

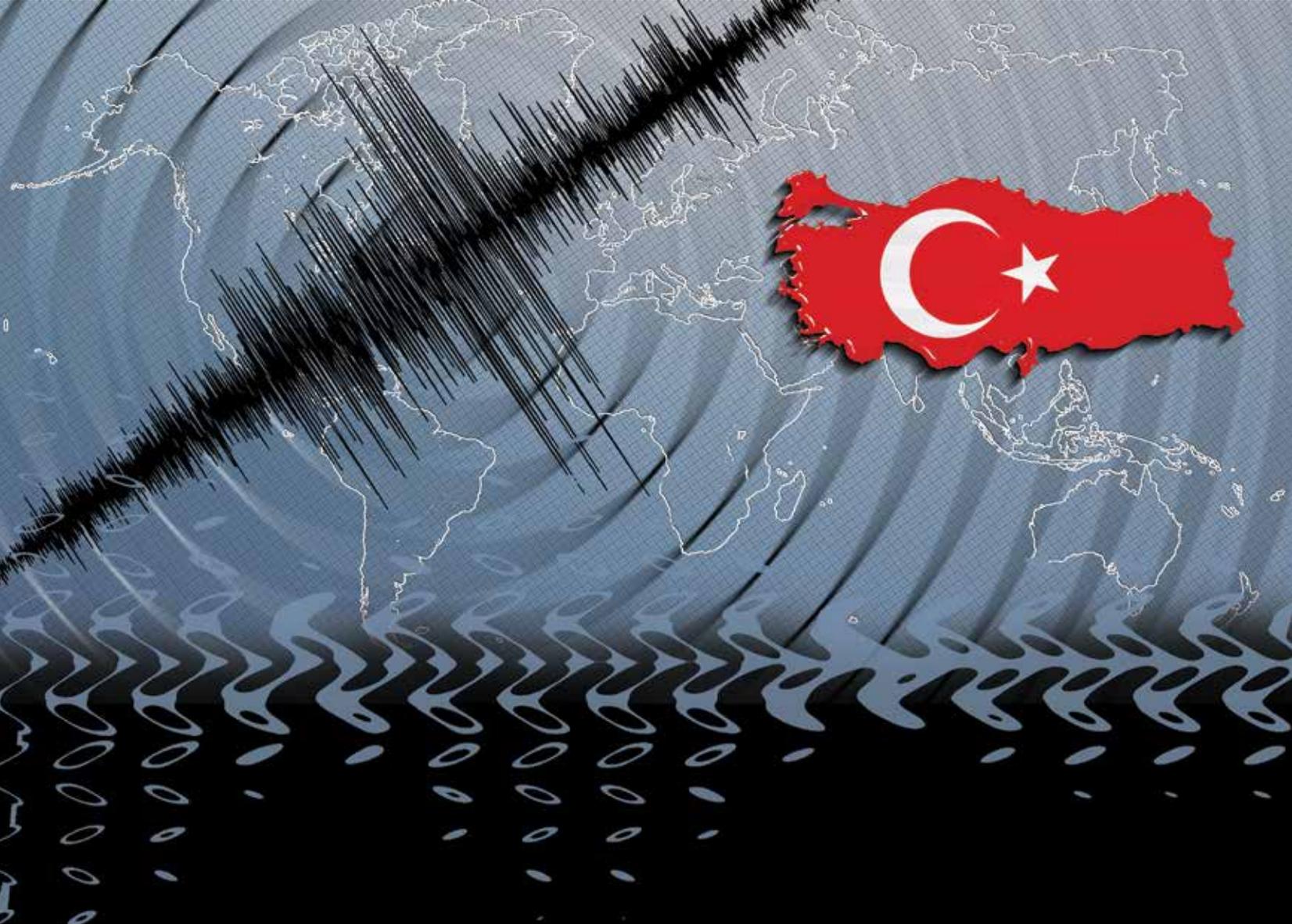


İMEAK  
Deniz Ticaret  
Odası'nın  
resmi yayınıdır.

# Deniz Ticareti

DERGİ KURULUŞ: 1984

MART / 2023



## ACIMIZ BÜYÜK

## Geçmiş olsun TÜRKİYE

**UZMAR®**



7/24

**31 KILAVUZ KAPTAN**

350 UZMAN DENİZCİ

**30 DENİZ ARACI**

MAKSİMUM VERİMLİLİK

**SIFIR RİSK**

TEK VİZYON

**ÖNCE EMNİYET**

1973'TEN BERİ

LİMANLARDA  
**EMNİYET**  
BİZE EMANET

*Denizcilik Sektöründe 20 Yıldır Sizlerle...*



**BERK GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ LTD. ŞTİ.**

Evllya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza

No: 2/5 Tuzla / İSTANBUL

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

[info@berkgumrukleme.com](mailto:info@berkgumrukleme.com)

[www.berkgumrukleme.com](http://www.berkgumrukleme.com)

**BERK LOJİSTİK LTD. ŞTİ.**

Evllya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza

No: 2/5 Tuzla / İSTANBUL

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

[info@berklojistik.com](mailto:info@berklojistik.com)

[www.berklojistik.com](http://www.berklojistik.com)



- Hastaneye Kabul ve Sevk İşlemleri
- 7/24 Yerde Teşhis ve Tedavi
- 7/24 Alarm Merkezi
- Ödeme Garantisi
- İkinci Tıbbi Görüş
- Maliyet Kontrolü
- Covid-19 Test Uygulaması
- Kara Ambulansı

- Hava Ambulansı ve Tıbbi Tahliye
- Medikal Eskort
- Medikal Olmayan Seyahat Yardımı
- Tercüme Hizmetleri
- Cenaze Düzenleme Hizmetleri
- Otel Rezervasyonları ve Bilet Tedariki
- Denizciler için PEME/REME Muayeneleri ve Sertifikası

 **ANGE**  
assistance

*Sağlık hizmetlerinde en iyi çözüm ortağınız!*



Ataturk Mh. Atasehir Blv. Gardenya Residence Blok No: 7/1 Kat 8 Daire: 53 Atasehir - Istanbul - Turkey  
Hacifeyzullah Mah. Buyral Sk. No:9 İç Kapı No:1 Kat:5 Kuşadası/Aydın



T. +90 850 241 72 85  
+90 533 489 79 42



www.angeassistance.com  
info@angeassistance.com



**BTMteknik**  
Diesel & Gas Engines

YEDEK PARÇA



SERVİS



## YEDEK PARÇA

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

## SERVİS HİZMETLERİ

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

   | @btmteknik

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



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

M. ZİYA KALKAVAN

## İLKNUR UĞUR

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



**Yıl 39**

**MART 2023**

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

## **SAHİBİ**

**İMEAK DTO adına Yönetim Kurulu Başkanı: TAMER KIRAN**

**Sorumlu Yazı İşleri Müdürü: SERHAT BARIŞ TÜRKMEN**

## **YAYIN KURULU**

**BAŞKAN: SERHAT BARIŞ TÜRKMEN**

**PINAR KALKAVAN SESEL**

**PROF. DR. MUSTAFA İNSEL**

**GÖKHAN ÖZCAN**

## **İDARE MERKEZİ**

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

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

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

**www.denizticaretodasi.org.tr**

## **YAYINA HAZIRLIK**

**LİKYA REKLAMCILIK: Koşuyolu Mah. Katip Salih Sok. No: 60 D: 1  
Validebağ / Kadıköy İSTANBUL - TÜRKİYE**

**T: +90 216 428 92 52**

**info@likyareklamcilik.com.tr**

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

**Reklam Koordinatörü: SEVAL KAYMAZ**

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

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

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

**Katkıda Bulunanlar:**

**SEVİM TARHAN ATASOY**

**Baskı: ÖZGÜN OFSET**

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

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

**www.ozgun-ofset.com**

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

**Kaynak belirtmek koşulu ile alıntı yapılabilir.**

**ISSN 1301 – 5907**

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.

reliable  
partner!



Doğru  
Ekipman ve  
Doğru Ekip ile  
**Denizler**  
bizimle  
temiz...

**MOST Denizcilik** olarak, petrol döküntüsü konusunda planlama, hazırda bekleme, eğitim, tatbikat ve operasyonel müdahale faaliyetlerini gerçekleştirmekteyiz. Türkiye'nin en hassas noktalarında haftanın her günü, günün her saatinde hizmet vermeye hazırız. Açık deniz bariyerleri, sorbent emici malzemeler, sıyrıcılar, yıkama makineleri ve yüzer depolama tanklarını da kapsayan tüm ileri teknoloji altyapımızla ve uzman kadromuzla; **çevreyle, ülkemizi üç yandan kucaklayan denizlerimiz ile dostuz...**

#### HİZMETLERİMİZ

- Kıyı Tesisi Acil Müdahale Hizmeti
- Eğitim ve Tatbikatlar
- Acil Müdahale Operasyonları
- Risk Değerlendirme
- Dalgıçlık ve Su Altı Operasyonları
- Derin Deniz ve ROV Operasyonları
- IHA ile Havadan Görüntüleme ve Endüstriyel Kimyasal Madde Tespiti
- Depolama ve Tank Temizliği
- Pre-booming Hizmetleri



**ACİL ÇAĞRI:**

+90 531 773 3733  
+90 530 940 8787

**MOST Denizcilik Merkez Ofis:**

İstanbul Deri Organize Sanayi Bölgesi (İDOSB),  
Kazlıçeşme Caddesi, No: 12/A Tuzla/İstanbul-TÜRKİYE  
**Telefon:** +(90) 216 394 02 69 • **Fax:** +(90) 216 394 02 79  
info@mostdenizcilik.com • [www.mostdenizcilik.com](http://www.mostdenizcilik.com)

MostDenizcilikTR  
 MostDenizcilik  
 MostDenizcilik





ATA RÖMORKÖR KURTARMA  
HİZMETLERİ VE DIŞ. TİC. LTD. ŞTİ.

# MİLLETİMİZİN BAŞI SAĞOLSUN



Oturduğunuz binanın  
depreme dayanıklı olduğundan

**EMİN MİSİNİZ?**

# İÇİNDEKİLER



## 16

### MECLİS

MECLİS TOPLANTISI'NDA SEKTÖRDEKİ GELİŞMELER VE EKONOMİ DEĞERLENDİRİLDİ

## 36

### GÜNDEM

ASRIN FELAKETİ: 6 ŞUBAT 2023 SAAT 04:17

## 12

### TAMER KIRAN

ACIMIZ ÇOK BÜYÜK AMA DEVLET MİLLET EL ELE VEREREK BU ZOR GÜNLERİ DE AŞACAĞIZ

## 40

### DTO ŞUBE

### BAŞKANLARI

İMEAK DTO FETHİYE ŞUBESİ YÖNETİM KURULU BŞK. İLKAY TUGAY

## 50

### SÖYLEŞİ

SUAT HAYRİ AKA – ICAO DAIMİ TEMSİLCİSİ – BÜYÜKELÇİ

## 52

### DOSYA

8 MART DÜNYA KADINLAR GÜNÜ

## 68

### PİYASALAR

RASİM AKAR

## 70

### AKADEMİK BAKIŞ

İRİ REİS ÜNİVERSİTESİ ÖĞRETİM ÜYESİ – DR. MURAT KORAY

## 76

### BUNKER

CAN BASEV

## 98

### EĞİTİM

MEDLOG GEMİCİLİK'TEN TEKİRDAĞLI GENÇLERE EĞİTİM VE İŞ İMKANI

ODADAN HABERLER .....	30
ŞUBELERİMİZDEN .....	42
SEKTÖRDEN HABERLER .....	78
LOJİSTİK .....	96
TEKNOLOJİ .....	100
AB BÜLTENİ .....	102
GEMİ TUTULMALARI .....	106
MARİNALAR .....	108
S&P .....	110
YÜK İSTATİSTİKLERİ .....	114
ISTFIX ANALİZ .....	116
HURDA RAPORU .....	118



We are here to change  
the game ...

