen işletmeleri TTM’ye davet eden Hisarcıkıoğlu, “TTM, Türk şirketleri için bir tek durak hizmet noktası olacak. Oradaki arkadaşlarımız şirket kuruluşundan, satış ve pazarlamaya, dağıtım ve lojistik işlerine kadar tüm işlerinde şirketlerimize yardımcı olacaklar. İşletmelerimiz isterse onlara ABD’de profesyonel bir satış elemanı tahsis edeceğiz. Bu profesyoneller Türk ürünlerinin satılması için tüm ABD’yi dolaşacak. Başarılı olacağını düşündüğüm bu TTM’nin ülkemize ve işletmelerimize hayırlı olmasını diliyorum” dedi.

Ticaret Bakanı Ruhsar Pekcan da, Bakanlık olarak temel amaçlarının bir taraftan ihracatı artırırken, bir taraftan da üretim ve ihracatta; markalaşma, katma değer, yerli üretim, tasarım, inovasyon ve küresel değer zincirleri ile entegrasyonu geliştirmek olduğunu vurguladı.

2020’de pandemi koşullarına rağmen, ABD’ye %13,5 gibi ciddi bir artışla 10.1 milyar dolarlık ihracat gerçekleştiğini bildiren Pekcan, ABD’nin bu yıl ihracat rekoru kırılan 44 ülke arasında 1’inci sırada yer aldığını ve Türkiye’nin en fazla ihracat yaptığı ülkeler arasında İtalya ve Irak’ı da geride bırakarak 3’üncü sıraya yükseldiğini kaydetti.

“ABD PAZARI İLE İHRACATÇILARIMIZI TANIŞTIRMAK İSTEDİK”

Törenin ardından, Şikago TTC’nin tanıtımı amacıyla gazeteci, Dünya Gazetesi Genel Koordinatörü Vahap Munyar moderatörlüğünde, Markalaşma ve Tasarım Destekleri Dairesi Başkanı M. İlker Özdem, Şikago Ticaret Müşaviri Uğur Öztürk, TOBB TTM A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Genel Müdür Noyan Ciritioğlu, TTC Şikago Genel Müdürü Atakan Arıca katılımıyla panel düzenlendi.

Panelde hedeflerinin Türkiye’deki ihracatçıların Amerika pazarı ile tanıştırmak olduğunu ifade eden Kıran, “Hedefimiz yurt dışı Amerika’ya ihracat yapma potansiyeli olup, dünyanın en büyük ekonomisi olan 330 milyonluk nüfusuyla 20 trilyon dolardan fazla yıllık gayri safi hasılasıyla 2 buçuk trilyon dolar yıllık ithalatıyla devasa bir pazara ihracatçılarımızı götürüp onları burayla tanıştırmak istedik” dedi.

GRACO HYDRA-CLEAN İLE HIZLI, GÜVENLİ ve ETKİLİ TEMİZLİK!

Emniyetli ve etkin gemi temizliği için ATEX sertifikalı basınçlı yıkama makineleri,
Özgen Ship Supply güvencesiyle Graco Hydra-Clean ürün ailesinde!

Temizlik, denizlerde çalışan herkesin "olmazsa olmaz" rutinlerinden biri.
Gemi temizliği çözümlerinizi için, kıvılcım riski taşıyan elektrik,
mazot veya gaz ile çalışan yıkama makinelerinden kaçınınız.
ATEX sertifikalı Graco Hydra-Clean ürün ailesi ile risksiz temizlik sizin elinizde!



Kıvılcım çıkarmadan çalışan
Graco Hydra-Clean ürün ailesi,
patlayıcı atmosfer ve tehlikeli şartlarda
zorunlu olan ATEX sertifikasına sahiptir.

200°F (93°C) sıcaklığa kadar sıcak su,
deterjan ve kimyasal çözeltilerle
etkin temizlik sağlar.

Çok yönlü sistem, tuzlu su,
kimyasal temizleyici ve sıcak suyu
bir arada kullanabilir.

Çift hortum çıkışı ile aynı anda
iki operatör tarafından kullanılabilir.

Açık kafalı varillere uyumludur.

160, 210 ve 275 bar basınçla çalışan
arabalı, duvara ve varile monte edilen
modelleri mevcuttur.

Aşınma, kimyasal etki ve sert koşullara
dayanıklı 300 serisi paslanmaz çelik pompa ile
uzun ömürlü hizmet sağlar.

Graco Türkiye marin distribütörü
Özgen Ship Supply güvencesiyle

ÖZGEN
Shipsupply



İMEAK DTO İZMİR ŞUBESİ'NE “SIFIR ATIK BELGESİ”

İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi, 12 Temmuz 2019 tarihli Resmi Gazete’de yürürlüğe giren Sıfır Atık Yönetmeliği’nce Sıfır Atık Yönetim Sistemi’ni kurarak Sıfır Atık Belgesi’ni almaya hak kazandı.



Sıfır Atık Yönetim Sistemi kapsamında İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi’ndeki çöp kutuları kaldırılarak yerine atıkların ayrıştırıldığı, özel alanlarda depolandığı ve geri dönüşüme hazır hale getirildiği bir sistem getirildi. Yapılan çalışmalar ve Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü tarafından gerçekleştirilen denetimler sonucunda İMEAK Deniz

Ticaret Odası İzmir Şubesi’ne, 13 Ocak 2026 tarihine kadar geçerli olmak üzere Sıfır Atık Belgesi verildi.

İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Öztürk, denizcilik sektörünün çevreci ve geri dönüşümcü bir niteliğe sahip olduğunu belirterek, bu nitelikleri faaliyetlerinin her alanına taşımayı hedefledikleri için Sıfır Atık Belgesi için başvuruda bulunduklarını ve süreci başarıyla tamamladıklarını söyledi. Denizden ekmeğini kazanan bir sektör olarak denizleri korumakla mükellef olduklarını ifade ederek deniz varsa hayat da vardır diye konuşan Öztürk, “Odamız ve İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı olduğum

Deniz Temiz Derneği/TURMEPA olarak kıyı ve deniz temizlikleri ile çevre bilincini çocuklarımıza kazandırmaya çalışıyoruz. Ancak ne yazık ki ülkemizde deniz kirliliğinin yüzde 80’inin kaynağı karasal atıklardır. Bu atıkları denize karışmadan önce ayrıştırıp geri dönüşüme hazır hale getirirsek, ekonomik tasarruf sağladığımız gibi denizlerimizin kirlenmesinin ve deniz canlılarının yok olmasının da önüne geçmiş oluruz.

Yaşamı tehdit eden küresel iklim değişikliğini önlemek, Sıfır Atık Belgesi gibi küçük ama önemli bir adımı atmakla başlıyor” dedi.

(DTO İzmir Şubesi)

BODRUM'DA YAT LİMANLARI 2021 ÜCRET TARİFE TOPLANTISI YAPILDI

Bodrum İlçesi'nde, Muğla Büyükşehir Belediyesi'ne bağlı yat limanlarında 2021 yılında uygulanacak ücret tarifesi hakkında toplantı düzenlendi.



İMEAK DTO Şubesi'nden yapılan açıklamada, ticari yatlara verilen hizmetler karşılığı yeni tarifede belirlenen zam oranının kurumlarca karara bağlandığı bildirildi. Toplantı sonrası yapılan açıklamada, “Özellikle içinde bulunduğumuz bu pandemi

döneminde hiç zam yapılmaması asıl temennimiz olmakla beraber, bu işletmelerin ve buralarda verilen hizmetlerin devamlılığının sağlanabilmesi için belli bir gelire sahip olmaları gerektiği gerçeği sabit olup, devletimiz tarafından tespit edilen enflasyon oranının altında bir zam yapılmıştır. Özel tekneler açısından bakacak olursak, belediye bağlı bu limanlar her ne kadar özel marinaların verdikleri hizmet çeşitliliğine sahip olmasa da ücret açısından güncellenmiş haliyle dahi hala özel marinaların 3’de 1 hatta 4’de 1 oranındadır” denildi.

Açıklamada, “Bodrum Belediyemiz, Odamız, Bodrum Ticaret Odamız ve derneğimizin ortak girişimi ile yapılması için çalışmalarına başlanmış yeni liman projemiz mevcuttur. Odamız girişimleri, Bodrum Belediyemizin ve sektör çalışanlarının destekleri ile ilgili sektör ve amatör denizcilerimizin kullanması amaçlanarak Bodrum yarımadasının 16 noktasında denize indirme rampaları kurulmuş olup, yeni liman projemiz ile beraber bağlama sorununun tamamen ortadan kaldırılması amaçlanmaktadır” ifadeleri yer aldı.

(DTO Bodrum Şubesi)

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

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

Thor Marine ailesi olarak denizcilik sektöründe birçok hizmete yer vermekteyiz.

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

Bildiğiniz üzere lashing işlemi bilgi, tecrübe ve güven işlemidir.

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

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

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



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

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

İstanbul

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

İskenderun Şube & Atölye

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

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

www.thormarinesa.com.tr



T H O R
MARINE S.A.®

TERSANELER SORUNU MASAYA YATIRILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Karadeniz Ereğli (Batı Karadeniz) Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı İrfan Erdem öncülüğünde Batı Karadeniz Bölgesi'ndeki tersanelerin sorunlarının çözümü için bir toplantı gerçekleştirildi.



Batı Karadeniz Bölgesi tersanelerinin sorunlarının çözümü için düzenlenen toplantıda konuşan İMEAK DTO Karadeniz Ereğli Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı İrfan Erdem, tersanelerin 5084 sayılı yasadan çıkartılarak, Tuzla ve Yalova tersanelerinde olduğu gibi ciro üzerinden bedel alınması istedi.

Toplantıya; AK Parti Zonguldak Milletvekilleri Polat Türkmen, Hamdi Uçar, Ahmet Çolakoğlu, Zonguldak Valisi Mustafa Tutulmaz, Karadeniz Ereğli Kaymakamı İsmail Çorumluoğlu, Karadeniz Ereğli Belediye Başkanı Halil Posbıyık, Ereğli TSO Başkanı Arslan Keleş, AK Parti İl Başkanı Zeki Tosun, AK Parti İlçe Başkanı Avukat Saffet Bozkurt, Karadeniz Ereğli Gazeteciler Derneği Başkanı İ. Necati Günay, sivil toplum kuruluşları yöneticileri ve tersaneciler katıldı.

"TERSANELER 5084 SAYILI YASADAN ÇIKARILSIN"

Hükümet tarafından tersane yatırımcılarına destek verilmesi gerektiği belirten İrfan Erdem, tersanecilerin

5084 sayılı yasadan çıkartılarak Tuzla ve Yalova tersanelerinde olduğu gibi ciro üzerinden bedel alınması veya yapılan yatırımın bankalara teminat gösterilmesi için Tuzla ve Yalova'da olduğu gibi irtifak hakkının verilmesinin istedi. Erdem, gerçekleştirilen toplantının üç ana başlığının "Buraya nereden geldik? Mevcut durum ve tersaneler" olarak belirlendiğine değinerek, "Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın 2003 yılında Ereğli ve denizcilik camiasının misafiri olarak geldiği ilçede tersaneler bölgesi talebini olumlu karşılayarak onay vermiştir. Yatırımcılarımız Karadeniz Bölgesi'nde ve Ereğli'de tersane kurmak için devletten yer tahsis istemiştir. Devletimiz tersane kuracak yatırımcılarımıza yasa çıkararak, bedelsiz olarak yer tahsis yapmıştır" dedi.

"2009 YILINDA TERSANELERDEN 48 BİN KİŞİ EKMEK YEMİŞTİR"

2006 yılında başlayan deniz dolguları, tesis yapımı ve diğer eksikliklerin giderilerek, 2009 yılında gemi inşasına tersaneler bölgesinde başladığını

anlatan Erdem, "Tersanelerimizin 2009 yılındaki istihdam sayısı 7 bin sigortalı, 2 bin 500 taşeron işçisi olmak üzere 9 bin 500 kişiydi. Yani Erdemir'den 1,5 kat daha büyük. Bunları aileleri ile hesap edersek, 48 bin kişi bu tersanelerden ekmek yemiştir. Bütün bu kazanımlar firmaların öz kaynakları ile yapılmıştır. Çünkü 5084 sayılı yasa ile verilen tahsis alanlarına devredilemez, satılamaz ve kiralanamaz şerhi konuştur. Hatta başka bir iş koluna geçmesi, ortak bile alması yasa gereği engellenmiştir" diye konuştu. İrfan Erdem şunların altını çizdi: "Tersaneler 2006 yılından 2009 yılına kadar deniz dolgularını, üst yapılarını, makine parklarını tamamlamaya çalışarak gemi inşaya başlamıştır. Bütün bunları hiçbir kredi almadan öz kaynakları ile yapmışlardır.

Gemi inşa piyasasının kriz öncesinde olumsuz sinyaller vermesine rağmen Ereğli'deki tersane sahipleri kendilerinden emin bir şekilde hem yatırımlarını yapmışlar, hem de piyasayı takip etmiş ve almış oldukları siparişleri değerlendirerek bölgeye katma değer ve istihdam sağlamışlardır. Bu azim ve kendi öz sermayeleri ile bu üç yıllık süre içerisinde tersanelerimizde çeşitli amaçlarda 41 farklı türde toplam 250.000 DWT gemi inşa ederek yurt dışına ihraç etmişlerdir. Bu ihraç edilen gemilerin bedelleri Merkez Bankamıza dolar olarak girmiştir".

2009 yılında dünyada ve Türkiye'de gemi inşa sanayinin durma noktasına geldiğine dikkat çeken İrfan Erdem, bunun sebebinin dünya ticaretindeki küresel daralma olduğuna vurgu yaptı. Erdem, 2020 yılına kadar 11 yıllık süre içinde dünya ve Türkiye'de gemi inşa sanayinin durma noktasına geldiğinin altını çizdi. İrfan Erdem; "Türkiye'deki çoğu tersaneler sipariş alamamış, Yalova ve Tuzla tersaneleri ise bir elin parmakları



kadar sipariş almışlardır. Karadeniz’de ve Ereğli’de yatırım yapan tersanecilerimiz tersanelerini ve yatırımlarını bankalara teminat gösteremedikleri ve sipariş alamadıkları için devlete taahhüt ettikleri yatırımlarını tamamlayamamış, çalışanlarını işten çıkarmak zorunda kalmışlardır.

Bir kısmı borçlarını ve hatta personeller alacaklarını bile ödeyemeyecek duruma gelmiştir. Bugün, geçmişte 9500 kişiye direk istihdam sağlayan tersanelerimizde, şimdi ise 450 kişi çalışmaktadır. Yukarıda izah ettiğimiz şartlar dâhilinde yatırım yapan tersanecilerimiz istihdam taahhütlerini tutturamamıştır. Bunun üzerine Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Milli Emlak Genel Müdürlüğü hedeflerini tutturamayan bu tersanelerimizin tahsislerini iptal etmiştir” şeklinde konuştu.

İrfan Erdem hükümetten taleplerini de şu şekilde sıraladı: “Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Milli Emlak Genel Müdürlüğü tarafından tahsisleri iptal edilen tersanecilerimizin 5084 sayılı yasadan çıkarılarak, Tuzla ve Yalova tersanelimizde olduğu gibi ciro üzerinden bedel alınması veya yapılan yatırımın bankalara teminat gösterilmesi için Tuzla ve Yalova’da olduğu gibi irtifak hakkının verilmesini istiyoruz. Diğer taraftan bu talebimizin olumsuz değerlendirilmesi durumunda da iptal edilen tersane tahsislerinin devletimizin vereceği muayyen süreye kadar uzatılmasıdır. Bu tersaneler içinde Madenci Gemi Sanayi kurulduğu tarihten itibaren tahsisinin iptal edildiği yıla kadar klaslı

37 adet gemi inşa edip yurt dışına ihraç etmiştir”.

“İNSANI YAŞAT KI, DEVLET YAŞASIN”

Sözlerini Edebali'nin “İnsanı yaşat ki, devlet yaşasın” sözleri ile bitirmek istediğini belirten Başkan Erdem son olarak şunları söyledi: “Biz ve tersaneciler müteşebbisiz. 1970 yılında İrfan Erdem'in başlattığı ve dönemin en büyük gemilerinin inşa edildiği tersanecilik sektörünün yaklaşık 50 yıllık bilgi/birikimini ve tecrübesini bir çırpıda yok sayamayız. Çünkü bu bilgi/birikim ve tecrübe ile bölgede büyük işler başardığımızı hem biz, hem bölge insanı, hem de iştigalimizle ilgili kamu kurumları ve sektör bilmektedir. Bu meslek bizlere atalarımızdan miras kaldı. Bu ülkenin milletvekilleri olarak ve devlet olarak sizlerden yardımınızı istiyoruz”.

Zonguldak Valisi Mustafa Tutulmaz toplantıda yaptığı konuşmada, başta tersaneler olmak üzere ilçenin sorunlarının çözümü noktasında bir araya geldiklerini söyledi. AK Parti Zonguldak milletvekilleri Polat Türkmen, Ahmet Çolakoğlu ve Hamdi Uçar ise ilçenin sorunlarının çözümü için üzerlerine düşen sorumluluğu yerine getirmeye hazır olduklarını belirterek, ortak bir fikirde buluşmanın önemli olduğunu, iyi sonuçlar almayı umut ettiklerini ifade ettiler.

**“ORTAK BİR FİKİRDE BULUŞMAMIZ
ÖNEMLİ” NOKTASINDA ANLAŞILDI**

AK Parti Zonguldak Milletvekili Polat Türkmen, "sıkıntıları masaya yatıralım, değerlendirelim istedik. Buna öncülük

yapan İrfan Erdem'e de teşekkür ederim. Tersanecilikle ün salan bir ailenin mensubudur. Erdemir'in kurulmasında babasının ailesinin de katkıları olmuştur" dedi. AK Parti Zonguldak Milletvekili Ahmet Çolakoğlu da, İrfan Erdem'e teşekkür ederek şunları söyledi: "Önemli bir yeri olan Ereğli'nin sorunlarını tartışma ve çözüm odaklı çalışma anlamında bir fırsat verdi. İnşallah belli bir yol yine alacağız. Bu bölgedeki tersane potansiyelini ülke ekonomisine katma değer sağlaması adına çalışmamız gerekir. Bireyselliği bırakıp ülkemizin gelişmesi için hepimizin çalışması gereklidir" şeklinde konuştu.

AK Parti Zonguldak Milletvekili Hamdi Uçar da şu noktalara dikkat çekti: "5184 sayılı yasa gereği tersaneler bölgesinde mağdur olanların sorunlarının masaya yatırılması adına toplantı organize edildi. Tahsisi iptal edilen tersane, liman gibi işletmelerimizin atıl vaziyetten aktif hale getirebilmek için neler yapabiliriz. Uzun zamandır tersaneler bölgesi hem istihdam, hem üretim alanında çok ciddi iş dünyasında yer alan sektörler idi. Krizlerden ötürü bu sıkıntılar yaşandı. Bugüne kadar atıl vaziyette kaldı. Aktif hale getirilmesi için hep birlikte, herkes fikrini ortaya koyarak ilgili ve yetkili kurumlara gidilerek, bu sorunun biran önce çözülmesi gerekiyor. Burada 7-8 bin istihdamın sağlandığı bir yerin aktif hale getirilebilmesi için toplandık. Ortak bir fikirde buluşmak önemliydi. İnşallah iyi sonuçlar alırız".

DTÖ Karadeniz Ereğli (Batı Karadeniz Bölgesi) Şubesi

ADEM ŞİMŞEK: “DENİZCİLİĞİN ÖNEMİ ÇOK NET ANLAŞILDI”

İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliğa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek, Ocak ayı olağan meclis toplantısında önemli açıklamalarda bulundu.



Ülke ve dünya olarak çok zorlu ve olağanüstü bir yılın geride kaldığını söyleyerek konuşmasına başlayan Başkan Adem Şimşek sözlerine şöyle devam etti: “Hayatımızda sağlığın her şeyin başında olduğunu bir kez daha anladığımız bir dönem geçiriyoruz. 2021 yılına geçen yıldan hayatımızı büyük ölçüde etkileyen ve sosyal hayatımızı kısıtlayan küresel salgınla girdik. Tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de aşılardan devreye girmeye başlamasıyla yılın ikinci yarısında pandeminin kontrol altına alınarak normale dönmeye ilgili umutlarımız artarak devam etmektedir.

Alınan tedbirlere uymamız ve aşılardan başarıyla birlikte Haziran ayından sonra küresel ekonomide bir toparlanma beklemekteyim. Fakat o noktaya varıncaya kadar geçecek zaman diliminde hem Türkiye ekonomisi hem dünya ekonomisi için zorlu sürecin devam edeceğini unutmamamız gerekiyor. Pandemi sosyal hayatın her

aşamasında olduğu gibi ekonomilerin ve sektörümüzün gidişatını belirlemeye devam edecektir.”

“DENİZCİLİĞİN ÖNEMİ ÇOK NET ANLAŞILDI”

Gemi adamlarının “deniz lojistiği ve tedarik zincirinde kilit çalışan” olarak kabul edildiği ve Türkiye’ye deniz yoluyla giriş yapacak gemi çalışanlarının PCR testi ve karantina uygulamasından muaf olacaklarını belirten Şimşek, “2020 yılı genel değerlendirmem “Kilit Çalışanlar” kabul edilen deniz çalışanlarımızla sonlandırmak istiyorum. Pandemi döneminin de denizciliğin önemi çok net bir şekilde ortaya çıkmıştır. Birleşmiş Milletler 75. Genel Kurulu’nda, 1 Aralık 2020 tarihinde alınan bir karar ile deniz çalışanlarının “kilit çalışanlar” olarak kabul edilmiştir. Merkezimiz ve Sayın Yönetim Kurulu Başkanımız Sayın Tamer Kıran’ın girişimleriyle Covid-19’a karşı aşılamada, Türk gemi

çalışanlarına toplumun işleyişi için gerekli sektörler ve kritik işlerde çalışan kişileri kapsayan 2. grupta yer verilerek öncelikle aşılanmalarının sağlanması ve gemi personeli değişimlerinin sorunsuz yapılması hususundaki talepler Sağlık ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlıklarımıza iletilmiştir. Bu girişim sonucunda Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığınca, gemi adamlarının “deniz lojistiği ve tedarik zincirinde kilit çalışan” olarak kabul edildiği ve Türkiye’ye deniz yoluyla giriş yapacak gemi çalışanlarının PCR testi ve karantina uygulamasından muaf olacağını duyurulmuştur. Bu bağlamda “Kilit Çalışan” konumunda olan tüm deniz çalışan kardeşlerimizin pandemi süresi içerisinde gösterdikleri özverili çalışmaları nedeniyle takdir, şükran ve teşekkürlerimi sunuyorum.” dedi.

“GEMİ SÖKÜM SEKTÖRÜ PANDEMİYİ AVANTAJA ÇEVİRDİ”

Pandemi sürecinden kötü etkilenen sektörlerin karşıtı olarak gemi sökümün bu dönemi avantaja çevirdiğini belirten Başkan Şimşek şunları ifade etti: “2 üyemizin tesisi daha Şimşekler ve Avşar Gemi Söküm Avrupa Birliğine Listesi’ne kabul edildi. Bu yıl tesislerde 118 gemi ve 854 bin tona ulaşılmıştır. 2009-2021 Aralık ayını karşılaştırdığımızda söküm yapılan en yüksek 2. tonaj konumundadır. Fakat en önemli gösterge son 11 yılda en yüksek söküm tonajına ulaşan 2012 yılında 281 gemi karşılığı 927 bin ton işlem yapılmıştır. Ortalama Gemi başına tonaj 3 bin 298 tonlarda iken 2020 yılında gemi başına tonaj tarihi bir rekor ile 7 bin 237 ton bitirmiştir. Bu da gemi sökümdeki üyelerimizin ulaştığı kaliteyi göstermektedir.”

(DTO Aliğa Şubesi)



LEADING THE WAY IN MARINE SOLUTIONS

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

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

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

www.eagle.org

SAFETY LEADERSHIP
DRIVING SUSTAINABILITY

© photo: rrp/istock/Silvaferrara

TÜRKİYE'NİN LOJİSTİK KAPISI: "İZMİT KÖRFEZİ"

İzmit Körfezi'ndeki limanlardan geçen yıl, yeni tip koronavirüs (Covid-19) salgınına rağmen taşınan yük miktarı artarak 76,5 milyon tona ulaştı.

İstanbul ve Kocaeli sanayisine olan stratejik yakınlığı dolayısıyla deniz taşımacılığında önemli bir merkez haline gelen İzmit Körfezi'ndeki limanlardan geçen yıl, yeni tip koronavirüs (Covid-19) salgınına rağmen taşınan yük miktarı artarak 76,5 milyon tona ulaştı. İMEAK Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şube Başkanı Vedat Doğusel, 2020 yılının salgınla mücadeleyle geçtiğini, tüm dünyada ve Türkiye'de salgının farklı boyutlarda varlığını sürdürdüğünü, bu süreçte yaşanan bütün olumsuzluklara rağmen, Kocaeli'nin ve Kocaeli denizciliğinin gelişme gösterdiğini aktardı.

"KOCAELİ DENİZCİLİĞİN BAŞKENTİDİR"

Kocaeli'nin Türkiye ekonomisine sağladığı katkının önemine değinen Doğusel, 14 organize sanayi bölgesine sahip kentin aynı zamanda ana arterlerin içinde bulunduğunu kaydetti. Doğusel, Kocaeli'yi "denizciliğin başkenti" olarak nitelendirdiklerini belirterek, "Kocaeli dediğimiz zaman; kültür kenti, çok ciddi bir sanayi kenti, çok ciddi bir deniz kenti... Bunların hepsinin bir arada olduğu kent sayısı azdır.

Bugün Kocaeli'ye baktığınız zaman Gölcük'teki askeri tersanelerimiz, Yalova ve Tuzla'daki gemi üretim yerlerimiz, Kocaeli'nin üretim tesislerine bağlı olarak yapılmış limancılık faaliyetleri ve gemi inşa yan sanayi sektörünün bulunması, ülkemiz için ve Kocaeli için çok önem arz etmektedir" diye konuştu.

"KOCAELİ 8 BİN 134 GEMİ MİSAFİR ETTİ"

Kocaeli'nin Karadeniz'e çıkış kapısı olduğuna işaret eden Doğusel, kentin denizcilik sektöründeki gücünü 34



limandan aldığını vurgulayarak, kentte limanların yanında hem Yalova hem de Tuzla'daki tersanelerle denizcilikte talep ve arz dengesinde çok ciddi hareketlilik yaşandığını kaydetti.

Kocaeli'nin Kasım 2020 itibarıyla misafir ettiği gemi sayısının 8 bin 134 olduğunu dile getiren Doğusel, "Bu kasım sonu rakamlarıdır. Bu rakam, aralık ayı rakamlarının gelmesiyle daha da artacaktır. Türkiye 44 bin 424 gemi ağırlamıştır, Kocaeli'de ise bunun yaklaşık yüzde 18,3'üne tekabül eden bir sayı vardır. Kocaeli, Türkiye'nin beşte bir denizciliğini üretmektedir" ifadelerini kullandı. Doğusel, hem gemiler hem limanlar hem de talep dengesini oluşturan mal unsurlarının hep beraber senkronize şekilde çalışması gerektiğini belirterek, "Kocaeli bu üretim ve nakliye

denizcilik kısmının hepsinin üstesinden gelmektedir ve Türkiye denizciliğine örnek olmaktadır. Misafir ettiğimiz gemilerden 2 bin 614'ü Türk bayraklı, 5 bin 520'si yabancı bayraklı" dedi.

Kocaeli'nin stratejik konumunun önemine işaret eden Doğusel, "Kentimizdeki yatırımlar da deniz ticaretimizin gelişmesine yöneliktir. Kocaeli, elleçleme rakamlarına göre her sene ortalama 73 milyon ton civarında bir rakama ulaşmaktadır. Biz 2020 yılında yaklaşık 76,5 milyon tona ulaştık. 2019 yılına göre bir artış var. Kocaeli bütün limanlarıyla beraber ön sıraya geçmiştir" değerlendirmesinde bulundu.

(DTO Kocaeli Şubesi)

YOUR EXPERTS IN **GLOBAL BUNKERING**

Do you need quality bunkers at midnight in Singapore? Or bunkering in the Gulf of Mexico at 09.00 am? Our dedicated bunker traders are here for you – and you can count on us for your bunker supply around the clock. Both onshore and offshore. At the right place, the right time, and the right quality. Always at competitive prices.

DAN-BUNKERING.COM


Dan-Bunkering
- Best Bunker Buy



ORHAN DİNÇ, BODRUM'DA “DALIŞ TURİZMİNİN ÖNEMİNE” DEĞİNDİ

İMEAK DTO Bodrum Şube Başkanı Orhan Dinç, Bodrum'un önemli turizm faaliyetlerinden biri olan dalış turizmine dair değerlendirmelerde bulundu.



Çok zor süreçlerin yaşandığı 2020 yılını geride bırakırken, 2021 yılının beraberinde yeni bir düzeni getirdiğini ifade eden Başkan Dinç, Mart 2020'den itibaren yaşanan salgının, oda faaliyetlerini başlarda kısıtlasa da sonralarda dijitalleşmelerini hızlandırmış olduğunu kaydederek şöyle konuştu: “2021 yılının ilk ayı gayet hareketli ve yoğun geçti.”

Öncelikle İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanımız Sayın Tamer Kıran'a gerek üyelerimiz gerekse Şubelerimiz adına birçok konuyu çözüme kavuşturduğu için teşekkürlerimi iletiyorum. Tamer Başkanımızın en son telsiz ruhsat

ödemelerinin 2020 yılı tarifesıyla devam etmesi yönünde yaptığı girişimler olumlu sonuçlanmış, bu durum birçok üyemizin yüzünü güldürmüştür. Bizler de varlığımızın sebebi olan üyelerimiz için birçok konuyu çözüme kavuşturuyoruz.”

DÜNDEN BUGÜNE DALIŞ TURİZMİ

2021 yılı içinde en önemli projelerinden biri olan, Bodrum bölgesinde faaliyet gösteren meslek gruplarını bir araya toplayarak sorunları hakkında istişare etmesini sağlamak ve Oda olarak sorunların çözümünün merkezinde olmak olduğunu dile getiren Dinç, “Yakın zamanda Bodrum'da su altı dalışı yapan üyelerimizi bir araya

getirdik ve kendileri ile güncel sorunlarını konuştuk. Yaptığımız bu sektörel toplantıda Bodrum Dalış Turizminin dünden bugüne geçişini değerlendirerek, faaliyetlerini daha iyi koşullarda gerçekleştirebilmeleri adına atılacak adımlar üzerinde planlama yaptık. Bodrum için çok önemli bir turizm sektörü olan dalış turizminin gelişmesi ve Bodrum'da hizmet veren tüm sualtı dalış merkezlerinin ortak hareket edebilmesi ve kaçak çalışmaların önlenmesi için ilk adımı attık” diye konuştu.

“BÖLGEMİZ BİNLERCE TALEP GÖRÜYOR”

Dalış turizminin canlı tutulması için ve faaliyetlerin kesintisiz en iyi koşullarda sürdürülebilmesi adına mevcut dalış bölgelerinin ivedi ihtiyacı olan tonozlar hakkında çalışma gerçekleştirildiğini aktaran Dinç, “Bölgemize dünyanın dört bir yanından gelen turistlerin en çok dikkatini çeken dalış sporu gerek eğitim gerekse keşif için her yaz binlerce kişi tarafından talep görüyor.

Bunun yanında 1500'lü yıllarda inşa edilen ve tarihin kendisi olan Bodrum Kalemizde bulunan Sualtı Arkeoloji Müzemizi ziyaret eden turistlerimiz sadece dalış sporu ve dalışın geçmişini yerinde görmek için bile bölgemizi ziyaret ediyorlar” dedi. Dinç sözlerini şöyle noktaladı: “Meslek gruplarımızın faaliyetlerini sürdürülebilir halde yapması ve gelişmesi için Oda olarak bu toplantıları rutin haline getirerek tüm sektörlerimizden an ve an haberdar olmak istiyoruz. 2021 yılı önce tüm camiamıza ve insanlığa sağlıklı gelsin. Pruvanız neta rüzgarınız kolayına olsun.”

(DTO Bodrum Şubesi)



PRS Istanbul Branch Office

mobile +90 549 680 08 30

office +90 216 510 86 03

ist@prs.pl

**IACS
Member**

**Notified Body
No. 1463**



Ship surveys

**Products certification
(MED, PPER, RCD, PED, SPV, EMC)**

PRS Testing Laboratory

www.prs.pl

MARMARİS'DE LİMAN ÜCRETLERİ DTO ÜYELERİNİ MEMNUN ETTİ

Muğla Büyükşehir Belediyesi'nin işletmesine bağlı özel ve ticari teknelerin bağlandığı limanlarda özel tekneler için gelen yapılan zamlar Marmaris Deniz Ticaret Odası üyelerini memnun etti.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Marmaris Şubesi'nde yapılan toplantıda basın mensuplarının da sorularını cevaplayan İMEAK DTO Marmaris Şubesi Başkanı Halil Bağlı, "Büyükşehir belediyesinin özellikle işletme belgesi olan limanlarda yapmış olduğu zammı olumlu buluyoruz.