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

**Together We Offer;**

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



Scan the  
QR code for  
more information

[eskomarine.com.tr](http://eskomarine.com.tr)

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

   eskomarine



**eskomarine**  
a member of THE MARITIME HOUSE ●●●

# ÜRKMEZ SAC & DEMİR

## Ticaret Limited Sirketi

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

[www.urkmezsacdemir.com](http://www.urkmezsacdemir.com)  
[info@urkmezsacdemir.com](mailto:info@urkmezsacdemir.com)  
[satis@urkmezsacdemir.com](mailto:satis@urkmezsacdemir.com)

ABS ClassNK

BUREAU  
VERITAS

DNV

Lloyd's  
Register



GEMİ İNŞA PROJE  
UYGULAMALARINIZDA  
PROFESYONEL  
ÇÖZÜMLER

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



# 1981'den Beri Size Özel Hizmetleriyle...



**Lojistik Hizmetler**



**İnteraktif Hizmetler**



**Gümrük Müşavirliği**



**Teknik  
Düzenlemeler**



**Dijital Gümrük Hizmetleri  
ARGE**



**İhracat Gümrükleme**



**Teşvik ve Teminat  
Danışmanlığı**



**Kurye Hizmetleri**



**İthalat Gümrükleme**



**YYS ve Sonradan  
Kontrol Danışmanlığı**



**Mevzuat ve Hukuki  
Danışmanlık**



**Tercüme Hizmetleri**



**Kimyasal Analiz Hizmetleri  
Akredite Kimya Laboratuvarı**



**ÜNSPED Gelişim  
Akademisi (UGA)**

**Mahmutbey Mah. 2655. Sk. No:1-3 Bağcılar/İSTANBUL Tel: 444 99 81**

**Web: [www.ugm.com.tr](http://www.ugm.com.tr) Mail: [info@ugm.com.tr](mailto:info@ugm.com.tr)**

# Acımız çok büyük ama devlet millet el ele vererek bu zor günleri de aşacağız

6 Şubat günü, Cumhuriyet tarihimizin en büyük deprem felaketiyle karşı karşıya kaldık. Aynı gün içerisinde Kahramanmaraş'ın Pazarcık İlçesi merkezli 7,7, Elbistan ilçesi merkezli 7,6 büyüklüğündeki iki büyük depremi yaşadık. Birbiri ardına gerçekleşmesi, etki alanı ve yıkım gücüyle "olağandışı ve ender görülen bir afet" olarak kayıtlara geçen depremler sonucunda 108 bin 812 kilometrekare bir alanda 13,5 milyon insanımız etkilendi. Yine dünyada kayıtlara geçen benzer büyüklükteki depremler 20-30 km derinlikte oluşurken, bu deprem 7 km derinlikte meydana geldi. En uzun fay kırığı 400 kilometre olurken, Kahramanmaraş merkezli depremde 500 kilometre fay kırığı oluştu. Tüm bu rakamlar yaşadığımız felaketin vahametini ortaya koyuyor.

Kahramanmaraş depremlerinin ardından bölgede binlerce artçı sarsıntı yaşanırken, üzerinden iki hafta geçtikten sonra 20 Şubat akşamı Hatay'da da ardı ardına 6,4 ve 5,8'lik depremler meydana geldi, yeni deprem haberleri hepimizi bir kez daha sarstı. Başta Kahramanmaraş ve Hatay'da ağır hasara yol açan depremlerden Malatya, Adıyaman, Gaziantep, Osmaniye, Kilis, Adana, Şanlıurfa, Elazığ ve Diyarbakır illerimiz etkilendi, çok sayıda insanımız hayatını kaybetti ve yaralandı. Acımız çok büyük... Deprem felaketinde hayatını kaybeden vatandaşlarımıza bir kez daha Allah'tan rahmet, ülkemize baş sağlığı ve sabır, yaralılarımıza acil şifalar diliyorum. Rabbim ülkemizi her türlü afetten, beladan, kazadan muhafaza eylesin.

İlk deprem haberini alır almaz devletimiz ve milletimiz el ele vererek, bölgeye ulaşmak, arama kurtarma çalışmalarını başlatmak ve yardım götürmek üzere seferber oldu. Deniz Ticaret Odamız da ilk günden itibaren şubelerimizle birlikte bölge halkının yaralarını sarmak için büyük gayret gösterdi. Çıta örgütümüz Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB), İçişleri Bakanlığı Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı (AFAD) ve İstanbul Valiliği koordinasyonunda temin



**TAMER KIRAN**

*İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı*

edilen malzemeler İstanbul ve şubelerimizin bulunduğu il ve ilçelerden deprem bölgesinde ihtiyaç sahiplerine en hızlı şekilde ulaştırıldı, ulaştırılmaya devam ediliyor.

Yine denizcilik sektörümüz de tüm imkanlarıyla bölgeye yardıma koştu. Odamız üyesi olan, olmayan kişi ve firmalara ait ticari, balıkçı, römorkör, feribot onlarca gemi deprem bölgesine iş makinesi, insani yardım malzemesi, yaşam konteyneri taşıdı, depremedeleri bölgeden tahliye etti. Yardım çalışmalarına duyarlılık göstererek, var gücüyle destek ve katılım sağlayan denizcilik camiasına teşekkür ederim. Allah hepsinden razı olsun.

Yönetim Kurulu Üyelerimizle birlikte 19 Şubat Pazar günü, Hatay'ın Antakya ve İskenderun ilçelerine gittik, incelemelerde bulduk.

İskenderun Şubesi Meclis Üyelerimizle bir araya geldik, acil ihtiyaç konularını ele aldık. İskenderun önemli bir liman kentimiz... Buradaki ekonomik aktivitenin bir an önce başlayabilmesi için yapılması gerekenleri inşallah en kısa sürede hayata geçireceğiz. Diğer yandan afet bölgelerindeki ihtiyaçları yakından takip ediyoruz ve bu ihtiyaçları karşılamak üzere var gücümüzle çalışıyoruz.

Geldiğimiz nokta itibarıyla deprem bölgesinde evlerini yitiren, ağır kış koşullarında dışarıda kalan insanlarımızı güvenle, huzurla oturabilecekleri kalıcı konutlara kavuşturmak en önemli ihtiyaç olarak karşımızda duruyor. Nitekim Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığımız depremden etkilenen illerde kalıcı konutların inşa edileceği alanları belirlemek için çalışmalarını sürdürüyor. Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) de Bakanlığımızla iş birliği içerisinde kalıcı konut yapma kampanyası başlattı. Kampanya kapsamında Toplu Konut İdaresi Başkanlığı'nca (TOKİ), bölgede gösterilecek alanlara yine İdare'nin onayladığı proje ve standartlarda kalıcı konutlar inşa edilecek. Kampanyada mümkün olduğunca çok sayıda bina veya konut yapımına maddi katkı sağlayarak güçlü bir şekilde yerimizi almak istiyoruz. Bu konuda üyelerimize gerekli çağrılar yaptık. Büyük travma yaşanan bölge halkının yeniden hayata tutunmasını sağlayacak, sosyal bir dayanışma vesilesi olacak bu kampanyaya üyelerimizin destek vereceğine, devlet millet el ele vererek bu zor günleri de birlik ve beraberlik içerisinde aşacağımıza yürekten inanıyorum.

Malum mübarek ay ve günlerden geçiyoruz. 6 Mart Pazartesi günü Berat Kandili'ni idrak edeceğiz. 23 Mart Perşembe günü itibarıyla oruç ibadetinin yerine getirildiği Ramazan ayı başlayacak. Mübarek gün ve gecelerin kalplerimize huzur, işlerimize bereket, ailemize, ülkemize ve İslâm âlemine hayırlar getirmesini, yüce Rabbimizin ülkemizi, milletimizi, İslam âlemini ve bütün insanlığı her türlü afetten korumasını niyaz ediyorum. Kalın sağlıcakla...



İlk hidrolik hibrit sistemli römorkör



İlk LNG yakıtlı römorkör



İlk uzaktan kumandalı römorkör

# Dünyada İlklere imza atmaya devam ediyoruz...



# FREEFALL LIFEBOATS



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

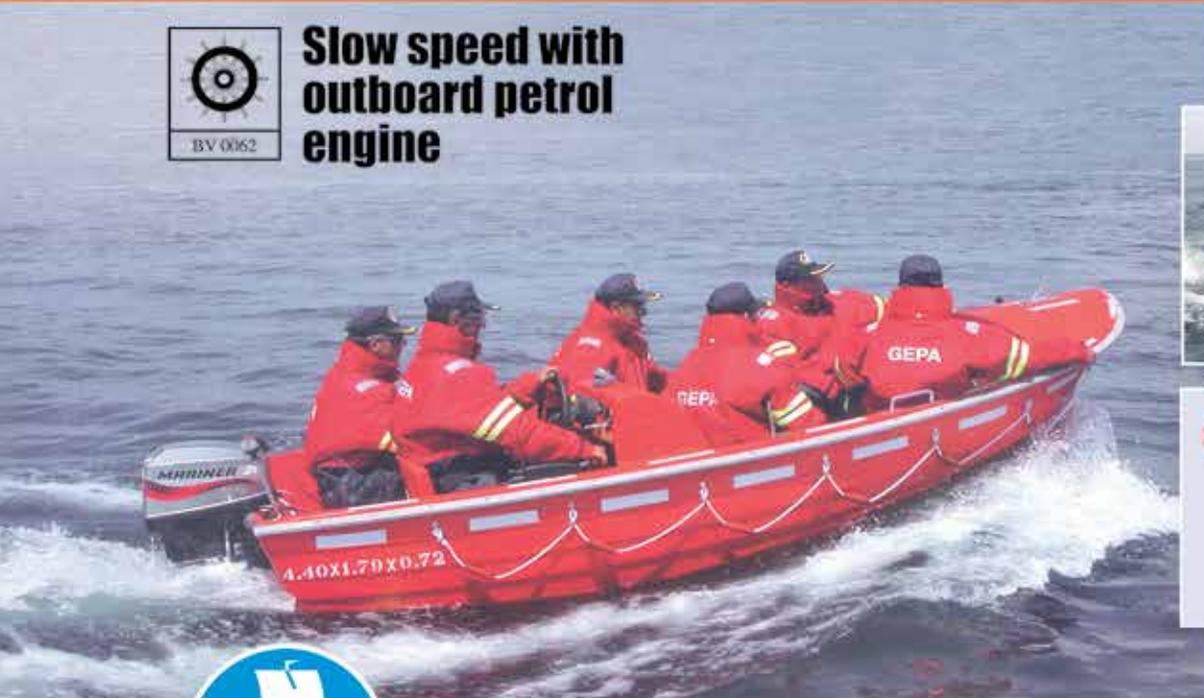


## RESCUE BOATS

**SAFE  
AND  
SOUND**



**Slow speed with  
outboard petrol  
engine**



**GEPA - FIBERGLASS INDUSTRY & TRADE CO. INC.**

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



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

# ALWAYS



**KUZEYSİGORTA**

[www.kuzeybrokers.com](http://www.kuzeybrokers.com)

# MECLİS TOPLANTISI'NDA SEKTÖRDEKİ GELİŞMELER VE EKONOMİ DEĞERLENDİRİLDİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Şubat Ayı Olağan Meclis Toplantısı, 2 Şubat Perşembe günü gerekli tüm tedbirler alınarak DTO'nun genel merkezinde gerçekleştirildi. Meclis toplantısında sektördeki gelişmeler ve ekonomik gelişmeler değerlendirildi. Toplantıda Gemi Brokerleri Derneği Başkanı İsmail Şahin de, "Navlun Piyasaları" ile ilgili bir sunum yaptı.



**Kaşif Kalkavan - Emin Eminoğlu - Başaran Bayrak**

İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak'ın başkanlığını yaptığı meclis toplantısı vefat eden kişilerin isimlerinin okunması ve kendilerine Allah'tan rahmet, yakınlarına başsağlığı dilenmesi ile başladı. Meclis Katip Üyesi Kaşif Kalkavan'ın okuduğu isimler şöyle: "Oda Üyesi MTS Uluslararası Taşımacılık ve Ticaret A.Ş. Ortağı Alev

Kocabaş'ın annesi Müjgan Kocabaş ile Oda Üyesi Armada Gemi Acenteliği Uluslararası Taşımacılık ve Turizm Ticaret ortağı Kenan Yalavaç'ın babası Ali Yalavaç."

Meclis toplantısı, Oda Meclisi'nin 5.1.2023 tarih ve 3 sayılı toplantı zabitleri, Hesapları İnceleme Komisyonu Başkan Yardımcısı Adem Kocadağ'ın

okuduğu 2022 Aralık ayı fasıllar arası aktarım talepleri, aralık ayı mizanı ile Meclis Katip Üyesi Kaşif Kalkavan'ın paylaştığı 2022-2026 dönemi hakem, bilirkişi ve eksper listeleri görüşülerek onaylanmasıyla devam etti. Ardından Ege Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürlüğü, Batı Marmara Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürlüğü, Doğu



ADEM KOCADAĞ

Akdeniz Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürlükleri'ne verilecek ek teminat mektupları görüşülerek onaylandı. Ocak ayı faaliyetlerinin sunumu ile devam eden toplantıda meclis üyelerine hitap eden İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, ekonomik ve sektörel değerlendirmelerde bulundu.

### TAMER KIRAN SEKTÖRÜ VE EKONOMİYİ DEĞERLENDİRDİ

Rusya'nın Ukrayna'yı işgali, jeopolitik gerginlikler ve küresel enflasyonun tarihi yüksek seviyelere ulaştığı son dönemin en zor yıllarından olan 2022'den gelen sorunların düzelmesine yönelik net bir emare olmadığını ifade eden Tamer Kiran, "Küresel siyaset ve ekonomi düzeninin her gün bir yenisi ortaya çıkan krizlerle derinden sarsıldığı bir dönemde bu durumun bir anda bitmesini beklemenin de çok gerçekçi olduğunu söyleyemeyiz" dedi. Öncü göstergelerin küresel ekonominin resesyona gittiğini göstermekle birlikte resesyona boyutu konusunda karışık sinyallerin verdiğini belirten Tamer Kiran, bundan birkaç ay önce Çin'de hızla artan Covid vakaları ve artan kapanmalardan bahsedildiğini, diğer

tarafından kış ayları yaklaştıkça Avrupa'nın enerji krizinin büyüme üzerine çok daha güçlü baskı kuracağı beklentisinin yüksekliğine dikkat çekti.

Gelinen noktada bu tabloda değişim sinyallerinin artmaya başladığını söyleyen Tamer Kiran, Çin'in Covid ile mücadelede neredeyse 180 derece dönerek tamamen açılma yoluna döndüğünü, mevcut verilerin hala daralma bölgesinde olduğunu gösterdiğini kaydetti. Şubat ayında yeni yıl tatili bitene kadar iç talebin çok zayıf seyredeceğini belirten Tamer Kiran, Mart ayından itibaren Covid-19'un seyri hem Çin ekonomisinin, hem de küresel ekonominin büyümesi açısından kritik bir öneme sahip olacak. Toplumsal bağışıklık kazanılır ve Çin'de ötelenen talep devreye girerse hem Çin, hem de küresel ekonominin büyümesine olumlu bir katkısı olacak ve küresel resesyona daha yumuşak geçme ihtimali artacak" dedi.

Enerji krizi ile resesyona ihtimalinin çok güçlü olduğu Avrupa'da 2022 yılının kayıtlara giren en sıcak yıl olduğunu dile getiren Tamer Kiran, Ocak ayında da ılıman havaaların devam ediyor olmasının enerji krizi riskini azaltmaya başladığını bununla birlikte Çin ve Avrupa'nın beklenenden iyi performans göstermesinin, olası küresel resesyona daha da hafifletebileceğini söyledi. Tamer Kiran, konuşmasının devamında "İklim Krizi maalesef geleceğimiz için artan bir tehdit olmaya devam ederken, böyle sürmesi halinde kısa vadede Avrupa'nın büyümesi açısından olumlu yansımaları olacak gibi... Haliyle de, Çin ve AB'nin beklenenden iyi performans göstermesi olası küresel resesyona daha hafifletebilecek dolayısıyla pandemi ve iklim önümüzdeki günlerin nereye gideceğini belirleyici unsurlar olacak" değerlendirmesinde bulundu.

Türkiye ekonomisine bakıldığında geçtiğimiz yılın 3'üncü çeyreğinde yavaşlayan ekonominin bu yılın son çeyreğinde de yavaşlamasını



TAMER KIRAN

sürdüdüğünü, bununla birlikte Aralık ayından itibaren yavaşlamadan büyümeye doğru bir gidişat gözlemlediklerini dile getiren Tamer Kiran, gerek küresel ekonomide resesyona beklentilerinin azalmasıyla ihracat siparişlerinde artış eğiliminin başlamasının, gerek iç talepte ücret artışları ve Kredi Garanti Fonu (KGF) paketleri ile gözlenen canlanmanın büyümeyi desteklemeye başladığını kaydetti.

Aralık ayında aylık yüzde 1,18 artan Tüketici Fiyat Endeksi'nin (TÜFE), çok güçlü baz etkisi ile beklendiği gibi sert bir düşüş gösterdiğini ve yıllık yüzde 64,27 seviyesine gerilediğini, diğer taraftan Üretici Fiyat Endeksi'nin (ÜFE) aylık bazda 0,24 gerilerken, yıllık yüzde 97,72 olduğunu ifade eden Tamer Kiran, döviz kurlarında yatay seyir ve emtia fiyatlarında gerilemenin bu düşüşün en önemli nedeni görüldüğünü söyledi. Bacasız sanayi olarak nitelendirilen turizmin ise istihdam ve döviz gelirlerinde önemli bir yer aldığının altını çizen Tamer Kiran, Ocak – Kasım 2021 döneminde 22 milyar dolar olan turizm gelirlerinin geçen yılın aynı döneminde 42 milyar

dolar yükseldiğini, turist sayısının ise yüzde 84 artarak, 23 milyondan 42 milyona çıktığını kaydetti.

Tamer Kiran, 2022 yılında Türkiye'nin, Fransa ve İspanya'nın ardından dünyada en çok turist çeken 3'üncü ülke olduğunu belirterek, dünyanın üçüncü büyük ihracat ürünü olarak kabul edilen turizmde en çok turist çeken 3'üncü ülke konumunun korunması gerektiğine dikkat çekti.

### **BELİRSİZLİKLERE RAĞMEN 2023'DE DENİZYOLU TAŞIMACILIĞININ BÜYÜMESİ BEKLENİYOR**

Küresel denizcilik piyasalarını da değerlendiren Başkan Tamer Kiran, 2022 yılında denizyolu taşımacılığı sektörünün, Covid-19'un etkisi, Rusya-Ukrayna savaşı ve dünya ekonomisindeki dalgalanma nedeniyle deniz taşımacılığına olan ihtiyacı yönetmenin yanı sıra yeşil dönüşüm için gerekli regülasyonlara odaklanılan bir yıl olduğunu belirterek, netice itibarıyla 2022 yılı genelinde küresel deniz ticaret hacminin bir önceki yıla göre yüzde 0,3 azalarak 11 milyar 983,4 milyon ton olarak gerçekleştiğini hatırlattı.

Denizyolu ticaret hacmindeki azalışta dökme kuru yük ve konteyner piyasasındaki düşüşler etkili olduğuna vurgu yapan Tamer Kiran, Covid-19 kaynaklı aksamalardan dolayı Çin'in ithalatının düşmesiyle kuru yük talebinde zayıflama, küresel olarak kötüleşen makroekonomik koşullar ve Rusya-Ukrayna çatışması kaynaklı tahıl ticaretindeki düşüş nedeniyle 2022 yılında kuru yük taşımacılığının ton bazında yüzde 2,2, ton-mil bazında yüzde 1,9 oranında azaldığını kaydetti.

Tamer Kiran, Ukrayna'nın tahıl ihracatındaki toparlanma ile tahıl ticaretinde beklenen artış, Çin'in yeniden açılmasıyla talebin desteklenmesi, makroekonomik olumsuzluklarda yılsonuna doğru hafifleme beklentisinin etkisiyle kuru



yük taşımacılığında 2023 yılı için ton bazında yüzde 1,3 ve ton-mil bazında yüzde 2'lik ılımlı bir artış öngörüldüğünü dile getirdi.

Konteyner taşımacılığında 2022 yılının ilk yarısına kadar devam eden büyümenin, yılın ikinci yarısında tüketici harcamalarının küresel enflasyondan etkilenmesiyle taşıma hacimleri 2022 yılı genelinde TEU bazında yüzde 3,2, TEU-mil bazında ise yüzde 5 oranında önemli ölçüde azalış göstererek yılı zayıf bir şekilde tamamladığını kaydeden Tamer Kiran, konteyner taşımacılığında zayıf görünümün azalan talep nedeniyle yeni yılın Ocak ayında da devam ettiğini, 2023 yılı için piyasa belirsizliğinin devam etmesine rağmen TEU bazında yüzde 0,6 düzeyinde kısıtlı bir artış öngörüldüğünü belirtti.

2022 yılında enerji ticaretinin pozitif yönde ayrıştığını ifade eden DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, petrol ticaretinde yüzde 3,9, gaz taşımacılığında yüzde 4,2 artış sağlandığını, tanker piyasasında özellikle ham petrol segmentindeki gemilerin navlunlarının 2021'e göre önemli ölçüde arttığını kaydetti. Ticaret eğilimlerindeki belirsizliklere rağmen 2023 yılında denizyolu taşımacılığının

ton bazında yüzde 1,5, ton-mil bazında ise yüzde 2,8'lik büyüme beklendiğini söyleyen Tamer Kiran, şöyle devam etti: "Ancak Ukrayna- Rusya savaşının gidişatı, Çin'deki durgunluğun ne şekilde gelişeceği, dünyanın bazı bölgelerindeki jeopolitik riskler ve küresel ekonomideki dalgalanmalar bu beklentileri etkileyecek önemli risk faktörleri olarak karşımızda durmaktadır."

### **İMEAK DTO FAALİYETLERİNE HIZ KESMEDEN DEVAM EDİYOR**

Oda'nın Ocak ayı faaliyetlerinden de bahseden Tamer Kiran, Ocak Ayı Meclis Toplantısı'nda Ticaret Bakanı Mehmet Muş'u ağırladıklarını hatırlatarak, "Hakikaten Bakanımız kendine has üslubu ile büyük bir içtenlikle sorularımızı yanıtladı, sorunların çözümü noktasında ilgili Genel Müdürlerine anında görevler tevdi etti. Mehmet Muş'a toplantımızda tefrişlerinden dolayı bir kez daha şükranlarımı sunuyorum" dedi.

Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı'nın (SBB)düzenlediği 12'nci Kalkınma Planı Hazırlıkları kapsamında sektörün geniş bir bölümünü kapsayan Gümrük, Denizyolu Ulaşımı, Kent İçi Ulaşım, Lojistik, Su Ürünleri ve Turizm Özel İhtisas

Komisyonlarının çalışmalarına Oda olarak iştirak edildiğini belirten Tamer Kıran, Nisan ayında sona erecek bu çalışmaların ülkemizin 2024-2028 yıllarını kapsayacak 12'nci Kalkınma Planına önemli girdi sağlayacağına dikkat çekti ve bu toplantılar vesilesiyle 12'inci planda sektör için önemli olduğunu düşündükleri konuları gündeme getirme fırsatı bulduklarını da söyledi.