Bu işletmelerin fiyatlarını arttırmaları konusunda Büyükşehir Belediyesine teşviklerde bulunduğumuzu da bilmenizi isteriz. Özel tekneler ve ticari teknelerin aynı ücretler ile değerlendirilmesine karşıydık. Ticaret yaptığımız limanların özel tekneler ile doldurulmuş olmasına karşı idik. Bu rahatsızlığımızı Büyükşehir Belediyesi ile de sık sık paylaşıyorduk, Bu zam kararı ile bir nebze olsun çözüm olacağını düşünüyoruz" dedi.

Başkan Halil Bağlı, özel teknelerin bağlandığı limanlara yapılan zamlar ile ilgili görüşü tek başına almadığını, odanın ve kooperatif başkanlarının da, ticari tekne ve gemisi olanlar ile

almış oldukları görüş birliği sonucunda olduğunu ifade etti.

"MARMARİS EN UCUZ LİMANLARA SAHİP"

Başkan Bağlı, "Muğla Büyükşehir Belediyesi'nin liman bağlama ücretlerinde ticari tekneler devletimizce açıklanan enflasyonun da altında kalan yeniden değerlendirilme oranında yüzde 9 artış yapılmıştır. Belediye limanlarında hizmet alan özel tekneler için yapılan düzenleme ise, belediye limanlarına oluşan yoğun bağlama talepleri, özel marinaların fiyatları ve yapılan artışlarda da göz önünde bulundurulduğunda hala diğer bağlama yapılacak yerlerin oldukça altındadır" dedi. Başkan Bağlı ayrıca, "Muğla Büyükşehir Belediyesi tarafından işletilen bölgemizdeki limanlarda bağlayan özel tekne sayılarında son yıllarda çok fazla artış olmuştur. Bunun sebebi ise ticari tekneler göre belirlenen uygun fiyat tarifesi ve bu fiyatların

özel marinaların çok çok altında olmasıdır. Bilindiği üzere 2020 Mart ayından itibaren Pandemi sebebiyle ticari teknelerimizin birçoğunun tur rezervasyonları iptal olmuş ve liman içi hareketliliği azalmıştır. Özel teknelerle beraber limanlarımızda bağlama yeri sıkıntısı ortaya çıkmış ve ticari teknelere limanlarımızda yer bulmakta zorlanılmıştır. Ayrıca aynı gün yeni yolcu alacak teknelerimizin kumanya, yakıt, su ikmali, tekne temizliği vb. faaliyetlerinde gecikme yaşanması sebebiyle de tur programlarında aksamaların ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Sektör olarak yaşadığımız sıkıntılar da göz önünde bulundurulduğunda kısıtlı imkanlarla hizmet vermeye çalışan Muğla Büyükşehir Belediyesi'nin 2021 yılında uygulamaya koyduğu ücretlendirmelerin yerinde ve doğru olduğunu, bu şekilde dahi özel tekneler için belirlenen ücretlerin bölgedeki faaliyet gösteren özel marinalardan 1/3 ve 1/4 oranında düşük olduğu ve belediye bağlı limanlardan faydalanmak isteyen yabancı bayraklı ve Türk bayraklı özel teknelerin taleplerinin de karşılama sorumluluğu içerisinde olduğu görülmektedir" dedi.

"2021'DE REZERVASYONLARDA ARTIŞ VAR"

Başkan Halil Bağlı 2021 sezonunu değerlendirirken, "Pandemi dolayısı ve ekonomik sebeplerden ötürü rezervasyon iptali çok yaşadık. 2021 sezonunda inşallah aşı olumlu sonuç verecek ve turizm daha çok canlanacak. Şimdilik geçtiğimiz yıllara oranla rezervasyonlarda yüzde 60 oranında artış gözlemliyoruz" dedi.

(DTO Marmaris Şubesi)

Denizcilik sektörünün hizmetindeyiz.

TANITIM FİMLERİ
REKLAM SPOTLARI
GEMİ İNŞA FİMLERİ
HAKEDİŞ FİMLERİ
ONARIM RAPORLAMA
EĞİTİM FİMLERİ
SOSYAL MEDYA FİMLERİ
GEMİ İNDİRME CANLI YAYINLAR
KURUMSAL ETKİNLİK FİMLERİ
DRON ÇEKİMİ
FOTOĞRAF ÇEKİMİ



15 TÜRK DENİZCİ KORSANLARIN ELİNDE

Nijerya'nın Lagos kentinden Güney Afrika'nın Cape Town kentine gitmek üzere yola çıkan Türk gemiadamlarının çalıştığı Liberya bayraklı M/V Mozart isimli gemiye, Nijerya açıklarında 23 Ocak Cumartesi günü deniz haydutları tarafından silahlı saldırı gerçekleştirildi. Saldırıda ikinci mühendis Farman İsmayilov vefat etti.



Lagos'a yaklaşık 180 mil açıktaki seyreden ve 19 mürettebata sahip M/V Mozart Gemi'ne yönelik saldırıda bir kişi yaşamını yitirdi, 15 kişi kaçırıldı ve 3 kişi ise gemide bırakıldı. Geminin 4'üncü kaptanı Furkan Yaren, radar hariç tüm kabloların söküldüğünü ve korsanlar tarafından kendisine verilen rotada seyrettiklerini bildirerek, ikinci mühendis Farman İsmayilov'un öldürüldüğünü açıkladı. Karadan 170 km açıktaki meydana gelen saldırıda, korsanların hızlı botlarına destek veren

bir ana akaryakıt gemisi kullandığı ve saldırı sırasında geminin panik odasına saklanan mürettebata ulaşmak için yedi saat metal kesme makinesiyle kapıyı kesmek için uğraştıkları öğrenildi.

KURŞUN YAĞDIRDILAR

23 Ocak sabahı saat 06:00 sıralarında korsanların gemiye doğru hızlı botlarla geldiğini gören kaptan Mustafa Kaya'nın uyarısıyla geminin tüm mürettebatının kendilerini makine dairesinin yeke kısmındaki 'Panik

Odası'na kilitlediği öğrenildi. Gemiye çıkan korsanların 'Citadel' adlı korunaklı bölgeyi bulduktan sonra fidye amacıyla kaçırmak istedikleri gemicilere ulaşmak için demir kesme makinesi kullandıkları belirlenirken, jet taşı tabir edilen makineyle açılan delikten kapıyı kırmayı başardıkları ve hemen silah kullandıkları kaydedildi. Korunaklı kapıyı kesmek için 6-7 saat uğraşan korsanların panik odasındaki 19 kişiye kurşun yağdırdığı ve o sırada da geminin ikinci çarkçısı Azeri Farman İsmayilov'u öldürdükleri ortaya çıktı. Korsanların daha sonra mürettebatı darp ettiği ve üç mürettebatı gemide bırakarak, 15 Türk denizciyle gemiden ayrıldığı belirlendi. Saldırı sonrasında gemide kalan Başmühendis Süha Tatlıgil'in panik odasında gizlendiği, 4'üncü Kaptan Furkan Yaren ile makine yağcısı Gökhan Lale'nin de yaralı olduğu için bırakıldığı ortaya çıktı. Korsanların geminin yerinin tespit edilmemesi için tüm seyir cihazlarının kablolarını koparttığı, böylece zaman kazanmak istedikleri belirlendi.

Olaydan hemen sonra Dışişleri Bakanı Mevlüt Çavuşoğlu, geminin 4. Kaptanı Furkan Yaren ile telefonda görüşerek, olayla ve gemideki durumla ilgili bilgi aldı. Çavuşoğlu, geminin ait olduğu şirketin işletmecisi Osman Levent Karsan'la da telefonda görüşerek, başsağlığı ve geçmiş olsun dileklerini iletti, kaçırılan mürettebatın bir an evvel kurtarılması ve evlerine güvenle dönebilmeleri için gerekenlerin yapılacağını vurguladı.

CUMHURBAŞKANI ERDOĞAN 4'ÜNCÜ KAPTAN İLE GÖRÜŞTÜ

Cumhurbaşkanı Erdoğan da 4'üncü Kaptan Furkan Yaren ile iki kez telefonda görüştü. Erdoğan, geminin





saldırıdan kurtulan üç personeliyle Gabon'a doğru hareket ettiği bilgisini aldı. Erdoğan, süreci yakından takip ettiğini ve kaçırılan gemi personelinin kurtarılmasıyla ilgili bütün yetkililere talimat verdiğini ifade etti.

Dışişleri Bakanı Mevlüt Çavuşoğlu da Gine Körfezi'nde kaçırılan 15 Türk gemi mürettebatıyla ilgili olarak, korsanların henüz hiç kimseyle temasa geçmediğini belirterek, "Vatandaşlarımıza yönelik bir saldırı olmuştur. 15 vatandaşımız şu anda kaçırılmış durumda. Gemi şu anda limana yanaştı. Gemide güvenlikle ilgili bir sızma, sıkıntı yok. Korsanlar ne bizle ne ailelerle ne de şirketle bir temasta bulunmadı. Henüz bir haber gelmedi. Hayatını kaybeden Azerbaycan Türkü kardeşimizi Azerbaycan'a uğurlayacağız. Dördüncü kaptanımız ve personelimiz şu anda gemide kalıyor, şirket de öyle istedi" ifadelerini kullandı.

DENİZCİLİK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ'NDEN AÇIKLAMA

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü, deniz haydutlarınca kaçırılan gemi hakkında yazılı bir açıklama yaptı. Durumla ilgili bilgi verilen ve bölgedeki deniz haydutluğuyla ilgilenen yerlere gerekli bilgilendirmelerin yapıldığı kaydedilen açıklamada; "Gemiği işleten Boden Denizcilik tarafından Liberya Bayrak Temsilcisi, o bölgedeki deniz haydutluğu faaliyetleri ile ilgilenen Maritime Domain Awareness Trade - Gulf of Guinea (MDAT-GoG), gemi sahibi sigorta kuruluşu bilgilendirilmiş, medya ve basın sözcüsü ile iletişime geçilmiştir. Ayrıca İngiltere merkezli Kriz Yönetimi Merkezi aktif hale getirilmiş, sigortacısı bilgilendirilerek ve sigortacının devreye girmesi sağlanmıştır. Olay merkezimiz



tarafından takip edilmektedir" ifadeleri yer aldı.

GEMİYİ İŞLETEN FİRMADAN AÇIKLAMA

Gemiği işleten Boden Denizcilik, Nijerya açıklarındaki Gine Körfezi'nde seyir halinde korsan saldırısına uğrayan M/V Mozart isimli konteyner gemisine ilişkin açıklama yaptı. Açıklamada şu ifadeler yer verildi: "Gine Körfezi'nde silah zoruyla kaçırılan M/V MOZART gemisinin sahibi ve işletmecileri mürettebatlarından bir kişinin öldürüldüğü ve diğerlerinin kaçırıldığını üzülen ve teyit ettiler. Şirket yetkilileri

mürettebatın ailelerine en içten baş sağlığı dileklerini ve desteklerini açıklarken, konu ile ilgili tüm yetkililerle birlikte bu sorunu en kısa sürede ve en güvenli şekilde çözmeye çalıştıklarını bildirdiler. Açıklamada; mürettebatın güvenliği için daha fazla açıklama yapmaktan kaçınılacağı, tüm ekibin güvende olabilmesi için bu konuya hassasiyetle yaklaşılmasının önemli olduğu da ayrıca belirtildi.

M/V MOZART, GENTİL LİMANI'NA ULAŞTI

M/V Mozart Gemi'si'ne yapılan saldırının duyulmasının ardından Türkiye, kaçırılan





15 mürettebatı sağ salım teslim almak için diplomasi trafiğini devreye soktu. Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu, “Gine Körfezi’nde korsan saldırısına uğrayan gemimiz saat 11:00’de Gabon’un Gentil Limanı’na demirlemiştir” diyerek, gelişmeleri aktardı: “Mozart Gemisi 24.01.2020 tarihinde saat 10.30’da Gabon’un Gentil Limanı demirleme sahasına ulaşmıştır. Türkiye’nin Librevil Büyükelçiliği görevlileri, gemiyi limanda karşıladı. Mürettebata burada ilk tıbbi müdahale yapıldı. Hayatını kaybeden 2. Mühendis Farman İsmayilov’un cenazesi gemiden alındı”.

Türkiye’nin Librevil Büyükelçiliği’nin Twitter hesabından yapılan paylaşımda da, Gabon’a ulaşan 22 kişilik destek ekibinin, Büyükelçi Nilüfer Erdem Kaygısız tarafından karşılandığı belirtildi.

FERMAN İSMAİLOV’UN CENAZESİ AZERBAYCAN’DA

Nijerya açıklarında saldırıya uğrayan M/V Mozart Gemisi’nin mürettebatından Azerbaycan uyruklu Ferman İsmailov’un cenazesi, Azerbaycan’ın başkenti Bakü’ye ulaştı. THY’nin İstanbul-Bakü seferini yapan TK0332 sayılı tarifeli

uçakıyla getirilen cenazeyi Haydar Aliyev Havalimanı’nda Azerbaycan Dışişleri Bakanlığı ile Azerbaycan Başsavcılığı yetkilileri ve İsmailov’un ailesi karşıladı. Azerbaycan Dışişleri Bakanlığı Sözcüsü Leyla Abdullayeva, basın mensuplarına yaptığı açıklamada, cenazenin ülkeye getirilmesi için Türkiye ile koordineli çalıştıklarını belirtti. Abdullayeva, Dışişleri Bakanı Mevlüt Çavuşoğlu’nun olaydan hemen sonra Azerbaycanlı mevkidaşı Ceyhun Bayramov’u arayarak taziye dileklerinde bulunduğunu

ve bilgilendirdiğini hatırlatarak, “Vatandaşımızın cenazesinin Bakü’ye getirilmesinde yardımcı oldukları için Türkiye’ye teşekkür ediyoruz” dedi.

BAŞKAN TAMER KIRAN’DAN AÇIKLAMA

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, Nijerya açıklarında M/V Mozart Gemisi’nden kaçırılan 15 Türk denizcinin durumunu üzüntü ve endişe ile takip ettiklerini söyledi.

Tamer Kiran, İMEAK Deniz Ticaret Odası’nın sosyal medya hesabı üzerinden yaptığı açıklamada şu ifadeleri kullandı: “Türk gemiadamlarımızın çalıştığı Liberya bayraklı M/V Mozart isimli gemiye, Nijerya açıklarında 23 Ocak Cumartesi günü deniz haydutları tarafından gerçekleştirilen silahlı saldırıyı büyük bir üzüntü ve endişeyle takip ediyoruz. Saldırıda, mürettebat arasında hayatını kaybeden kardeş Azerbaycan Cumhuriyeti vatandaşı İkinci Mühendis Farman İsmayilov’a Allah’tan rahmet, yakınlarına sabır ve başsağlığı, yaralılara ise acil şifalar diliyor, deniz haydutları tarafından kaçırılan 15 Türk Denizcimizin bir an önce sağ salım kurtarılmasını temenni ediyorum.”

Editörün notu: Bu haberin güncellenme tarihi 28 Ocak 2021’dir.



Certifying excellence since 1899

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

ClassNK



2021'e doğru ekonomide gelişmeler ve beklentiler



* PROF. DR. ORAL ERDOĞAN

Dünya ekonomisinde mevcut durum itibarıyla 2020 yılını bir resesyon yılı olarak adlandırabiliyoruz ki; daha uzun sürmesi hali bir tarihi bir depresyon dönemine işaret eder. 2021'in de kötü geçmemesi temennisindeyiz. Ancak 2021'in de ekonomik açıdan sorunlu geçmesi ihtimali yok diyemeyiz.

Tahminlerde çok da başarılı olmayan IMF'nin 2021 beklentilerini de yine revize ettiğini görüyoruz. Sevindirici husus, revizyonun daha iyimser yönde olması. Aşırı önemli, ama ekonomik sıkıntının veya stresin başka boyutlarda da yaşanma gerekçeleri olabilir. Son 100 senenin ekonomik verilerinin gelişme hızının dalgalanmasına bakarak, kontrolsüz parasal genişlemenin arkasından 2021'de de bir risk birikimi patlaması veya dışavurumu olasılığı var.

Genelde dikkati çeken husus, Çin'in dünya ticaretindeki hem ihracat, hem de ithalat yönlü payını pandemiye rağmen ciddi oranda yükseltmesi. Gerek sağlık, gerekse de ekonomik olarak Çin'in pandemiyle birlikte gücünü arttırdığını görüyoruz. Önceki dönemlerde yaşanan

küresel birçok olayın arkasında ABD'nin olduğu kanaatinin son bir yılda değiştiğini değerlendiriyoruz.

ÇİN, ABD'NİN TAHTINI SALLAYABİLİR

Önümüzdeki günlerde Çin'in neyi doğru yaptığı konusuna önem verilecek. Rekabet gücünüzü çok iyi yaratmanız gerekiyor. Bu, zamanla ve yıllar içinde oluşuyor. Amerika Japonya'ya karşı, ardından bir derece Güney Kore'ye karşı uyguladığı stratejileri Çin ile başarabileceğini zannederek hata ettiğini düşünüyoruz. Özellikle üretimde orta ve düşük teknolojik ürünleri Amerika'da yapmak yerine, o kısımları Çin'e bırakalım gibi stratejiyi 2000'li yıllarda yoğun uyguladı. Bunu uygularken gözden kaçabilen faktör,

Çin'in nüfusunun gerçekten Japonya ile karşılaştırılmayacak derecede olması. Açık kesimin daha fazla olması nedenleriydi. Ve bu çerçevede Çin, anormal bir şekilde sadece fason üretmekle kalmayıp, zaman içinde bu süre o kadar uzadı ki, süre uzarken de aynı zamanda 2008'den sonra teknolojiye de hamleler yapmayı başardı. Şu an orta ve yüksek teknolojiye Amerika'nın tahtını ihracatta da sallayabilecek duruma doğru geldi. Bu sefer pandemi durumu devreye girdi. Ama onun nasıl olduğu konusunu ben de bilmiyorum. Suni midir, gerçek midir biraz muallakta kalıyor. Esas konu hala ticaret savaşları konusudur. Amerika, rekabet üstünlüğünü koruyabileceği, sürdürebileceği bir alanı Çin'e kaptırmış gibi görünüyor.

	2018	2019	Projeksiyonlar	
			2020	2021
Dünya	3.5	2.8	-4.4	5.2
Gelişmiş Ekonomiler	2.2	1.7	-5.8	3.9
ABD	3	2.2	-4.3	3.1
Euro Bölgesi	1.8	1.3	-8.3	5.2
Almanya	1.3	0.6	-6	4.2
Fransa	1.8	1.5	-9.8	6
İtalya	0.8	0.3	-10.6	5.2
İspanya	2.4	2	-12.8	7.2
Japonya	0.3	0.7	-5.3	2.3
Birleşik Krallık	1.3	1.5	-9.8	5.9
Gelişmekte Olan Ekonomiler	4.5	3.7	-3.3	6
Çin	6.7	6.1	1.9	8.2
Rusya	2.5	1.3	-4.1	2.8
Brezilya	1.3	1.1	-5.8	2.8
Güney Afrika	0.8	0.2	-8	3
Türkiye	2.8	0.9	-5	6
Global Ticaret (mal ve hizmet)	3.9	1	-10.4	8.3
Gelişmiş Ekonomiler (ihracat)	3.5	1.3	-11.6	7
Gelişmiş Ekonomiler (ithalat)	3.6	1.7	-11.5	7.3
Gelişmekte Olan Ekonomiler (ithalat)	4.1	0.9	-7.7	9.5
Gelişmekte Olan Ekonomiler (ihracat)	5	-0.6	-9.4	11
Petrol Fiyatları	29.4	-10.2	-32.1	12
ABD Dolar Mevduat Faizi (6 aylık)	2.5	2.3	0.7	0.4
Euro Mevduat Faizi (3 aylık)	-0.3	-0.4	-0.4	-0.5
Japon Yeni Mevduat Faizi (3 aylık)	0	0	0	0

Kaynak: IMF

Tablo1: Global İhracat Gelişimi (trilyon \$)

İhracat (trilyon\$)	Dünya	Japonya	Birleşik Krallık	ABD	Çin	Rusya	Türkiye	Avrupa Birliği
2010	15.20	0.62	0.58	1.83	1.25	0.22	0.17	4.72
2011	18.17	0.78	0.67	2.11	1.53	0.30	0.21	5.50
2012	18.32	0.81	0.69	2.15	1.56	0.32	0.22	5.20
2013	18.70	0.78	0.67	2.16	1.65	0.32	0.23	5.27
2014	18.79	0.75	0.69	2.26	1.65	0.29	0.23	5.39
2015	16.37	0.60	0.64	2.13	1.44	0.18	0.19	4.63
2016	15.82	0.56	0.65	2.08	1.38	0.18	0.18	4.61
2017	17.49	0.61	0.66	2.24	1.65	0.21	0.21	5.12
2018	19.28	0.68	0.69	2.46	1.86	0.23	0.21	5.73
2019	18.80	0.65	0.70	2.43	1.82	0.23	0.20	5.54
2020-09	12.52	0.42	0.44	1.66	1.31	0.16	0.14	3.67

Kaynak: IMF, <https://data.imf.org/regular.aspx?key=61013712>

Çin artık kendisini geliştirdi. Biden döneminde de, pandeminin de etkisiyle en azından kısa vadede ABD'nin Çin'e karşı yeterli mücadeleyi verebileceğini düşünmüyoruz. Üç sene sonra Çin, ihracatta ABD'yi yakalama noktasına gelebilir. Küresel ticaretteki daralmaya

yüksek gösteriyor. ABD, Çin'e karşı büyük gol yedi ve bunu temizlemek için 2-3 yılı olduğuna yönelik bir kanaat hakimleşmiş durumda. Hal böyle olursa 2-3 yıl boyunca doların değer kazanma olasılığı düşüyor.

2020 Aralık itibarıyla 2019 Aralık ayına göre %15,9 artarak 17 milyar 844 milyon seviyesine yükselmiştir. Mevsim ve takvim etkilerinden arındırılmış sanayi üretim endeksinde dikkat çeken düzeyde canlanma olarak kasım ayında bir önceki aya

Tablo 2: Global İthalat Gelişimi (trilyon \$)

İthalat(trilyon\$)	Dünya	Japonya	Birleşik Krallık	ABD	Çin	Rusya	Türkiye	Avrupa Birliği
2010	15.47	0.81	0.40	1.23	1.81	0.42	0.12	4.63
2011	18.33	0.87	0.46	1.44	2.06	0.55	0.14	5.41
2012	18.55	0.88	0.46	1.51	2.15	0.56	0.16	5.23
2013	18.83	0.80	0.52	1.51	2.22	0.54	0.16	5.39
2014	18.93	0.77	0.48	1.56	2.35	0.50	0.16	5.52
2015	16.58	0.70	0.43	1.45	2.31	0.35	0.15	4.87
2016	16.14	0.71	0.39	1.39	2.24	0.30	0.15	4.88
2017	17.73	0.73	0.43	1.50	2.43	0.37	0.16	5.34
2018	19.55	0.77	0.48	1.64	2.63	0.45	0.18	5.85
2019	19.12	0.75	0.45	1.61	2.56	0.42	0.19	5.72
2020-09	12.72	0.49	0.27	1.04	1.79	0.25	0.12	3.78

Kaynak: IMF, <https://data.imf.org/regular.aspx?key=61013712>

karşın Çin'in payını artırmakta oluşu, buna karşı ABD'nin aynı performansı sergilemekten uzak kalışı ve ABD faiz verim eğrisinin halen "0" düzeyine yakın seyretmekte oluşu, ABD'nin önümüzdeki 2-3 yıl boyunca genişleyici para politikasını devam ettirmesi olasılığını

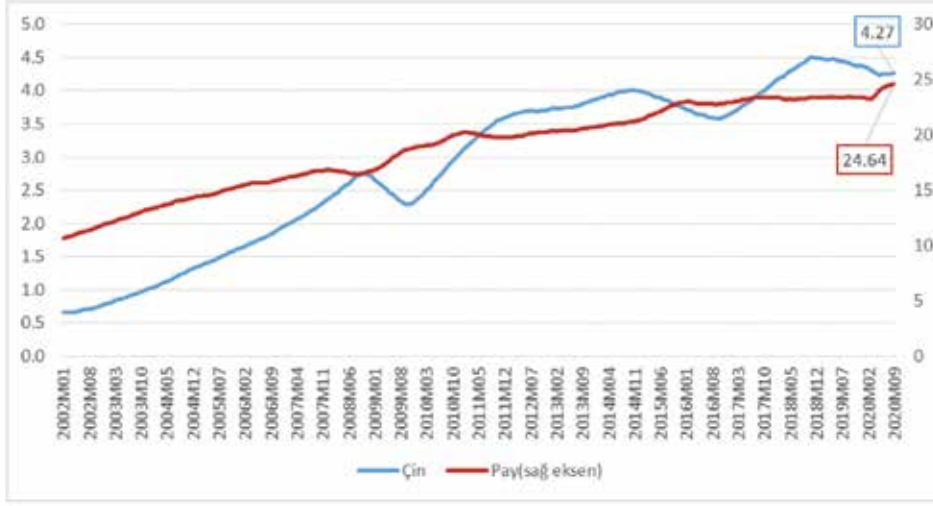
TÜRKİYE EKONOMİSİ PANDEMİ'YE KARŞI SAVUNMADA

Tüketici Güven Endeksi kasım ve aralık aylarında sıkıntılı bir seyir izlemesine rağmen, 2021 yılı Ocak ayında yaklaşık %3 artış göstermiştir. Diğer tarafta ihracatta dikkat çeken canlanma oldu

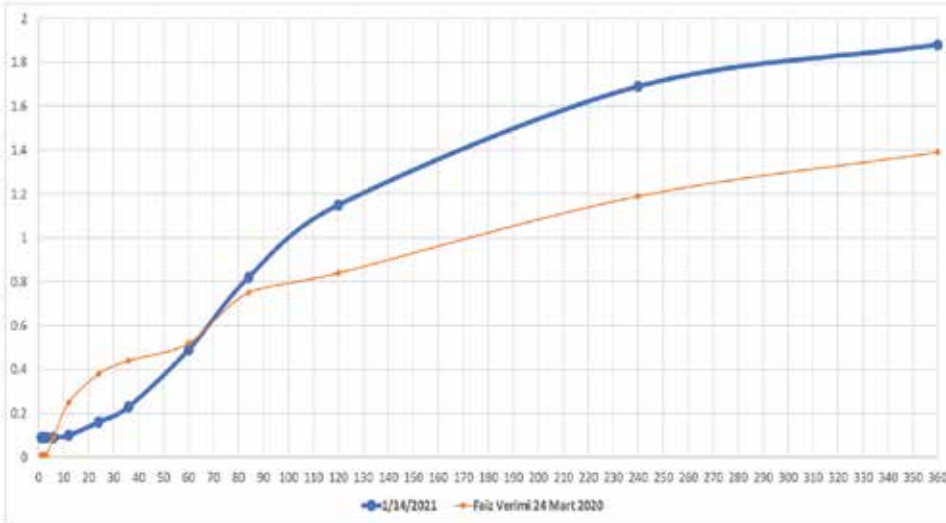
göre %1,3 artmıştır. 2020 yılında sanayi ve ihracattaki canlanmanın iki ana faktöründen birinin iç piyasada özellikle reel sektöre yönelik ikinci çeyrekte yapılan desteklemeler ve kredi faizlerindeki kolaylaştırmaların etkisi var. Aynı zamanda da üçüncü çeyreğe

Grafik 1: Çin Ticaret Gelişimi ve Dünya Ticaretindeki Payı

(pay= Çin Toplam Ticareti/Dünya İhracatı) (Çin Toplam Ticareti: aylık bazda yıllıklandırılmış toplam trilyon \$)

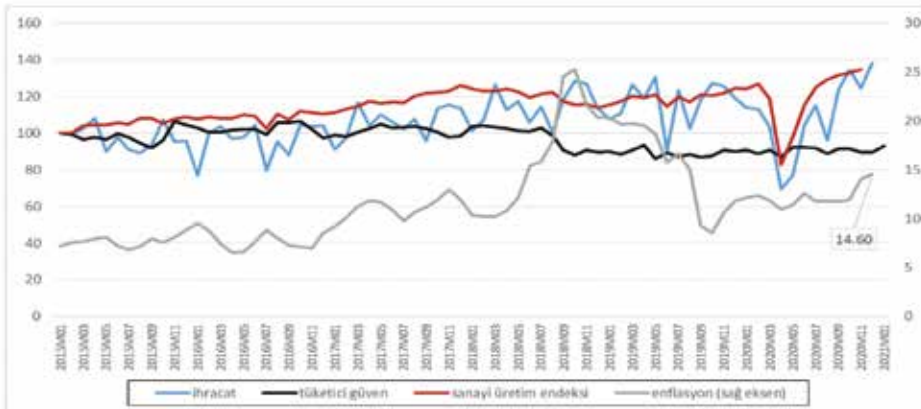


Grafik 2: Seçim Öncesi ve Sonrası ABD Hazine Kağıtları Verim Eğrisi



Kaynak: Veriler ABD Hazine Bakanlığı web sayfasından alınmış olup, grafikler yazarı aittir.

Grafik 3: Tüketici Güven Endeksi, Sanayi Üretim, İhracat ve Enflasyon



Veri kaynağı: TÜİK

Not: (İhracat, tüketici güven ve sanayi üretim endeksi, 2015=100)

Tüketici güven endeksi için mevsim etkilerinden arındırılmış, sanayi üretim endeksi için takvim ve mevsim etkilerinden arındırılmış veri kullanılmıştır.

başlarken, dövizdeki hızlı yükselmelerin etkisiyle ihracatçının canlanmasının etkisi olduğu belirtilebilir. Sanayi ve ihracat bu şekilde canlanıyor. Fakat bu süreçte hem küresel enflasyonda yıllık yüzde 6'lık artış, hem de TL'ye karşı dövizin değerlenmesi iç piyasadaki enflasyonu önemli ölçüde tetikledi. Bu durum ise tüketicinin güvenini daraltacak şekilde sıkıntılarını arttırmış durumda. Tüketici Güven Endeksi de, bu anlamda strese işaret ediyor. İç piyasadaki canlanmayı sağlayan faktör, bütçede ciddi açık vererek bir anlamda üretici ve tüketicinin rahat tutulması ve pandemi etkilerine karşı bir nebze ilaç olunmasıydı. Bu tabii ki sürdürülebilir değildir. Merkezi yönetim hedef bütçe açığı 2020 yılında %24 aşılmış durumda.

Bir anlamda halk rahat tutulmaya çalışıldı. Bu durum, pandemi etkilerine bir nebze ilaç olmuş oldu. Fakat yine sürdürülebilir değil. Kamu genelde bu tür açıkları verebilir, ama ardışık yılda ekonominin toparlanmasıyla bunun kurtarılabileceğine inanılır. Eğer o toparlanma gelmezse, cari açık ile bütçe açığı birlikte seyreden duruma dönerse ve yabancı yatırımcının da sıcak bakmadığı bir atmosfer oluşursa, o zaman ekonomide stres kaçınılmaz olabilir. Ocak-Aralık dönemi itibari ile 38.8 milyar TL açık nüksetmiş durumda. Faiz dışından da bir gelir elde edemiyorsak, faizde bir taraftan büyümeye devam ederse, o zaman faiz-enflasyon-döviz tarafında üçlü sıkıştırma gelebilir gibi bir endişe oluşur.

Örnek olarak konut ve otomotiv satışlarını ele alabiliriz. Pandemi sürecinde insanlar bu zor şartlarda hala yoğun bir şekilde araç satın alabilmişler. Sanki ülkede kriz yokmuş gibi herkesin pandemi ortamında evde çalıştığı noktada düşünün otomotiv satışları patlıyor. Bu trajikomik bir olaydır. 2019 yılı itibariyle 479,060 toplam araç satışı varken, 2020 yılı itibariyle 772,280 araç satışı oluyor. Ev satışlarında da ciddi oranda yükselme görüyoruz. 2019 yılında 1 milyon 348 bin 729 iken 2020 yılında bu sayı 1 milyon 499 bin 316 olmuştur. Burada tüketici bir taraftan güven endeksinde sıkıntı gösteriyor, diğer taraftan da anormal bir alım satım söz konusu. Satan tarafı

Tablo 3: Merkezi Yönetim Hedef Bütçe Açığı 2020 yılında %24 oranında aşılmış durumda

(MİLYON TL)	2019	2020	2019	2020	ARTIŞ ORANI			GSYH PAYI (%)		
	BÜTÇE	BÜTÇE	Yılsonu Gerç.	Yılsonu Gerç.	2020 Gerç./2020 Bütç %	2020 BÜTÇE / 2019 Yılsonu Gerç.	2020 BÜTÇE / 2019 Yılsonu Gerç.	2019 BÜTÇE	2020 BÜTÇE	2019 Yılsonu Gerç.
Bütçe Giderleri	960,976	1,095,461	999,489	1,202,236	10	14.0	9.6	21.6	22.5	23.4
Faiz Hariç Giderler	843,659	956,521	899,550	1,068,274	12	13.4	6.3	19.0	19.6	21.1
Faiz Harcamaları	117,317	138,940	99,940	133,962	-4	18.4	39.0	2.6	2.9	2.3
Bütçe Gelirleri	880,359	956,588	875,796	1,029,493	8	8.7	9.2	19.8	19.6	20.5
Vergi Gelirleri	756,495	784,602	673,315	833,062	6	3.7	16.5	17.0	16.1	15.8
Bütçe Dengesi	-80,616	-138,873	-123,693	-172,743	24	-72.3	-12.3	-1.8	-2.9	-2.9
Faiz Dışı Denge	36,701	67	-23,754	-38,781	-58,379	-99.8	100.3	0.8	0.0	-0.6

Kaynak: Hazine ve Maliye Bakanlığı

geçelim, alan taraf var. Burada halkın da, sıkıntılarını pek de hissetmediği bir durumla karşılaşıyoruz. Halkımızda sanki “ben kriz yaşamayı seviyorum” gibi bir durum var. İleri teknoloji ürünlerinde de dışa bağımlı olduğumuzu

TÜRKİYE “MAALESEF” YİNE İTHALATTAN DOLAYI BİR BÜYÜME İMKANI YAKALAYABİLİR

Gayri Safi Yurtiçi Harcama (GSYİH)’da üçüncü dönemde aslında geçmiş yıllara göre baktığınızda normalin üzerinde bir

KONUT	toplam	ilk satış	ikinci satış
2020	1,499,316	469,740	1,029,576
2019	1,348,729	511,682	837,047
2018	1,375,398	651,572	723,826

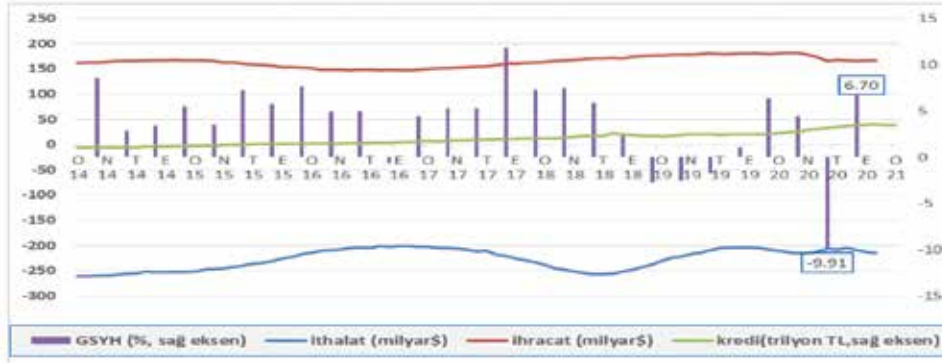
Kaynak: TÜİK

OTOMOTİV	otomobil	hafif ticari	toplam
2020	610,109	162,679	772,788
2019	387,256	91,804	479,060
2018	486,321	134,616	620,937

Kaynak: Otomotiv Distribütörleri Derneği

Dördüncü çeyrekte ise, TL’de kredi genişlemesi bu derece mümkün olamazdı. Parasal genişleme açısından bakıldığında, yeni başkanla beraber Merkez Bankası emisyonundaki parayı daha sıkı kontrole geçmiş. Bankalardaki mevduat hesabında da yavaşlama var. Genişleme etkisi ile büyüme katkısında daha sınırlı olma ihtimali yüksek. Diğer tarafta, yüzde 7.5 veya 8 ile kamu bankaları daha fazla kredi verebiliyor mu? O da mümkün değil. 2020 başlarında yüzde 17-18’lerin altında pek verebileceklerini düşünmüyorum. Hem parasal miktar, hem de ortamdaki maliyetler gereği. Geriye bir tek ihracat kalıyor. Fakat şu anki kur seviyeleri burada da bir stres getiriyor. Yani ihracatla büyüme yerine, Türkiye maalesef ithalattan dolayı bir büyüme imkanı yakalayabilir. Bu durum, Türkiye ekonomisinin ilginç bir paradoksu gibi... Merkez Bankası’nın rezervleri çok tartışıldı, ancak net olarak bakıldığında Merkez Bankası’nın döviz tutup, dış dünyadaki özel sektörün borcunun ödeyicisi değildir. Merkez Bankası rezervlerinin ne ifade ettiği, netinin ne ifade ettiği ile uluslararası rezervlerin ne ifade ettiği farklı şeyler. Örneğin, 22 Ocak 2021 itibarı ile Merkez Bankası’nın döviz varlık toplamı 703.29 milyar TL. Döviz yükümlülükleri de 690,65 milyardır. Yani arada takribi 12.64 milyar TL’lik fark var. 12,64 milyarı 7,44’e böldüğünüzde 1,1 milyar dolarlık çok düşük bir net rezerv doğar. Bu her şeye rağmen Merkez Bankası’nı açık piyasa işlemlerini dikkate almadan zorunlu karşılıklardaki yetkisini, etkisini görmeden çok düşük bir rakam sıkıntılı denebilir. Doğrudur. Ayrıca daha önce bu rakam 30 milyarlar varmıştı; 1.1’e inmiş.

Grafik 4: GSYİH, Dış Ticaret ve Kredi Büyümesi



ve bağımlılığımızı indiremediğimizi görüyoruz, bu alandaki hamlelere daha fazla önem verilmesi gerektiğini özellikle belirtmekte fayda var.

büyüme var. İkinci çeyrekte yüzde 9.9 daralma varken; üçüncü çeyrekte baz etkisi, üstüne TL’de kredi genişlemesi ve ihracat ile ekonomi hızı büyüdü.

Grafik 5: MB Döviz Rezervleri



***PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ REKTÖRÜ/
MÜHENDİSLİK FAKÜLTESİ ÖĞRETİM ÜYESİ**

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

Siber güvenlik...



* DR. ORHAN ÖZGÜR AYBAR

Siber güvenlik suçları ve bunlarla ilişkili alınması gereken önlemler son yıllarda giderek önemini arttırmaktadır. Teknolojik cihazların ve internetin günlük hayatımızdaki yaygın kullanımının iş hayatına getirdiği kolaylıklar tartışılmaz bir gerçektir. Nesnelerin İnterneti (IoT) kavramı ile yaygınlaşan internet ağına bağlı cihaz sayılarının artmasıyla güvenlik riskleri de giderek önem kazanmaktadır. Büyük ölçekli işletmelerin yapmış oldukları güvenlik yatırımları siber tehditler için caydırıcılık özelliği gösterdiğinden, kaynak eksikliğiyle birlikte güvenlik açıklarıyla ilgilenecek yetkin personel bulunduramayan küçük ve orta ölçekli işletmeler daha cazip hedefler haline gelmektedir.

Oltalama (Phishing) e-postaları günümüzde en bilinen yaygın yöntemlerdendir. Kullanıcı hesaplarına gelen gerçek görünümlü e-postalar ile kullanıcıların hesap bilgileri, şifreleri ve kredi kartı bilgileri istenmektedir. Özellikle işletmelerin e-posta

sunucularındaki filtrelemelerden de başarıyla geçen ortalama e-postaları kotanız dolu uyarısıyla kullanıcıları aldatma yoluna da gidebilmektedir. Bu şekilde gelen e-postalara verilerini giren kullanıcıların hesapları anında ele geçirilerek, arka planda çalışan yazımlarla işletmelerin yerel ağlarındaki tüm cihazlara ulaşılabilir. Kullanıcı hesabından diğer hesaplara sahte kullanıcı isimleriyle ortalama e-postaları gönderilerek işletmede daha fazla kullanıcının hesap bilgilerinin ele geçirilmesi hedeflenmektedir. Bu tip saldırılarda bilinmesi gereken en etkili yöntem bilinçli olmaktır.

SALDIRIYA UĞRAYINCA İŞ KAYBINA UĞRAMAK KAÇINILMAZ OLUYOR

Dağıtılmış hizmet reddi (DDoS-Distributed Denial of Service) saldırılarına karşı internet servis sağlayıcı (ISP-Internet Service

Provider) firmaların sunduğu çözümler alt katmanlarda başarılı olarak görülmektedir. Bu tip bir saldırıyla karşı karşıya kalan işletmelerin web sunucuları hedef alındığından botnet grubuna dâhil zombi olarak nitelendirilen cihazlar normal yükün üzerinde olağanüstü anlık istekler oluşturarak, mevcut ağda yoğunluk ve işlem görememe sorunlarını oluşturmaktadır. Temel olarak hizmetin yavaşlatmasını hedef alan DDoS saldırı karşısında işletmelerin sistemleri isteklere cevap veremez hale geleceğinden, iş kaybına uğramaları kaçınılmaz olacaktır. Makine öğrenmesine dayalı algoritmalar kullanılarak network trafiğinin üzerinden zombi cihazları etiketlemek son yıllarda yapay zekânın hayatımızda yer bulmasıyla ağırlık kazanmaktadır. DDoS atakları bireysel bazlı olmadığından işletmelerin kendi





sunucuları ve güvenlik duvarları üzerinde uygun protokollerle önlem alması gerekmektedir.

Yukarı yer alan iki tip siber saldırı yöntemi mikro ve makro düzeyde işletme ve çalışanlarını etkileyecek seviyededir. Bu ve benzer durumlardan korunmak için dikkat edilmesi gereken hususlar: Bireysel olarak tüm çalışanlar siber güvenlik uygulamaları hakkında bilgilendirilmeli ve eğitilmelidir, kurumsal olarak bilgi işlem yapısı çok katmanlı olarak tasarlanmalı ve ağ topolojisi bu bağlamda modellenmelidir. Bir hata sonucu işletmedeki çalışan tarafından ortalama e-postasındaki linki tıklanıldığında arka planda çalışan zararlı yazılımın ivedi tespit edilmesini sağlayacak bir anti-virüs yazılımı olmalıdır. Kullanıcının hesabı bir süre askıya alınarak diğer kullanıcılarla hesap trafiği gözlemlenmelidir. Aksi takdirde işletmenin e-posta sunucusu da ciddi zararlar görebilir. İşletmelerde

mobil cihazların bağlı olduğu kablosuz ağ yapısını kablolu ağ yapısından ayırarak, olası mobil cihazlardan gelecek siber atakları da önlemek en kuvvetli yöntemlerden biridir.

DENİZCİLİK FİRMALARI SİBER GÜVENLİĞE YATIRIM YAPMALILAR

Denizcilik sektörü de küresel anlamda yukarıda bahsedilen siber saldırılardan etkilenmektedir. Şirketlerin güvenlik politikalarını bu doğrultuda güncel tutarak olası saldırılara hazırlıklı olması gerekmektedir. Örnek olarak 2017 senesinde Maersk Firması'nda şüpheli bir mailin Ukrayna'daki çalışanlardan biri tarafından açılmasıyla birlikte yaşanan virüs (petya) saldırısında firmanın tüm ülkelerdeki sistem ağları etkilenerek iş, zaman ve büyük maddi kayıplara yol açmıştır¹. Benzer bir durum 2018 senesinde Cosco Firması'nda da yaşanmıştır. Bu siber saldırıda müşteri ve tedarikçiler arasında iletişim hedef alındığından web sitesi,

mail ve telefon trafiği aksamıştır². Türkiye'de hizmet gösteren denizcilik firmalarının benzer durumlarla karşılaşmamaları için siber güvenliğe yapacakları yatırımlardan kaçınmamaları ve bu doğrultuda firmalar bünyesinde yetkin personel istihdam etmeleri aşîkârdır. Aksi takdirde yaşanacak iş ve maddi kayıplar daha büyük felaketleri beraberinde getirecektir.

Referanslar

¹Turner, Giles; Verbyany, Volodymyr; Kravchenko, Stepan (27 June 2017). "New Cyberattack Goes Global, Hits WPP, Rosneft, Maersk". Bloomberg. Retrieved 27 June 2017.

²<https://www.cybersecurity-insiders.com/cyber-attack-on-cosco/>

*PRÜ LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ
HESAPLAMALI BİLİMLER MÜHENDİSLİĞİ
PROGRAM DİREKTÖRÜ



LEO MARINE

Biz sizin
Limano
nasıl ulaştığınızı
ile ilgileniyoruz

www.leomarine.com.tr

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



Chevron Yetkili Dist.

BALTİK KURU YÜK ENDEKSİ OCAK AYINDA YÜKSELİŞE GEÇTİ

Baltık Kuru Yük Endeksi'nde (Baltic Dry Index-BDI) Ocak ayında önemli bir hareket yaşandı. 10 yıldan uzun süredir ilk kez ocak ayında yükselişe geçen endeks, bir hafta içinde yüzde 35 arttı.

Bazı uzmanların “Çılgın bir hareket” olarak tanımladığı bu yükselişin nedenlerini uzmanlara sorduk. ABD'deki seçim sonuçlarının da bu yükselişte etkili olduğunu belirten uzmanlara göre, küresel ekonomi iyi yolda ilerliyor. Bu yükselişi, nedenlerini be beklentileri Türk Armatörler Birliği Başkan Yardımcısı Cihan Ergeç ve Gemi Brokerleri Derneği Başkanı Semih Dinçel dergimiz için değerlendirdi.

CİHAN ERGEÇ: KURU YÜKTE TÜNELİN UCU GÖRÜNDÜ

Denizcilik camiamızın yeni yılını kutlar sağlıklı, huzurlu, birlik beraberlik içinde güzel ve bol kazançlı bir yıl dilerim. Sektörümüzün gerçekten “Birlik ve Beraberliğe” her şeyden çok ihtiyacı olduğuna inanıyorum. Evet, tarihten geçmişten dersler almamız gerekli, ancak geçmişte kalarak ya da geçmişti konuşarak bir yere varamayız.

Artık geleceğe bakmak lazım, artık birlik beraberlik içinde 5 -10 yıllık vizyon ve stratejilerimizi belirleyip, hep birlikte geleceğe bakmalıyız, hatta koşmalıyız. En çok boşa harcadığımız enerjiye, kaybettiğimiz zamana üzüldüğüm. 2021'in sektörümüz için değişim ve ezber bozan, birlik ve beraberlik içinde güzel bir yıl olmasını gönülden diliyorum.

Bildiğiniz gibi dökme yük gemi piyasaları 2012'den beri sekiz yılı aşkın süre krizdeydi. Hatta 2014-2016 yıllarında tarihi dipleri yaşadık, gerçekten çok çok zor ve fırtınalı yıllardı. Supramax gemilerin işletme giderleri günlük USD 4500, finans giderleri günlük USD 5500, yani ortalama başa başlar; yaklaşık USD 10,000 civarı iken, günlük kazançlar



CİHAN ERGEÇ / TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ BAŞKAN YARDIMCISI

USD 3-4,000 civarlarında çalışılmıştır. Gerçekten zor ve fırtınalı yıllardı, ayakta kalabilmek gerçekten mucize ve çok çok zordu.

ŞİMDİ ÇALIŞMA VE ÜRETME ZAMANI

Dökme yük piyasaları 2019 yılının ortalarında düzelmeye sinyalleri verirken, Çin'de başlayan ve bütün dünyaya yayılan Covid pandemi süreci; sağlık, kapanma, seyahat, belirsizlikler vb. sorunlarından dolayı talep daralmasından kaynaklı dökme yük piyasaları yeniden Covid pandemi sebebiyle daralma ve hızlı bir düşüş yaşadı, ta ki 2020 yılının sonuna kadar.

Bana göre 2020 dökme yük piyasasının düşüşünün ekonomik sebeplerden değil, Covid kaynaklı kapanma ve belirsizlikten kaynaklandığını düşünüyorum. Covid aşı ve ilaçların gelmesi, insanların nasıl tedbirler alacağını öğrenmemiz, maske, mesafe, hijyen vs. hep birlikte öğreniyoruz.

Uzakdoğu özellikle Çin 2005 yılından beri bu tarz pandemi tecrübelerinden ve de sıkı tedbirlerden dolayı, ilk kontrol ve toparlayan Uzak Doğu ülkeleri oldu. Bence ülkemizde özellikle son zamanlarda başarılı bir uygulama yolundayız. Kaldı ki, en uzun pandemi iki yıl sürdü. Bence gerek tecrübe, gerek aşı ve benzeri tedbirler nedeniyle Covid Pandemi'nin sonuna gelindiğine inanıyorum. “Sektörler nerede kalmıştık?” diyecekler, şimdi kaldığımız yerden devam etme zamanı, yani yola devam zamanı, çalışma ve üretme zamanı diye düşünüyorum.

Burada azalan stoklar, ötelenmiş talepler, küresel büyümenin getirdiği ekstra talep vb. sebeplerden denizcilikte her şeyden önemlisi Sentiment yani beklenti ve buna hâklı sebeplerden pozisyon alma yarışı, pozisyon ve satın almalar devam etmektedir. Eğer Pandemi'nin sonlarına yaklaştığımızı inanıyor ve bekliyorsak ki; bana göre öyle durum çok daha farklı. Fabrikalar üretime geçiyor, emtia fiyatları yükselmeye başladı, kısacası dünya Pandemi öncesi kaldığı yerden devam etmeye başladı. Ekonomik büyüme olarak, Çin yüzde 5,5-6 büyümeye, yüzde 8'e, ABD yüzde 5,5 büyümeye, tabii ki Pandemi 'den çıkacak Türkiye, Avrupa, diğer ülkeler benzer büyümeleri takip edeceğini düşünüyorum.

Çin ekonomisinin büyümesi bizler için ekonomik büyüklükten dolayı çok önemli. 2020 yılı içinde dünya demir cevheri, soya fasulyesi ve buğday ithalatının yüzde 70'ten fazlasını Çin yapmıştır. Amerikan seçimlerinden sonra, küresel politik düzelmeye ve yumuşama olasılığı da piyasalar tarafından beklenmektedir.

Ayrıca, dünya finans piyasalarına 20 katrilyon USD ekstra finansman sağlandığı, teşvik tedbirleri ile desteklendiği büyüme için gerekli koşulların sağlanma yolunda olduğunu öngörüyorum. Ötelenen taleple birlikte küresel yüksek büyüme ile çok ciddi bir talep artışı yaşanıyor ve de yaşanmaya devam edeceğini düşünüyorum. Bunun da, dökme yük piyasalarımıza pozitif etki etmeye devam edeceğine inanıyorum.

DÖKME YÜK PİYASASI POZİTİF SEYRİNE DEVAM EDECEK

Bu arada büyüme ve talep artışı, ton mil artışı yaşanırken, yeni gemi arzına da bakmak lazım. 2010 yıllarında yaşanan yüksek gemi arzı yüzde 12'den, 2021'de yüzde 1,7 yeni gemi arzı, 2022'de ise yüzde 1 gemi arzı görülüyor ki, burada hurdaya giden gemiler yok. Burada yüzde 0,3 ila 0,5 arasında bir hurdaya gidiş tahmin edilmektedir.

Geçen yıl küresel küçülmeden kaynaklı, eksi yüzde 7 ton mil küçülmeden, 2021'de yüzde 4-5 ton mil büyümeye geçiyoruz. Özetle yeni gemi arzı yüzde 1'lere gelmiş, küresel ton mil talep artışının da yüzde 4-5'lere geldiği, arz talep dengesinin son 2010'dan beri ilk defa düzelmeye yani lehimize pozitif döndüğünden dökme yük piyasasının pozitif seyredeceğine inanıyorum. Özetle 2021 ve en azından 2022 yılının göreceli yükselen ve iyi bir dökme yük piyasası yaşayacağımızı düşünüyorum.

2016'dan beri kötü piyasalardan kaynaklı düşük gemi siparişleri verilmektedir. Yeni gemi sipariş planlaması ve inşası, en erken iki yıl sonra teslim demektir. Kaldı ki, IMO'nun aldığı ve alacağı yeni çevreci kurallar, gelecek nesil gemi yakıtı ve teknolojisi nasıl olmalı, bugün buna cevap verebilen bir teknoloji yok. Araştırmalar devam ediyor, ECO gemi, LNG, Amonyak, Hidrojen, alternatif yakıtlar vs. kısacası cevabı yok. Bu soruların yeni gemi siparişlerini öteleyeceğini veya düşük seviyede yapılacağına inanıyorum, bu da dökme yük piyasalarının orta vadede sürdürülebilir ve de göreceli iyi piyasalar



SEMİH DİNÇEL
GEMİ BROKERLERİ DERNEĞİ BAŞKANI

yaşayacağımızı düşünüyorum. Özetle güzel piyasalar için tünelin ucunun görüldüğüne inanıyorum. BDI indeksi şu an 1800'ün üstüne çıktı, 3000'lerin üstünü göreceğimize inanıyorum. Deniz camiamızın yeni yılını kutluyor; sağlıklı, huzurlu, birlik beraberlik içinde güzel bir yıl geçirmemizi diliyorum.

SEMİH DİNÇEL: 2021 KURUYÜK NAVLUN PİYASALARI NASIL BAŞLADI?

Aşağıdaki tablodan görüleceği üzere dökme yük gemileri günlük kazançlarının 2020'nin son altı aylık periyotunda olduğu gibi 2021'e de yükselme trendiyle girdiğini görmekten memnuniyet duyuyoruz.

	2019 Yılı	2020 Ocak- Haziran ilk 6 ay	2020 Temmuz - Aralık son 6 ay	Ocak 2021 ortalama
CAPE 170K	\$ 15.530	\$ 7.243	\$ 19.353	\$ 21.104
PANAMAX67-75 K	\$ 13.030	\$ 7.122	\$ 12.937	\$ 13.775
SUPRAMAX 50K	\$ 10.870	\$ 7.335	\$ 11.229	\$ 12.854
HANDYSIZE28- 35K	\$ 9.600	\$ 6.922	\$ 10.838	\$ 12.806



Ekim 2020'den başlayıp ham petrol, emtialar, borsalar ve kripto paralardaki yükselişleri pandemi nedeniyle gelişmiş ülkelerin firmalara ve halka nakit yardımların yarattığı nakit bolluğuna bağlıyorum. Para arzından gemi sahiplerinin de payını alması kaçınılmazdır.

Çin'in Avustralya ile yaşadığı ambargo nedeniyle diğer ülkelerden artan spot kömür talebi dökme yük piyasalarındaki artışın temel nedeni olmakla birlikte; şubat başı Çin yeni yıl tatili, BDI'nin teknik analizinde zayıflayan göreceli güç indeksi (Rsi) ve Bollinger bandının üst kanalından dönüş şubat ayında Baltık Kuru Yük Endeksi'nde 1500/1400'lere geçici bir geri çekilme/düzeltilme yaşanabileceğini gösteriyor.

Mini bulkers, kosterler ve nehir gemilerine gelirse: Öncelikle nehir tonajında (3/5 bin ton) Rusya'nın açıkladığı 15 Şubat 2021'de yürürlüğe girecek buğday ihracat vergisi nedeniyle o tarihe dek artan ani talep ve buzlanma Azov Bölgesi'nde navlunları kelimenin tam anlamıyla uçurdu. 3,000 / 5.000 ton buğday Rostov/Azov limanlarından Marmara'ya 41, İzmir'e 45 ve Doğu Akdeniz limanlarına 55 dolarları gördü. Kosterlerde Kuzey Afrika'dan gelen gübre ve mineral trafiğinin yanı sıra Türk ve AB çeliklerinin aktif ticareti, koster sahiplerinin Karadeniz ve Akdeniz'de navlunları sabit ve sağlıklı rakamlarda tutmasına izin veriyor.

GÜNEY MARMARA'NIN GÖZ BEBEĞİ: “ÇELEBİ PORT OF BANDIRMA LİMANI”



ŞÜKRÜ YEGÜL

ÇELEBİ PORT OF BANDIRMA LİMANI TİCARET MÜDÜRÜ

Çelebi Port Of Bandırma Limanı, oldukça eski bir liman. Biraz limandan bahseder misiniz?

Bandırma'nın, M.Ö 8. ve 9. yüzyıllar arasında, Kapıdağ Yarımadası'ndaki Kyzikos Şehri ile aynı dönemde kurulduğu düşünülmektedir.

Bir balıkçı köyü olan ve Kyzikos Şehir Devleti'nin limanı olarak da kullanılan Bandırma, o yıllarda “Güvenilir Liman”

anlamına gelen PANORMOS olarak anılıyordu. Limanın temellerine etüt ve proje şeklinde 1952 yılında, inşasına ise 1963 senesinde başlanmıştır. Belediye tarafından işletilmektedir, 1969 yılında Bakanlar Kurulu kararı ile TCDD'ye devredilen Bandırma Limanı'nda 1972 yılında kılavuzluk hizmetleri verilmeye başlanmıştır. Türkiye'nin iş ve sanayi merkezi İstanbul'un yanı sıra ticari açıdan büyük

“Denizyolu, demiryolu ve karayolu bağlantıları, geniş liman içi stoklama sahalarıyla dökme yük, proje yük, genel yük ve Ro-Ro gemilerine liman hizmetleri sunan Çelebi Port Of Bandırma Limanı Ticaret Müdürü Şükrü Yegül ile hedeflerini, yeni projelerini ve limanın avantajlarını konuştuk.”

önem taşıyan Güney Marmara ve Ege Bölgesi'ne bağlantılarıyla avantajlı bir konumda yer alan Çelebi Bandırma Limanı, denizyolu, demiryolu ve karayolu bağlantılarıyla geniş liman içi stoklama sahaları sayesinde Türkiye dış ticaretinin dinamosu olan Güney Marmara, İç Anadolu, Ege bölgelerine en yüksek faydayı sağlayabilecek limanlardan biridir.



Çelebi Port Of Bandırma Uluslararası Limanı olarak özellikle hangi tür gemilere hizmet veriyorsunuz?

Toplam uzunluğu 2 bin 973 metre ve derinlikleri 6-11.50 metre arasında değişen 20 adet rıhtıma sahip Bandırma Limanı; dökme yük, proje yük, genel yük ve Ro-Ro gemilerine liman hizmetleri sunmaktadır. Liman, tamamı gümrüklü açık saha depolama alanları ve 7 bin metrekare yatay depoları ile ayrıca liman sahası içinde son teknoloji ile yönetilen toplam 80 bin m³ ve 60 bin ton kapasiteli 12 adet çelik silo ile depolama hizmeti sunmaktadır.

Bölgenin dış ticaret hacmi yüksek ürün grubu olan hububat ve yem hammaddelerinin gemiden boşaltılmasından itibaren gümrükleme süreci tamamlanana kadar zarar görmeden muhafaza edilmesi amacıyla kullanılan silolar bölgenin önemli depolama ihtiyacını karşılamıştır.

Limanın en önemli avantajlarından bahsedersiniz?

Demir yolunun ulaştığı her noktaya rıhtımlarımızdan direk servis sağlayarak

lojistik maliyetlerin düşürülmesine büyük katkı sağlıyoruz. Dökme katı yük grubunda ise rıhtımlara kadar uzanan demiryolu bağlantıları sayesinde vagonlarla yapılan taşımalar ile müşterilere ithalat ve ihracatlarında hız ve maliyet avantajı sağlanmaktadır.

Bandırma Limanı, konumu itibarıyla Marmara Denizi'nde gerçekleşen kuzey-güney Ro-Ro gemileri trafiğinin merkezinde yer almaktadır. Her yıl İstanbul ve Avrupa'dan, Güney Marmara ve Ege Bölgesi'ne geçen 200 bin üzerinde araç Bandırma Limanı'nı kullanmakta ve liman bu özelliği ile karayolu taşımacılığının yoğunluğunu hafifletmektedir. Ülkemizin ana liman bölgelerinden biri olan Ambarlı'ya yakınlığı, hinterlandımızda bulunan müşterilerin konteyner feeder gemileri ve Ro-Ro seferleri ile Tekirdağ, Ambarlı ve Marmara Ereğlisi'ne oradan da tüm global destinasyonlara kolaylıkla ulaşabilmesine yardımcı olmaktadır.

Güney Marmara Bölgesi'nde Ro-Ro araçları, konteyner feeder servisleri ile geçiş kolaylığı ve maliyet avantajı sağlayan Çelebi Bandırma Limanı tüm

müşterilerine hizmet vermeye devam etmektedir.

Altyapı ve üstyapı yatırımları anlamında neler yapıldı, planlanan başka yatırımlar var mı?

2010 yılında TCDD tarafından Çelebi Holding'e devredilen Bandırma Limanı'nın, özelleşmesinden bu yana 50 milyon dolar değerinde makine, ekipman ve altyapı rehabilitasyon yatırımları yapılmıştır. Limanın işletme hakkını 36 yıllığına devraldığımız günden bu yana gerek altyapı, gerekse üstyapı yatırımlarımız duraksamadan devam etmektedir. 2015 yılında, artan nitelikli depolama alanı talebi doğrultusunda 10 milyon USD yatırımla, liman sahası içinde son teknoloji ile yönetilen toplam 80 bin m³ ve 60 bin ton kapasiteli 12 adet çelik silo hizmete girmiştir. Kısa ve uzun vade yatırımlarımız sürecektir.

Tüm insanların zorlandığı bir süreçten geçiyoruz. Limanda pandemi süreci nasıl geçiyor?

Limanımızın iş hacminin büyük bir kısmını tarımsal ithalat oluşturmaktadır. Pandemi dönemiyle birlikte tarımsal ürün ithal ettiğimiz ülkeler tüm dünyada olduğu gibi stoklarını arttırmaya yönelik hamleler yapınca, ithalat azaldığından olumsuz etkilenme gerçekleşmiştir. Fakat tüm limanlara baktığımızda ihracat ağırlığı bulunan limanların bu süreçte olumlu etkilendikleri de gözlemlenebilir. Türkiye'deki yem üretiminin temeli endüstriyel tüketimden geçmektedir. Beyaz ve kırmızı et üretiminde, tüketimdeki azalmaya bağlı olarak ciddi gerileme sürüyor. Turizmdeki büyük gerilemenin yanı sıra dışarıda yiyecek/içecek sektörünün daralması nedeniyle oteller, tatil merkezleri, restoranlarda et ve süt tüketiminin azalması; hayvansal gıda tüketiminin %20 civarında gerilemesi; beyaz/kırmızı et üretiminde kullanılan yem tüketimi ve ona bağlı olarak yem hammaddesi ithalatının azalmasından kaynaklı limanlarda olumsuz yönde etkilenme olmuştur. Yıl içinde Dolar/ TL paritesindeki hızlı yükseliş yem



hammaddesi ithalatçıları tedirgin etmiştir. Yem fiyatları döviz kuruna bağlı olarak bir yıl içerisinde %30'dan fazla artmış olup, ithalat yapan müşterilerimize olumsuz yönde etki etmiştir. Liman operasyonları zorluklar ve pandemi kuralları çerçevesinde 7/24 hizmet veren bir sektör olarak devam etmektedir. Umarım 2021 yılı, sağlık başta olmak üzere tüm olumsuzlukların geri kaldığı, güzel bir yıl olur.

Liman dökme yük ithalat ve ihracat kapılarında biri. Bu konudaki eğilendirmeleriniz neler?

Limanımız Güney Marmara'da çok özgün bir konuma sahip olduğundan hinterlandında bulunan sanayicilere gerek ihracat, gerekse ithalat konusunda büyük avantajlar sağlamaktadır.

Proje yük grubunda yüksek elleçleme kapasitesi ve imkanlarına sahip olan liman, iş hacmindeki yükseliş ivmesini sürdürüyor. Bunu neye bağlıyorsunuz?

Proje yük grubunda yüksek elleçleme kapasitesine ve geniş bir ardiye sahasına sahibiz. Özellikle son yıllarda ülkemizde ve yurtdışında kurulumu artan rüzgar enerji santrallerinin ithalatında ve ihracatında operasyonel ve ekipman kabiliyetimiz bakımından oldukça tecrübelendik. Bu konuda müşterilerimizden de benzer dönüşler alıyoruz. Bunun dışında ağır tonaj

trafolar, basınçlı sıvılaştırılmış gaz tankları, fabrika aksamalarının da operasyonlarını mümkünse kendi vinçlerimiz ile değilse de kendimiz vinç tedarik ederek müşterimizi başka bir tedarikçi ile muhatap olmak zorunda bırakmadan yapıyoruz. Müşterilerimizin limanda depolama, taşıma, tahliye, yükleme gibi tüm hizmetlerde tek bir kişi ile iletişimde kalmasının yeterli olması onları rahat hissettiriyor ve daha fazla tercih edilmemize olanak sağlıyor. 2020 yılında ise güzel işlere imza attık, 2021 yılı içinde güzel projeler ile aynı şekilde devam etmeyi planlıyoruz.

Çelebi Port Of Bandırma Limanı neden tercih edilmeli?

Güney Marmara ve Ege Bölgesi'ne bağlantılarıyla avantajlı bir konumda yer alan Çelebi Bandırma Limanı, denizyolu, demiryolu ve karayolu bağlantılarıyla geniş liman içi stoklama sahaları sayesinde Türkiye dış ticaretinin dinamosu olan Güney Marmara, İç Anadolu, Ege bölgelerine en yüksek faydayı sağlayabilen ve yüksek stoklama kapasite hacmi ile tüm müşterilerimize cevap verebilen bir limandır.

Konum avantajını, hinterlandındaki ulaşım ağlarını aktif kullanarak daha çok müşterilerimize olanak sunmamız, limanın bu özelliği ile demiryolu ve denizyolunun kombine kullanımında

örnek teşkil etmektedir. Rıhtımlara kadar ulaşan demiryolu bağlantısıyla müşterilerine direkt gemiden vagona tahliye opsiyonunu sunabilen Çelebi Bandırma Limanı, bu sayede lojistik maliyetlerinin düşürülmesine büyük katkı sağlaması, yüksek performans tahliye hızımız ile tüm müşterilerimizin hem ithalat, hem de ihracatta tercih noktası haline gelmiştir. Liman içerisindeki demiryoluna ilaveten "geçici depolama" ve "antrepo depo" olma özelliği ile de müşterilerimizin tercih etme ana sebepleri olarak nitelendirebiliriz.

Yeni projeleriniz var mı? Örneğin 3 adet 115 metreküplük kapasiteye sahip sınırlı depolama asit tesisinin tamamlanması gibi...