Yine ocak ayı içerisinde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü tarafından Ankara'da düzenlenen "Türk Boğazları Geçişlerinde P&I Gerekliliği" konulu toplantıya katıldıkları bilgisini paylaşan Tamer Kıran, Almanya'nın Düsseldorf Kenti'nde 21-29 Ocak tarihleri arasında yapılan ve sektörde dünyanın en önemli fuarlarından biri olarak kabul edilen Boot Düsseldorf 2023 - Uluslararası Tekne ve Denizcilik Fuarı'na katılım sağladıklarını vurguladı. Başkan Tamer Kıran, denizcilik sektörünü yakından ilgilendiren "Gemi Adamları ve Kılavuz Kaptanları Yönetmeliği Taslağı ve Gemi Kaynaklı Deniz Kirliliği ile verilen cezalar" konusundaki görüş ve önerilerini ilgili kurumlara ilettiklerini belirtti.

Ocak ayı itibarıyla mübarek üç ayların manevi iklimine girilmiş bulunulduğuna dikkat çeken Tamer Kıran, şubat ayında ikinci kandil olan Miraç Kandili'nin idrak edileceğini belirterek, mübarek günlerin ülkemize, İslam Alemine birlik, beraberlik ve huzur getirmesini temenni etti.

### İSMAİL ŞAHİN NAVLUN PİYASALARINI DEĞERLENDİRDİ

Tamer Kıran'ın konuşmasının ardından Gemi Brokerleri Derneği Yönetim Kurulu Başkanı İsmail Şahin, "Navlun Piyasaları" konulu sunum yaptı. Denizcilik sektörü paydaşlarının 2021 yılının tamamı ve 2022 yılının büyük bölümünde oluşan yüksek navlunlar sayesinde ciddi kazançlar elde ettiklerini ve yapılan yatırımlarla başka sektörlerde



İSMAİL ŞAHİN

görülme yen ciddi kar marjı sağlandığını söyleyen İsmail Şahin, "2022 yılının son çeyreğinde tüm dünyada ortaya çıkan ekonomik problemlerin doğal sonucu olarak ciddi navlun düşüşlerini hep beraber yaşadık, hala yaşamaya devam ediyoruz. Tahıl koridoru anlaşması uzatılmasaydı bu düşüşün çok daha sert olacağı aşikardı. Avrupa'daki Noel ve Çin yeni yılı tatili piyasaları durma noktasına getirdi. Baltık Dry Endeksi'nin 668'lere kadar düşmesi özellikle büyük tonajda ciddi navlun düşüşüne yol açtı. Her ne kadar piyasaların açılmasıyla hareketlenme ve toparlanma beklentisi olsa da şubat ayı bu seviyelerde geçecek gibi görünüyor. Mart başı itibarıyla markette gerekli düzeltmenin oluşacağını, endeksin tekrar binlerin üstüne çıkacağını, ikinci ve üçüncü çeyreğin bu seviyelerde seyredeceğini, üçüncü çeyreğin sonları itibarıyla ve son çeyrekte marketin tekrar ciddi yükselişe geçeceğini ve 2024 yılının sektörümüz için iyi olacağını düşünüyoruz" diye konuştu.

Dünya yeşil enerjiye geçerken, karbon yoğunluğu önlemlerini uygulamaya koyan IMO düzenlemelerinin 1 Kasım 2022'de yürürlüğe girdiğini hatırlatan

İsmail Şahin, düzenlemelerin emisyon ve sürat kontrolü ihtiyacını ortaya çıkardığını ifade etti. Armatörlerin 2023'te ciddi bir şekilde teknik ve mali hazırlık yapmaları gerektiğini vurgulayan İsmail Şahin şöyle devam etti: "Bu uygulamanın sektörümüzde her şeyi etkileyeceği gibi özellikle büyük tonajda ciddi etkileri olacaktır. Sefer sürelerinin uzaması, tonaj arzının yetersiz kalmasına vesile olabilir. Bu da piyasanın 2023'ün son çeyreğinde ciddi şekilde yükselmesine yol açabilir."

Broker olarak işlerinin network olduğunu ifade eden İsmail Şahin, "Niş ilişkilerle sert dalgaları çok daha kolay fırsata çevirme şansına sahip olduğumuz sektörümüzde üçüncü kuşağın görevi devraldığı, Türk denizcilik camiası uluslararası ilişki ve tecrübelerin üst düzeyde olmasının firmalara kattığı dinamizmin farkında olarak, güncel donanıma sahip, teknik ekibi ve sağlam mali yapısıyla yeni düzene çok daha hazırlıklı olmanın pozitif faydalarını yeni yılda görmeye devam edeceğimizi düşünüyorum" dedi.

### DÜNYA EKONOMİSİNE GENEL BAKIŞ

Birleşmiş Milletler Dünya Ekonomik Durumu 2023 Raporu'nda, 2022'de yüzde üç seviyesinde bulunan küresel ekonomik büyümenin; savaş, enerji ve gıda krizi, Covid 19 ve kalıcı yüksek enflasyon nedeniyle bu yıl yüzde 1,9'a gerileyeceği, artan faizler ve azalan satın alma gücü nedeniyle tüketici güveninin zayıfladığı ve yakın vadeli küresel beklentilerin belirsiz olduğu vurgulandığını belirten İsmail Şahin, BM'nin ABD 2023 büyüme tahminini küresel resesyon riskine dikkat çekerek yüzde 0,4 olarak açıkladığını kaydetti. ABD şubat FED faiz oranının aralık ayındaki 50 baz puanlık artıştan sonra 25 baz puanlık artırımı ile yüzde 4,75 seviyesine yükseltildiğini hatırlatan İsmail Şahin, şöyle devam etti: "FED'in faiz artışlarını düşük oranlarda artırma politikalarına rağmen istihdam piyasası



sıkı kalmayı sürdürüyor. Enflasyon yüzde yedilerde, hedef yüzde ikilere indirmek olup, buna ulaşana kadar FED düşük oranlarda faiz artışına devam edecek. Avrupa'da enflasyon kasım ayındaki yüzde 10,1'den aralık ayında yüzde 9,2'ye geriledi. Avrupa Merkez Bankası (ECB) faiz oranlarının yakın dönemde zirvesine ulaşacağını söyledi. Almanya ekonomisi, 2022'nin son çeyreğinde, bir önceki çeyreğe göre yüzde 0,2 küçüldü. JP Morgan, Çin'in 2023 yılı gayri safi yurt içi hasıla büyüme tahminini 30 baz puan artırarak yüzde 4,3'e çıkardı. Pusulayı bulan Çin dünya ekonomisine yön vermeye devam ediyor.”

#### “UMARIZ ÇELİK SEKTÖRÜ KISA SÜREDE TOPARLANIR”

Emtia fiyatlarıyla ilgili analizlerini aktaran İsmail Şahin, Avrupa'daki doğalgaz fiyatlarının olumlu hava koşulları sonrası takribi yüzde 8 gerileyerek savaş öncesi seviyelere geldiğini söyledi. Bu durumun enerji krizi için çok önem arz ettiğini belirten İsmail Şahin, “ABD'de doğalgaz fiyatları da hava sıcaklığı ve depoların doluluk oranlarının etkisiyle Mayıs 2021'den beri ilk kez 3 doların altında seyrediyor. Ukrayna'nın bu sezon tahıl ihracatı yıllık yüzde 32 düşüşle takribi 23 milyon tona geriledi. Avrupa Birliği'nin uygulamaya koymayı

planladığı ihracat kısıtlamalarının çelik hurda ithalatının yüzde 75'ini AB'den yapan Türk üreticilerini önemli ölçüde etkilemesi bekleniyor. Türkiye'nin 2021'de 1,45 milyon ton olan Rus demir kütük ithalatının 2022 yılında Rusya ile ticaretin riskli hale gelmesi sonrası 1,3 milyon tona düşmesi bekleniyor. Benzer şekilde, Ukrayna kaynaklı ürünlerin tedarikinde yaşanan zorluklar sonrası Türkiye'nin yarı mamul ithalatının da düşüşler bekleniyor. Türkiye'de ham çelik üretimi ise 2022'de yüzde 12,9 azalarak 35,1 milyon ton seviyesine geriledi. Türkiye küresel ham çelik üretiminde geçen yıl 8'inci sırada yer buldu. Ukrayna Rusya işgali sonrası çelik üretiminin 15,1 milyon tonunu kaybetti ve sadece 6,3 milyon ton çelik üretti. Dolayısıyla çelik bizim sektörümüzün taşıyıcı maddesi. Sektörde çelik üretimi zayıf olduğu zaman ve yakıtlar düştüğü zaman bizim sektörümüz sıkıntıya düşüyor. Umarız çelik sektörü kısa sürede toparlanır” değerlendirmesinde bulundu.

Baltık Dry Endeksi tablosu ile ilgili meclis üyelerini bilgilendiren İsmail Şahin, şunları kaydetti: “Endeks 668'e kadar düşmüş durumda. Bunun tabi bir düzeltmesi olacaktır. Ama bu şubat ayı içerisinde olmayacak gibi görünüyor. Biraz daha sıkıntılı bir ay geçireceğiz.

Satışların gerçekleşmesi mart ayını bulacaktır. Mart ayı itibari ile sektörün ufak ufak yükseleceğini, gerekli düzeltmelerin oluşacağını dolayısıyla da endeksin 1000'lerin üzerine çıkacağını düşünüyorum. Şu an Baltık 668, Baltık Dry Capesize 499, Panamax 1029, Supramax 680, Handysize 435 olarak seyrediyor.”

Güncel yakıt fiyatlarını aktaran İsmail Şahin, “Özellikle İstanbul, Rotterdam, Singapur ve Pire olarak ele aldık. Rotterdam'da MGO 820, Very Low Sülfür FuelOil 581, İstanbul'da MGO 965, Very Low Sülfür FuelOil 685; Singapur'da MGO 885, Very Low Sülfür FuelOil 690; Pire'de MGO 885, Very Low Sülfür Fuel Oil ise 700 olarak kaydedildi. Yakıt fiyatları şu anda makul” diye konuştu.

#### NEHİR PİYASASINDA NAVLUNLAR YÜKSEK

En iyi piyasanın nehir piyasasında olduğunu ve navlunların yüksek olduğunu belirten İsmail Şahin, “Bu sene havalar iyi gitti; beklentiler de olmadığı için bir sıkıntı yok. Yük ticareti eskisi kadar olmasa bile yine de yüksek navlunları var. Nehirde örnek bir bağlantı vermek gerekirse Azov / İnebolu 3 bin tonluk gemi 70 dolar, Yeisk / Marmara 3 bin tonluk gemi 70 dolar, Rostov/Marmara 3 bin tonluk gemi 72 dolar, Rostov / Mısır 3 bin tonluk gemi 90 dolar ve son olarak Azov / İsrail 3 bin tonluk gemi 104 dolar. Bununla birlikte olumsuz hava şartları, Kerch beklentiler ve limanların yoğunluğu seferlerin bir ay sürmesine sebep oluyor. Yani navlunlar yüksek gibi görünse de, eskisi kadar verimli olmuyor. Daha önceden gemilerin DTW'nin 2-3 katını kazanırdı; yani 6 bin tonluk gemi 12-13 bin dolara çalışırken şu an 7-8 bin dolara çalışıyor. Büyük tonajda kırılmalarda, kazançlar gibi çok sert oluyor. Dolayısıyla şu an çok ciddi bir sıkıntı var. Eğer tahıl koridoru olmasaydı bunun da altında olabilirdi. Krizler bazen bizim sektörde fırsatlar doğurabiliyor” dedi.