Yatırımlarına hız katan Çelebi Bandırma Limanı, 3 adet 115m³ lük kapasiteye sahip sınırlı depolama asit tesisini tamamlamış durumdadır. Direkt gemiden 450 metre uzunluğundaki boru hattı üzerinden asit yükünün tahliyesi için gerekli otomasyon sistemine entegre edilmiş, test ve deneme çalışmalarının tamamlanması ile çalışmaya başlamış olup, tüm müşterilerimize hizmet vermeye devam etmektedir.

2020 yılında ise sıvı yük grubunda 2019 yılına göre % 41 oranında ciddi bir hacim artışı gerçekleşmiştir. Ayrıca yeni projelerimiz üzerinde çalışıyoruz, tamamlanması durumunda sizlerle paylaşıyor olacağız.

Son olarak okuyucularımıza nasıl bir mesaj vermek istersiniz?

Limancılık sektörü ulaştırmanın temel altyapısını oluşturmaktadır ve dış ticaretin en önemli bileşenleri arasında yer almaktadır. Hizmet gereği bir fiil sahada bulunmayı gerektiren bir hizmet olduğundan, sektör olarak özel bir konuma sahiptir. Limancılık sektörü Türk ekonomisini ve dış ticaretini kesintiye uğratmamak için pandemi sürecinde büyük bir özveri ile kesintisiz hizmet vermeye devam etmiş, önümüzdeki süreçte de hizmet vermeye devam edecektir.



MARITIME TRAINER



Eğitimin payını fazlasıyla aldığı dijitalleşen dünyada, insan kaynaklarınızın eğitim ve gelişimle ilgili tüm süreçlerini, TMSA ve BMSA gibi üst düzey endüstri gereklerini en iyi şekilde, tek bir noktadan karşılayarak yönetebilmeniz için, 2013 ten beri hizmetinizdeyiz. Güveniniz bizi Türkiye’de lider konuma yükseltti. 2021’de daha da iyisi için var gücümüzle çalışmaya devam edeceğiz.

İŞ BAŞVURUSU &
KVKK MODÜLÜ

ŞİRKET
SEMİNERLERİ

DEĞERLENDİRMELER

PERFORMANS
DEĞERLENDİRMELERİ

ORYANTASYON
EĞİTİMLERİ

RESILIENCE
EĞİTİMLERİ

CBT’LER

GEMİ ÜZERİ
EĞİTİMLER

SOSYAL BECERİ
EĞİTİMLERİ

Maritime Training 4.0



GEMİ VE YAT SEKTÖRÜNDE İHRACAT RAKAMLARI ARTTI

Gemi yat ve hizmetleri sektörünün 2020 yıl sonu ihracat rakamları 1 milyar 375 milyon dolar olarak kaydedildi. Gemi yat ve hizmetleri sektörü, 2020 yılı ihracatını 2019 yılına kıyasla yüzde 31,9'luk artırarak, Türkiye'de ihracatını en çok katlayan sektör oldu.

Covid-19 nedeniyle geçen yıl İstanbul'daki şirketlerin ihracatının 16 sektörde azaldığı, 11 sektörde ise arttığı görüldü. Dış satımda artışı yakalayan sektörler; "gemi ve yat", "yaş meyve ve sebze", "savunma ve havacılık", "meyve-sebze", "kuru meyve", "hububat", "fındık", "demir ve demir dışı metaller", "çimento", "mobilya" ve "halı" şeklinde sıralandı.

Bunların arasından geçen yıl İstanbullu şirketlerin ihracatını en fazla artırdığı sektör ise gemi ve yat oldu. Gemi ve yat sektörünün ihracatı 2019'da bulunduğu 466,9 milyon dolar seviyesinden geçen yıl 799 milyon dolara çıktı.

Türkiye İhracatçılar Meclisi'nin (TİM) verilerine göre, İstanbullu şirketler geçen yıl 66 milyar 676 milyon 873 bin dolarlık ihracata imza attı. Bu rakam 2019'da 70 milyar 14 milyon 701 bin dolar düzeyinde bulunurken, bu da yeni tip koronavirüs salgınının gölgesinde geçen bir yıllık süreçte İstanbullu şirketlerin ihracatının yüzde 4,8 azaldığını ortaya koydu. Türkiye'nin geçen yılki 169,5 milyar dolarlık ihracatında İstanbullu şirketlerin payı da yüzde 39,3 düzeyinde gerçekleşti.

Geçen yıl İstanbullu şirketlerin en büyük pazarı yine Almanya oldu. Ülke ihracatında da önemli bir yer tutan Almanya'ya İstanbul'dan gerçekleştirilen dış satım, 2020 yılında 2019'a göre yüzde 3,4 azalış kaydetmesine karşın 6 milyar 357,2 milyon dolarla ilk sırada kalmayı başardı. Almanya'nın ardından 5 milyar 11,8 milyon dolarla İngiltere, 3 milyar

125,8 milyon dolarla ABD, 2 milyar 867,6 milyon dolarla İtalya, 2 milyar 722,8 milyon dolarla İspanya, 2 milyar 393,4 milyon dolarla Fransa, 2 milyar 378,5 milyon dolarla İsrail, 2 milyar 62,2 milyon dolarla da Irak, İstanbullu şirketlerin en büyük pazarları arasında yer aldı.

Gemi yat ve hizmetleri sektöründe yaşanan bu ihracat rakamları artışını TİM Başkan Vekili Başaran Bayrak ve Gemi Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği Başkanı Cem Seven Deniz Ticareti Dergisi için değerlendirdi.

BAŞARAN BAYRAK: ÜLKEMİZ AVRUPA'NIN ÖNEMLİ GEMİ İNŞA ÜSSÜ OLMA İDDİASINDA

Gemi yat ve hizmetleri olarak bu yıl ihracatımızı önceki yıla göre yüzde 32 arttırma başarısını göstermiş bulunuyoruz, bu da geleceğe olan beklentilerimizi karşılamada bizleri umutlandırmıştır.

2011 yılında 2023 yılı hedefini belirlerken sektör olarak 10 milyar USD bir hedef koyduğumuzda; o günkü gelişmeler ve beklentiler ışığında böyle yakalanması çok da güç olmayan hedef koymuş, ancak geçen yıllar gerek dünya ticareti, gerek ülkemizde yaşanan ekonomik ve siyasi gelişmeler nedeni ile gerçekleşmekten uzak bir hal almıştır.

Açıkça ifade etmek isterim ki; bugün bizleri sevindiren ve diğer sektörler arasında mukayese ettiğimiz zaman sektörümüzü üst sınırlara taşıyan bu değer sektörümüzün potansiyelini yansıtmaktan uzaktır.



BAŞARAN BAYRAK
TİM BAŞKAN VEKİLİ

TANITIM KONUSUNDA YENİ ÇALIŞMALAR YÜRÜTÜLÜYOR

Türkiye; Avrupa'nın en önemli gemi inşa üssü olma konusunda iddialı bir ülkedir. Ancak yaşadığımız güncel sorunlar nedeni ile bu potansiyelimizi yeterince kullanamamaktayız. Başta finansal ve teminat konusundaki problemler acil çözüm beklemektedir. Bir başka güncel sorun da; tedarik konusunda yaşanan sorunlar ve pandemi nedeni ile yaşanan sıkıntılardır.

Gemi yat ve hizmetleri sektörü; bu yıl tanıtım konusunda yeni çalışmalar yürütmektedir ve bu konuda sektörün bilinirliğini arttırma çabaları içerisinde olacaktır. Bilinirliğimiz arttıkça birim fiyatımız da bu oranda artacaktır...



CEM SEVEN
GEMİ YAT VE HİZMETLERİ
İHRACATÇILARI BİRLİĞİ BAŞKANI

CEM SEVEN: EN ÇOK İHRACAT GERÇEKLEŞTİRİLEN ÜLKE NORVEÇ OLDU

Gemi yat ve hizmetleri sektörü 2020 yıl sonu ihracat rakamı 1 milyar 375 milyon dolar olarak kaydedilmiştir. Gemi yat ve hizmetleri sektörü 2020 yılı ihracatı 2019 yılına kıyasla %31,9'luk ihracat artışı göstererek Türkiye'de ihracatını en çok artıran sektör olmuştur. 2020 yılında teslim edilmesi gereken, ancak pandemi nedeni ile ortaya çıkan uçuş yasakları nedeni ile müşterilere tesliminde sorun yaşanan gemi ve yatların ihraç edilebilmesi için gerekli izinlerin başta Ticaret Bakanlığımız olmak üzere ilgili diğer bakanlıklar tarafından süratle verilmesi, ihracat artışına sebebiyet vermiştir. Bir diğer önemli husus ise, tersanelerimizin üretmiş olduğu ürünlerin başta Kuzey Avrupa olmak üzere diğer ihracat pazarlarımızda talep görmesidir.

En çok ihracat gerçekleştirilen ülke, 366 milyon dolar ile Norveç olmuştur. Norveç'e yapılan ihracatın yarısından fazlasını balıkçı gemileri oluşturmaktadır.



olup, ayrıca feribot gemisi ihracatları da gerçekleştirilmiştir. Norveç ile Türk tersaneleri arasında uzun yıllardır devam eden güçlü işbirliği bu yıl da devam etmiştir. En çok ihracat gerçekleştirilen ikinci ülke Marshall Adaları'dır. 237 milyon dolarlık ihracat gerçekleştirilen Marshall Adaları'na ağırlıklı olarak yük ve kurtarma gemileri ihraç edilmiştir. En çok ihracat gerçekleştirilen üçüncü ülke Rusya'dır.

139 milyon dolarlık ihracatın çok büyük kısmı balıkçı gemisi ihracatıdır. 87 milyon dolar ile Malta, 50 milyon dolar ile Lüksemburg, 45 milyon dolar ile Kanada, 43 milyon dolar ile Birleşik Krallık, 41 milyon dolar ile Hollanda en çok ihracat yapılan diğer ülkelerdir. Balıkçı gemileri, yük gemileri, kurtarma gemileri gibi ürünleri bulunduran "Gemi" ürün grubu 828 milyon dolar ile en çok ihracat gerçekleştirilen ürün grubu olmuştur. 154 milyon dolar ile römorkörler en çok ihracat gerçekleştirilen ikinci ürün grubudur. Umman, Birleşik Krallık, İtalya başta olmak üzere birçok ülkeye römorkör ihracatı gerçekleştirilmiştir. 144 milyon dolar ile yatlar en çok ihracat gerçekleştirilen üçüncü ürün grubudur. Çoğunluğunu 25 metre üzeri motor yatların oluşturduğu yat ihracatının en çok yapıldığı ülkeler Amerika Birleşik Devletleri ve Marshall Adaları'dır. En çok ihracat gerçekleştirilen diğer ürün grubu da 140 milyon dolar ile feribotlar olmuştur. Feribot ihracatının büyük çoğunluğu Norveç'e gerçekleştirilmiştir. Bu ürün gruplarının yanı sıra 2020

yılında 49 milyon dolarlık deniz tankeri, 38 milyon dolarlık yan sanayi, 19 milyon dolarlık da diğer deniz taşıtları ihracatı da yapılmıştır.

2021 İHRACAT HEDEFLERİ

2021 ihracat hedefimiz pandeminin gidişatı, aşının başarılı olması ve de Covid 19'a etki edecek ilacın bulunmasına vabestedir. Hedefimiz 1 milyar 400 milyon USD üzeri gemi, yat ve ekipmanlarının ihracatını başarabilmektir. Müşterilerimizden aldığımız iş avanslarına karşı verdiğimiz ve de vadesi bir yılı geçen teminat mektuplarına Avrupa bankalarından teyit/aval ekletebilmemiz halinde ihracat tutarımız iki milyar USD ye yaklaşacaktır. Ülkemiz, özel maksatlı özel yapım gemi ve mega yat inşası konusunda dünya ihracat liginde ilk 10 arasında bulunmaktadır. Balıkçı gemisi ve römorkör ihracatında ilk 5, feribot ihracatında ise ilk 10 ihracatçı ülke arasında yer almaktadır. Mega yatlarda ise toplam uzunluk sıralamasında üçüncüdür. Özellikle Kuzey Avrupa ülkelerinden gelen inovatif ve çevreci gemilerin inşası talebi artmaktadır.

Hibrid sevk sistemli, sadece LNG ile çalışan, tam elektrikli ürün talepleri artışa geçmiştir. Çok yakın bir gelecekte ise, deniz suyundaki hidrojeni ayrıştırarak çalışan hidrojen tahrikli gemileri ve yatları görmemiz şaşırtıcı olmayacaktır. Gelecek, inovasyon unsurları ihtiva eden ve çevreye duyarlı gemi ve yatlarda olacaktır.

ARES TERSANESİ, SAHİL GÜVENLİK BOTLARININ İNŞASINA BAŞLADI

Antalya Serbest Bölge’de Türk Sahil Güvenlik Komutanlığı ile Emniyet Genel Müdürlüğü’nün envanterine girecek özgün ve yerli tasarım 122 adet Sahil Güvenlik botu için üretime başlandı.



Serbest bölgede faaliyet gösteren Antalya merkezli Ares Tersanesi’nce yapılacak 122 adet bot için proje aşaması tamamlandı, ilk bot için çalışmalar başladı. İlk teslimatı Şubat ayında yapmayı planlayan firma, 122 adet botu 6 yılda ilgili kurumlara teslim edecek.

Türk deniz yetki alanlarında 7 gün 24 saat esasıyla görev yapan ve “Mavi Vatan”ın koruyucu kartalları olarak nitelendirilen Türk Sahil Güvenlik Komutanlığı ile Emniyet Genel Müdürlüğü ekiplerinin kullanacakları botlar yüzde 100 yerli donanımlarla inşa edilecek.

BU YIL 20’NİN ÜZERİNDE YERLİ BOT, GÖREVDE OLACAK

Ares Tersanesi Genel Müdürü Utku Alanç, 105’i Türk Sahil Güvenlik Komutanlığı, 17’si ise Emniyet Genel Müdürlüğü’ne olmak üzere 122 adet Sahil Güvenlik botu üretimi için

çalışmalara başladıklarını söyledi. Kurumlarla anlaşma sağlandıktan sonra prototip botun operasyonel kabul testlerini gerçekleştirdiklerini, tasarım ve doğrulama faaliyetlerini tamamladıklarını aktaran Alanç, seri üretime de başladıklarını bildirdi.

Kalıp imalatı bittikten sonra projenin de büyük bir kısmını bitmiş olarak nitelendirdiklerini belirten Alanç, “Fiilen üretime başlamış durumdayız. Bu yıl her iki ayda bir 6 botu Sahil Güvenlik Komutanlığımıza ve Emniyet Genel Müdürlüğümüze teslim edecek şekilde üretim faaliyetlerini sürdüreceğiz. Bu yıl 20’in üzerinde yerli ve özgün tasarımdaki botlarımızı Türkiye’nin çeşitli sahillerinde görevde görebileceğiz.” diye konuştu.

Alanç, botların Hopa’dan İskenderun’a kadar tüm sahillerde konuşlanacağını, 7 gün 24 saat esasına göre kullanılacağını anlattı.



12 METRE UZUNLUĞUNDA, 35 DENİZ MİLİ SÜRAT HIZINA SAHİP

Botların tasarımının kendilerine ait olduğuna değinen Alanç, çalışmayı tamamen yerli donanımlarla gerçekleştirdiklerini kaydetti.

Alanç, botların yasa dışı göçmen faaliyetlerinin önlenmesi için ve insani faaliyetlerde kullanılacağını vurgulayarak, şöyle devam etti: “12 metre uzunluğundaki botlarımız, 35 deniz mili sürat kabiliyetine sahip. Özellikle mülteci, kazazede kurtarma, fırtınalı, yüksek denizlerde yardım götürme operasyonlarında kullanılabilecek ekipmanlarla donatılıyor. Tıbbi ekipmanlar da yer alacak. Arka tarafında da kurtarma platformu bulunacak. Yaralı ve vefat durumunda bu kurtarma platformu kullanılacak. Botlar özgün ve yerli tasarım olarak Türk Sahil Güvenlik Komutanlığı ve Emniyet Genel Müdürlüğü’nün envanterine girecek.”

ASELSAN'IN KÜP UYDUSU İÇİN GERİ SAYIM

ASELSAN tasarımı kritik bileşenlerin, İstanbul Teknik Üniversitesince üretilen platforma entegre edilmesiyle geliştirilen ASELSAT Küp Uydusu'nun uzaya gönderilmesi için geri sayım başladı.



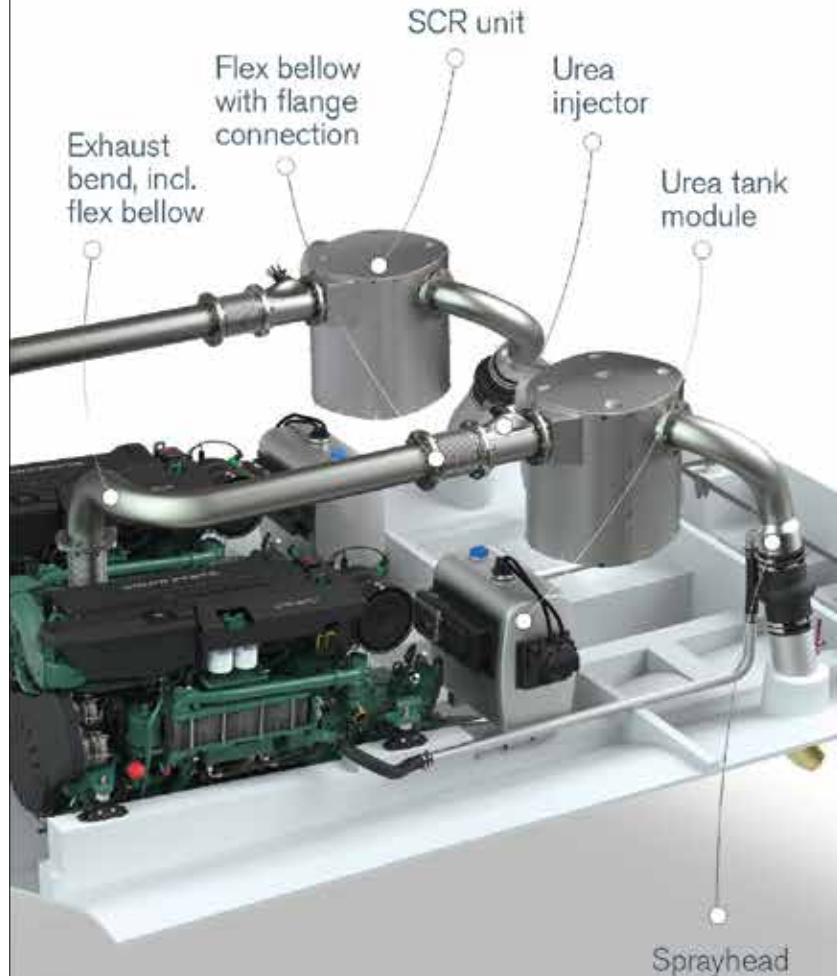
Uydu haberleşme sistemleri, askeri birliklerin vazgeçilmez haberleşme araçlarını oluşturuyor. Komuta kontrol sistemlerinin birer parçası olan emniyetli ses, görüntü ve veri haberleşmesi için kullanılan uydu teknolojilerinin önemi, özellikle sınır ötesi operasyonlar sırasında daha da artıyor. Buradan hareketle ASELSAN, sahadaki askeri birliklerle bunların bağlı bulundukları komuta merkezlerinin ve karargahlarla muharebe alanındaki komutanlıkların taktik ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla, en yetkin haberleşme araçlarından birini daha alternatif çözüm olarak ortaya koyuyor.

ASELSAN, uydu teknolojileri konusunda sahip olduğu proje yönetimi, sistem/alt sistem tasarımı, yazılım geliştirme, üretim, test ve entegrasyon alanlarındaki bilgi ve tecrübesini kullanarak, gerek askeri, gerekse sivil uydu haberleşme sistemleri ve uydu sistemleri çözümleri sunuyor. Bu kapsamda son olarak öz kaynaklı Ar-Ge Projesi kapsamında ASELSAT 3U Küp Uydusu geliştirildi. Uydu, 14 Ocak'ta SpaceX firmasına ait Falcon-9 roketi ile alçak dünya yörüngesine yerleştirilmek üzere ABD-Florida'ya doğru yola çıktı.

ÜRÜNLERE TARİHÇE KAZANDIRILACAK

ASELSAN tasarımı kritik bileşenlerin, İstanbul Teknik Üniversitesince üretilen platforma entegre edilmesiyle geliştirilen ASELSAT'ın yörüngeye başarılı şekilde yerleştirilmesinin ardından görevine başlaması bekleniyor. ASELSAT, kamera görev yükü ile elde edeceği optik görüntüyü, X-Bant aşağı hat alt sistemi aracılığıyla yer istasyonuna indirecek, sayısal kart görev yükü üzerinde bulunan radyasyon dozimetresi ve sıcaklık sensörü ile uzay ortamı hakkında istatistiksel veri toplayacak. ASELSAT Küp Uydu Projesi'yle, şirket tarafından geliştirilen X-Bant vericinin yörüngedeki görevi sırasında doğrulamasının gerçekleştirilmesi ve ASELSAN ürünlerine tarihçe kazandırılması hedefleniyor.

VOLVO PENTA INBOARD IMO III PACKAGE



The Volvo Penta IMO Tier III solution is robust and designed for tough marine conditions. Based on SCR exhaust aftertreatment technology, our solution is available for IPS, inboard, genset and auxiliary applications. It is designed for flexibility, ease of installation and space-efficient configuration.

See more at www.volvopenta.com

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

LİMANLARDA İHRACAT ARTTI

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, limanlarda gerçekleşen 2020 Aralık ayı Konteyner İstatistikleri ve Yük İstatistiklerine ait verileri açıkladı.



Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Aralık ayında limanlarda elleçlenen konteyner miktarının yüzde 9 arttığını, limanlarda elleçlenen yük miktarının ise yüzde 7 arttığını bildirdi. Aralık ayı 2020 yılında limanlarda en fazla yük elleçlemesinin gerçekleştiği ay oldu. 2020 yılı Aralık ayında limanlarımızda elleçlenen konteyner miktarı bir önceki yılın aynı ayına göre yüzde 9,0 artarak 1 milyon 54 bin 248 TEU olarak gerçekleşirken; aralık ayında limanlarda elleçlenen yük miktarı bir önceki yılın aynı ayına göre yüzde 7 artarak 44 milyon 326 bin 500 ton olarak gerçekleşti.

Bakanlık, 2020 yılı aralık ayında denizyolu ile yapılan dış ticarete 815 bin 877 TEU konteyner elleçlendiğini bilgisini aktarırken; Aralık ayında limanlarda gerçekleştirilen ihracat amaçlı konteyner yüklemelerinin bir önceki yılın aynı ayına göre yüzde 4,1 artarak 415 bin 807 TEU, ithalat

amaçlı konteyner boşaltmalarının ise bir önceki yılın aynı ayına göre yüzde 5,4 artarak 400 bin 70 TEU olarak gerçekleştiği bildirdi.

2020 yılı aralık ayında Ambarlı Liman Başkanlığı idari sınırlarında faaliyet gösteren liman tesislerinde toplam 259 bin 816 TEU konteyner elleçlemesi gerçekleştiğini açıklayan Bakanlık, bu liman tesislerinde elleçlenen konteynerlerin 174 bin 387 TEU'sunu (yüzde 67,1'ini) dış ticarete taşınan konteynerler, 70 bin 882 TEU'sunu (yüzde 27,3'ünü) transit yükler ve 14 bin 546 TEU'sunu da (yüzde 5,6'sını) kabotajda taşınan yüklerin oluşturduğunu bildirdi.

Bakanlık, Ambarlı Liman Başkanlığını 191 bin 273 TEU ile Mersin Liman Başkanlığı ve 160 bin 179 TEU ile Kocaeli Liman Başkanlığının takip ettiği bilgisini de paylaştı.

İHRACAT AMAÇLI YÜKLEMELER YÜZDE 23,7 ARTTI

2020 yılı Aralık ayında limanlarda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarının bir önceki yılın aynı ayına göre yüzde 23,7 artarak 12 milyon 719 bin 254 ton olarak gerçekleştiğini açıklayan Bakanlık, ithalat amaçlı boşaltma miktarının ise bir önceki yılın aynı ayına göre yüzde 2,3 azalarak 20 milyon 42 bin 95 ton olarak gerçekleştiğini bildirdi.

2020 yılı aralık ayında dış ticaret amaçlı denizyolu taşımacılığında elleçlenen toplam yük miktarı ise bir önceki yılın aynı ayına göre yüzde 6,4 artışla 32 milyon 761 bin 349 ton oldu. 2020 yılı aralık ayında limanlarda denizyolu ile yapılan transit yük taşımalarının bir önceki yılın aynı ayına göre yüzde 2 azalarak 6 milyon 51 bin 684 ton olduğunu açıklayan bakanlık, aralık ayında kabotajda taşınan yük miktarı da 5 milyon 513 bin 467 ton ile bir önceki yılın aynı ayına göre yüzde 23,1 arttığını bildirdi.

2020 yılı aralık ayında Kocaeli Liman Başkanlığı idari sınırlarında faaliyet gösteren liman tesislerinde toplam 6 milyon 938 bin 952 ton yük elleçlemesi gerçekleştiği bilgisini aktaran Bakanlık, Kocaeli Liman Başkanlığı idari sınırlarında elleçlenen yüklerin, 5 milyon 757 bin 86 tonunu (yüzde 83'ünü) dış ticaret yüklerinin, 1 milyon 112 bin 47 tonunu (yüzde 16'sını) kabotaj yüklerinin ve 69 bin 819 tonunun ise (yüzde 1'ini) transit yüklerinin oluşturduğunu bildirdi.

Bakanlık, Kocaeli Liman Başkanlığını 6 milyon 99 bin 354 ton ile Aliğa Liman Başkanlığı ve 5 milyon 741 bin 423 ton ile İskenderun Liman Başkanlığının takip ettiği bilgisini paylaştı.

PORT AKDENİZ'DEN İHRACATÇILARA BÜYÜK DESTEK

Akdeniz bölgesinin en önemli ticaret ve kruvaziyer turizm limanı Port Akdeniz, tüm müşterilerine pandemi döneminde işlerini sorunsuz sürdürebilmeleri için 2020 boyunca destek kampanyaları sundu.



Port Akdeniz Antalya Limanı, ihracatçı şirketlerin yaşadığı zorlukların bilinciyle 2020 yılında hayata geçirdiği desteklerle müşterilerinin

yanında durarak özellikle pandemi döneminde birçok kampanya gerçekleştiren liman işletmesi ihracatçılara milyonlarca TL değerinde destek sundu. Port Akdeniz genele uygulanan kampanyalar kapsamında şartları sağlayan tüm blok mermer ihracatçılarına toplam finansal değeri 2 milyon TL'nin üzerinde doğrudan destek sağladı. Liman geçici gümrüklü sahasında 750 bin tonun üzerinde blok mermer ücretsiz depolama hizmeti de sunan Port Akdeniz, böylece mermer ihracatçılarına yaklaşık 3 milyon TL değerinde lojistik katkıda bulundu. Liman işletmesi 2021 yılında da depolama hizmetine ilişkin tüm maliyetleri karşılamaya devam ediyor.

YÜZDE 100'LÜK ARTIŞ

Bölgenin diğer ihracat kaynaklarını da değerlendiren liman yönetimi, tüm genel ve dökme kargo ithalat ve ihracatlarını desteklemek ve bölgenin kaynaklarının millet faydasına kullanılmasında katkı sağlamak için tonaj bazlı fiyat avantajları içeren yeni bir tarife skalası uyguladı. Bu destek sayesinde bir önceki yıla göre genel kargo ve dökme kargo ihracatlarında yüzde 100'ün üzerinde artış sağlandı.

Konuya ilişkin konuşan Port Akdeniz Genel Müdürü Özgür Sert, "Başta blok mermer ihracatçıları olmak üzere müşterilerimiz için destekler sunmaya devam ediyoruz. 2020 yılında sunduğumuz milyonlarca TL doğrudan destek ile ihracatçılarımızın ve dış ticaretin yanında olduğumuzu gösterdik. Gerek istihdam gerekse döviz girdisi anlamında ülke ve bölge ekonomisine içinden geçtiğimiz zorlu dönemde derin bir nefes aldık. 2021 yılında da dış ticaretimizi birlikte büyüteceğiz" dedi.

"Meeting Point of All Routes"

TUNA
Ship Supply
Safety & Fire & Bridge

TUNA GEMİ İKMAL SAN. TİC. LTD. ŞTİ.

Evlia Çelebi Mah. Genç Osman Cad. No:44 A/1 34944 Tuzla/İSTANBUL/TURKEY

+90 216 446 74 03

supply@tunashipping.com

+90 216 446 74 08 (fax)

www.tunashipping.com

Fleetsafe® Marine Package



"Stop weighing CO2, etc."
Portalevel®MAX Marine
Inspects liquid level of CO2, FM-200®, NOVEC™1230, halon, etc contents to comply with IMO SOLAS FSS, 5-25 secs per cylinder.



"Weigh with technology."
Portasteele® CALCULATOR
Converts liquid level height into weight/mass of agent, plus records & downloads results for efficient reporting.



"Stop hose or chalk testing."
Portascanner®WATERTIGHT
Inspects watertight and weathertight integrity of doors, cable transits & hatchcovers. Accurate to 0.06mm.



"Bearing wear & tear."
Portamonitor®
Monitors bearing condition in rotating machinery for damage, deterioration or lack of lubricant.



"Metal corrosion & thickness."
Portagauge® 3 or 4
Inspects metalwork & pipework for rust, corrosion and thickness available in two models.



COLTRACO
Ultrasonics | since 1987

Tuna Gemi İkmal,
Coltraco Ultrasonik Test
Cihazları Marin Distribütörüdür.

All about safety 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 Poster, Flags
- Pilot & Embarkation Ladders



TÜPRAŞ AR-GE MERKEZİ'NDEN 10 YILLIK KATKI

Türkiye'nin enerji ihtiyacının önemli bir kısmını sağlayan Tüpraş Ar-Ge Merkezi, 10 yıl içinde imza attığı çalışmalarla enerji sektörüne katkılarını sürdürüyor.



Tüpraş Ar-Ge Merkezi'nde rafineri süreçlerinin geliştirilmesine ve teknik ihtiyaçların karşılanmasına yönelik projelerin yanı sıra, ürün portföyünün genişlemesine hizmet eden yeni ürün geliştirme projeleri de gerçekleştiriliyor.

Böylece şirketin sektördeki köklü bilgi birikimi ile nitelikli Ar-Ge çalışmaları harmanlanarak, daha fazla tasarruf elde ediliyor ve sürdürülebilirliğe katkı sağlanıyor.

Nitelikli kadrosu ve kapsamlı teknik altyapısı ile 2010 yılından beri yapılan yatırımlarla desteklenen Tüpraş Ar-Ge Merkezi, ulusal ve uluslararası mecralarda üniversiteler, araştırma kuruluşları ve şirketlerle kurduğu güçlü iş birlikleri ile proje portföyünün de sektörün geleceğini öngörerek şekillendiriyor. Uluslararası Ar-Ge teşvik fonlarından elde ettiği büyük destekler ile de başarısını tescilleyen Tüpraş Ar-Ge Merkezi, şirketin geleceğe hazırlanmasını sağlayacak

sürdürülebilirlik konularında da aktif rol oynuyor.

“TÜPRAŞ AR-GE MERKEZİ, AB'DE AKTİF ROL OYNADI

Tüpraş'ın Ar-Ge çalışmalarının odağında rafineri ihtiyaçlarının ön planda tutulduğunu ve üretim süreçlerinde kaynak kullanımının azaltıldığını belirten Tüpraş Genel Müdürü İbrahim Yelmenoğlu, enerji verimliliği, dijitalleşme ve veri analitiği alanlarında yeni teknolojilerin geliştirilmesinin de büyük önem taşıdığını ifade etti. Yelmenoğlu, “Şirketimiz, özel sektörü temsilen Avrupa Birliği UFUK 2020 programı çağrılarına yön verebilen ve proses endüstrisinde Avrupa'nın önemli kuruluşlarının üye olduğu A.SPIRE platformunun üyesi. A.SPIRE, Paris Anlaşması'nın da hedefi olan küresel ısınmanın 2 derecenin altında tutulmasına yönelik bir araştırma ve yenilik yol haritası oluşturdu. 2050 yılına kadar döngüsel ekonomiye geçmiş ve karbon nötr hale gelmiş bir

Avrupa yaratma hedefiyle hazırlanan, Avrupa Birliği'nin Ar-Ge ve inovasyonu destekleme stratejisini etkileyecek olan yol haritasının oluşturulmasında Tüpraş Ar-Ge Merkezi de aktif rol aldı” dedi.

ÜNİVERSİTELERLE İŞ BİRLİĞİ

Sanayi ve Ticaret Bakanlığı tarafından her yıl yapılan Ar-Ge merkezleri performans endeksi çalışmasına göre Tüpraş Ar-Ge Merkezi araştırmacı kadrosunun niteliği bakımından Türkiye'de öncü kuruluşlar arasında yer alıyor. Güçlü kadrosunun yanı sıra, Tüpraş Ar-Ge Merkezi'nin başarısındaki önemli etkenlerden birinin de yurt içindeki ve dışındaki yakın iş birlikleri olduğuna değinen Yelmenoğlu, “Tüpraş'ın desteğiyle kurulan ve Türkiye'de özel sektör iştirakiyle kurulan ilk enerji merkezi olan Koç Üniversitesi -Tüpraş Enerji Merkezi (KUTEM), Tüpraş'ın sanayide ihtiyaç duyduğu öncelikler ışığında, akademik tecrübesini ve genç araştırmacıların dinamizmini harmanlayarak önemli çalışmalara imza atıyor” dedi.