Deap Sea verilerinden örnekler paylaşan İsmail Şahin şunları kaydetti: “99 bin tonluk bir gemi şu anda 10 bin dolara, 80 bin tonluk gemi 5 bin 800 dolara çalışıyor. Armatörler ekonomik olarak ciddi kazanç sağladığı için şu anki ekonomik kırımları kaldıracak gücü var. Bu da çok önemli; beklentimiz bu kriz toparlandığı zaman, herkesi idame edebilecek gibi duruyor. Ama o da nisandan önce görünmüyor.”

### KONTEYNER PİYASASINDA CİDDİ DARALMA VAR

Asıl sıkıntının konteynerde yaşandığını, ciddi bir daralmanın olduğunu söyleyen İsmail Şahin, Çin’den mal gelmediğini, konteynerde talep olmadığını ve bu durumun bir süre daha devam edeceğini ifade etti. İsmail Şahin, konteyner gemilerine dair güncel bilgileri paylaşarak; “Galani Gemisi 7-9 ay 14 bin 750 dolara çalışıyor. Çalıştığı bölge de Amerika. 16 bin tonluk Batam Trader Gemisi ise 35-50 günlük bir periyotta 12 bin 250 dolara çalışıyor. Uzun vadeli de değil bunlar. Çünkü eski riskleri artık kimse almak istemiyor, kısa bağlantılar yapıp daha uygun fiyata gemi bulma şansı var. Şu anda müşterisinin talebini karşılıyor, daha sonraki bağlantıda daha ucuza bir gemi bulacağını market şartlarından öngörebiliyor. Eskiden kiracılar şikayet ederdi ‘artık trade yapamıyoruz, navlunlar çok yüksek’ diye şimdi armatörler aynı durumda. Bizim mesleğimiz böyle... Dalga bir yukarıda, bir aşağıda. Önemli olan yukarıda kazandıklarımızı aşağıdaki günler için hazırlıklı olarak tutabilmemiz. Bunu yapabildiğimiz sürece sektörde ayakta kalmamız her zaman mümkün” dedi.

### TANKER PİYASASI

2022 Mart - Nisan tarihlerinden sonra Rusya savaşının etkisiyle tanker marketinin yükselişe geçtiğini dile getiren İsmail Şahin, savaştan önce 120-150 bin dolara yapılan seferlerin 400 bin dolar üzerine çıktığını, nisan sonrası ve tüm yaz boyu navlunların

400-500 bin dolar civarında oluştuğunu söyledi. Marmara - Sulina seferlerinin savaş bölgesi olduğu için yüksek navlunlara çalışmaya başladığını belirten İsmail Şahin, şubat ayının son 6 aydan sonra ilk kez durgunluğun yaşandığı dönem olduğunu dile getirdi.

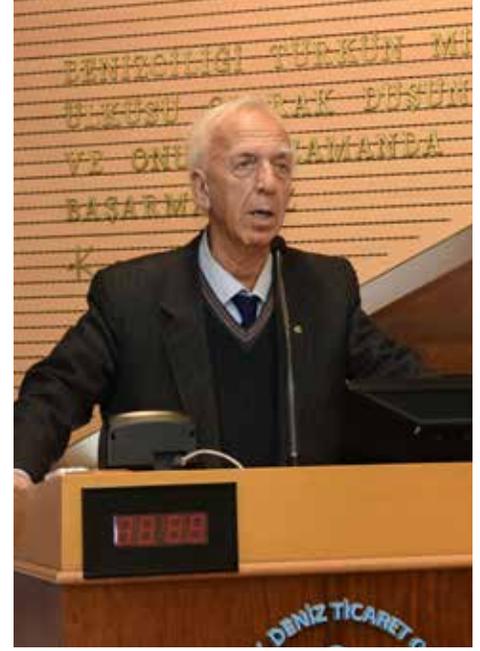
Tanker armatörlerini değerlendiren İsmail Şahin, “DPP (Dirty Petroulium Products ) Marmara – Reni 450 bin dolar 7 bin ton, Marmara – Reni 500 bin dolar 7 bin ton, Batum– Marmara 350 bin dolar 7 bin ton... Bunlar bire bir gerçekleşmiş bağlantılardır. Ayrıca Chemical olarak Ara / Gebzearası 3 bin ton 90 dolar, Vegoil Constanza West Med 6 bin ton bazında 75 dolar, CPP Karadeniz - East Med 10 bin ton bazında 60 dolar” şeklinde konuştu.

Koster güncel bağlantılarını da aktaran İsmail Şahin şunları söyledi: “Bire bir kendi yaptığımız bağlantılardan bahsedeceğim. Damietta / Rotterdam arası 6 bin tonu 68 dolara yüklemişiz, aynı bağlantıyı bir önceki ay Damietta / Rotterdam olarak 16 bin tonu 70 dolardan yaptım. Marketin nerelere geldiğini görmemiz açısından sağlam bir veri olduğunu düşünüyorum. 16 bin ton 70 dolarken şu an 6 bin ton 68 dolar. Nemrut / Alexandria 2 bin 300 ton 27 dolar, Dil İskelesi / Ravenna 32 bin ton 12 dolar, Damietta / Sicily 4 bin 400 ton 34 dolar, Damietta / Volos 3 bin 300 ton 27 dolar, Ashdod / Tarragona 3 bin 500 ton 43 dolar”.

Piyasaların genel durumunun bu şekilde devam edeceğini ifade eden İsmail Şahin, “İnşallah marttan sonra Çin açılacak ve ticaret hareketlenecek. Ondan sonra endeks yükselecek, düzeltmelerden sonra market daha iyi olacaktır” temennisinde bulunarak sunumunu tamamladı.

### YUSUF ZİYA ÇAKIR SON GELİŞMELERİ AKTARDI

Rusya’dan yola çıkan ve İstanbul üzerinden Amasra’ya gelen Astoria Grande yolcu gemisinin, 18 Ocak’ta



YUSUF ZİYA ÇAKIR

saatte 40 kilometre hızla esen rüzgar nedeniyle limandaki usturmaçalara çarptığını hatırlatan ve olayla ilgili gelişmeleri aktaran 41 No’lu Meslek Komitesi Başkanı Yusuf Ziya Çakır, sigorta şirketi yetkililerince, hasar tespit çalışması başlatılan geminin yolcularla seyrinin güvenli olmayacağını belirtildiğini bu sebeple gemideki 385 Rus yolcunun özel uçaklarla Soçi’ye gönderilmesi kararının alındığını söyledi. Yusuf Ziya Çakır, geminin yeni sefere başlama tarihinin belli olmadığını, pervanelerindeki hasarın onarılması için Tuzla Tersanesi’ne götürüldüğünü aktardı.

Yusuf Ziya Çakır, gemi ihtiyaçları için gemi işleteni, sahibi, kiracısı, yük sahibi vb. tarafından kaptana yapılan nakit teslimatını kapsayan “cash to master” konusunda bazen büyük rakamlar olmasından dolayı bankalarla sıkıntı yaşadıklarını belirtti.

### YILMAZ ONUR: LİMANLARA GİRİŞ ÇIKIŞLAR KOLAYLAŞTIRILSIN

İzmit Limanı’na çok gemi yanaştığını, ancak son zamanlarda gemilere çıkışta büyük sıkıntılar yaşadıklarını ifade eden Yılmaz Onur, “Sudan sebeplerden



YILMAZ ONUR

gemiye çıkamazsınız deniyor ve birçok gemiyi bu yüzden kaçırmıyoruz. Ayrıca İzmit'in bazı limanlarında emniyeti bahane ederek iş yaptırmıyorlar. Gemi emniyetli mi, değil mi ona bakıyoruz. Bu hem geminin, hem de limanın menfaatine. Buna müsaade etmiyorlar. Bilhassa tanker limanları... Açıkta da müsaade etmiyorlar. Peki, bu gemiler bu işlemlerini nerede yaptıracağız? Bu gemiler gittikleri zaman bu servisleri başka limanlarda yaptırıyorlar. Türkiye'ye döviz lazım... Biz bunlardan döviz kazandırıyoruz ülkemize. Onun için ricam gümrüklerin çıkarmış olduğu zorluklar, limanlara giriş çıkışlar biraz daha kolaylaştırılsın. Çünkü biz istedikleri her şeyi yapıyoruz. Kart alıyoruz, bunun için müsaade alıyoruz, emniyetten belgeler alıyoruz. Her şeyimiz var; buna rağmen bize zorluklar çıkarıyorlar. Lütfen bize kolaylık sağlayın" dedi.

22 Temmuz 2022'de imzalanan Tahıl Koridoru Anlaşması'nın ardından tahıl gemilerinin gelmeye başlamasıyla Zeyport Limanı'nda yoğunluk oluşmaya başladığını söyleyen Yılmaz Onur, yarım saate yapılabilecek işlerin daha uzun saatlere ulaştığını, buna öneri olarak



MEHMET BEKİROĞLU

tahıl gemilerinin işlemlerinin başka bir tarafta yapılmasının mümkün olup olmayacağını sordu.

#### MEHMET BEKİROĞLU'NDAN STAJYER TALEBİ

Daha önceki dönemlerde lise mezunu uzakyol vardiya zabitlerine staj yaptırdıklarını; şu an okulun kabul ettiğini, ancak limanın kabul etmediğini söyleyen 28 No'lu Komite Üyesi Mehmet Bekiroğlu, birçok öğrencinin Rize'den Giresun'dan gelerek staj talebinde bulunduğunu söyledi. Bekiroğlu 50 ila 100 arası stajyer çalıştırabileceklerini vurgulayarak okul hocalarının da kendilerini aradığını ve biz yapılan stajı kabul ediyoruz dediklerini aktardı. Ancak limanın staj belgesini vermediğini vurgulayan Bekiroğlu, bunun için İMEAK DTO tarafından bir çalışma yapıp yapılamayacağını sordu.

#### SİNA ŞEN TOPLU TAŞIMACILIK SORUNLARINA DİKKAT ÇEKTİ

Toplantıda meclis üyelerine hitap eden 31 No'lu Komite Üyesi Uğur Sina Şen, yolcu taşımacılığı yapan esnafın karşı karşıya olduğu sorunlar ve P&I sigortaları konusunda görüşlerini dile



SİNA ŞEN

getirdi. Maliyetlerin arttığını ifade eden Sina Şen, "Toplu taşımacılık yapan gemilerdeki maliyetlerin artması sebebiyle de yaklaşık 100 – 200 bin TL arasında değişen poliçe rakamları karşılığında araştırmalarımızı başka yöne çevirmek ihtiyacı hasıl oldu. Bizi bugüne kadar ucuz yakıt kullanıyorsunuz diye boy boy gazetelere taşıyan çiftçi kardeşlerimiz, 2005 yılından itibaren Tarım Sigortaları Kanunu'ndan, 5363 sayılı kanundan yararlanıyorlar. Yani bunlar arısından, büyükbaşından, küçükbaşına kadar bunları sigortalatma şansına sahipler. 2020 yılından itibaren Cumhurbaşkanlığımızın kararları doğrultusunda bu sigortaların yüzde 50'sinin primleri, Tarım ve Orman Bakanlığı bütçesinden karşılanıyor. Yani bu yatırımları yapıyorsunuz, bundan yararlanmak istiyorsunuz Tarım ve Orman Bakanlığı size bu bütçelerinden destek oluyor. Yani bize bunu zorunlu tutan Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımız P&I sigortası hususunda bütün sorumluluğu sadece P&I firmalarına değil; kendisinin de bütçesinden karşılanmak üzere buradaki poliçelerin yüzde 50'sinin kendilerinin bütçesinden karşılanmasını



arz ve talep ediyoruz” dedi. İstanbul liman sahası içerisinde Kartal’dan Adalar’a toplu taşımacılık yapıldığını aktaran Sina Şen, İstanbul’daki liman sahalarının bölünmesi sebebiyle Kartal’dan Adalar’a toplu taşımacılık yapmak için yol kağıdı istendiğini belirtti. Sina Şen, şöyle devam etti: “Yani siz Bakırköy’den Beykoz’dan Büyükkada’ya gelmenizde hiçbir sorun yok; ama onun ellide bir mesafesinde olan Kartal’dan Büyükkada’ya gelmeniz için yol kağıdı almanız lazım. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’nın liman sahasının koordinatları elimde mevcut. İki derecelik açı ile Maltepe Burnu yerine Pendik yönüne bu açıyı değiştirmesi takdirinde bu sorun kalkacaktır. Burada yaklaşık 20 tane gemi zorluk yaşıyorlar, biz bunları çözmek konusunda bürokrasiye takılmışız. Sorumluluk alıp çözmeye kimse yeltenmiyor. Sadece meslek komiteleri toplantılarımızda arkadaşlarımız geliyor, dinliyor not alıyor ve gidiyor. Çözüm noktasında artık bürokrasinin bir destek vermesini arzu etmekteyiz.”

19 Ekim 2022 tarihinde Deniz Turizmi Yönetmeliği ile ilgili bir kanun çıktığını hatırlatan Sina Şen, “İstanbul ilinde faaliyet gösteren ve ilgili idareler tarafından yolcu taşımacılığı yapmak üzere yetkilendirilen deniz araçları, yeme-içme verilmemesi koşuluyla gezinti teknesi türünde belgelendirilir” olarak yazılan maddenin, İstanbul Valiliği makamında kurulmuş kurulda, bir kolluk kuvvetinin yetkilendirildiğini, hiçbir yetkisi olmadan orada fikir beyan eden bir kişinin arzuları doğrultusunda heba edildiğini ifade etti. Bu mağduriyeti yaşayan yaklaşık 200 yolcu motoru teknesi olduğunu belirten Sina Şen, acilen çözüm bulunmasını talep etti.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nin, deniz yoluyla ulaşım payını arttırmak için çeşitli hatlar ihtisas ettiğini; ancak mevzuat olarak yükümlülüklerin yerine getirilmediğine dikkat çeken

Sina Şen, “Bu sadece benim değil, burada toplu taşımacılık yapan tüm kurumların sorunudur. Aşıyan’dan Üsküdar’a, Aşıyan’dan Anadolu Hisarı’na yapılan seferlerle ilgili burada anlattım. Aşıyan’da bir iskele vardır, iskele iskele değil; yürüme için kullanılan kaldırımdır. Bu yoldan insanlara taşımacılık yaptırılmaktadır. Burada İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nin iştiraki olan firmanın hiçbir yetkilisi yoktur. Burada bir tane merdiven dahi yoktur. Ücret toplamayla ilgili Akbil turnikeleri bulunmamaktadır. Sürekli sessizlik halindedir, cevap verme tenezzülünde bile bulunmuyorlar. Bu konuşmamdan sonra Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’nın İstanbul Liman Başkanlığı, yerinde yaptığı denetimlerle ihbar kabul ediyorlar. Sonuç kurum meydanda yok, taşımacılığı yapan firmaların gemilerine ceza yazılıyor, yakıt defterlerine bloke koyuluyor. Tam bir trajedi... İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nin iştiraki Şehir Hatları Anonim Şirketi acilen bu konuya bir çözüm üretmek durumundadır. Burada birine bir şey olursa kendisi sorumlu olacaktır” diye konuştu.

Ulaşımla alakalı olarak 2017 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nin meclisinde alınan karara değinen Sina Şen, “Toplu taşımacılık yapan firmalara taşıma yaptıkları iskele alanları için önce İBB Şehir Hatları Müessesesi’ne yetki verilmiş, onlar da kira kontratlarıyla taşımacılık yapan firmalara bu iskele alanlarını kiralamış bulunmaktadırlar. Bu kiralamalar sonucunda da bu iskeleler önce kıyı tesisi işletme izinlerini, izinlerle de düzenli hat belgelerini alıyorlar. Pendik’ten Adalar’a bir hat yeri var. Kartal Prenstur Firması bu işi yapacak. Yer var, kontrat var; yapılmaya izin yok. Kim verecek? İstanbul Büyükşehir Belediyesi verecek. Adam yapmak istiyor, güvenlik almak istiyor, gücü yetmiyor. Gidip anlatmadığı makam kalmamış. Sonuç, oradan sefer yok. Hem bir taraftan bu işleri yapmaya çalışıyoruz, hem de yapamıyoruz” dedi.

## “ÖNLENEMEZ BİR FİYAT ARTIŞIYLA KARŞI KARŞIYAYIZ”

Gemilerinin bakım ve onarımlarının yapılması için her yıl çekek yerlerinde kara sörveyi yapma mecburiyetleri olduğunu ifade eden Sina Şen, yolcu taşıyanlar olarak fiyatların artışlarına sitem etti. Önlenemez bir fiyat artışıyla karşı karşıya kaldıklarını belirten Sina Şen şöyle devam etti: “Müşterek meslek komitesinde arz ettim. Yaklaşık 200 tane geminin yıllık olarak Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’nın kıyıya çekmesiyle ilgili bir çekek yeriyle ilgili sorunları vardır. Bu sorunlar artık bir kangren haline gelmiştir. Tersaneler ve Kıyı Yapılarından sorumlu genel müdürümüz oradaydı yine not aldı. Önlenemez bir fiyat artışıyla karşı karşıyayız. 2022 yılının Ocak ayında 285 TL’ye teknesini çeken yolcu gemisi donatanı; 2023 yılı Ocak ayında 1100 TL’ye çıkmıştır. Ülkemizde ne böyle bir enflasyon vardır ne de böyle bir fiyat artışı vardır. 285 TL’den bugün 1100 TL’ye çıkmıştır. Aldığımız teklifler, konuştuğumuz kişiler kim istiyorsa belgesiyle arz edebilirim. Bunun önlenmesi mümkün değildir. Bunların kiralamasını Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı yapıyor, tesis izinlerini Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı yapıyor. Maliye Bakanlığı ve Odamız tarafından bunun önlenmesini arz ediyorum. Bu durum bizleri içerisinden çıkılmayacak ekonomik sıkıntıya sokuyor.”

## SAİM OĞUZÜLGEN GEMİADAMLARI VE KILAVUZ YÖNETMELİĞİ’NE VURGU YAPTI

Gemiadamları ve kılavuz kaptanlar yönetmeliğinin tadilatının yeniden gündeme getirilmesine dikkat çeken Saim Oğuzülgen, “Ülkemiz denizcilik tarihi incelendiğinde Cumhuriyet dönemimizin başlangıç yıllarında ülkemiz denizciliğinde birçok reformlar yapılmış ve kanunlar çıkarılmıştır. Bunlardan bazıları 1925 yılında çıkarılan limanlar kanunu ve 1926 yılında çıkarılan limanlar kanunudur. Bugün hepimiz buradaysak, bizim ülkemizin denizciliği buradaysa bu



SAİM OĞUZÜLGEN

iki temel kanundan yola çıkarılarak gelinmiştir. Benim elimde 1937 yılında o zamanki Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın çıkartmış olduğu bir yıllık var. Bu yıldan kılavuzluk hizmetleriyle ilgili bölümden aldığım alıntıları sizlere okuyacağım. Kılavuzluk işlerinin intizam ve inzibata alınması, teşkilatlandırılması, millileştirilmesi ve diğer bütün işler Cumhuriyet devrine nasip olmuştur. 1924 senesinde evvelce mülga, Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne bahşedilmiş olan Boğazlar ve İstanbul Limanı'nda kılavuzluk hakkı bugün Türkiye sahillerine teşmil onularak bu işlerle meşgul olmak üzere Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi'ne bağlı kılavuzluk ve römorkörcülük müdüriyeti teşkil edilmiştir. Lozan sulh akdini müteakip Türk tabiiyetinde olmayan kılavuzlar da hizmetten çıkarılmış ve Türk sularında kılavuzluk servisi tamamen Türklere bırakılmıştır” dedi

Ülkemizde kılavuz kaptanlara ilgili ilk yasal düzenlemenin 1925 senesinde yapıldığını hatırlatan Saim Oğuzülgen, “Zamanımıza kadar 10 kere değiştirilmiş ve bu yıl da yeniden değiştirilmesi gündeme alınmıştır. 12 Ocak 1925 tarihinde Sefain-i Ticariye kaptan ve çarkçılar ile kılavuzlar veya kaptanlar imtihanların icrası için iktiza eden şartlar, Cumhuriyet



dönemindeki ilk düzenleme. Bu düzenleme yıllar bazında geçiyor ve bence en önemlisi ve Avrupa Birliği standartlarına uygun olanı 28 Kasım 2006 tarihinde yürürlüğe giriyor. Bu da kılavuz kaptanların yeterlikleri, eğitimleri bilgilendirmeleri ve çalışma usulleri hakkında yönetmelik.

Bu yönetmelik hazırlanırken ülkemiz denizcilik sektörünün kılavuzluk hizmetleriyle ilgili tüm birimlerin görüşleri alınarak günümüze göre geliştirilmesi ile olabilecek en ideal yönetmelik çıkarılmıştı. Lakin 1925 yılından 2023 yılına kadar 98 senede kılavuz kaptanlarla ilgili yasal düzenlemelerde 2006 yılındaki ideal olmak üzere 11 kez değişiklikler yapılmıştır. Özellikle bu yıl yapılan son değişikliklerin sebebini anlamakta zorlanıyoruz. Tüm dünyada ve ülkemizde denizcilik mesleğinin uzak yol gemi kaptanlığı yeterliliğine sahip olduktan sonra ve belli bir süre gemi kaptanlığı yaptıktan sonra özel ihtisas ve uzmanlık gerektiren kılavuz kaptanların kılavuzluk mesleğinin ve kılavuzluk hizmetlerinin emniyet odaklı muhafazası ve gelişimi için gerekenlerin yapılması gerekmektedir” diye konuştu.

#### “KILAVUZ KAPTANLIK DÜNYANIN ÜZERİNDE UZLAŞTIĞI BİR TECRÜBE MESLEĞİDİR”

Devletlerin karasuları içindeki deniz alanlarında bulunan boğazlarında,

limanlarında, kıyı tesislerinde ihtiyaç duyulan ve kılavuz kaptanlar tarafından verilen kamu hizmeti niteliğindeki kılavuzluk hizmetlerinin o ülkenin karasuları içindeki seyir, can, mal ve çevre emniyeti ile denizde güvenliğinin sağlanmasındaki standartların, denizcilikte gelişmiş dünya ülkelerindeki gibi olması gerektiğini belirten Saim Oğuzülgen sözlerine şöyle son verdi: “Bu düzenlemeler, emniyet bazında en yüksek seviyeye çıkarılmazsa deniz kazalarına davetiye çıkaracak şartların gelişmesine zemin hazırlanabilir. Örneğin bir kılavuz kaptanı yetişmesi için İsveç'te staj süresi 10 ile 12 ay. Staj gemisi sayısı en az 120 ila 200 arasında. Kıdemli kılavuz kaptan olmak için 5 aşama gerekiyor.

Limitsiz kılavuz kaptanı olmak için ise 5 ila 8 sene gerekiyor. Singapur'a geçiyorum. Staj süresi 6 ila 9 ay, kıdemli kılavuz kaptanlık 5 aşamada gerçekleşiyor, limitsiz kılavuz kaptan olmak için 6 ila 8 sene gerekiyor.