Üniversitelerdeki bilgi birikiminin faaliyetleri açısından çok önemli olduğunu, bu yüzden de akademi dünyasıyla iş birliklerini artırarak devam ettiklerini açıklayan Yelmenoğlu sözlerini şöyle sürdürdü: “UFUK 2020 projelerimiz kapsamında Avrupa'daki birçok üniversite ile yürüttüğümüz iş birliklerimizin yanı sıra, birçok Ar-Ge projesinde de Türkiye'deki ve dünyadaki çeşitli üniversiteler ile çalışmalar yürütüyoruz. Ar-Ge Merkezimizin faaliyete geçmesinden bugüne kadar imza attığımız ulusal ve uluslararası bilimsel yayın sayısı 297'e ulaştı. Bunun yanında patent başvurusu sayımız 95'e ulaşırken 33 adet patentimiz tescil aldı.”

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

PORT AKDENİZ'İN DEVRİ TAMAMLADI

Dünyanın en büyük kruvaziyer liman işletmecisi ve Global Yatırım Holding iştiraki Global Ports Holding, portföyünde bulunan Antalya'daki ticari limanı Port Akdeniz'in devrini tamamladı.



Gerekli onayların ardından Port Akdeniz'in 140 milyon ABD Doları bedelle Katar merkezli ticari liman işletmecisi QTerminals'e devrinin tamamlanması ile birlikte Global Ports Holding, stratejisi doğrultusunda kruvaziyer işletmeciliği odağını daha da artırdı.

Port Akdeniz'in devri ile Kasım 2021'de vadesi dolacak olan 250 milyon dolarlık Eurobond'un refinansmanının ciddi bir kısmını karşılamış olduklarını ifade eden Global Yatırım Holding ve Global Ports Holding Yönetim Kurulu Başkanı Mehmet Kutman, "Portföyümüzde kalan tek ticari liman olan Port of Adria Karadağ'ın devri için de görüşmelere başladık. Port Akdeniz'in devrinin tamamlanması ile birlikte stratejimiz doğrultusunda kruvaziyer odağımız daha da arttı. Kruvaziyer operasyonları Covid-19 pandemisinden önemli ölçüde etkilenmeye devam etse de kruvaziyer turizmi uzun vadede önemini koruyor" dedi. Port Akdeniz'in net borç durumu ve borç benzeri kalemlere göre yapılan ayarlamalar sonucu satış bedeli 849.837.111 TL



olarak gerçekleşti. QTerminals toplam bedelin 764.853.400 TL'lik kısmını peşin olarak ödemiş olup, bakiye 84.983.711 TL'lik kısmını 2021 yılının son çeyreğinde ödeyecek. Önde gelen bir küresel ticari liman işletmecisi olan QTerminals'in Port Akdeniz'i işletmeye başlaması ile Türk- Katar ticari ilişkileri daha da yakınlaşmış olacak.

'PORT OF ADRIA KARADAĞ'IN DEVRİ İÇİN DE GÖRÜŞMELERE BAŞLADIK'

Port Akdeniz'in devri ile Kasım 2021'de vadesi dolacak olan 250 milyon dolarlık Eurobond'un refinansmanının ciddi bir kısmını karşılamış olduklarını ifade eden Kutman, şöyle devam etti: "Portföyümüzde kalan tek ticari liman olan Port of Adria Karadağ'ın devri için de görüşmelere başladık. Kruvaziyer operasyonları Covid-19 pandemisinden önemli ölçüde etkilenmeye devam etse de kruvaziyer turizmi uzun vadede önemini koruyor. Kruvaziyer şirketlerinin 2021 için güçlü rezervasyonlar bildirmeye devam etmesi sektörün geri dönüşü açısından cesaret verici.

Bu dönemde de dünyadaki önemli kruvaziyer limanları için önümüze çıkan fırsatları değerlendirmeye devam ediyoruz."

'QTERMINALS İDEAL BİR YUVA OLACAK'

Global Yatırım Holding ve Global Ports Holding Yönetim Kurulu Başkanı Mehmet Kutman, Port Akdeniz'in Katar'ın ithalat ve ihracatından, deniz ticaretini sağlamaktan, yerel ve bölgesel olarak ekonomik büyümeyi teşvik etmekten sorumlu şirketi QTerminals'e devredilmesinin, zaten güçlü olan Türkiye ve Katar ilişkilerini daha da ileriye taşıyacağını vurguladı.

Port Akdeniz'in 2006 yılından beri Global Ports Holding'in ayrılmaz bir parçası olduğunu ve yıllar içinde Grubun başarılı gelişiminde çok önemli bir rol oynadığını anlatan Kutman, "Bununla birlikte, kruvaziyer limanı pazarında büyümemize devam ederken, Port Akdeniz yönetiminin öncelikli olarak ticari liman pazarına odaklanan bir organizasyona geçmesinin zamanı gelmişti.

Önde gelen bir küresel ticari liman işletmecisi olarak QTerminals'in Port Akdeniz için ideal bir yuva olacağını ve tüm yerel paydaşların önümüzdeki yıllarda limanın QTerminals yönetiminden faydalanacağına inanıyorum" diye konuştu.



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



Move Forward with Confidence

BUREAU
VERITAS

“KURTARMA 13” DENİZLE BULUŞTU

UZMAR Tersanesi'nin Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü için inşa edeceği iki adet RAstar 3200W serisi acil müdahale ve refakat römorkörünün ilki NB145 inşa numaralı “Kurtarma 13” Römorkörü denize indirildi.



Dünyanın incisi Türk Boğazları'nın emniyetini sağlamak üzere Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü ile UZMAR arasında iki adet römorkör inşasına ilişkin 30 Mayıs 2020 tarihinde imzalanan sözleşmenin ardından UZMAR, Türk Boğazlarında kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerini sağlayan Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü için römorkörlerin (RAstar 3200W) inşasına başlamıştı. 32 metre boya ve 80 ton çekme gücüne sahip römorkörler için mayıs ayı başında yapılan ihalede en iyi teklif UZMAR Tersanesi vermişti.

Römorkörlerden ikincisinin denize iniş tarihi ise Şubat (2021) ayı olarak planlanıyor. UZMAR her iki römorkörü de rekor bir sürede ve en üstün standartlarda inşa ederek yeni bir rekora imza atmaya hazırlanıyor.

YouTube üzerinden canlı olarak yayınlanan denize iniş anlarının ardından

UZMAR Yönetim Kurulu Ahmet Noyan Altuğ, şunları söyledi: "KEGM için yapacağımız römorkörler UZMAR için prestij projesidir. YDO (Yüksek Denizcilik Okulu) ruhundan başlayan Türk denizcilik kültürünü temsil ediyoruz. YDO, bizleri Yedirdi Doyurdu Okuttu, bizlere iş verdi aş verdi.

Devletimiz ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımız sayesinde bizler, şimdi dünyada sayılı römorkör ve iş tekneleri üreten şirketler arasındayız. Kıyı Emniyetimiz için yapacağımız bu römorkörleri de dünya standartlarında üretiyoruz. Kendi devletimize dünyadaki en kaliteli römorkörleri yapıyoruz. “Kurtarma 13” römorkörümüz çok şükür bugün selamete denizle buluştu.

Bu gurur verici günde, pandemi önlemleri doğrultusunda tersanemizde misafir ağırlayamasa da, canlı yayın

üzerinden denize iniş anı be an izleme imkanı bulduk. Römorkörümüzün pruvası neta olsun, devletimize, milletimize, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımıza, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğümüze, denizcilerimize ve denizlerimize şimdiden hayırlı olsun.”

Kıyı Emniyeti için inşa edilen, dünyada kendi sınıfında denizcilik, manevra ve eskort kabiliyeti yüksek römorkörlerden RAstar 3200W serisi römorkörlerin temel hizmetleri; gemi kurtarma hizmetleri, gemi refakati, çekme ve itme hizmetleri, römorkörcülük hizmetleri, liman hizmetleri, yangın söndürme hizmetleri, hazırda bekleme (stand-by) görevlerini yerine getirecek.

Her bir römorkör, iki adet değişken pitchli ASD pervaneyi tahrik eden, iki adet deniz tipi dizel makine ile sevk edilecek.



Customer Satisfaction Delivered

Sınırları aşıyor, standartları yukarı taşıyoruz!

www.kinay.com



TOMREFJOR, SUYA İNDİRİLDİ

Sedef Tersanesi'nin Norveçli Boreal SJO AS için inşa ettiği Tomrefjord isimli ikinci elektrikli feribot da suya indirildi.



Norveç'in önemli feribot operatörlerinden Boreal SJO AS ile imzalanan 4 Elektrikli Feribot Projesinden ikisinin denize inişi gerçekleşti. Bundan iki ay kadar önce ilk olarak NB212 proje numarası verilen Malmefjord suya indirilmişti. Tamamen elektrikle çalışan çevre dostu feribot deniz testleri de başarıyla geçti. NB213 proje numarası verilen Malmefjord'un ikizi Tomrefjord da yapılan törenle suya buluştu. İkiz gemilerin 108.8 metre uzunluğunda, 18 metre genişliğinde, 120 araç ve 399 yolcu kapasiteli olduğu bilinmekte. Diğer projelerin inşa çalışmaları devam ediyor.

TÜRK TİPİ HÜCUMBOT PROJESİNDE İMZALAR ATILDI

T.C. Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayii Başkanlığı (SSB) ile Savunma Teknolojileri Mühendislik (STM) arasında, 'Türk Tipi Hücumbot Tasarım Sözleşmesi' imzalandı.



Savunma Teknolojileri Mühendislik (STM) firması, Savunma Sanayii Başkanlığı (SSB) ile Türk Tipi Hücumbot Projesi Dönem-1 Kontrat Tasarımı Sözleşmesi imzalandığını duyurdu. Yapılan açıklamada, "Türk Tipi Hücumbot Projesi Dönem-1 Kontrat Tasarımı Sözleşmesi Savunma Sanayii Başkanlığı (SSB) ve şirketimiz arasında 31 Ağustos 2020 tarihinde imzalanmıştır." ifadesine yer verildi.

SSB tarafından başlatılan proje ile Türk Deniz Kuvvetleri'nin ihtiyaçları doğrultusunda Türk Tipi Hücumbot

yüksek süratli, yüksek ve modern silah sistemleriyle donatılacak. Konu ile ilgili olarak Savunma Teknolojileri Mühendislik (STM) firmasının sitesinden yaptığı açıklamada; "Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın harekât alanlarında deniz kontrolünün tesis ve idamesi görevi çerçevesinde; düşman unsurları imha etmek/etkisiz hale getirmek, kendi unsurlarının bekasını sağlamak amacıyla tedarik edilmesi planlanan Türk Tipi Hücumbotların sistem isteklerinin tanımlanması, kavram seçimi, ön tasarım ve kontrat tasarımı faaliyetleri gerçekleştirilecektir" ifadeleri

yer aldı. İmzalanan Türk Tipi Hücumbot Projesi Dönem-1 Kontrat Tasarımı Sözleşmesi kapsamında diğer husus ise Özgün Tasarım geliştirme faaliyetleri içermesidir. Bunlar; Tekne Formu Optimizasyonu, Gemi Yapısal Analizleri, Ana Tahrik Sistemi, Gemi Elektrik Sistemi Tasarımı, Silah Konfigürasyonu ve bunlara ait tasarım paketinin geliştirilmesidir.

Hücumbotlar, ülkelerin sahip olduğu denizlerin yapısına göre tasarlanmış platformlardır. Daha çok sığ sularda görev yapabilen hücumbotların en önemli özellikleri hızlı ve çevik olmalarıdır. Sahip olduğu deplasmana göre fazla ateş gücü bulunduran hücumbotlar, Adalar (Ege) Denizinden dolayı deniz kuvvetlerimizin envanterinde bulunur. Türk Deniz Kuvvetlerinin envanterinde isimleri Kılıç, Rüzgar, Yıldız ve Doğan olmak üzere 4 farklı sınıftan toplam 19 adet hücumbot vardır.

DÜNYA DEVLERİ HAREKETE GEÇTİ

Aralarında Maersk, MSC, CMA CGM, COSCO gibi devlerin de bulunduğu 327 firma, pandemi nedeniyle yüzbinlerce denizciyi mağdur eden mürettebat değişikliği krizinin çözümü için "Neptün Deklarasyonu"na imza attı.



Pandemi nedeniyle yüz binlerce denizcinin mağdur olmasına neden olan mürettebat değişikliği krizinin çözümü Küresel Denizcilik Forumu tarafından yayımlanan "Neptün Deklarasyonu"nu

imzalayan şirketlerin ve kuruluşlara her gün bir yenisi ekleniyor. Dünyanın dört bir yanından imzacıların olduğu deklarasyonda mevcut mürettebat değişikliği krizinin mümkün olan en kısa zamanda çözülmesinin sağlanmasının önemine dikkat çekilerek sorumluluk çağrısında bulunuldu.

İmzacıları arasında A.P. Møller - Mærsk, BP, BW, Cargill, COSCO, DOW, Euronav, MISC Group, NYK, Rio Tinto, Shell, Trafigura, Unilever ve Vale'nin olduğu deklarasyonla ilgili değerlendirmelerde bulunan Uluslararası İşçi Federasyonu (ITF) Genel Sekreteri Stephen Cotton, girişimden memnuniyet duyduklarını belirterek, "Covid'in yeni varyantlarının yükselişiyle, ne yazık ki hükümetlerin geri adım attığını ve daha fazla kısıtlama getirdiğini görüyoruz. Şu anda, küresel deniz taşımacılığına güvenen her şirketin her CEO'sunun, her yönetim kurulu üyesinin, hükümetlerden ekonomilerini yönlendiren kilit işçileri unutmamalarını ve kriz daha da kötüleşmeden önce denizcilerle sınırlarını kaldırmalarını talep etme zamanı" dedi.

MSC, bu insani krize bir çözüm bulmak için, ulusal hükümetlerin denizcileri kilit işçiler olarak tanımasının çok önemli olduğunu söyledi.

Neptün Deklarasyon'unda yer alan maddeler;

- Denizcileri kilit işçiler olarak tanıyın ve onlara Covid-19 aşılmasına öncelik verin
- Mevcut uygulamaya dayalı olarak standart sağlık protokolleri oluşturun ve uygulayın
- Mürettebat değişikliklerini kolaylaştırmak için gemi operatörleri ve gemi kiralayıcıları arasındaki işbirliğini artırın
- Denizciler için önemli denizcilik merkezleri arasında hava bağlantısının sağlanması



INEBOLU SHIPYARD
IS APPROVED
BY RUSSIAN CLASS

Your Home At Black Sea
Feel The Real Hospitality



AIRPORT NEAR
INEBOLU

TCG İSTANBUL DENİZLE BULUŞTU

MİLGEM kapsamında üretilen ve inşa faaliyetlerine ise 3 Temmuz 2017'de başlanan 1 sınıfı fırkateyn TCG İstanbul, suya indirildi.



MİLGEM Projesi kapsamında Türkiye'nin yerli olanaklarla ürettiği beşinci fırkateyn (F-515) TCG İstanbul'un denize iniş ve Pakistan için üretilecek üçüncü MİLGEM korvetinin ilk kaynak töreni, Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın katılımıyla 23 Ocak 2021 Cumartesi günü İstanbul Tersane Komutanlığı'nda düzenlendi.

Pendik'te bulunan İstanbul Tersanesi Komutanlığı düzenlenen törene, Cumhurbaşkanı Erdoğan'ın yanı sıra TBMM Başkanı Mustafa Şentop, Milli Savunma Bakanı Hulusi Akar, Cumhurbaşkanlığı İletişim Başkanı Fahrettin Altun, Cumhurbaşkanlığı Sözcüsü İbrahim Kalın, Genelkurmay Başkanı Orgeneral Yaşar Güler, Deniz Kuvvetleri Komutanı Oramiral Adnan Özbal, Donanma Komutanı Oramiral Ercüment Tatlıoğlu, Birinci Ordu Komutanı Orgeneral Musa Avsever, İstanbul Emniyet Müdürü Zafer Aktaş, Savunma Sanayi Başkanı İsmail Demir, Pendik Belediye Başkanı Ahmet Cin, AK Parti İstanbul İl Başkanı Bayram Şenocak ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran katıldı.

“DÜNYANIN İLK 3-4 ÜLKESİ ARASINDAYIZ”

Milli fırkateyn 'İstanbul'un denize indiriliş töreninde önemli açıklamalarda bulunan Erdoğan, "Askeri, ekonomik ve diplomatik bakımdan güçlü olmak bizim için tercihten öte bir zorunluluktur. Güvenlik için atılan her adımda baskı ile karşılaştık. Kendi savaş gemisini tasarlayan, inşa eden ve idamesini gerçekleştirebilen 10 ülke içinde yer alıyoruz. İnsansız hava aracı, silahlı insansız hava aracı ve TİHA üretiminde artık dünyanın ilk 3-4 ülkesi arasındayız." ifadelerini kullandı.

Tören vesilesiyle Pakistan'a selam ve sevgilerini gönderen Erdoğan, "Bugün tarihten süzülüp gelen Türkiye-Pakistan kardeşliğini, hamdolsun bir adım daha öteye taşıyoruz. Geçen sene Islamabad'a yaptığımız ziyaret vesilesiyle yeni boyutlar kazanan iki ülke iş birliği, inşallah her alanda güçlenmeye devam edecektir. Pakistanlı kardeşlerimizle özellikle savunma sanayi alanında çok ciddi bir potansiyelimizin olduğunu biliyoruz. Türkiye gibi Pakistan da oldukça zorlu bir coğrafyada terör



örgütleri başta olmak üzere birçok tehditle mücadele ediyor. Bu tehditlerin bertaraf edilmesinde iki kardeş ülkenin birbirine sunabileceği çok ciddi katkılar olduğuna inanıyorum." diye konuştu.

“TUTUMUMUZDA BİR DEĞİŞİKLİK YOK”

Milli Savunma Bakanı Akar törende bir konuşma yaparak, "NATO'nun güçlü bir üyesi olan Türkiye'ye yönelik müttefiklik ruhuna uymayan bazı ulusal kararların da muhataplarımız tarafından yeni dönemde tekrar gözden geçirilmesi gerektiğini değerlendiriyoruz. Özellikle, Yunanistan ile ilişkilerimizde her zaman dostluk ve iyi komşuluk ilişkilerinden yanayız. Karşılıklı yapacağımız görüşmelerle meselelerin hak, hukuk ve hakkaniyet çerçevesinde ele alınmasını ve bir çözüme ulaşılmasını umuyoruz.

Özel coğrafi koşulların hakim olduğu yarı-kapalı Ege Denizi'nde ülkemizin hayati hak ve menfaatleri vardır. Bu denizde karasularının hem ülkemizin, hem üçüncü ülkelerin seyrüsefer serbestisini ve açık denizlere erişimi kısıtlayacak şekilde tek taraflı olarak



genişletilmemesi gerektiği konusundaki tutumumuz bellidir. Bu tutumumuzda bir değişiklik yoktur. Bu kapsamda komşumuzdan beklentimiz, Türkiye'nin Ege'de, Doğu Akdeniz'deki hakkına, hukukuna saygı göstermesi ve birtakım yanlış anlaşılmalara sebep olabilecek açıklama ve eylemlerden artık vazgeçmesi ve kaçınmasıdır" dedi.

ÇALIŞMALARA HIZ KESMEDEN DEVAM

Törende konuşan Cumhurbaşkanlığı
Savunma Sanayii Başkanı Demir,
Türkiye'nin ilk milli fırkateyn gemisi



olacak MİLGEM Projesi'nin 5'inci, İstif Sınıfı Fırkateynlerin de birinci gemisi olan İstanbul Fırkateyni'nin bu kutlu günde denize ineceğini söyledi.

Dünya ve içinde bulunulan bölgenin siyasi ve iktisadi olarak büyük çalkantılardan geçmekte olduğu düşünüldüğünde Türkiye'nin güvenliğinin öneminin bir kez daha görülmüş olunacağını ifade eden Demir, sözlerini şöyle sürdürdü: "Aynı zamanda Ege ve Doğu Akdeniz'de haklı mücadelemizi de sürdürdüğümüz bir dönemdeyiz. Böyle bir dönemde, mavi vatanın yılmaz bekçileri olan Deniz Kuvvetleri Komutanlığımızın ihtiyaç duyduğu platformları en yeni teknolojilerle donatılmış olarak, Türk Silahlı Kuvvetlerimize sağlama görevini yerine getirmek amacıyla savunma sanayii olarak çalışmalarımızı hız kesmeden sürdürüyoruz.

Başkanlığımızca yürütülen projeler ile çok sayıda platform denizlerimizde hizmet vermeye ve bayrağımızı dalgalandırmaya devam ediyor. Projelerimiz, başkanlığımızın koordinasyonunda, Deniz Kuvvetleri Komutanlığımız ve ilgili kamu kurumlarımızın desteğiyle, ana ve alt yüklenici şirketler, KOBİ'ler, üniversiteler ve araştırma merkezleriyle geniş bir iş birliği ağı sayesinde hayata geçirilmektedir.”

Demir, muharip güçten destek unsurlarına, arama ve kurtarmadan düzensiz göç ve kaçakçılıkla mücadeleye, karakol ve devriyeden maden kaynaklarını aramaya kadar geniş bir yelpazede, sadece askeri değil sivil alana dönük de projeler geliştirdiklerini ve buna devam edeceklerini dile getirdi.

TCG İSTANBUL'UN ÖZELLİKLERİ

TCG İstanbul, MİLGEM Projesi'nin ilk dört gemisi ADA Sınıfı Korvetlere kıyasla çok daha farklı kabiliyetlere, büyük boyutlara ve daha yüksek deplasmana sahip. 113 metre boyunda ve 14.4 metre genişliğindeki geminin seyir sistemleri, muhabere sistemleri,



radar sistemleri, silah sistemleri, sualtı sistemleri, elektronik harp sistemleri ve elektro-optik sistemlerinin tedarikinden Aselsan sorumlu.

ADA Sınıflarında bulunmayan ve geminin satıhtan havaya güdümlü mermi atmasını sağlayan dikey atım sistemine ev sahipliği yapacak gemide su üstü hedefleri ile kara hedeflerine atış yapabilen bir adet 76 mm'lik baştopu ile 2 adet 25 mm'lik uzaktan komutalı silah sistemi bulunuyor. İstanbul Tersane Komutanlığı'nda inşası yapılmakta olan geminin inşa malzemelerinin tedariki, tasarım dokümanları ve işçilik resimlerinin hazırlanmasının yanı sıra, tüm silah elektronik ve ana tahrik sistemi dahil olmak üzere platform sistemlerinin tedariki, gemiye test ve entegrasyon süreçlerinin sorumlulukları ile bütүнleşik lojistik destek işlemleri de STM tarafından yürütülüyor.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ın da katıldığı programda konuşmaların ardından Pakistan için üretilecek, 3. geminin kaynağına geçildi. Geminin ilk kaynağını Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan bizzat yaptı. Daha sonra ise Türkiye'nin milli gururu TCG İstanbul sularla buluştu.

EMSA'DAN COVID-19 RAPORU

EMSA, Covid-19 sürecinde hem doğrudan hem de dolaylı olarak etkilenen uluslararası taşımacılık ve denizcilik sektörü ile ilgili rakamları ortaya koyan bir rapor yayımladı.



EMSA, raporu esas olarak Avrupa Birliği Gemi Trafik İzleme ve Bilgi Sistemi (SafeSeaNet), LRIT (Gemilerin Uzak Mesafelerden Tanımlanması ve İzlenmesi) ve MARINFO verileriyle birleştirilmiş verileri kullanarak hazırladı.

AB limanlarına yapılan gemi uğrakları incelendiğinde, gemi uğrak sayısının 2020'nin ilk 50 haftasında bir önceki yılın aynı dönemine göre %12,1 oranında azalma tespit edildi. Sadece 7-13 Aralık haftalarını kapsayan 50. haftada uğrak yapan gemi sayısı 2019'un aynı haftasına göre % 2,3 arttı. En çok etkilenen sektörler kimyasal tankerler, kruvaziyer gemileri ve yolcu gemileridir. Dökme yük gemileri, konteyner gemileri, genel yük gemileri, petrol tankerleri ve Ro-Ro yolcu ve Ro-Ro yük gemilerinin

sayısında ise sadece küçük bir azalma (% 5'e kadar) oldu.

En çok etkilenen ülkeler Hırvatistan, Finlandiya, Fransa ve İspanya olup, 2019-2020 yılları arasında gemi uğrak sayısında gerçekleşen düşüş, krizden büyük ölçüde etkilenen kruvaziyer ve yolcu gemilerinin trafiğine bağlıdır.

EMSA raporu, MARINFO'nun 2019 ve 2020 verilerini işleyerek, COVID-19 salgınının AB Üye Devletlerinin bayraklarını taşıyan gemilerin dünyanın herhangi bir limanına yaptıkları uğraklar üzerindeki etkisini de analiz ediyor. Buna göre Mart ayının ilk yarısından Aralık 2020'ye kadar AB bayraklı gemilerin dünya çapındaki liman uğraklarının 2019 yılının aynı haftalarına oranla düşüş, kruvaziyer ve

araç taşıyıcılarında büyük bir azalma gözlemlendi. Temmuz ayının sonundan bu yana, AB bayraklı yolcu gemilerinin (dünya çapındaki) liman uğrakları 2019 yılının aynı haftalarına göre artış gösterirken; benzer şekilde, Temmuz ayı ortasından itibaren AB bayraklı Ropax trafiği, dünya çapındaki liman uğrakları sayısı bakımından 2019'un aynı dönemine göre pozitif bir eğilim gösterdi.

EMSA ayrıca Avrupa'dan Çin'e ve Avrupa'dan ABD'ye giden deniz taşımacılığı rotalarının nasıl etkilendiğini de analiz etti. Analize göre Mart-Aralık 2020 arasında, Avrupa'dan Çin'e ve ABD'ye gemi trafiği 2019'un aynı dönemlerine göre azalarak, 2019 ve 2020 yıllarının 1 ile 50.

Haftaları arası karşılaştırıldığında, Avrupa'dan Çin'e trafik akışında % 52,3'lük önemli bir düşüş olduğu, Çin'den Avrupa'ya olan trafik akışında ise % 41 düşüş olduğu görüldü. 2019 ve 2020'nin aynı dönemi Avrupa'dan ABD'ye olan trafik açısından karşılaştırıldığında % 32,4'lük bir düşüş görülürken, ABD'den Avrupa'ya olan rotalardaki düşüşün % 38,4'e ulaştığı gözlemlendi.

EMSA raporu, kruvaziyer ve genel olarak yolcu taşımacılığı sektörlerinin COVID-19'dan en çok etkilenen sektörler olduğunu gösteriyor. Rapora göre diğer sektörler de koronavirüs salgınından etkilenmiş, ancak genel olarak ticaret durmamış, ticari gemi faaliyetleri, limanlar ve diğer deniz taşımacılığı sektörleri tüm zorluklara rağmen, malların hareketini sağlayarak ve geçim kaynaklarımız için denizciliğin stratejik önemini kanıtlayarak faaliyetlerini sürdürdü.

(Kaynak: EMSA)

GEMİ ALIM & SATIM

GEMİ FİNANSMANI

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

BRIDGE DENİZCİLİK SANAYİ VE TİCARET LTD. ŞTİ.

Malte Business Center

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

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

www.bridgeship.net | snp@bridgeship.net



Member of Ship
Brokers' Association

MAVİ EKONOMİDE BÖLGESEL İŞBİRLİĞİ

Karadeniz ülkeleri, Covid-19 süreci ile beraber zarar gören ve etkilenen Mavi Ekonomi konusunda bölgesel işbirliğini güçlendirmeye karar verdi.



Karadeniz ülkeleri; Avrupa Komisyonu, Çevre, Denizler ve Balıkçılık Komiseri Virginijus Sinkevicius'un katılımıyla 11 Aralık 2020'de yaptıkları bakanlar toplantısında, Mavi Ekonomi konusunda bölgesel işbirliğini güçlendirmeye karar verdi. Yedi Karadeniz ülkesi (Bulgaristan, Gürcistan, Moldova, Romanya, Rusya Federasyonu, Türkiye ve Ukrayna), ortak denizcilik

gündemlerinin 2019 yılında kabul edilmesinden bu yana ilk kez Bulgaristan koordinasyonunda bir araya geldi. Bu arada, COVID-19 salgını kıyı turizmi, gemi inşa, balıkçılık, su ürünleri yetiştiriciliği, deniz taşımacılığı ve liman faaliyetleri dahil olmak üzere bölgedeki Mavi Ekonomi sektörlerinin çoğunu ağır şekilde etkiledi.

Ülkeler, ortak denizcilik gündeminin, Karadeniz Bölgesi'nin Mavi Ekonomi potansiyeline, dijitalleşme fırsatlarına ve akıllı ve sürdürülebilir bir yaklaşıma dayanarak "daha iyi inşa edilmesi" için doğru çerçeveyi sağladığı konusunda hemfikir oldular. Avrupa Komisyonu, 2021-2027 AB uzun vadeli bütçesinden ve Next Generation EU'dan alınabilecek mali destek fırsatları hakkında

katılımcıları bilgilendirdi. Söz konusu mali destek toplamda 1.8 trilyon Euro ile bugüne kadar finanse edilen en büyük paket olup, 98,4 milyar Euro bütçeli Komşuluk, Kalkınma ve Uluslararası İşbirliği Aracı'nı da kapsıyor. Bölge ülkeleri ve Avrupa Komisyonu, ortak denizcilik gündemi kapsamındaki ortak hedeflerin, AB tarafından ortak finanse edilenler de dahil olmak üzere, gelecekteki ulusal ve bölgesel programlara yansıtılması için birlikte çalışma yürütüyor. Ortak denizcilik gündemi adı altında 2019 yılında kurulan söz konusu işbirliğinin, ülkeler ve sektörler arasındaki sinerjiyi artırarak tüm bölgeye fayda sağlaması bekleniyor.

(Kaynak: Avrupa Komisyonu)

DENİZCİLİK SOSYAL ORTAKLARINDAN ÇAĞRI!

Denizcilik alanındaki sosyal ortaklar, denizde tehlikeli bir durumdan kurtarılan insanların hızlı ve öngörülebilir şekilde tahliye edilmelerini talep ediyor.



Avrupa Topluluğu Armatörler Birlikleri, Avrupa Taşımacılık İşçileri Federasyonu, Uluslararası Deniz Ticaret Odası ve Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu, Avrupa Komisyonu Başkanı Von der Leyen, Başkan Yardımcısı Schinas, Komiser Johansson ve Komiser Vilean'a ortak bir mektupla, ticaret gemileri ve bu gemilerin personeli tarafından denizde tehlikeli bir durumdan kurtarılan insanların hızlı ve öngörülebilir bir şekilde karaya çıkarılmasına ilişkin Avrupa

Komisyonu'nun kararını hatırlattı. Denizcilik alanındaki sosyal ortaklar, ticaret gemilerinin ve personelinin talep ettiği söz konusu destekten bahsetmeyen Göç Paketi'nin Avrupa Komisyonu tarafından Eylül ayı başlarında yayımlanmasından sonra Komisyonla temasa geçmişlerdi.

Sosyal ortakların çağrısının hemen ardından, İşçileri Komiseri Ylva Johansson, ECSA ve ETF temsilcileriyle bir araya gelmiş ve Komisyon'un sosyal ortakların endişelerini ve kamu desteğine olan ihtiyaçlarını anladığını yardımcı olmak için tüm seçenekleri araştıracağını belirtti. Sosyal ortaklar yaptıkları açıklamada şu hususları dile getirmişlerdir: "Ticaret gemilerinin insani ve uluslararası hukuktaki yükümlülüklerini yerine getirmek için tehlikede olan insanları kurtardıklarını

vurgulamak önemlidir. Bu nedenle, devletlerin de uluslararası hukuk gereğince sorumluluklarını yerine getirdiklerine ve ticaret gemilerinin emniyetli ve hızlı şekilde tahliye edilmesini sağlamak için işbirliği yaptıklarına dair güvence vermeleri çok önemlidir."

Sosyal ortaklar, Avrupa Komisyonu'nun destek güvencesini memnuniyetle karşılarken, Göç Paketi'nin ticaret filosunun ve personelinin endişeleriyle başa çıkmak için yetersiz olduğu görüşünde. Konunun aciliyetini vurgulayan ortaklar, kamu desteğini göstermek için Komisyon tarafından düzeltici eylem talep etmekte ve Komisyonla çalışmaya hazır olduklarını ifade ediyor.

(Kaynak: ECSA)

**YANMAR****TICARI MARIN**

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

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

Yanmar ile 7 gün 24 saat kontrol

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

**Eksiksiz tahrik motorları ve jeneratör
setleri ürün yelpazesi**

www.yanmar.eu
www.yanmar.com

AVRUPALI ARMATÖRLER ANLAŞMADAN MEMNUN

Avrupa denizcilik sektörü, İngiltere ile Avrupa Birliği arasında varılan ve mevcut ticari akışkanlığı destekleyecek olan son dakika Brexit anlaşmasını memnuniyetle karşıladı.