Bizde ise kılavuz kaptanlığa başlama yaşı 50 iken, bu sınır kaldırılıyor ve tüm dünyada da bu yaş 35 ile 45 arasında iken bu yaş bizde kaldırılıyor. Ben 65 yaşında yaş haddinden emekli oldum. Kıdemli kılavuz kaptanlık kaldırılmıştır. Dünyada 3-5 senede konulurken, biz de kaldırılıyor. Halbuki kıdemli kılavuz kaptanlık, Afrika ülkeleri dahil bütün ülkelerde 5 ila 12 yıl arasında



alınıyor. Görev başı eğitimi 6 aydan 4 aya düşürülüyor. Kılavuza alınacak gemi sayısı da 90 gemiden, 30 gemiye düşürülüyor. Türk Boğazlarındaki stajdaki gemi sayısı ise 165'ten 45'e düşürülüyor.

Sonuçta bir önemli madde var. Daha önce kılavuz kaptan ehliyeti olanların farklı bölgede hizmete başlaması önceleri yaptıkları görev başı eğitim süresi 1 aya indirildi, 60 gemiden de 15 gemiye indirildi. Kılavuz kaptanlık dünyanın üzerinde uzlaştığı bir tecrübe ve ihtisas mesleğidir. Tecrübe arttıkça denizde can, mal ve çevre emniyeti

### TAMER KIRAN KONUŞULANLARLA İLGİLİ BİLGİ VERDİ

Meclis toplantısı DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ın; şube başkanları, meslek komite başkanları ve meclis üyelerinin sektörel görüş ve önerilerine dair gerçekleştirdiği konuşma ile devam etti.

Yılmaz Onur'un Kocaeli limanlarında servis veremiyoruz söylemi üzerine, Kocaeli'ne özgü ciddi bir sıkıntı yaşandığını ifade eden Tamer Kıran, bu sorunun gizli görüş ve düşüncelerden arındırılarak, herkesin bir masa etrafında bir araya geldiği



de artmaktadır. Ülkemizde 1964 senesinden beri denizcilik sektörü içinde olan bir denizci olarak, 30 yılını kılavuzluk hizmetlerine vermiş biri olarak bunları söylemeyi bir vatandaşlık görevi addediyorum.”

bir ortamda çözüleceğini söyledi. Zeyport'un yoğunluğu ile ilgili olarak ise liman yönetimi ile görüşülerek hallolabileceğini kaydeden Tamer Kıran, Mehmet Bekiroğlu'nun dile getirdiği “uzakyol zabiti vardiyacılarına

staj yaptırıyoruz” ifadesi üzerine, “Bu yeni bir konu olmasa gerek. Gemiadamları eğitim yönetmeliği 2018'de değişti. Dolayısıyla 2018 Şubat ayından beri yaptırılmıyor olmanız lazım. Bu yeni bir konu olamaz. Biliyorsunuz lise mezunları sınırlı vardiya zabiti ehliyeti alıyor.

Meslek yüksekokul mezunları ise vardiya zabiti ehliyeti alıyor. 4 yıllıklardan mezun olanlar da uzak yol vardiya zabiti ehliyeti alıyor. Dolayısıyla 2018 yönetmeliği STCW'ye referans ederek alabildiği ehliyete göre staj yapmasını şart koşuyor. Bu şunu da getiriyor; bir fakülte mezunu gelip de 750 kW gemide staj yaparsa, yarın öbür gün çalışmaya gideceği gemi 3000 kW'den büyük gemi olabilir. Dolayısıyla ona bakılıyor orada. Aldığı eğitime göre staj yapması isteniyor. Eskiden 2018'den önce bu olabilir” dedi.

Sina Şen'in P&I Sigortası ile ilgili görüşüne istinaden konuşan Tamer Kıran, “Bunu uzun zamandır söylüyoruz. Ticaret Kanunu'nda bir değişiklik gerekiyordu; ancak o pek olmayacak gibi gözüküyor. Bu dönemde zor... Kaldı ki, olsa bile neticesinin o amaca hizmet etmeyeceğini söylemek lazım. Sigorta mantığında 250 bin SDR'a kadar teminat verildiğinde karşılığı 100 dolar prim alınıyorsa, bunu yarıya düşürüp de 125 bin SDR'a kadar teminat verildiğinde karşılığında sigorta primi 50 dolara düşüyor. Karşılığında düşeceği rakam 90 dolar. Burada bir destek ödemesini Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'ndan isteyeceğiz. Bakanlık bu konularda destek olmak için uğraşsın” diye konuştu.

Deniz Turizmi Yönetmeliği'ne değinen Tamer Kıran, konuyu İstanbul Valiliği'ne aktardıklarını Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın verdiği hakla ilgili olarak görüşmelere devam edeceklerini; çekek yerleri ücretlerine dair de daha makul ücretlendirmelerin yapılması için çalışacaklarını aktardı.

## FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

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

### İSKENDERUN ŞUBESİ'NDEN HAYIRLI OLSUN ZİYARETİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 2 Şubat Perşembe günü, İMEAK DTO İskenderun Şubesi Yönetimi tarafından gerçekleştirilen "hayırlı olsun" ziyaretini kabul etti. İskenderun Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı M. Kemal Kutlu, Meclis Başkanı Suphi Şaşatı ve Yönetim Kurulu Üyeleri, Başkan Tamer Kıran ve İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak'a hayırlı olsun dileklerinde bulundu.

### TAMER KIRAN HAYIRLI OLSUN ZİYARETLERİNİ KABUL ETTİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 3 Şubat Cuma günü, 35 No'lu Meslek Komitesi Başkan ve üyeleri ile gözetim firmaları dernekleri tarafından gerçekleştirilen "hayırlı olsun" ziyaretini kabul etti. Oda merkezinde gerçekleştirilen ziyarette, 35 No'lu Gemi Klas Müesseseleri, Sigortacılar, Deniz Ekspertiz ve Sörveyör Faaliyetleri Meslek Komitesi Üyesi ve İMEAK DTO Yönetim Kurulu Üyesi Ahmet Can Bozkurt, Komite Başkanı Şahin Mengi, Komite Üyeleri Cihat Yavuz Güler, Fatih Eser ve Engin Ömer Mertoğlu, Uluslararası Gözetim Firmaları Derneği Başkanı Kaptan Nuri Durak, Yönetim Kurulu Üyesi Hakan Güler ile Akredite Gözetim Firmaları Derneği Başkan Yardımcısı Cihangir Kartay, Başkan Tamer Kıran'a yeni dönem için hayırlı olsun dileklerini ilettiler.

### TOBB TIR KOMİTESİ TOPLANTISI YAPILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı, TOBB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve TIR Komitesi Başkanı Tamer Kıran, 3 Şubat Cuma günü, video konferans aracılığıyla

düzenlenen TOBB TIR Komitesi toplantısına katıldı. Toplantıda, sektörün güncel sorunları ve çözüm önerileri tartışıldı.

### TAMER KIRAN'DAN DEPREMLE İLGİLİ BAŞSAĞLIĞI MESAJI

Kahramanmaraş merkezli 10 ilimizi etkilen depremle ilgili mesaj yayınlayan İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, "Çok sayıda kentimizde can ve mal kayıplarına neden olan deprem felaketinden derin üzüntü duyduk. Bölge halkımıza başsağlığı ve geçmiş olsun dileklerimizi iletiyoruz. Hayatını kaybeden vatandaşlarımıza Allah'tan rahmet, yakınlarına sabır, yaralılarımıza da acil şifalar diliyoruz. Arama ve kurtarma çalışmalarını büyük bir endişe ve üzüntüyle takip ederken, can kaybı sayısının daha fazla artmamasını canı gönülden temenni ediyoruz. Allah, ülkemizi her türlü felaketten korusun, bu tür acıları bir kez daha yaşatmasın. Milletimizin başı sağ olsun" dedi.

### İMEAK DTO'DAN YARDIM SEFERBERLİĞİ

Kahramanmaraş ve çevre illerde 6 Şubat tarihinde meydana gelen deprem felaketinin ardından bölge halkının yaralarını sarmak için seferber olan İMEAK DTO'nun yardım TIR'ı, 7 Şubat Salı günü taşıdığı malzemeleri Kahramanmaraş'ta Valilik ve AFAD Merkezine teslim etmek üzere yola çıktı. Deniz Ticaret Odası, çatı örgütü TOBB ve İstanbul Valiliği koordinasyonunda yürütülen çalışmalar kapsamında elektrikli soba, uyku tulumu, battaniye, polar hırka, bere ve çoraptan oluşan malzemeleri temin etti.

### İKİNCİ YARDIM TIRI HATAY İSKENDERUN'A ULAŞTI

Afet bölgesi halkının yaralarını sarmak için seferber olan İMEAK Deniz Ticaret

Odası'nın İkinci Yardım TIR'ı, 8 Şubat Çarşamba günü Hatay İskenderun'a yola çıktı. Satın alınan ve temin edilen malzemeleri taşıyan TIR, öğle saatlerinde İskenderun'a hareket etti. Malzemeler, İskenderun Kaymakamlığı AFAD yetkililerine teslim edildi.

### DEPREM YARDIMLARI VE İZLENECEK YENİ YOL HARİTASI DEĞERLENDİRİLDİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı, TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, 15 Şubat Çarşamba günü, Ticaret Bakanı Mehmet Muş ile 365 Oda ve Borsa Başkanının video konferans yöntemiyle bir araya geldiği toplantıya iştirak etti.

TOBB Başkanımız Rifat Hisarcıklıoğlu yönetiminde gerçekleştirilen toplantıda, Oda ve Borsaların yaptıkları deprem yardımları ve izlenecek yeni yol haritası değerlendirildi.

### TAMER KIRAN, İSKENDERUN VE ANTAKYA'DA İNCELEMELERDE BULUNDU

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 19 Şubat Pazar günü, beraberindeki heyetle büyük deprem felaketinin yaşandığı Hatay'ın Antakya ve İskenderun ilçelerinde incelemelerde bulundu.

Tamer Kıran'a, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcıları Recep Düzgüt, Adnan Naiboğlu, Yönetim Kurulu Üyeleri Burak Akartaş, Orhan Gülcek, Ahmet Can Bozkurt, Barış Türkmen, Emre Doruk, İsmail Görgün, Kasım İnandı, Ali Gürün ve Meclis Başkan Yardımcısı Emin Eminoğlu eşlik etti. Ziyaretlerde İMEAK DTO İskenderun Şube Yönetim Kurulu Başkanı M. Kemal Kutlu ve Meclis Başkanı Suphi Şaşatı de bulundu.

HER DENİZCİ BİLİR Kİ  
**KUVVETLİ VE DAYANIKLI HALATLAR  
EMNİYET DEMEKTİR.**

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

GARWARE, Türkiye Lisanslı Marine Distribütörü,  
Özgen Ship Supply güvencesiyle.



**GARWARE**  
TECHNICAL FIBRES

**OZGEN**  
SHIP SUPPLY

Since 1950, We Care About Your Vessels

sales@ozgenshipsupply.com  /ozgenshipsupply

*Kendi kurumsal renklerimiz ile  
Özgen Ship Supply garantisi.*



# "A Port at heart of Istanbul"

[www.anadoluport.com.tr](http://www.anadoluport.com.tr)  
Istanbul/Turkey

Address: Güzelyalı Mah. Malkoçoğlu Sk. No:14 Pendik-İstanbul • Phone: +90 216 494 32 06



# MCE KARGO

---

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

[www.MCEKARGO.com](http://www.MCEKARGO.com)

# İMEAK DENİZ TİCARET ODASI DEPREMZEDELERİN YANINDA

İMEAK Deniz Ticaret Odası, Kahramanmaraş ve çevre illerde 6 Şubat tarihinde meydana gelen büyük deprem felaketinin ardından ilk günden itibaren şubeleriyle birlikte bölge halkının yaralarını sarmak için seferber oldu.