Birleşik Krallık, 1 Ocak 2021 tarihinde AB Tek Pazarı ve Gümrük Birliği'nin yanı sıra tüm AB politikaları ve uluslararası anlaşmalarından da ayrılarak, böylece Birleşik Krallık ile AB arasında insanların, malların, hizmetlerin ve sermayenin serbest dolaşımı sona erecek. Avrupa Komisyonu, Birleşik Krallık'la yaptığı kapsamlı müzakerelerin ardından 24 Aralık 2020 tarihinde, Birleşik Krallık'ın Avrupa Birliği ile gelecekteki işbirliği şartları konusunda "Ticaret ve İşbirliği Anlaşması"na (Trade and Cooperation Agreement) ulaşmıştı.

Taslak Anlaşma üç ana unsurdan oluşuyor: (1) Serbest Ticaret Anlaşması; (2) Ceza Hukuku ve Medeni Hukuk konularında hukuki yaptırım ve adli işbirlikleri için yeni bir çerçeve; (3) Yatay bir yönetim anlaşması. Avrupa denizcilik sektörü, her iki taraftaki politika yapıcılarını da, her ne pahasına olursa olsun anlaşmasız bir senaryodan

kaçınmaya davet ediyor. Nitekim AB-İngiltere tedarik zincirleri, tam merkezde deniz taşımacılığı olmak üzere derin bir şekilde birbiriyle ilişkili. Konu ile ilgili ECSA'dan yapılan açıklama şu şekilde: "Yeni ticaret ilişkisi, geçiş dönemindeki mevcut düzenlemelere kıyasla büyük değişiklikleri zorunlu kılacak olsa da, herhangi bir anlaşmanın olması, mevcut ticari akışı olabildiğince sürdürmek ve eşit şartlar sağlamak açısından hiçbir anlaşmanın olmamasından daha iyidir. Geçici olarak yürürlükte olan bir anlaşma olsa da sektörler artık yeni ticaret bağları kuracaklardır.

Yetkilileri, bu yeni AB-İngiltere ilişkisi kapsamında işletmeleri ve ticaretin sorunsuz bir şekilde sürdürülmesini desteklemek için esnek ve pragmatik olmaya davet ediyoruz. Karşılıklı pazar erişimini sürdürmek ve teşvik etmenin yanı sıra yolcuların ve kara ve deniz personelinin sorunsuz hareket etmesini sağlamak da çok önemlidir."

İngiliz Limanlar Birliği de, AB ve İngiltere'nin Brexit sonrası için taslak bir anlaşmaya varmalarını, gümrük vergisinden muaf ticaretin devam etmesi açısından memnuniyetle karşılamakla beraber, geçiş dönemi sonunda büyük değişikliklerin olacağını da ifade ediyor. İngiliz Limanlar Birliği CEO'su Richard Ballantyne; "AB ile gümrüksüz ticaretin devam etmesi ve pazara erişime ilişkin diğer düzenlemelerin olması ihtimali, yük ve lojistik endüstrilerinde kesinlikle memnuniyetle karşılanacak bir haberdur. Buna göre, AB ile tarım ve otomotiv ticaretimiz, getirilebilecek yüksek gümrüklere tabi olmadan devam edebilecek gibi görünmektedir.

Bu aynı zamanda, avladığımız balığın en büyük pazarına ihraç edilebileceği anlamına da gelmektedir. Ancak bu anlaşmaya rağmen İngiltere kesinlikle AB'nin Gümrük Birliği ve tek pazarından ayrılmaktadır ki, bu da sınır ötesi ticaret için büyük değişiklikler anlamına gelmektedir. Kuzey İrlanda da dahil olmak üzere Büyük Britanya ile AB arasında taşınan mallar bir dizi yeni kontrol ve gerekliliğe tabi olacak ve bunun Birleşik Krallık'taki tüccarlar, işletmeler ve potansiyel müşteriler için yaratacağı maliyet artışından kaçış bulunmamaktadır.

Yeni ticaret ilişkimiz yerleşmeye başladığında, birbirimizin standartlarının karşılıklı olarak kabul edilmesinin, limanlarda ve sınırlarda denetim ve müdahalelere olan ihtiyacın azalması anlamına gelebileceğini umuyoruz" diye konuştu.

(Kaynak: <https://www.offshore-energy.biz/>)

MEKE

ÇOCUKLARIMIZA TEMİZ DENİZLER BIRAKALIM

ACİL
MÜDAHALE
EĞİTİM &
SERTİFİKASYON
ACİL DURUM
YÖNETİMİ

DENİZLERİMİZ MEKE İLE GÜVENDE!

Meke Marine Teknoloji A.Ş.

Cumhuriyet Cad. No: 1/4 Taksim 34437 Beyoğlu, İstanbul

444 MEKE (6353) **7/24** | www.meke.com.tr | info@meke.com.tr

#mekemarine



1 – 27 Ocak 2021 itibariyle Türk Bayraklı gemilerin Memorandumlar kapsamındaki güncel denetim ve tutulma istatistikleri aşağıdaki tablolarda sunulmaktadır.

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİNE GÖRE TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	AĞUSTOS 2020	EYLÜL 2020	EKİM 2020	KASIM 2020	ARALIK 2020	OCAK 2021
PARİS LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (PARIS MOU)	İTALYA (TRIESTE)	TUTULMA YOK	YUNANİSTAN (ELEFSİS) İTALYA (TRIESTE)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
TOKYO LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (TOKYO MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
KARADENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (BLACK SEA MOU)	UKRAYNA (ODESSA)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AKDENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (MEDITERRANEAN MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ SAHİL GÜVENLİK (USCG)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK

YILLARA GÖRE TUTULMA TABLOSU (2016 - 2021 OCAK)*

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2016	2017	2018	2019	2020	2021 (OCAK)
PARIS MOU	21	14	7	4	3 (176 Denetleme)	0 (11 Denetleme)
TOKYO MOU	2	3	0	2	0 (29 Denetleme)	0 (2 Denetleme)
BS MOU	39	11	2	0	1 (267 Denetleme)	0 (13 Denetleme)
MED MOU	1	0	5	0	0 (57 Denetleme)	0 (57 Denetleme)
USCG	-	-	1	0	1 Tutulma **	0 Tutulma **

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

**USCG Web Sitesi'nden denetleme rakamlarına ulaşılamamaktadır.

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



MCE KARGO

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

www.MCEKARGO.com

ŞANSIMI KENDİM YARATTIM



ADA EZGİ BAŞER

DAN-BUNKERİNG / BUNKER TRADER

“Dünyada olduğu gibi Türk denizcilik sektöründe son yıllarda başarılarıyla adlarını duyuran “Kadın Denizciler” hem gemide, hem de denizcilik sektörünün diğer segmentlerinde çalışarak mesleğin artık erkek hegemonyasında olmadığını gösteriyor ve lider yöneticiler olma yolunda hızla ilerliyorlar. İşte o kadınlardan biri olan ve zorlu bir mücadelenin ardından şimdi denizcilik sektöründe çok önemli bir firmada görev yapan Kaptan Ada Ezgi Başer kaptanlık yolculuğunu, yaşadığı zor günleri ve başarısının sırrını Deniz Ticareti Dergisi’ne anlattı.”

Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği eğitimi aldınız, zor bir bölüm. Bu bölümü tercih ederken hayalleriniz nelerdi? Neden kaptan olmak istediniz?
Bölümü tercih edişim tamamen bilinçliydi ve çocukluk hayalimdi. Ailemle gittiğim bir tatilde bindiğimiz feribotta beyaz üniformalı kadın bir denizciyi görüp kaptan olmayı istemiştim ilkokul çağımda. Rütbesi neydi bilmiyorum ancak çok güzel bir zabitti ve beyaz üniformalar inanılmaz

yakışmıştı. Çok etkiledi beni. Ben de büyüyünce öyle olmak istedim. Odamdaki tüm objeler, dekorlar, desenler deniz temalıydı. Denize ve denizciliğe dair bir sempati vardı içimde. Aslında ailemizde hiç denizci yok.

Tamamen çocukluk hayallerimi takip ettim. Ancak biraz daha aklımın erdiği, yetişkin olup, üniversite tercih zamanına geldiğimde hayallerim

sürekli dinamik olan bir meslek olması nedeniyle kaptanlıktaydı. Kendimi aylarca, yıllarca, aynı saatlerde, aynı insanlarla, aynı losyonda çalışırken düşünemedim hareketli yapımdan dolayı. Bu nedenle denizcilik bana cazip geldi. Sonuçta istediğim şartları sağlıyordu. Ancak esasında o hareketliliğin içinde dışarıdaki kara hayatından bile daha fazla bir düzen varmış, bunu ilk stajımda öğrenmiş oldum. Yapıma ve karakterime



kaptanlığın çok uygun olduğunu düşünerek başladım. Tabii ben hiç bir zaman o feribottaki kadın gibi beyaz üniformalarımı gemide giyemedim. Çünkü hep tankerlerde çalıştım. Beyaz üniformalar yerine, beyaz kirlenmiş tulumlarım vardı, ama keyifli bir süreçti ve iyi ki seçmişim dediğim bir bölümdü. Şimdilerde ise tam tersi oturmuş ve düzenli bir hayat daha çekici geliyor.

Erkek egemen bir sektörde çalışmak, hele sizin yaptığınız işi yapmak kolay olmasa gerek. Hem okulda, hem denizdeki iş hayatınızda yaşadığınız zorluklar nelerdi?

Kadınların öldürüldüğü, kadın olmanın başlı başına zaten zor olduğu bir ülkede, her meslek dalında kadınların çok ciddi psikolojik baskılara maruz kaldığını düşünüyorum ve çevremden de duyuyorum. Maalesef kadınlar bunları yeteri kadar dile getirmedikleri için üstü örtülü kalıyor. Aslında kadına yönelik şiddetin başka bir boyutu da var. O da büyük şirketlerde bile yüksek pozisyonlarda kadın görmüyor olmamız, görüyorsak da o kadınların şirket sahibinin ailesinden olması.

Kadınlara hak ettiğinden veya yapabileceğinden çok daha basit alt görevler veriliyor. Yaptığımız iş zor değil, maalesef karşılaştığımız insanlar bu işi zorlaştırıyor. İstanbul Üniversitesi mezunuyum. Okul hayatımda çok ciddi bir zorlukla karşılaşmadım. Ancak staj ve sektörde çalışmaya başladığımda maalesef ben de bir takım sınavlardan geçtim. Örnek verecek olursam, Türkiye'nin benim öğrenci olduğum dönemlerde en büyüklerinden

birisi diyebileceğimiz, gemi sayısı bildiğim kadarıyla 50-60'lara belki daha fazlasına ulaşmış bir denizcilik şirketine staj başvurusuna gittiğimde bana; "Biz kadın çalıştırıyoruz ama sırf kadın çalıştırıyoruz diyebilmek için çalıştırıyoruz. Kadın dostu bir firma gibi görünmeye çalışıyoruz ancak esasında değiliz, evet kendi reklamımızı yapmak için bir kaç kadın aldık ancak işin doğrusu bunu destekleyen bir firma değiliz ve daha fazla kadın almayı düşünmüyoruz" denildi ve "Ne yapacaksın gemide, git zengin koca bul" diyerek beni oradan uğurladılar. Yani denizcilik olsun olmasın bu çok korkunç bir tablo ve "21. yüzyılda hala bu kadınlar ne yaşıyor denizde" sorusunun çok net bir özeti.

Bir kısa stajımda geminin ikinci kaptanı "Ben senin çok sosyal ve girişken birisi olduğunu biliyorum, ancak gemide sadece işini yapıp kamarana gidiyorsun, yalnız kalma, eğer canın sıkılırsa gel benim kamarama benimle dertleş, iki bira açar içeriz, saat kaç olursa olsun hiç önemli değil, gerekiyorsa uykumdan uyandır" dedi. İyi niyetli gibi başlıyor ama saat kaç olursa olsun gel, beni uykumdan uyandır ne demek olabilir, ne kadar iyi niyetli olabilir? Bana bu konuşmaya vermiş olduğum olumsuz yanıtıttan dolayı o gemideki hayatım zehir oldu. Hatta stajımı yarıda bırakıp, gemiden ilk limanda indim. Sonrasında şirkete hakkımda olumsuz değerlendirme yapıldığını öğrendim ve bu konuşmayı personel müdürüyle paylaştım. Şirket bu diyalogu bilmesine rağmen o kişi hala şirkette çalışıyor mesela.

Başka örnekleyebileceğiniz olaylar oldu mu?

Bir diğerinde gemiye çok keyifli gittim. Çünkü firmanın genel müdürü giderken; "Burayı evin-yuvan bil, bir mobbinge karşılaşırsan mutlaka bana söyle, çünkü ben kendi çalışanlarımı biliyorum ve yapmazlar diyemiyorum. Ben mobbingin, psikolojik baskının ne demek olduğunu çok iyi bilirim,

kızımdan biliyorum, kızım da çok sıkıntılar yaşıyor bu konuda" dedi. İnanılmaz bir destektir benim için o güne dek kimseden duymadığım bir şeydi. Çok mutlu gittim gemiye o destekle. Gemide öyle şeyler yaşadım ki canıma kast ediyorlardı adeta. Dedim ki; "Keşke mobbing uygulasalardı". Hasta olduğum bir dönem 40 derece ateşle ve ilaç kullanırken (kullandığım ilaçlar da uyku ve sersemlik yapıyor) emniyet kemeri olmadan serbest düşmeli filikanın tepesinde çalıştım. Talep etmeme rağmen yapacağın iş yarım saat zaten diye verilmedi, ambarlara indirildim, 20 tane erkeğin olduğu gemide 8 kat yukarı köprü üstüne damacanayla su taşıdım, ağır fırtınalı havada kimseyi güverteye çıkartmazken bir tek beni çıkardılar ve o havada saatlerce çalıştırdılar. Telsiz dahi açmadılar bir şey olsa sesleneceğim kimse yoktu etrafta ve daha niceleri...

Gerekliyorsa balıkçının üstüne çıkacaksın, ezeceksin ama yine de benim dediğim işi o anda yapacaksın diyen insanlarla karşılaştım. Bu şirketin hali hazırda geçmiş tarihte İtalya açıklarında bir gemisi balıkçının üstüne çıkmış ve bu konuda dili yanmış. Hatta bu hadise medyaya yansımış. Öyle bir gemi kaptanımız vardı ki; bırakın beni, kendi annesine, eşine, kız kardeşine düşman... Öyle bir kadın karşıtlığı... Küfürler, hakaretler, iftiralar anlatamam. İşler artık iftira boyutuna ulaştığı, herkesin yaptığı tüm hatalar benim üstüme yıkıldığı, daha kötüsü sırf bana bağırıp çağırmak hatta küfürler etmek için senaryolar yazılıp, olmayan bir şeyden dolayı hakaretlere uğradığım için ben bir süre sonra her şeyi kaydetmek durumunda kaldım.

Böyle bir ihtiyaç hissettim ve tüm bunları kendisinin de söylediği üzere genel müdüre anlattım. Aldığım cevap şuydu: "Gemi kaptanı şikayet edilmez sen kaptanı mı şikayet ediyorsun." Yani anlayacağınız her şey yolunda giderken herkes iyi yönetici, ancak bir sorun yaşandığı anda herkes üç maymunu

oyunuyor. Bu arada edilen şikayet boş bir şikayet değil. Hakaretleri, iftiraları da bir kenara bırakırsak; geminin seferini سلامتini etkileyen şeyler. Bu durumda bile bana bağıırıp çağırıp, beni ağlatarak şirketten gönderdiler. Kişilerle yaşanan sorunları firmalarla özdeşleştirmek istemiyorum, ancak firmaların kimliğini oluşturan unsurlardan birisi de içerisinde istihdam ettiği insanlar. En acısı bizler bu insanlara bir takım platformlarda kadın çalışanı destekleyen, gemisinde en çok kadın çalıştıran firmalar diye ödülleri, plakette veriyoruz, bu insanları alkışlıyoruz. O mobbing uygulayan kişiye hangi görevde, hangi rütbede olursa olsun gerekli cezayı verebilecek, gerekirse şirketten çıkartabilecek bir firma yok.

Bu anlamda çalışan sivil toplum kuruluşları kesinlikle çok iyi yapıyor, teşvik yoluyla çalışan kadın sayısı arttırılmaya çalışılıyor. Çok takdir ettiğim bir çalışma. Ancak içinde çok kontrast bir durumu da barındırıyor kadın çalıştırıyor diye firmalar ödül alıyor? Hiç erkek çalıştırdığı için ödül alan firma yok. Henüz daha o aşamadayız. Daha ancak sayı aşamasındayız. Önce çalışan kadın sayısı arttırılacak sonrasında da sivil toplum kuruluşları sağlanan çalışma şartları, nitelik üzerinden bu çalışmaları yürütecektir diye düşünüyorum. Yani anlayacağınız durum içler acısı. Maalesef bunlar temizlenmedikçe sağlıklı bir sistemden bahsetmemiz mümkün değil.

VLCC tankerlerinde çalışmak da farklı standartlara sahip olmayı gerektiriyor. Biraz bu gemilerdeki iş hayatının zorluklarından da bahseder misiniz?

VLCC tankerler kesinlikle farklı bir donanıma sahip olmayı gerektiriyor. Bunun üstüne benim çalışmış olduğum İsveçli Stena Bulk firması da itibar sahibi, büyük, dünyaca tanınır, çalışanına değer veren bir firma. Bunun avantajlı yanı şu ki, zaten o gemilerde çalışan ekip seçilmiş özel bir ekip olduğu için insan faktöründen



kaynaklanan hatalar daha az oluyor. Sadece bilgi olarak değil, psikolojik olarak da çeşitli testlerden geçirilip hem insan ilişkilerinde, hem de farklı milletlerle uyum seviyeleri ölçülüyor. Ancak operasyonel anlamda zorlukları hayli fazla. Bu gemiler çok ciddi denetimlere giriyor, bir de bu gemiler tüm şirketlerin göz bebeği olduğu için dış bir denetim olmasa bile şirket bu konuda iç denimleri çok sıkı tutuyor ve bu denetimlere her daim hazır olmalısınız. Birçok geminin korktuğu port state, bayrak denetimi, klas denetimi gibi denetimler sizin için en kolay olan denetimler haline geliyor. Sizin zaten her gününüz denetim havasında geçtiği için bir süre sonra siz kendi kendinizin denetmeni oluyorsunuz.

Üstüne bir de kendi hatanızı aramaya başlıyorsunuz. Ama bu düzenin kolaylıkları da var, her iş günü gününe ve usulüne uygun yapıldığı için işlerin eksik olma ya da birikme durumu olmuyor, zaten öyle bir lüksünüz de yok. Hal böyle olunca eğer kendinizden yeterince eminseniz denetimler öncesi birçok şeye geriye dönük olarak

bakmanıza, kontrol etmenize gerek kalmıyor. Tabii ki ekipman kısmı daha farklı, keza son dakikaya kadar çalışan bir şeyin denetim esnasında bir anda çalışmadığı birçok kişinin başına gelmiştir. Bunun dışında manevra olarak zor. Özellikle yüklü haldeyken dart derinliği 24-25 metrelerde olduğu hem açık denizde, hem yanaşma-kalkma manevraları çok zorlayıcı oluyor. Bu draftından dolayı her bölgede seyir yapamıyor. Mesela benim çalıştığım gemiyi tam yolda giderken açık denizde test amaçlı makineyi stopa çektiğimizde gemi 17 mil sonra duruyordu. Bu rakam o geminin hata kaldırmaz bir gemi olduğunu gösteriyor zaten. Gemi balastlıyken pruvamızdaki kör nokta mesafesi yine başka bir problemimiz. Hiç bir liman görmemesi çoğunlukla STS yapması, genel olarak çalıştıkları bölgeler arasında korsanlık faaliyetlerinin hala yaşandığı Batı Afrika olması da diğer sayabileceğimiz genel zorlukları. Ancak tüm bu zorluklar beraberinde bir kolaylığı da getiriyor.

Firma birçok yedek parçayı gemide hazır halde fazlasıyla stok olarak

tutuyor. Son dakika sürprizleriyle karşılaşmıyorsunuz, çalıştığınız insanlar özel seçilmiş insanlar. Hepsisi işinde çok bilgili, vizyon sahibi dünya vatandaşı diyebileceğimiz insanlar. En azından benim çalıştığım firmada öyleydi. O anlamda çalışma koşulları daha kolaylaşıyor.

Bir kadın zabiti gemide bekleyen en önemli üç sorun nedir? Tabii avantajlı yanları varsa onu da duymak isteriz...

Ben açıkçası kadın zabiti olmak konusunda çok şanslıydım, daha doğrusu şansımı kendim yarattım. Ben Stena'da çok keyifli ve severek çalıştım. İskandinav ülkeleri zaten insan hakları konusunda dünyanın en gelişmiş ülkeleri arasında yer alıyor. Bu nedenle bu konuda söylediklerim ne kadar objektif olur ya da geneli yansıtır bilemiyorum. Ancak kendi deneyimlerimden yola çıkarak önceki sorunuzda fazlasıyla örneklemiş olduğum mobbing konusu bu 3 sorunun başında gelir. Buna ek olarak kadın çalışanın sürekli kendini ispatlamaya çalışması ve önyargıları yıkma çabası var. Maalesef bir diğer sorun olarak erkeğin, bu kendini ispatlama çabasından faydalanarak kendi işlerini kadınların üstüne kaba tabirle yıkmaları sayılabilir.

Burada bahsettiğim konu işlerin yoğun olduğu bir dönemde zabitelerin kendi aralarında iş paylaşımı, yardımlaşması değil. O çok normal, olağan ve olması gereken bir durum. Burada tam olarak bahsettiğim oradaki psikolojik zayıflıktan faydalanarak kadını manipüle etme. Çünkü kadın kendisinin hali hazırda bir sürü işi varken, keyfi olarak verilen o işi yapmıyorum dediği zaman bunun üstlere, şirkete ne şekilde deklare edileceğini, kestiremiyor ve bundan doğacak sonuçlardan korkuyor. Bir şikâyet mekanizması olmadığı için günün sonunda 2-3 kişinin yaptığı işi tek başına yaparken kendini bulabiliyor. Avantajlı yanları da ebetteki var... Birincisi kadınlar psikolojik olarak erkeklerden daha güçlü ve denizde

çalışmak için gereken şey sanıldığı gibi fiziksel güç değil, psikolojik güç. Bir diğeri de kadın ve erkeğin dişil ve eril enerjileri anatomik olarak gerek doğadaki diğer canlılarda, gerek insanda birbirinden çok farklı. Eril enerji biraz daha savaşmak, avlanmak gibi tezahür ederken, dişil enerji daha çok sevgi, şefkat, annelik gibi şekillerde yer edinmiş kendine. Bunun modern insana nasıl yansıdığına gelecek olursak, bir durum karşısında erkek onu çözmek için içindeki savaşçı eril enerjiyle direkt tartışmaya veya savunmaya yönelerek, her hangi bir durumu sorun haline getiriyor. Kadın içindeki dişil enerji sevgi şefkat enerjisi konuşmalarında daha yapıcı bir üslup kullanması karşıdaki kişiyle daha rahat iletişim kurarak olası sorunların önüne geçiyor. Burada karşıdaki kişi, gemilere dışarıdan gelen gümrük acente, loading masterlar, denetimciler, pilotlar vs. olarak sıralanabilir.

Türkiye'de denizcilik eğitimi nasıl sizce? Yabancı dil konusunda zabitlerimiz yeterli mi?

Türkiye'deki denizcilik eğitimi göreceli olarak iyi ve kötü... Gemide yaptığımız işe kıyasla okullarda verilen bilgi, teorik ve pratik eğitim çok yetersiz. Öğrenciler her şeyi stajda öğreniyor. Ama realitede gemiler bir eğitim kurumu değil, öğrenmenin olacağı yer değil. Gemiler, ancak öğrenilen bilginin pekiştirileceği, pratik yapılacağı bir yer olabilir. Ama maalesef mekanizma bu şekilde işlemiyor. Bir diğer husus akademisyen bulma problemi, çünkü denizcilik okullarının sayısı çok kontrolsüzce arttı. Ancak gördüğüm kadarıyla da birçok ülkeye kıyasla çok daha iyi durumdayız. Yabancı dil maalesef sadece denizciliğin değil ülkemizin genel olarak kanayan yarası. Çünkü yabancı dil eğitiminde sadece dil bilgisine ağırlık verilip, konuşma ve dinleme pratikleri yapılmıyor.

Konuşmadan bir insanın yabancı dil öğrenmesi sürücü koltuğuna oturmadan araba kullanmayı öğrenmeye benziyor. Ancak bu yabancı dil eğitimi de

üniversitede bir yılda hazırlık sınıfında verilecek bir eğitim değil veya ehliyet sınavlarına yabancı dil sınavı zorunluluğu koyularak çözülecek bir sorun değil. Yabancı dil küçük yaşlardan itibaren günlük hayatın bir parçası haline gelerek öğretilmeli. O yaşına kadar İngilizceyi öğrenememiş birisine tek bir sınavla İngilizce öğretilemez. Zabitlerimizin yabancı dili çok yetersiz... Bırakın akademik İngilizceyi günlük basit konuşmaları dahi yapamıyorlar, kendilerini ifade edemiyorlar. İngilizce dışında, ikinci üçüncü dil hususunu saymıyorum bile.

Şu anda karada çalışıyorsunuz?

Dubai'de bunker traderlik yapıyorsunuz, kara hayatına nasıl geçtiniz? Şu anda yaptığınız iş ve çalışma şartlarınız nasıl?

Evet, şu anda karada çalışıyorum. Dan-Bunkering'in Dubai ofisinde bunker traderlik yapıyorum. Kara hayatına geçişim biraz aşamalı oldu. VLCC tankerlerde çalışırken çalıştığım tipteki gemiler filodan ayrıldı. Öyle olunca beni MR dediğimiz medium range beyaz product taşıyan tankerlere göndermek istediler. O döneme kadar sadece ham petrol kökenli olduğum için bunu değiştirmek istemedim. Zaten rütbe olarak da değiştirmem için geç bir zamandı. Sadece Ro-Ro ve konteyner gemilerinde yaptığım stajlar hariç başka gemi tipinde hiç çalışmamıştım.

Bunun üstüne iki kontrat Türkiye'de çalıştım. Bu her iki kontratta da yaşadığım zorluklar beni kara hayatına itti. O güne kadar hep bir şeyleri zorlarken, olmayan şeyleri bile oldururken o an artık karaya geçmenin zamanının geldiğini düşündüm. Çünkü olması gereken şeyler veya bizler için hayırlı olan şeyler diyeyim hep evrenin akışıyla beraber çok rahatlıkla tıkrır tıkrır ilerlerken, olmaması gereken şeylerde hep engellerle karşılaşıyoruz. Ben de bu süreçte önüme çıkan yeni yolları fırsat olarak görüp değerlendirmek istedim. Dünyada da hep böyledir zaten değişimler, yenilikler, reformlar hep bir depremin

ardından gerçekleşir. Çünkü insan doğası gereği yolunda giden şeyleri değiştirmeye eğilimli değil. Konfor alanımızdan dışarı çıkmaya hepimiz korkuyoruz. Ancak olumsuz anlamda yaşanan şeyler karşısında bir değişim dönüşüm arayışına giriyoruz. Ben de böyle düşünerek karaya geçmeye karar verdim. Yaşanan talihsizlikler beni yeni bir arayışa itti. Tanker kökenli olduğum için yine bu sektörden çok uzaklaşmak istemedim. Aradığım şey yine yakıtla, petrolle bağlantılı olsun istedim. Bu süreçte yollarımız Dan-Bunkering ile kesişti. Tamamen her şey karşılıklı örtüşünce çok hızlı bir şekilde Dubai'ye geçtim. Şu an çalışma şartlarımdan memnunum. Yönetimimiz Danimarkalı ve bu yönetim şekliyle de karşılıklı huzurlu bir çalışma ortamı yakaladık. Bunun dışında firmamızın kadına yaklaşımı çok eşit, dünya üzerindeki diğer ofislerimizde farklı departmanlarda kadın yöneticilerimiz mevcut. Firma sahibimizin iki kızı var ve jenerasyon değişimi süreci başlamış durumda. Yani firmamız ilerde kızları tarafından yönetilecek ve bu da bize cinsiyet eşitliği anlamında pozitif bir mesaj veriyor. Eğitime ve mentorluğa çok önem veriliyor, yine kadın erkek ayırt etmeksizin eşit bir şekilde genellikle Danimarka'da olmak üzere farklı lokasyonlarda eğitime katılıyoruz. Tabii bunlar Covid nedeniyle şimdilik online devam ediyor. Tüm bunlardan dolayı gayet keyifli ve mutlu çalışıyorum.

Biraz bunker sektöründen bahsedelim... 2020'de bunker sektörü nasıl bir seyir izledi? 2021 için öngörüleriniz neler?

Öncelikle 2020 yeni yakıtla geçiş ve yeni sülfür oranıyla tanışmamızla başladı. Bunun harika bir başlangıç yapmış olan yakıt sektörü üzerinde genel olarak olumlu bir etkisi oldu. Yeni yakıtlara geçiş başarılı oldu denilebilir ve gördüğüm kadarıyla armatör kısmının büyük çoğunluğu da bu geçişi iyi yönetti. 2020 senesine dönüp baktığımızda salgının hepimiz üzerinde yarattığı etkiden

bahsetmemek kaçınılmaz ve birçok yerde hala devam ediyor. Denizcilik faaliyetlerindeki büyük düşüş ve petrol fiyatlarının çok keskin bir şekilde dibe vurmasıyla birlikte sene başlarında gördüğümüz karantinaların, sokağa çıkma yasaklarının sonuçları ebetteki işimizi de etkiledi. Maalesef yakıt fiyatlarındaki düşüş navlun piyasasıyla paralele yakın gidiyor. Takip ettiğim ve çalıştığım firmalardan duyduğum kadarıyla navlun düşüşündeki oran, yakıt düşüşündeki orandan daha fazla olduğu için armatör kısmı da yakıt fiyatlarındaki bu düşüşten olumsuz etkileniyor. Önümüzdeki yılı öngörmek zor ama Orta Doğu Bölgesi'nde son birkaç aydır taleplerde hafif bir artış gördük. Bu artış trendinin devam etmesini umuyoruz ve önümüzdeki altı ay boyunca petrolün 65 dolar bandını aşmasıyla birlikte de 2021 için optimistlik olabiliriz.

Değmemiz gereken bir diğer önemli nokta ise petrol fiyatlarındaki potansiyel artışın sahneyi tekrardan değiştireceğidir. Çünkü yeterli finansı sağlamak, kredi temin etmek ve bankalardan genişletilmiş destek almak zaten birçok şirket için büyük engel teşkil ediyor. Bu nedenle birçok armatör ve operatör firma için doğru bir partner ile çalışmak çok önemli. Burada dikkat edilmesi gereken en önemli husus armatörün ya da operatörün ihtiyaç duydukları hizmeti ve gereksinimleri sağlamaya devam edebilecek finansal olarak güçlü bir firma seçmeleri.

Avrupalı insanlarla çalıştınız, onların kadınların bu işi yapmalarına bakış açısı ile Türklerin bakış açısını karşılaştırsak ne söylemek istersiniz?

Gemi için konuşacak olursak Avrupalılarla çalıştığım dönemde yaptığım işten başka hiçbir şeyimle ilgilenmediler. Türklerle çalışırken maalesef yaptığım iş dışında her şeyimle ilgilendiler. Muhtemelen Avrupalılarla sorun yaşayan bir sürü hemcinsim olmuştur ama dediğim gibi ben bu konuda çok şanslıydım.

Herkes çok takdir ediyordu yaptığım işi ve cesaretimi. Çünkü ilk stajımıza 17-18 yaşlarında gidiyoruz. Bu bile başlı başına büyük bir cesaret örneği ve güçlü psikoloji göstergesi. Ofis olarak karşılaştırdığımda ise, burada her hangi bir cinsiyet ayrımı yok. Bu konular hiç bir zaman gündemimizde dahi olmadı, hiç konuşma gereği hissetmiyoruz. Birçok yönetici pozisyonunda kadın çalışan mevcut, ama Türkiye'de ofiste profesyonel olarak hiç çalışmadım. Öğrencilik dönemimde işi öğrenmek için maaş talep etmeden haftada birkaç gün boş günlerim olduğunda çalıştığım ofisler oldu, ancak o seviyeden objektif bir değerlendirme yapabileceğimi sanmıyorum.

Sektörde kadınlara daha fazla mobbing uygulandığını düşünüyor musunuz?

Kesinlikle evet! Çünkü kadınlar bu konuda daha kolay lokma. Kadın haklı dahi olsa "kadın olmasa bu sorun yaşanmazdı" gibi sığ bir bakış açısıyla işten çıkartılabiliyor, çok kolay harcanıyor. Birçok kadın işini kaybetmemek için sesini çıkartmıyor. Üstüne üstlük kadın yaşanan hadisenin şirkete daha farklı lanse ettirileceğinden korkuyor ve erkekler bunu çok iyi analiz etmişler. Yani biliyorlar ki, kadın onu şikâyet dahi etse karşı taraf hiç bir yaptırımla karşılaşmayacak, tam tersi inkar ederek aksini söyleyerek, kadını haklıyken haksız duruma düşürecek (çünkü şirketlerimizde bu zemin var) o nedenle çok daha kolay mobbing uygulayabiliyorlar.

Fiziki güç faktörü de burada önemli diye düşünüyorum. Gemilerde çok fazla fiziki kavgalar duyduk yumruk yumruğa. Çok üzülerek söylüyorum ki, şimdiye kadar hiç bir sebep yokken bir sürü talihsizce öldürülen, katledilen çok değerli denizcilerimiz oldu. Günlük hayatımızda bile insanlar trafikte yol vermedi kavgası yüzünden birbirini öldürüyor. Bu tarz hadiselerin başrolünde çok büyük çoğunlukla erkekler var. Ama ben hiç eline bıçağı

satırı alıp gemiye dehşet saçan bir kadın ya da her hangi birisini denize atan bir kadın duymadım şimdiye dek. Bu bile bir erkeğin erkeğe ya da kadının erkeğe mobbing uygulaması için çok caydırıcı bir faktör.

Bu mesleği yapmak isteyen gençlere tavsiyeniz ne olur?

Öncelikle gençlerin kendilerini çok iyi tanıması, ne istediğini, neyi istemediğini, neyi yapabildiğini, neyi yapamayacağını çok iyi analiz etmesi gerekiyor. Sonrasında kendi değerlerini bilmeleri gerekiyor. Zaten her şey buradan başlıyor. Böylece bir firmanın profiline bakarak orada çalışıp çalışmayacağını çok kolaylıkla anlayabilirler. Mümkün olduğunca kendi profiline uygun olmayan bir firmada işe girip zaman kaybetmemeleri önemli bir faktör. Çünkü gerçekten o firmaya uygun olabilecek, orada başarılı verimli olabilecek, uzun vadeli çalışabilecek birisinin belki önüne geçiyorlar. Mümkün olduğunca diyorum çünkü diğer yandan ekonomik kaygıları da anlayabiliyorum.

Çalıştıkları firmada hep iyi örnek olmaya gayret etmelerini önerebilirim, çünkü bu bir sonraki neslin de önünü açıyor veya tam tersi kötü örnekler koca bir gruba mal olabiliyor. Bunu firmaların, o okuldan mezunları işe almayı kesmesi, Türk istihdam etmemesi veya kadın çalıştırmaması gibi örnekleyebilirim. Bu nedenle bencilliği bırakıp, biraz daha işverene ve bütüne karşı empati yaparak ilerlemek ilgili herkes için faydalı olacaktır. Gençlerde çok fazla maddi hırs var ve hepsi en kolay en hızlı şekilde zengin olma hayali kuruyor. Bunu yapmak için birçok platform var, ama denizcilik sektöründe böyle bir durum söz konusu değil. Bu işveren açısından çok büyük bir kaygı çünkü gençler maaşlar arasında minör bir fark dahi olsa çalıştığı firmayı bırakabiliyorlar. Bu durum kadınlarda daha da kötü... Muhtemelen bu söylediğimi bir erkek söylese cinsiyetçi derdiniz, ama ben bir kadın olarak

söyleyeceğim. Ben hiç zengin bir kadınla evlendiği için işini bırakan kariyerine son veren bir erkekle karşılaşmadım. Ama tam tersi için binlerce örnek mevcut maalesef. Bu, işverenin kadın istihdam ederken en büyük kaygılarından biri... Çok kişisel olduğu için fazla bir şey söylemek istemiyorum, ama kariyerlerine özel yaşamlarındaki şartları ne olursa olsun odaklanmak hayat boyu avantajlarına olacaktır özellikle kız öğrencilerimizin. Bir diğeri talihsiz bir hadise yaşadıklarında bunu dile getirmekten korkuyorlar.

Bu korku ayağına zincir bağlanmış fil misali kimseye faydası olmayan bir korku. Tam tersi tüm bu sorunları yaratan kişi ya da kurumlar korkmalı. Olmadık sebepler yüzünden işlerinden oluyorlar dahası bir sonraki gideceği firmaya da olumsuz referans oldukları için iş bulmaları daha da zorlaşıyor. O nedenle ciddi sorunlar yaşıyorlarsa, gemiden indiklerinde hukuki olarak haklarını aramak üzere her türlü kanıt niteliğindeki veriyi toplamaları ve gerektiğinde haklarını hukuki yollardan aramalarını tavsiye ederim. Sonuncusu ve en önemlisi mutlu oldukları yerde çalışmaları... Çünkü bir tek mutlu olduğumuz yerde pozitif ve verimli olabiliyoruz, çalıştığımız yere faydalı olabiliyoruz. Her sabah işine lanet ederek giden birisinin çalıştığı firmaya günde 20 saat dahi çalışsa bir şey katabileceğine inanmıyorum.

Son olarak dilek ve temennilerinizi paylaşır mısınız?

Bu soruya Sayın Yaşar Canca Ağabeyimizin yapmış olduğu model örneklemesi ve Türkiye İstatistik Kurumu'nun çalışması ile başlamak istiyorum. Türkiye İstatistik Kurumu'nun 2019 senesinde yaptıkları çalışmaya göre Türkiye'de çalışanların yüzde 85'i mutsuz. Mutsuzluğun Türkiye ekonomisine yıllık maliyeti ise 60 milyar TL. Sayın Canca ise; bir mühendisin üniversiteden mezun olana kadar devlete maliyetini çıkarmış. Ana sınıfının, ilköğretimin,

üniversitenin maliyeti üstüne eğitimci maliyeti, eğitim alt yapısı maliyeti hesaplandığında 18 senelik öğrencilik boyunca 600,000 USD gibi bir rakam çıkıyor.

Mezun olan mühendislerin yalnızca 1/3'ü iyi bir mühendis olabiliyor. Kabaca iyi bir mühendisin maliyeti 1,8 milyon dolar da diyebiliriz. Bu iyi mühendisler de daha iyi çalışma şartlarından ve aradaki belki 3000 dolarlık maaş farkı yüzünden beyin göçüyle yurt dışında çalışmaya başlıyor. Bu maliyet kadın denizcilerde daha da fazla çünkü belki 100 mezundan ancak bir tanesi verimli olmaya başladıkları ikinci kaptanlığa ya da kaptanlığa gelebiliyor. Büyük resme baktığımızda çok korkutucu bir tablo bu... Biz ülkemizde bir kişiye 1,8 milyon dolar yatırım yapıyoruz ve o kişiden faydalanamıyoruz. Ancak başka bir ülke aylık 3000 dolar fazla maaşla, 10 yıl çalıştığını hesap edersek 360,000 dolarlık bir farkla o kişiden faydalanabiliyor. Yani biz 1.8 milyon dolara yetiştiriyoruz onlar sıfır masrafla hazır yetişmişini ve yetişmişin de en iyilerini alıyorlar. Bu konuda biraz da insanlar beyin göçüne zorlanıyor, çünkü çalışma ortamları çok huzursuz ve beklenen maaş/performans oranı çok düşük..

Bu çok büyük bir ekonomik başarısızlık örneği... Emek israfı. Ülkece böyle büyük maliyetlerle yetiştirdiğimiz bu insanların değerini bilmeliyiz. İnsanlar için huzurlu çalışma ortamları yaratarak, bilgisinin, emeğinin karşılığı maaşları vererek bu insanları ülkede tutmalıyız. Ancak bu şekilde kalkınabiliriz. Bu nedenle hem Deniz Ticaret Odası'nın, hem Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığımızın, hem diğer sivil toplum kuruluşlarının ve işverenlerimizin gerekli çalışmaları yapmalarını ve nitelikli insanlar için kadın erkek ayırt etmeksizin uygun zemini hazırlamalarını temenni ediyorum. Diliyorum bu ülkenin nitelikli gençleri daha fazla beyin göçüne zorlanmaz.

DENİZCİLER İÇİN ÖNEMLİ ÇAĞRI!

Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS), denizcilerin 2020 yılında karşılaştıkları zorlukların tekrarlanmasını önlemek amacıyla hükümetlere aşı önceliğinin gemi insanları ve kıyı çalışanlarına verilmesi çağrısında bulundu.



ICS, mutasyona uğramış virüsün getirdiği yeni önlemler göz önünde bulundurulduğunda hükümetlerin, denizcilerin küresel tedarik zincirinde oynadıkları hayati rolü hatırlamalarını talep ediyor. Bununla birlikte kurum, COVID-19'la mücadele sürecinde büyük önem taşıyan tıbbi malzemelerin temin edilmesinde denizcilerin üstlendiği kritik görevi de hatırlatıyor.

ICS Genel Sekreteri Guy Platten, "Aşının ve sağlık ekipmanlarının dünyanın her yerine nakledilmesinden sorumlu olan denizcilerin aşılmasının faydaları açıkça görülmelidir. Hükümetler denizcileri kilit işçiler olarak tanımalı ve onlara aşı için öncelikli erişim sağlamalıdır. Küresel ticareti ve

tedarik zincirini sürdürmek istiyorsak, denizciler aşı kuyruğunun arkasına yerleştirilmemelidir." ifadelerini kullandı.

ICS, gemiciliğin doğası gereği aşı gereksinimi doğurduğunu da vurguladı. Ortalama bir gemide en az üç milletten oluşan bir mürettebat var. Tüm denizciler için aşılar öncelikli erişim ve Dünya Sağlık Örgütü'nün tavsiyeleri doğrultusunda açık 'aşı pasaportu' protokolleri, küresel ticaretin sürdürülmesi için hayati önem taşıyor.

Brezilya, Güney Afrika ve Birleşik Krallık'ta yeni COVID-19 varyantları nedeniyle küresel olarak daha sıkı mürettebat değişikliği kısıtlamaları uygulanmasıyla birlikte ICS, 2020'de

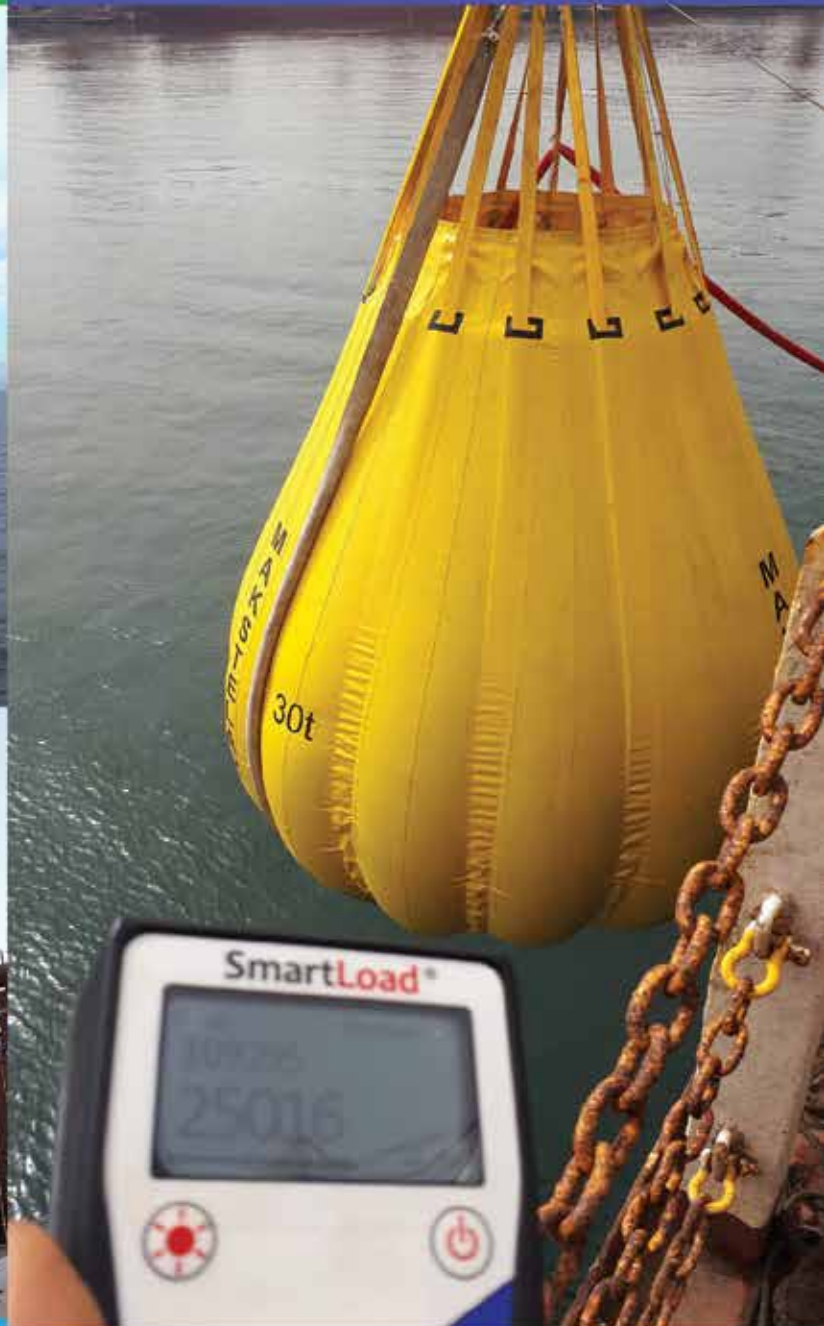
karşılaşılan zorlukların denizciler için önümüzdeki aylarda daha da ağırlaşacağından korkuyor.

ICS, hükümetlere denizcilerin hastalığa denizde yakalandıklarını hatırlatmaya çalışıyor. Gemi güvenliği, mürettebat yorgunluğu ve sağlık hizmetlerine erişim konusundaki endişelerini dile getirerek hükümetlerin desteğini beklediğini açıklayan ICS, denizcilerin kilit işçiler olarak tanınmasına rağmen aşılar için öncelik verilmediği takdirde, yeni kısıtlamalarla da birlikte, virüsün yayılmasını yeniden kontrol altına almak ve hafifletmek için önlemler alındıkça denizciler için durumun daha da kötüye gideceğinden endişe duyuyor.



EFE MARINE SAFETY

- Güverte Ekipman Yük Testi
- Filika/Kurtarma Botu Mataforası
- FreeFall Mataforası
- Provision/Kumanya Krenyleri
- Deck/Kargo Krenyleri
- Ağırlık Ölçümü ve Sertifikalandırma
- Filika Servisi
- Her Türlü Ekipman Tedariği



BUREAU
VERITAS



Evliya Çelebi Mah. Fersah Sok. Tuzla Gemi Yan Sanayi Sitesi B Blok 2. Kat No: 36 Tuzla İSTANBUL/TÜRKİYE

Tel: +90 (216) 395 23 96 • Email: info@efemarinesafety.com

www.efemarinesafety.com

Makine arızaları nedeniyle mali kayıplar yaşandı



* HÜSEYİN ÇINAR

2020 yılı deniz yakıtlarıyla alakalı milat bir yıl oldu diyebiliriz. Öylesine ki; olmayan bir yakıt, standartları belirlenememiş bir yakıt üzerinden gemilerin işletilmesi istendi. Çevreye bir nebze katkımız, sürdürülebilirliğe bir nebze desteğimiz olursa bu bizi mutlu edecektir, ama diğer taraftan da bu yıl düşük sülfürlü yakıt nedeniyle gemilerimiz önemli makine arızalarıyla karşılaştı. Biz IMO'nun bu regülasyonu yeterli hazırlığa zaman bırakmadan yürürlüğe soktuğunu düşünüyoruz. Bunun sebebini de şu şekilde açıklayabilirim. Şu anda dört zamanlı ana makinelerde kullandığımız yakıt düşük sülfürlü karışım yakıt. Karışım yakıtın standartlarını her ülkede yakalamak mümkün değil. Diğer taraftan da bu standart yakalanmış olsa dahi, gemi makinelerinde problemler yaşamaya devam ediyor armatörler. Bu sene önemli düzeyde makine arızaları nedeniyle mali kayıplar yaşandı.

BU SORUNUN KISA VADEDE ÇÖZÜLMESİ MÜMKÜN GÖRÜNÜYOR

Bizler Türk Armatörler Birliği olarak birçok teknik müdür, makine üreticisi, yağ üreticisi ile bir araya geldik ve bu soruna bir çözüm üretmeye çalıştık, tam çözüme ulaşamamış olsak da çok

önemli düzeyde bir benchmark yaptık diyebilirim. Bu sorunun kısa vadede çözülmesini çok mümkün görmüyoruz. Ta ki, bu yakıtlar rafinerilerde üretilene kadar. Biz bunu örneğin Tüpraş ve SOCAR ile tartıştığımızda, bu yakıtı üretmeye ilişkin yatırım maliyetinin oldukça yüksek olduğunu ve şu anda bu yönde bir yatırım kararlarının olmadığını ifade etmişlerdir. Ancak SOCAR örneğin kendi marine yakıt portföyünde bu karışım yakıtlardan bulundurduğunu ve standartlarının da oldukça yüksek olduğunu belirtiyor. Bizler bu sene içerisinde de TAB Teknik Komitesi ile bu konuyu irdelemeye, bu sebepten kaynaklandığını değerlendirdiğimiz makine arızalarını incelemeye devam edeceğiz. Şu ana kadar karşılaştığımız en önemli sorun layner arızalarından

üzere IMO karbondioksit azaltımı konusundaki etkinlik hedefini 2030 yılına kadar 2008'e göre yüzde 40, 2050 yılına kadar yüzde 70 ilerletmek, yıllık GHG emisyonunu da 2050 yılında 2008 yılına göre yüzde 50 azaltmak ve bundan sonra mümkün olan en kısa zamanda bu oranı sıfırlamak hedefini koymuştur.

Dolayısıyla gelecek için çok farklı yakıt tipleri için hazır olmamız gerekiyor. Bu yakıtlar muhtemelen fueloil olmaktan çıkıp hidrojen amonia ve elektrik gibi yakıt tipleri olacaktır. Dolayısıyla ya bekleyip herkes üretsın ardından bizi satın alalım diyeceğiz ya da şimdiden gerekli tedbirleri alıp alternatif yakıtlar üzerinde çalışıp rekabette ön alacağız. MEPC 75 sonuçlarını da miladi bir



kaynaklanıyor gibi gözükmemektedir. Ama diğer taraftan geleceğe de bakmamız gerekiyor.

MEPC'NİN 75. TOPLANTISINDA ÖNEMLİ KARARLARA İMZA ATILDI

Bizler 2030 yılına kadar deniz yakıtlarında çok önemli gelişmelerin olacağını öngörüyoruz. Aslında artık bu öngörünün de ötesine geçti. Konu artık sadece sülfür oranının düşürülmüş olması değil, diğer taraftan GHG gazların da oranının düşürülmesi durumu söz konusudur. MEPC'nin Kasım 2020 ayındaki 75. toplantısında önemli kararlara imza atıldı. Bilindiği

dönüm noktası olarak ele almamız gerekebilir. Bu toplantıda daha önce sadece yeni inşa gemilere getirilen EEDI yani Enerji Verimliliği Dizayn Endeksi, bu sefer mevcut gemiler için de taslak olarak kabul edilmiştir. EEXI kısaltmasıyla yürürlüğe girecek olan bu verimlilik endeksi de deniz taşımacılığında birçok yaklaşımı değiştirecektir.

Tüm bu gelişmeleri dikkatlice takip etmeli ve gerekli tedbirleri zamanında almalıyız...

* TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ GENEL SEKRETERİ

OCAK 2021 YAKIT FİYATLARI

1. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	368.000	435.000	485.000
Piraeus	334.500	432.500	462.500
Malta	349.500	404.000	449.500
Novorossissk	328.000	402.500	465.000
Ceuta	342.500	415.000	467.000
Gibraltar	342.500	415.000	467.000
Rotterdam	315.000	391.500	432.500
Fujairah	325.000	426.500	480.000
Singapore	327.500	428.000	445.500
Brent 54.30			

2. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	391.500	456.000	502.500
Piraeus	357.500	450.000	477.500
Malta	364.500	429.000	476.000
Novorossissk	342.000	410.500	491.500
Ceuta	360.500	433.500	484.000
Gibraltar	360.500	433.500	484.000
Rotterdam	336.000	419.000	461.500
Fujairah	344.500	450.000	513.000
Singapore	349.500	449.000	469.000
Brent 56.24			

3. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	389.500	451.000	498.000
Piraeus	355.500	459.500	481.000
Malta	376.000	438.000	479.500
Novorossissk	344.000	416.500	488.000
Ceuta	357.000	400.000	490.000
Gibraltar	357.000	400.000	490.000
Rotterdam	326.500	417.000	458.500
Fujairah	342.000	449.000	515.000
Singapore	340.500	450.000	467.000
Brent 55.64			

4. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	388.000	447.500	492.500
Piraeus	357.000	455.000	475.500
Malta	376.500	424.500	475.000
Novorossissk	343.000	415.250	490.500
Ceuta	358.000	433.500	488.000
Gibraltar	358.000	433.500	488.000
Rotterdam	326.000	417.500	455.250
Fujairah	340.000	448.000	521.500
Singapore	342.000	451.000	465.500
Brent 55.84			

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

DALSAN

1980'den beri denizlerdeyiz



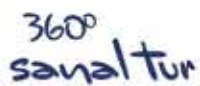
- Deniz dibi tarama ve dolgu inşaatı • Keson sistemi ile Rıhtım, İskele ve Dalgakıran İnşaatı
- Beton Yüzer ve Kuru Havuz İnşaatı • Beton Boru İmalatı

DALSAN ŞİRKETLER GRUBU

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



- # Gelecek Burada!



Üniversitemiz
**“TSE EN ISO 9001:2015
 Kalite Yönetim Sistemi”**
 belgesi almaya hak
 kazanmıştır.



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



"reliable partner!"

LAZER GAZ SENSÖRLÜ TERMAL KAMERALI ENDÜSTRİYEL İNSANSIZ HAVA ARACI

Modern havacılık sistemlerinden ilham alan en son **endüstriyel drone platformu** ile **18 km** 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 teknolojisiyle yüksek güvenliklili 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

2021'DE YOĞUNLAŞMAMIZ GEREKEN KONU YENİ PAZARLAR OLMALI



EMRE ELDENER *

Çin'de başlayan koronavirüs salgını, küresel ticarete tedarik sıkıntısını da beraberinde getirdi. Bu zor zamanların ardından 2021 yılının Türkiye özelinde sektörlere değer katacağı noktalar da ufukta görünmeye başladı. Türkiye de dahil olmak üzere bazı ülkeler, Çin'den gelen hammaddelere veya yan ürünlere bağımlı olmanın, kriz dönemleri için büyük risk taşıdığının farkına vardı.

Bu nedenle dünya genelindeki tedarikçilerin büyük bölümü, ürün ya da hizmet aldıkları pazarları çeşitlendirme yoluna gittiler.

Pandemi sürecinde, Çin'den yeterince hizmet ve tedarik sağlayamayan küresel şirketlerden bazıları, satın alma operasyonlarını Türkiye'ye yönlendirdi.

Küresel ticaretteki bu hedef değişimini pandemi şoku ile başvurulmuş geçici bir yöntem olarak değerlendirmiyoruz. Muhtemelen,

Türkiye'ye yönelen satın alma eğilimleri, 2021 ve sonrasında da artarak devam edecektir.

2021'de yoğunlaşmamız gereken bir başka konu yeni pazarlar olmalıdır. Uluslararası ticaret faaliyetleri anlık gelişmelere bağlı olarak kısa sürede değişiklik gösterebilmektedir. Bu nedenle olası krizlere her zaman hazırlıklı olmalıyız. Türkiye, dış ticaret faaliyetlerinde ağırlıklı olarak Avrupa ve Doğu Asya pazarlarına odaklansa da, özellikle Afrika ve Orta Doğu'dan artarak gelen talepleri de dikkate alarak bu bölgelerdeki yatırım ve operasyonlarımızı artırmalıyız.

Özellikle; Tunus, Batı Afrika ve Güney Afrika'da hava taşımacılığı ve deniz taşımacılığı hizmetleri noktasında büyük potansiyel olduğunu görüyoruz.

Lojistik sektörünün tamamı, pandeminin oluşturduğu kriz döneminde iş süreçlerini yönetirken, önceden yatırım yaptıkları teknolojik altyapılarından faydalandı. Her bir konteyneri, hava kargosunu ve kamyonları uydu sistemlerinden en ince ayrıntısına kadar şeffaf bir şekilde takip edebiliyoruz. Bu, bizler için olduğu kadar, müşteriler için de büyük önem taşıyor. İş modellerimizi teknolojiye uyumlu hale getirmek zorundayız. Bunu başaramayan firmalar ise pazarlarını kaybetme tehlikesiyle karşı karşıya kalacaklardır. Türkiye'yi küresel tedarik zincirinin üst sıralarına taşımak adına hem kamu, hem de özel sektör olarak dijitalleşme çalışmalarımızı sürdürmeliyiz. Koronavirüs salgınının ekonomik olumsuzluklarını azaltmak için ticareti kolaylaştırmanın da önemli bir zorunluluk olduğu tüm dünyada kabul edilmektedir.

İçinde bulunduğumuz bu süreçte dünyanın önde gelen kurum ve kuruluşlarının gündemlerine aldıkları ticareti kolaylaştırma konusunda ülkemizde ticari faaliyetlerin kolaylaştırılması, bu amaca hizmet eden kurumlara destek verilmesi, bu yönde bir farkındalık oluşturulması geniş kapsamlı bir yaklaşım ile mümkün olabilecektir. Ülkemizde de T.C. Ticaret Bakanlığı himayesinde Ticaretin Kolaylaştırılması Koordinasyon Komitesi kuruldu. UTİKAD olarak komitenin kurulduğu 2017 yılından bu yana aktif rol üstleniyor, ticaretin uluslararası standartlarda yapılması için ülkemizin ve sektörlerin yararına atılması gereken kolaylaştırıcı adımlara yönelik önerilerimizi sunmaya devam ediyoruz. Pandemiyle birlikte hem ülke ekonomilerini koruyacak, hem de ticaret ve lojistik akışları kolaylaştıracak bu çalışmaların pandeminin olumsuz etkilerini hafifletmede büyük rol oynayacağı düşüncesindeyiz.

UTİKAD olarak tüm üyelerimizi pandemiden önceki dönemde de bu üç önemli konu başlığı hakkında bilgilendirmeye çalışıyorduk. Geldiğimiz noktada; Türkiye'nin konumunun stratejik öneminin ve küresel bir hub olabilmesi için yapılması gerekenlerin altını çizmeye devam edeceğiz. Sektörümüzün hızla dijitalleşmesi için yine çalışacağız ve tabii ki ticaretin kolaylaştırılması için öncelikle gümrüklerimizde küresel entegrasyonun tamamlanması için fikirlerimizi ve projelerimizi kamuya iletmeyi sürdüreceğiz.

*** UTİKAD YÖNETİM KURULU BAŞKANI**

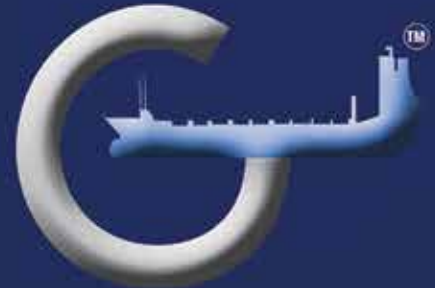


SOLID SOLUTIONS FOR HEAVY SEA CONDITIONS

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

AĞIR DENİZ ŞARTLARINA SAĞLAM ÇÖZÜMLER

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



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





ULUÇ KEDME *

Piyasalar açısından olumlu bir başlangıç yapması beklenen, ancak özellikle pandemi sebebi ile ikinci çeyrekte beklenmeyen düzeyde olumsuzluğa dönen, üçüncü çeyrek itibari ile yaralarını sarmaya çalışan ve son çeyrek itibari ile ise olumlu seyre dönen bir seneyi geride bıraktık. Kara bulutların dağıldığı ve piyasaların canlandığı güzel bir sene olmasını temenni ederek yazımıza başlamak isterim.

Ocak ayı itibari ile genelde stabil veya düşüş eğiliminde olması alışılabilir ve özellikle Çin tatili sonrasında yönünü arayan markete yıllardır alışmamıza karşın, eski günlere nazire yaparcasına

Yeni yıl yeni beklentiler...

daha olumlu bir hava ile yeni yıla merhaba dedik. Bu durumun özellikle navlun, demir çelik ve hurda ve brent petrol tarafında hissedildiğinden bahsedebiliriz. Ek olarak hacimsel olarak gemi alım satım piyasalarının da oldukça hareketli başladığından bahsetmemiz yanlış olmayacaktır.

Endekslere baktığımızda son bir ay içerisinde Baltık Kuruyük Endeksi'nde yaklaşık yüzde 36'ya yakın bir artış gözlemlemek ile birlikte bu artışın temelinde ciddi bir yükseliş ile Baltık Capesize Endeksi başı çekerken, beraberinde Baltık Supramax Endeksi'ndeki yüzde 10'a yakın artışın da etkili olduğunu söyleyebiliriz. Baltık Handysize Endeksi ile birlikte daha ufak tonaj göstergelerinde ise, daha stabil bir seyir gözlemlemekteyiz.

Ancak yukarıda da ilettiğimiz üzere özellikle bu aylarda düşüş eğilimi beklentiler dahilinde olsa dahi, yeni sene itibari ile piyasaların beklentilerin aksine hareket ettiğini görüyoruz. Dökme marketine kıyasla çok daha ciddi artış ile konteyner piyasalarını 2020 senesinin özellikle son dönemi ile 2021 senesinin başlangıcının yıldızı ilan edebiliriz. Sadece son bir aydaki artışın yüzde 30'ları bulduğu konteyner

endekslerinde geçen sene aynı dönem ile kıyasladığımızda ise yaklaşık yüzde 150 seviyesi gibi muazzam düzeyde bir artıştan bahsedebiliriz.

Brent petrol tarafında da benzeri olumlu havadan söz etmemiz mümkün. Son bir ayda yaklaşık olarak yüzde 10'a yakın bir artış gözlemlenmektedir. Demir çelik ve hurda piyasalarında özellikle son birkaç ayda oldukça ciddi düzeyde artışa tanıklık ettik. Özellikle son bir aydaki pozitif değişim yaklaşık yüzde 10 seviyelerinde. Hurda fiyatlarında da gerek Aliğa, gerek ise Hindistan/Pakistan bölgesinde özellikle geçtiğimiz yaz dönemine kıyas ile yüzde 30 seviyesinde bir artış gözlemlemekteyiz.

Yukarıda bahsetmiş olduğumuz oldukça olumlu başlangıç aksine önümüzdeki sürecin nasıl geçeceğine ilişkin halen soru işaretlerinin bulunduğunu da göz ardı etmemeliyiz. Bu yükseliş bundan sonrası içinde olumlu bir gösterge mi; yoksa piyasaların 2020 senesi içerisinde ciddi oranda kapanması sebebi ile stokların boş olması ve ani oluşan taleplere yetişilememesi sebebi ile belirli dönem için ani bir tepkiyi mi göstermekte, bunu önümüzdeki süreçte daha iyi değerlendirme şansı bulacağız.

OCAK 2021 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

Gemi İsmi	DWT	İnşa Yılı	İnşa Ülkesi	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	Fiyat US\$ M
E. R. BORNEO	178.978	2010	KOREA	BULK	NA	17,80
CETUS OCEAN	82.986	2013	JAPAN	BULK	NA	17,50
LEDA	82.165	2013	JAPAN	BULK	GREEK	16,20
HAI LU	76.629	2004	JAPAN	BULK	CHINESE	7,68
KAVO PLATANOS	56.750	2011	CHINA	BULK	CHINESE	9,40
PORT HAINAN	56.777	2012	CHINA	BULK	CHINESE	9,50*
PORT DALIAN	56.737	2012	CHINA	BULK	CHINESE	9,50*
ASIA PEARL V	35.358	2010	CHINA	BULK	NA	5,75
SEN-OKU	206.306	2006	JAPAN	BULK	CHINESE	15,00
INA	176.423	2003	JAPAN	BULK	NA	9,10
SBI JIVE	81.252	2017	CHINA	BULK	GREEK	20,50*
SBI SWING	81.237	2017	CHINA	BULK	GREEK	20,50*
SBI MAZURKA	81.232	2017	CHINA	BULK	GREEK	20,50*



SBI REGGAE	81.214	2016	CHINA	BULK	GREEK	19,50*
BACCO	82.188	2011	JAPAN	BULK	NA	15,40
ASIA EMERALD I	58.018	2011	CHINA	BULK	CHINESE	*
ASIA EMERALD IV	58.018	2012	CHINA	BULK	CHINESE	*
						18,20*
SHRIKE	53.343	2003	JAPAN	BULK	VIETNAMESE	5,30
TRITON SEAHAWK	51.201	2011	JAPAN	BULK	GREEK	NA
HAWK I	50.296	2001	JAPAN	BULK	NA	4,50
DANOS Z	46.492	2001	JAPAN	BULK	NA	5,25
BAO SHUN	28.799	1997	JAPAN	BULK	CHINESE	2,70
SEXTA	18.367	2000	KOREA	BULK	SYRIA	1,70
AQUADONNA	177.173	2005	JAPAN	BULK	GREEK	12,00
NIRAI	91.443	2003	JAPAN	BULK	NA	7,20
SBI PARAPARA	81.227	2017	CHINA	BULK	EGYPT	20,50
APOLLO	77.326	2006	JAPAN	BULK	NA	9,30
KASTRO	58.780	2008	CHINA	BULK	NA	8,80
LALIS D	55.648	2011	VIETNAM	BULK	CHINESE	9,50
LENTIKIA	39.202	2015	CHINA	BULK	GERMAN	13,80
FORTUNE BAY	28.671	2006	JAPAN	BULK	NA	4,80
NORD SINCERE	28.355	2010	JAPAN	BULK	NA	6,65
TRUE DREAM	180.694	2014	PHILIPPINES	BULK	NA	27,00
LEVANTO	73.925	2001	CHINA	BULK	NA	5,60
OLYMPIC HARMONY	182.644	2016	JAPAN	BULK	NA	38,00*
OLYMPIC HOPE	182.631	2016	JAPAN	BULK	NA	38,00*
PACIFIC KINDNESS	82.177	2011	CHINA	BULK	NA	15,00
NAUTICAL MADISON	63.372	2018	CHINA	BULK	OMAN	18,50
SHINANO	56.676	2008	JAPAN	BULK	NA	8,90
NERAIDA	55.567	2005	JAPAN	BULK	TURKISH	7,80
V PETREL	52.307	2004	JAPAN	BULK	CHINESE	6,50
RUBYRED	48.225	1997	JAPAN	BULK	NA	3,30
ROOK	37.852	2010	CHINA	BULK	DANISH	6,00
RAINBOW QUEST	34.627	2011	CHINA	BULK	NA	7,00
BALTIC HARE	31.887	2009	JAPAN	BULK	NA	7,70
FAIR WINDS	28.434	2009	JAPAN	BULK	GREEK	6,50
THETIS	28.432	2004	JAPAN	BULK	VIETNAMESE	4,90
STAR AQUA	28.225	2011	JAPAN	BULK	MIDDLE EAST	6,40
GLORIOUS SUNLIGHT	28.202	2013	JAPAN	BULK	GREEK	7,20
STELLAR HUDSON	23.186	2011	JAPAN	BULK	UAE	6,80
SICHEM MANILA	13.125	2007	KOREA	TANKER	NA	NA
SELENE TRADER	300.727	2003	JAPAN	TANKER	NA	23,50
SRI VISHNU	152.923	2000	KOREA	TANKER	NA	11,50
JAG LAADKI	150.284	2000	JAPAN	TANKER	CHINESE	*
JAG LATEEF	147.080	2000	JAPAN	TANKER	CHINESE	*
						24,80*
UMLMA	106.005	2006	KOREA	TANKER	NA	13,40
ATLANTIC QUEEN	46.838	2010	KOREA	TANKER	DANISH	16,30*
ATLANTIC PEGASUS	46.838	2010	KOREA	TANKER	DANISH	16,30*

MAERSK ETIENNE	36.941	2004	CHINA	TANKER	NIGERIAN	NA
BACALIAROS	159.988	2003	KOREA	TANKER	GREEK	15,00
KALAMAS	105.391	2011	JAPAN	TANKER	GREEK	22,00
STENA CONQUEST	47.136	2003	CROATIA	TANKER	CHINESE	9,30
MAERS EDWARD	36.803	2005	CHINA	TANKER	NA	7,10
CHEMBULK JAKARTA	19.935	2009	JAPAN	TANKER	VIETNAMESE	10,80
MARINE LION	6.941	2012	CHINA	TANKER	NA	5,60
SEAWAYS FRAN	112.118	2001	KOREA	TANKER	NA	13,50
OCEAN SOLAR	6.500	2011	CHINA	TANKER	DENMARK	5,70
OLYMPIC LEGEND	309.270	2003	KOREA	TANKER	CHINESE	26,00
OLYMPIC LOYALTY II	306.999	2005	KOREA	TANKER	GREEK	32,70
TRF HORTEN	297.638	2018	PHILIPPINES	TANKER	GREEK	71,00
BONNY	159.152	2005	KOREA	TANKER	NA	19,00
DELOS VOYAGER	105.850	2003	JAPAN	TANKER	MIDDLE EASTERN	12,50
BERGINA	105.839	2007	JAPAN	TANKER	VIETNAMESE	17,20
GLAFKOS	49.997	2013	KOREA	TANKER	SPAIN	23,00
MIRAMARIN	85.523	2010	KOREA	CONT.	NA	27,50
SINAR SUMBA	23.350	2008	CHINA	CONT.	GERMAN	6,75*
SINAR SABANG	23.350	2008	CHINA	CONT.	GERMAN	6,75*
UNI FLORIDA	42.950	2007	KOREA	CONT.	UAE	10,00
GMB ATHENA	53.035	2010	CHINA	CONT.	CHINESE	*
GMB ARTEMIS	53.022	2009	CHINA	CONT.	CHINESE	*
GMB ALCMENE	53.021	2009	CHINA	CONT.	CHINESE	*
GMB ASTERIA	52.928	2010	CHINA	CONT.	CHINESE	*
						34,00*
GRANVILLE BRIDGE		2006	KOREA	CONT.	SWISS	NA
AMANDA D		2000	POLAND	CONT.	SWISS	NA
CPO HAMBURG	103.845	2009	KOREA	CONT.	GREEK	31,00*
CPO BREMEN	103.773	2009	KOREA	CONT.	GREEK	31,00*
NATAL	44.233	2007	KOREA	CONT.	INDONESIAN	9,00
NEWARK	44.132	2006	KOREA	CONT.	GREEK	8,70
JPO SCORPIUS	34.495	2007	KOREA	CONT.	GREEK	NA
EM ATHENS	32.350	2000	KOREA	CONT.	ITALIAN	5,00
KARIN RAMBOW	13.807	2005	CHINA	CONT.	NA	2,20
CONSHIP DAY	8.524	2007	CHINA	CONT.	UAE	NA
CONSTSHIP BOX	8.279	2008	CHINA	CONT.	UAE	NA
YUUZAN	12.243	2006	JAPAN	CONT.	NA	3,50
GREENWICH BRIDGE	71.270	2006	KOREA	CONT.	ITALIAN	14,00
KOTA LAHIR	50.525	2006	CHINA	CONT.	TAIWAN	NA
HUGO SCHULTE	47.027	2010	CHINA	CONT.	NA	*
MARTHA SCHULTE	46.925	2012	CHINA	CONT.	NA	*
						25,00*
BOHAR HERMES	34.365	2006	POLAND	CONT.	ITALIAN	6,90
RIO BARROW		2001	KOREA	CONT.	GREEK	NA
GLUECKSBURG		2008	CHINA	CONT.	GERMAN	5,10

*Enbloc satışı ifade eder

HURDA FİYATLARI OCAK 2021			
ÜLKE	Dökme Kuruyük (per T/LTD)	Tanker (per T/LTD)	Konteyner (per T/LTD)
BANGLADEŞ	US\$ 435-445	US\$ 445-455	US\$ 455-465
PAKİSTAN	US\$ 425-435	US\$ 435-445	US\$ 445-455
HİNDİSTAN	US\$ 415-425	US\$ 425-435	US\$ 435-445
TÜRKİYE	US\$ 255-265	US\$ 260-270	US\$ 265-275

OCAK 2021 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

Gemi İsmi	DWT	LWT	İnşa Yılı	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	USD per T/Lwt
AYANA	10.210	3.357	1980	TANKER	PAKISTAN	384
NAMHAE GAS	3.616	2.743	1991	GAS	INDIA	275
SAM	300.482	42.515	1996	TANKER	PAKISTAN	365
NEW PAROS	107.181	16.696	1998	TANKER	PAKISTAN	407
GDYNIA	65.738	12.960	1981	BULK	INDIA	357
PAC ACRUX	27.420	10.626	2003	GENERAL CARGO	NA	392
KPS SADUN BORO	4.265	3.949	2008	OFFSHORE	AS IS COLOMBO	448
SMOLNINSKIY	1.557	1.835	1990	REEFER	INDIA	382
AL FAHED	3.321	1.801	1969	LIVESTOCK	PAKISTAN	305
ABK TRADER	28.452	6.011	1991	BULK	PAKISTAN	394
AL NASER	17.850	8.920	1989	GENERAL CARGO	PAKISTAN	NA
MAKO	9.500	3.766	1991	GENERAL CARGO	PAKISTAN	NA
SHIN ZUI MARU	6.799	7.631	2001	RORO	NA	346
TARGET	13.011	4.989	1985	TANKER	PAKISTAN	390
TRUE COLORS	9.215	3.552	1993	TANKER	AS IS US GULF	NA
ASTOR	3.498	11.115	1987	PASSENGER	NA	NA
TAG 22	3.122	1.434	1997	OFFSHORE	INDIA	NA
NOBE DANNY ADKINS	12.753	34.247	2009	PLATFORM	AS IS US GULF	120*
NOBLE JIM DAY	12.753	34.247	2009	PLATFORM	AS IS US GULF	120*
KARNIKA	6.261	30.213	1990	PASSENGER	INDIA	386
DYNAMIC PRODUCER	111.567	21.697	1987	OFFSHORE	AS IS BRAZIL	285
AMINA H	7.250	2.302	1989	GENERAL CARGO	INDIA	440

*Enbloc satışı ifade eder

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

18.01.2020

03. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

ISTFIX Bileşik Endeksi bu hafta hızlı bir toparlanma kaydetti ve yüzde 9 artarak 631 puandan 694 puana çıktı.



ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2020



ISTFIX – Son 1 yıl

HABERLER

Avrupa ve Birleşik Devletler

Birleşik Devletler'in yeni başkanı Joe Biden, geçen hafta yeni bir Koronavirüs önlem pakedi açıklayarak piyasalara umut aşıladı. Biden evvelce Trump tarafından onay verilen kişi başı 600 dolarlık destek pakedini 2.000 dolara çıkarttı ve 900 milyar dolarlık desteği 1.3 trilyon dolara yükseltmiş oldu.

- Dünya genelinde toplam koronavirüs vaka sayısı 91 milyonu aştı. Salgın her ülkede çeşitli şekillerde etkisini göstermekte. Salgının ortaya çıktığı Çin'de artan vakalar nedeniyle karantina tedbirleri genişletildi. İspanya'da hükümet, son iki haftadır tespit edilen yeni vaka sayısındaki artışın devam etmesi nedeniyle ek önlemler açıklamaya başladı. Başkent Madrid'de 1,2 milyon kişiyi etkileyecek şekilde bölgesel karantina kararı alındı. Fransa'da kısıtlamalara rağmen vaka sayısı 2,8 milyona yaklaştı.

- Bu arada Koronavirüs yüzünden Alman ekonomisi 11 senedir ilk defa yıllık bazda küçüldü. Ülke, 2020 yılını yüzde

5 daralmayla tamamladı. Bütçe açığı ise GSYH'nin yüzde 4,8'ine ulaştı ve 1995 yılından bu yana en yüksek seviyeye ulaştı.

- Uluslararası kredi derecelendirme kuruluşu Fitch Ratings Türkiye ekonomisinin 2020'de mütevazı bir büyüme kaydettikten sonra 2021'de yüzde 3,5 büyüyeceğini tahmin ediyor. Fitch, kısıtlamaların hafiflemesi ve aşılamanın hız kazanmasıyla büyümenin özellikle yılın ikinci yarısından sonra ivmeleneyeceğini açıkladı.

Emtia Haberleri

- Petrol fiyatları bu haftayı hareketli geçirdi. Batı Teksas tipi ham petrol 53,5 dolar/varile çıktıktan sonra 52,5'e kadar geri çekildi. Brent de benzer hareketle 56 dolar/varile çıktı ancak sonrasında 54,5 dolar/varile kadar geriledi.

- Ukrayna 2020-2021 hasat döneminin başı olan 1 Temmuz 2020'den 30 Aralık tarihine kadar olan dönemde 26 milyon ton tahıl ihraç etti. Bu rakam geçen senenin aynı dönemine göre 4,5 milyon tonluk bir düşüşe tekabül ediyor.

- Ukrayna'nın buğday ihracatı 12,5

milyon ton ile geçen senenin aynı dönemine göre 2,24 milyon ton aşağıda seyrederken mısır ihracatı da 9,3 milyon ton seviyesinde ve önceki yıla kıyasla 2,3 milyon ton geriden geliyor.

- Haftanın diğer tarım haberlerine göre, 2020-2021 hasat yılının ilk 5 ayında Mısır'ın 6,6 milyon ton buğday ithalatı gerçekleştirdiği raporlandı. Bu miktar, geçen senenin yüzde 7 üstünde ve ayrıca son 5 yılın ortalamasından da yüzde 30 daha fazla. Bu dönemde Mısır'ın ithalatının yüzde 95'i Karadeniz ülkelerinden temin edildi. Böylece Karadeniz bölgesinin Mısır'ın ithalatından aldığı pay yüzde 26 artmış oldu.

- Haftanın çelik haberlerine geldiğimizde ise Rusya Tekel Önleme Teşkilatı'nın, ülkenin hurda, çelik kütük ve inşaat çeliği ihracatına vergi getirilmesini önerdiği duyuldu. Rusya'daki müteahhitler, özellikle inşaat çeliği fiyatına gelen zamlara karşı bir süredir seslerini yükseltmekteydi.

Fiyat artışının artan hurda maliyetinden de destek bulduğu anlaşıyor. Eğer uygulanırsa, ihraç vergileri bu emtianın satış fiyatı üzerinden yüzde 12 ila 15 civarında olabilir.



NAVLUNLAR

S&P VE HURDA

Bu hafta bir koster satışı raporlanmadı.

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	2.080	2.974	3.851	5.527
Geçen Hafta	1.892	2.704	3.501	5.025
Geçen Ay	1.817	2.597	3.363	4.826
Geçen Yıl	1.528	2.184	2.828	4.059



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2021

TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonnage	Cargo	LOAD. - DISCH. PORT	L/D Rate (t/day)	Freight (\$/tonne)
4,000	WOOD PULP (55')	FIGUERA DA FOZ-BARTIN	1500/1500	37.00
4,000	WOOD PULP (55')	FIGUERA DA FOZ-HAIFA	1500/1500	40.25
4,000	SCRAP (65')	GALATZ-MARMARA	800/1000	20.00
4,250	STEEL COILS	AVILES-SALERNO + LA SPEZIA	2000/2000	39.00
5,000	MINERALS IN BULK	ALEXANDRIA-CONAKRY	2000/1000	53.00
5,000	STEEL COILS	GALATZ-MARMARA	1500/1500	16.00
5,000	CORN (50')	NIKOLAEV-MARMARA	1500/1500	14.00
5,000	IRON ORE	NOVOROSIYSK-GALATZ	3000/3000	18.00
5,000	IRON ORE	ISKENDERUN-GALATZ	2500/2500	14.00
5,100	PIG IRON	NOVOROSIYSK-PORTO MARGHERA	2500/2500	29.50
6,200	STEEL BARS	ALEXANDRIA-3 SPAIN	1000/1500	42.00
7,000	STEEL COILS	NIKOLAEV-ABUQIR	3000/2000	25.00

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

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

TÜRKİYE'DE GEMİ SÖKÜM / OCAK-ARALIK 2020 (Bayrak Ülkelerine Göre Listelenmiştir.)

SIRA NO	IMO NO	GEMİ ADI	TİPİ	BAYRAK	TONAJI GT	TONAJI DWT	TONAJI LDT	İNŞA YILI	GELİŞ TARİHİ
1	7929308	MISSI ENTERPRISE	KURUYÜK	AMERİKA	22.511	37.244	7.177	1980	23.10.2020
2	9014688	CLAVIGO	KURUYÜK	ANTIGUA BARBUDA	2.446	3.735	1.010	1992	4.05.2020
3	9188099	STENA SIRITA	TANKER	BAHAMALAR	76.836	126.873	23.862	1999	10.01.2020
4	9168922	NAVION HISPANIA	TANKER	BAHAMALAR	72.132	126.183	26.094	1999	13.01.2020
5	8420244	SEVEN PELICAN	DESTEK GEMİSİ	BAHAMALAR	4.892	2.333	4.892	1985	16.05.2020
6	9189160	CMA CGM OKAPI	KONTEYNER	BAHAMALAR	16.803	22.900	7.802	1999	1.07.2020
7	9087489	CARNIVAL INSPIRATION	YOLCU	BAHAMALAR	70.367	7.180	30.623	1993	4.08.2020
8	9053878	CARNIVAL IMAGINATION	YOLCU	BAHAMALAR	70.367	7.180	30.605	1995	14.09.2020
9	8506373	CASTOR	YOLCU	BAHAMALAR	20.704	3.499	11.321	1982	23.11.2020
10	8230425	BELLATRIX	KURUYÜK	BOLİVYA	2.457	2.893	1.273	1978	6.05.2020
11	9120425	TAMGOUT	TANKER	CEZAYİR	3.116	4.999	1.884	1992	20.10.2020
12	9146455	SINE MAERSK	KONTEYNER	DANİMARKA	92.198	110.387	38.691	1998	21.08.2020
13	9106443	TANGER A	KONTEYNER	FAS	8.633	9.316	4.650	1995	7.08.2020
14	-	MANDALINA	RÖMORKÖR	HIRVATİSTAN	885	1.017	600	1975	13.04.2020
15	-	UZORITA	RÖMORKÖR	HIRVATİSTAN	885	1.017	962	1975	13.04.2020
16	8414790	GEOPOTES 15	TARAMA	HOLLANDA	10.188	12.387	7.319	1985	17.07.2020
17	7396769	JUMEIRA	ROMORKÖR	İTALYA	1.064	1.084	1.066	1975	29.12.2020
18	9030864	SPES	RO-RO	İTALYA	33.823	16.806	11.323	1993	7.08.2020
19	7724253	OTTO	KURUYÜK	KAMERUN	5.309	5.238	3.655	1978	1.02.2020
20	8764200	NSC 6002	SONDAJ PLATFORMU	KAMERUN	14.559	-	10.292	2001	6.03.2020
21	8813142	EKO 4	YAĞ TANKERİ	KAMERUN	2.041	3.224	1.350	1989	3.02.2020
22	8820121	EKO 5	YAĞ TANKERİ	KAMERUN	2.041	3.229	1.350	1989	3.02.2020
23	8756772	SEVEN POLARIS	DUBA BARÇ	KAMERUN	16.455	-	13.500	1979	13.02.2020
24	7347433	MSS 2	SONDAJ PLATFORMU	KAMERUN	10.958	-	10.712	1977	15.02.2020
25	8710687	AGAT	RORO KURUYÜK	KAMERUN	7.876	7.190	3.836	1988	17.06.2020
26	8752192	NOBLE DRILLER	SONDAJ PLATFORMU	KAMERUN	13.265	-	14.478	1976	9.07.2020
27	9161338	HIGHLAND ROVER	AÇIK DENİZ DESTEK	KAMERUN	2.186	3.200	1.628	1998	13.08.2020
28	9249491	HIGHLAND COURAGE	AÇIK DENİZ DESTEK	KAMERUN	3.160	2.750	3.448	2002	18.08.2020
29	7118181	EDARTE	KURUYÜK	KAMERUN	1.227	1.845	902	1971	28.08.2020
30	8752790	MSS 1	SONDAJ PLATFORMU	KAMERUN	20.067	-	20.200	1981	19.09.2020
31	8769597	ENSCO 8502	SONDAJ PLATFORMU	KAMERUN	19.377	-	18.581	2010	29.09.2020
32	9249506	VALOUR	ROMORKÖR	KAMERUN	-	3.160	3.448	2003	1.11.2020
33	9711250	DALGA	RO-RO	KAMERUN	1.421	331	880	1978	5.11.2020
34	9169697	CHALLENGER	ROMORKÖR	KAMERUN	1.968	3.115	1.429	1997	19.10.2020
35	9249441	BUGLER	ROMORKÖR	KAMERUN	1.992	2.986	1.545	2002	20.10.2020
36	8841450	MIDAS	RO-RO	KAMERUN	3.083	3.170	1.660	1984	30.10.2020
37	8131233	BURIN SEA	ROMORKÖR	KANADA	2.588	-	2.463	1983	9.01.2020
38	8225486	TRINITY SEA	ROMORKÖR	KANADA	2.623	-	2.451	1983	9.01.2020
39	7724057	WISMAR	TARAK GEMİSİ	KOMORLAR	2.082	1.419	1.800	1978	19.01.2020
40	7358327	VITSENTZOS KORNAROS	RORO	KOMORLAR	6.387	1.616	5.114	1976	13.04.2020
41	-	ALKIONA	BARÇ	KOMORLAR	827	500	485	1970	20.04.2020
42	-	GREGORY	KURUYÜK	KOMORLAR	660	500	481	1957	29.04.2020
43	7416040	SKYLARK I	KURUYÜK	KOMORLAR	999	1.608	560	1975	15.05.2020
44	-	FD 1 SC	HAVUZ	KOMORLAR	9.167	-	3.902	1959	4.06.2020
45	7329244	SORMOVSKY	KURUYÜK	KOMORLAR	2.478	3.353	1.500	1974	26.06.2020



46	7214545	ATLANTIS	YOLCU	KOMORLAR	1.570	2.544	900	1972	3.11.2020
47	8819732	TENACITY	KURUYÜK	KOMORLAR	3.987	6.729	2.425	1990	16.12.2020
48	7390739	APOLLO SPIRIT	FSO TANKER	LIBERYA	89.421	129.019	34.144	1978	21.12.2020
49	8908868	TAILWIND	KURUYÜK	LİBERYA	11.542	16.880	5.403	1995	7.09.2020
50	7920857	BANA	RORO	LÜBNAN	9.367	4.401	3.262	1980	15.07.2020
51	9074389	APL CHINA	KONTEYNER	MALTA	64.502	66.520	24.250	1995	7.05.2020
52	9131515	EUROCARGO TRIESTE	RO-RO-KARGO	MALTA	26.536	12.488	10.698	1997	18.05.2020
53	8512281	SOVEREIGN	YOLCU	MALTA	73.529	7.546	28.797	1990	21.07.2020
54	9030852	FIDES	RO-RO-KARGO	MALTA	33.825	16.802	10.963	1993	1.08.2020
55	7616779	CALAMITY JANE	DESTEK	MALTA	10.643	6.111	8.236	1978	2.11.2020
56	9112143	B GAS CHAMPION	TANKER	MALTA	2.458	2.347	1.463	1995	16.11.2020
57	9186792	DISCOVERER ENTERPRISE	SONDAJ GEMİSİ	MARSHALL A.	63.190	-	34.135	1998	6.02.2020
58	8751095	SONGA DEE	SONDAJ PLATFORMU	MARSHALL A.	15.682	-	15.757	1984	28.08.2020
59	7920261	FK SARAY	KURUYÜK	MOLDOVA	4.281	7.435	2.419	1981	29.12.2020
60	9216389	VINLAND	TANKER	NORVEÇ	76.567	125.827	27.870	2000	15.07.2020
61	9431848	HOEGH XIAMEN	RO-RO	NORVEÇ	47.232	12.250	14.760	2010	6.10.2020
62	7377567	IONIAN SKY	RORO-YOLCU	PALAU	19.539	4.213	8.822	1974	24.01.2020
63	6513231	GRIGOR	TANKER	PALAU	525	1.040	550	1965	10.02.2020
64	7731452	EXPLO	TANKER	PALAU	525	962	441	1944	10.02.2020
65	8841474	TROVE	RO-RO	PALAU	3.084	3.265	1.565	1986	18.03.2020
66	-	SPEL	DENİZ TEKNESİ	PALAU	297	-	180	1993	4.06.2020
67	8109096	ARSLAN	KURUYÜK	PALAU	2.584	3.594	1.468	1982	10.07.2020
68	7928706	ANNA	KİMYASAL TANKER	PALAU	1.958	2.544	1.401	1980	10.10.2020
69	8230352	DAYLIGHT	KURUYÜK	PANAMA	2.457	3.191	1.269	1978	18.03.2020
70	8922395	SIR	KURUYÜK	PANAMA	1.717	2.834	1.047	1989	14.02.2020
71	7928029	URGENCE	KURUYÜK	PANAMA	1.425	1.842	860	1981	18.02.2020
72	9017800	SUZZY	KURUYÜK	PANAMA	2.598	3.114	1.587	1990	6.06.2020
73	7721263	ENERGY ANNABELLE	DÖKME YÜK	PANAMA	16.257	23.169	8.477	1980	1.06.2020
74	8700773	CARNIVAL FANTASY	YOLCU	PANAMA	70.367	7.200	30.896	1990	1.08.2020
75	8202824	SCANDI HAV	ROMORKÖR	PANAMA	3.188	3.034	2.918	1983	6.10.2020
76	9020338	MSF LADY HALOUM	KURUYÜK	PANAMA	10.546	12.200	5.196	1993	30.11.2020
77	7643978	MARQUIZ	TANKER	RUSYA	6.613	3.373	1.512	1977	1.02.2020
78	7945558	VALERİY KALACHEV	TANKER	RUSYA	2.615	3.345	1.509	1981	28.02.2020
79	7942881	OPTIMAFLOT	TANKER	RUSYA	2.615	3.345	1.509	1970	28.02.2020
80	9411874	BFI 1	RORO KARGO	RUSYA	5.786	6.628	3.236	2009	18.06.2020
81	8321862	MERO STAR	KURUYÜK	SIERRA LEONE	3.780	4.110	1.988	1982	22.11.2020
82	8755077	SAFE BRISTOLIA	YAŞAM DK PLATFORMU	SİNGAPUR	13.876	-	9.834	1983	14.04.2020
83	7902233	SAL	KURUYÜK	ST KITT'S & NEVIS	21.870	35.686	7.800	1980	7.12.2020
84	8857875	RENAISSANCE	KURUYÜK	TANZANYA	2.457	3.190	1.052	1971	18.03.2020
85	7034593	WITPOWER	ROMORKÖR	TANZANYA	95	-	150	1941	13.02.2020
86	-	WITSERVICE	ROMORKÖR	TANZANYA	95	-	150	1943	13.02.2020
87	7529988	HAJ SAYED I	KURUYÜK	TANZANYA	1.882	3.135	1.000	1976	3.07.2020
88	6929882	LEO	ROMORKÖR	TANZANYA	279	208	376	1969	7.08.2020
89	7033135	ETTA	ROMORKÖR	TANZANYA	220	100	308	1971	7.08.2020
90	7639642	MY ROSE	KURUYÜK	TANZANYA	2.361	3.481	1.375	1978	12.11.2020
91	8836974	AEGINA II	SU TANKERİ	TOGO	782	1.267	318	1966	27.01.2020
92	7916820	RODOS	SU TANKERİ	TOGO	998	2.074	822	1978	27.01.2020

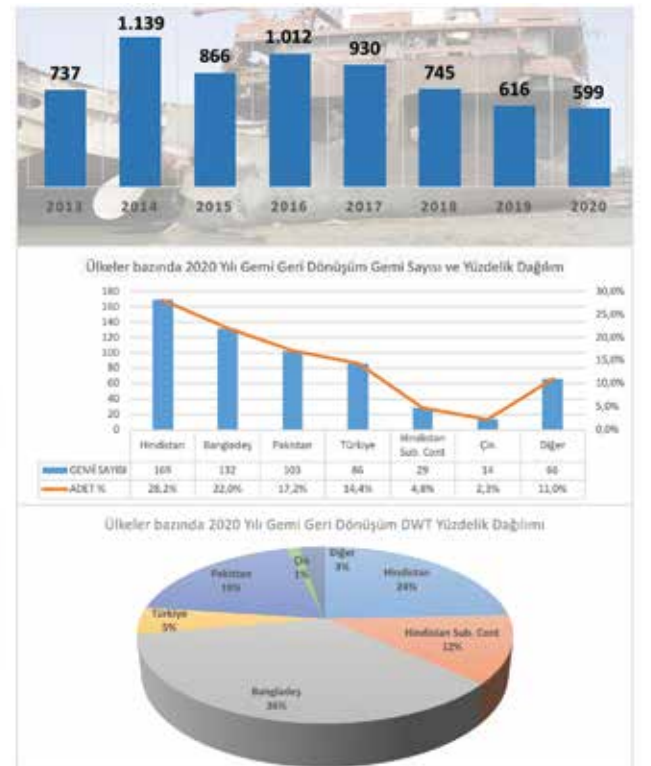
93	7412379	MARIA I	SU TANKERİ	TOGO	996	2.195	743	1974	4.02.2020
94	7723986	DALLAS	KURUYÜK	TOGO	2.978	4.145	2.011	1978	20.02.2020
95	8411243	MELINA	LPG TANKER	TOGO	5.284	5.686	3.389	1984	20.04.2020
96	8751033	5004	SONDAJ PLATFORMU	TOGO	13.062	-	12.292	1982	15.05.2020
97	5390979	ANDREAS	RÖMORKÖR	TOGO	196	-	180	1959	4.06.2020
98	9122954	ASIAN PARADE	RORO	TOGO	66.995	25.226	21.628	1996	18.07.2020
99	-	EMAQ HULL NO:342	KABUK GEMİ	TOGO	34.837	-	11.500	1995	26.09.2020
100	9149407	RAGIP BEY	TANKER	TOGO	3.185	4.848	2.117	1998	2.12.2020
101	9070448	UNDEPENDENCE II	ARABA TAŞIYICI	TOGO	55.598	15.199	18.864	1994	9.12.2020
102	-	DEĞİRMENDERE	ROMORKÖR	TÜRKİYE	1.100	1.580	802	1965	23.01.2020
103	-	KUŞADASI-D	ROMORKÖR	TÜRKİYE	82	-	150	1951	23.03.2020
104	7389948	ŞEHİT CANER GÖNYELİ	VAPUR	TÜRKİYE	456	180	456	1973	19.01.2020
105	8009533	MEGA STAR	KURUYÜK	TÜRKİYE	8.208	14.312	3.458	1981	12.06.2020
106	-	SEAGULL EGE 7	TANKER	TÜRKİYE	148	-	154	1995	7.07.2020
107	7364390	KUMDAŞ-2	KURUYÜK	TÜRKİYE	1.911	989	892	1974	26.09.2020
108	8724303	MARRY FISHER	BALIKÇI	UKRAYNA	6.392	2.621	3.200	1986	25.06.2020
109	8755209	SEDCO 714	SONDAJ PLATFORMU	VANUATU	15.641	-	14.890	1983	24.07.2020
110	8755211	SEDCO 711	SONDAJ PLATFORMU	VANUATU	14.073	-	14.282	1982	5.08.2020
111	8755194	TRANSOCEAN 712	SONDAJ PLATFORMU	VANUATU	14.933	-	13.137	1983	8.08.2020
112	6517005	ANASTASIA	KURUYÜK	YUNANİSTAN	1.720	1.720	782.8	1965	26.08.2020
113	7210680	KLARTY T	ROMORKÖR	YUNANİSTAN	455	50	412	1973	19.10.2020
114	9336347	EGA ZE	KONTEYNER	ZANZIBAR	9.957	13.775	5.250	2006	5.09.2020
OCAK-ARALIK 2020 TOPLAM					1.661.033	1.197.036	797.708		

Kaynak: Gemisander

*Renklendirilen gemiler Aralık 2020 tarihinde geri dönüşüme giren gemilerdir.

2020 YILI DÜNYADA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM / (Gemi Adet)

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



GEMİ TİPLERİNE GÖRE GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (2020 Ekim-Kasım-Aralık)

Gemi Tipi	EKİM			KASIM			ARALIK		
	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT
AHTS	0	0	-	1	12	4.265	3	54	4.210
Asp. & Bit.	1	39	4.205	1	31	4.132	1	28	5.261
Bulk	5	31	218.111	6	29	240.281	10	26	816.152
Chem & Oil	2	24	63.054	6	28	103.052	4	28	29.198
Chip	1	25	49.575	0	0	-	0	0	0
Container	2	24	46.565	2	37	13.078	1	49	0
Cruise	2	32	9.760	3	40	16.531	1	29	7.002
Ethy/LPG	1	24	7.027	1	28	3.200	0	0	0
FPDSO	0	0	-	1	33	111.567	0	0	0
GCargo	2	34	9.802	2	40	10.881	2	33	0
Livestock	0	0	-	1	51	3.321	0	0	0
LNG	0	0	-	0	0	-	3	37	0
LPG	2	29	11.238	5	31	18.505	1	30	3.607
M. Sulphur	0	0	-	1	21	5.500	0	0	0
Misc. Cargo	0	0	-	1	33	3.865	0	0	0
MPP	5	22	89.227	2	23	36.995	3	37	0
MSV	0	0	-	1	42	5.717	0	0	0
Open Hatch	0	0	-	1	22	46.376	0	0	0
Ore	4	26	1.133.332	0	0	-	5	26	0
Pass	2	47	3.225	0	0	-	0	0	0
Pass/Car F.	1	50	4.317	1	42	3.523	0	0	0
PCC	5	21	78.141	0	0	-	0	0	0
Products	2	26	104.109	2	38	19.046	12	34	0
PSV	1	37	2.959	2	20	6.222	0	0	0
Reefer	1	31	5.010	1	43	4.352	0	0	0
Rfr/RoRo	0	0	-	1	30	9.096	0	0	0
Ro-Ro	1	21	6.629	1	19	6.799	0	0	0
Seis. Survey	1	48	1.577	1	20	7.034	1	34	817
Shuttle	0	0	-	0	0	-	1	20	153.071
Supply	1	40	1.200				0	0	0
Tanker	0	0	-	4	24	514.408	1	21	310.138
Training Ship	0	0	-	0	0	-	1	27	1.914
TSH Dredger	1	33	3.774	0	0	-	0	0	0
Tug	0	0	-	0	0	-	2	47	767
Genel Toplam	43	29	1.852.837	48	30	1.197.746	52	33	1.332.137

Kaynak: Clarksons Research Services Limited

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

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



TÜRK LOYDU



TÜRKİYE'NİN KLAS KURULUŞU

Teknolojide Öncü, Bağımsız, Uzman

www.turkloydu.org



**SPARE PARTS
SERVICE**

**MAXIMIZE
ENGINE
PERFORMANCE**

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

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

in mesimarine
@ mesimarineinc



BSKY

DÜNYADAKİ TEK FİLTRESİZ UV TIP BWTS

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

İLETİŞİM:



info@yafdiesel.com.tr



www.yafdiesel.com.tr



Tuzla/İstanbul



0216 494 49 02