Çatı örgüt Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB), AFAD ve İstanbul Valiliği koordinasyonunda başlatılan yardım çalışmaları İMEAK DTO merkez ve şubelerin bulunduğu il ve ilçelerden deprem bölgesinde ihtiyaç sahiplerine en hızlı şekilde ulaştırıldı. Konteyner, jeneratör, soba, uyku tulumu, battaniyeden, taşınabilir şarj cihazı (powerbank), pil, gıda, su, temel tüketim malzemeleri, bebek ürünleri, giyim malzemelerine birçok ürünü taşıyan 26 TIR Kahramanmaraş ve Hatay'a gönderildi. Bölgeye gönderilen ihtiyaç maddeleri, mülki idare amirleri ve AFAD koordinasyonunda ihtiyaç sahiplerine dağıtılmaya devam ediyor.

İMEAK Deniz Ticaret Odası tarafından İskenderun Şubesi vasıtasıyla ilçede yemek hizmeti verecek bir aşevi de oluşturuldu. Aşevinin 20 günlük ihtiyacını karşılamak üzere satın alınan 32 ton gıda maddesi bölgeye gönderildi. Aşevinde, sabahdan öğleye kadar ve akşam aynı anda 500'er kişiye olmak üzere yemek dağıtımı gerçekleştirilecek. Aşevinde bulunan fırın vasıtasıyla günlük 1000 adete kadar ekmek dağıtımı da yapılacak.

İMEAK DTO Antalya Şubesi ve QTerminals Antalya iş birliğiyle hazırlanan Deprem

Yardım Gemisi, Hatay İli Arsuz İlçesi Madenli Balıkçı Barınağı'nda bulunan Hatay Deniz Otobüsleri İskelesi'ne (HADO) bağlanarak depremzede vatandaşlara, konaklama ve yemek imkanı sunarken, yardım dağıtımına da başladı.

## GEMİLER İSKENDERUN'A YARDIM MALZEMESİ TAŞIDI

Öte yandan, denizcilik sektörü de tüm imkanlarını seferber ederek bölgeye yardıma koştu. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü koordinasyonunda İMEAK DTO üyeleri denizyolu taşımacıları, Ro-Ro gemileri ücretsiz olarak deprem bölgesine yardım için hizmete soktu. İzmir Aliğa'dan yola çıkan Sevgi İmamoğlu kosteri ile Çeşme'den kalkan Ulusoy-5 ve İstanbul'dan yola çıkan Pergamon Seaways, Transfighter, Lider İlyas ve İstanbul N Ro-Ro gemileri İskenderun Limanı'na prefabrik konut, yaşam konteynerleri, jeneratörler, TIR'larla insani yardım malzemesi, iş makineleri, akaryakıt yüklü tankerleri taşıdı.

İstanbul Deniz Otobüsleri (İDO) tarafından İskenderun'a gönderilen Adnan Menderes feribotu, deprem bölgesinden vatandaşları tahliye etti. Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği (GİSBİR) ve Gemi İnşa Sanayi A.Ş. (GİSAŞ), 3 tir, 1 kamyon ile 1 ambulans ve gönüllü 60 kişilik ekibi taşıyan 2 otobüsün yanı sıra çok sayıda konteyner evi deprem bölgesine gönderdi.

Turkon Line, AFAD ile ortak sürdürdüğü projeye konteynerleri yaşam alanı haline getirme çalışmalarını sürdürüyor. Isıtma ve soğutma sistemiyle beraber buzdolabının da bulunduğu konteyner evlerde 6 kişinin kalması planlanıyor. Karadeniz

Holding, 3.000 kişinin yaşayabileceği 2 yüzer yaşam kentini Hatay-İskenderun'a göndereceğini açıkladı. Mersin ve Adana'dan 28 büyük balıkçı gemisi ile sürekli olarak insani yardım malzemesi, seyyar tuvalet, jeneratör ve gıda malzemeleri Samandağ Çevlik Balıkçı Barınağı'na taşınırken, bu tekneler dönüşlerinde vatandaşlarımızın bölgeden tahliyesini de gerçekleştirdiler.

İMEAK Deniz Ticaret Odası tarafından satın alınarak merkez ve şubeler koordinasyonunda yapılan yardımların yanı sıra denizcilik camiası ve üyelerin yaptığı yardımlar da yine Oda koordinasyonunda bölgeye sevk edildi. Bu şekilde bugüne kadar bölgeye gönderilen yardım malzemeleri ana kalemler itibarıyla şöyle oldu:

## Genel Olarak Deprem Yardım Malzemeleri

26 TIR yardım malzemesi  
Konteyner 10 adet  
Seyyar WC 490 adet  
Jeneratör 31 adet  
Elektrikli ısıtıcı- soba 4.500 adet  
Taşınabilir şarj cihazı (powerbank) 1.500 adet  
Uyku tulumu 1.300 adet  
Battaniye-yorgan 2.552 adet  
Yetişkin giyim 14.282 adet  
Bebek-çocuk giyim 6.128 adet  
Çocuk bezi 457 koli  
Gıda 44.755 kg/21.637 koli  
Temizlik-hijyen ürünü 3.737 koli/5.123 kg  
Pet şişe içme suyu 118.270 litre  
Su deposu 6 Adet  
Mutfak tüpü 120 kg

İMEAK Deniz Ticaret Odası, ilgili kamu kurum ve kuruluşları ile irtibat halinde bundan sonra da deprem bölgesine yardımlarını sürdürmeye devam edecek.



# 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](http://jotun.com.tr)



İnşaat Boyaları



Deniz Boyaları



Endüstri Boyaları



Toz Boyalar

# İMEAK DTO YÖNETİMİ İSKENDERUN VE ANTAKYA'DA İNCELEMELERDE BULUNDU

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, 19 Şubat Pazar günü, beraberindeki heyetle büyük deprem felaketinin yaşandığı Hatay'ın Antakya ve İskenderun ilçelerinde incelemelerde bulundu.



İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran'a, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcıları Recep Düzgüt,



Adnan Naiboğlu, Yönetim Kurulu Üyeleri Burak Akartaş, Orhan Gülcek, Ahmet Can Bozkurt, Barış Türkmen, Emre Doruk, İsmail Görgün, Kasım İnandı, Ali Gürün ve Meclis Başkan Yardımcısı Emin Eminoğlu eşlik etti. Ziyaretlerde İMEAK DTO İskenderun Şube Yönetim Kurulu Başkanı M. Kemal Kutlu ve Meclis Başkanı Suphi Şaşatı de bulundu.

Tamer Kiran ve beraberindeki heyet İskenderun Teknik Üniversitesi'nde kurulan Afet Koordinasyon Merkezi'ni ziyaret etti. Heyet burada Dışişleri Bakanı Mevlüt Çavuşoğlu ve İskenderun Belediye Başkanı Fatih Tosyalı ile görüştü. Tamer

Kiran başkanlığındaki İMEAK DTO heyeti ardından Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan ile birlikte Limakport Genel Müdürü Gündüz Arısoy ve İskenderun Liman Başkanı Erdoğan Bayram'ı ziyaret etti.

İskenderunspor Tesisleri'nde İMEAK Deniz Ticaret Odası İskenderun Şubesi Meclis üyeleriyle bir araya gelen Başkan Tamer Kiran, Oda tarafından oluşturulan Aşevi'ni de ziyaret etti. Tamer Kiran başkanlığındaki heyet, DTO İskenderun Şubesi'nin binası ve Antakya'da da incelemelerde bulundu.



**ABS**

# TECHNOLOGY TRENDS



**Exploring the Future of  
Maritime Innovation**

Download your copy today  
at [www.eagle.org/techtrends](http://www.eagle.org/techtrends)



**Kahramanmaraş merkezli depremlerde hayatını kaybeden öğrencilerimize ve tüm vatandaşlarımıza Allah'tan rahmet, ailelerine ve sevenlerine baş sağlığı ve sabırlar diliyoruz.**

**Depremzedeler için düzenlemiş olduğumuz yardım kampanyamıza vermiş olduğunuz desteklerden dolayı herkese teşekkür ederiz.**





# Maihak SHaPoLi

**EEXI-compliant, precise, cost-effective!**

## ADVANTAGES

- Easy to install at portstay (no docking necessary)
- Stand-alone system that is independent of any engine automation
- All time direct access to full engine power
- No limitation on full throttle to aft
- Limitation to actual propulsion power and not engine power
- Prefilled Onboard Management Manual (OMM) will be provided
- List of necessary OMM entries can be shown on PLC display
- Existing ships network can be used for system interconnection
- Optional ship to shore data transmission (Data Butler / Data Inspector)
- All components are type approved

## KEY FEATURES

- Shaft power measurement
- Bridge display
- High frequent Data Logging and Automatic event logging
- Monitoring of remaining power
- Web visualization with basic system data
- Customizable pre-alarm before limit exceedance
- Audible and visual alarm on limit exceedance
- Limit override by passcode
- Manipulation prevention and detection
- Heartbeat and test mode for easy system check



✉ [arti@artidenizcilik.com](mailto:arti@artidenizcilik.com)

☎ +90 (216) 350 10 66

🌐 [www.artidenizcilik.com](http://www.artidenizcilik.com)

HOPPE Marine  
**Shaft Power Limitation (ShaPoLi)**  
çözümleri ile hizmetinizdeyiz...

# ASRIN FELAKETİ: 6 ŞUBAT 2023 SAAT 04:17



Türkiye 6 Şubat Pazartesi günü Kahramanmaraş'ın Pazarcık ve Elbistan ilçelerinde meydana gelen 7,7 ve 7,6 büyüklüğündeki çifte deprem ile sarsıldı. 10 kenti yerle bir eden ve 'asrın felaketi' olarak nitelenen depremde on binlerce kişi evsiz kaldı. Yaşanan felakette haber yayına hazırlandığı sırada 43 bin 556 kişi hayatını kaybetti.



Büyük felakette acı bilanço her geçen saat ağırlaşırken can kaybı 27 Aralık 1939'da meydana gelen ve 32 bin 968 kişinin hayatını kaybettiği 7,8 büyüklüğündeki Erzincan depremini geçti. Depremler Kilis, Diyarbakır, Adana, Osmaniye, Gaziantep, Şanlıurfa, Adıyaman, Malatya, Hatay ve Elazığ başta olmak üzere diğer pek çok ilde ciddi yıkıma neden oldu. Depremden ardından 10 kentte OHAL ilan edildi.

Deprem bölgelerinde 4 milyon 511 bin bağımsız bölümden oluşan 1 milyon 250 bin bina incelendi. 520 bin bağımsız bölümden oluşan 164 bin 321 bina yıkık, acil yıkılacak ve ağır hasarlı olduğu tespit edildi. Depremden ilk saatlerinde İçişleri Bakanı Süleyman Soylu tarafından 4'üncü seviye alarm verildiği ve bunun uluslararası yardımı da içerdiği açıklandı. Türk Silahlı Kuvvetleri unsurları askeri, sivil, işçisi, teknik personeli ile ilk

andan itibaren havada, karada, denizde seferber oldu. İnsani Yardım Tugay Komutanlığı'na 'hazır ol' emri verildi. Diğer illerden deprem bölgesine personel ve malzeme gönderilmesi için hava yardım koridoru oluşturuldu. Malzeme götüren hava araçlarının dönüşlerinde yaralı, depremde ve diğer vatandaşlar bölgeden tahliye edildi. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı'nın gemileri seyirde hazır hale getirildi.

Aynı zamanda yerli ve milli insansız hava araçları da deprem bölgesinde arama kurtarma ve koordinasyon çalışmalarına destek verdi. Tüm Türkiye'deki okullarda yarıyıl tatili uzatıldı. 71 ilde eğitim 20 Şubat 2023'de başladı, ancak depremde etkilenen illerde eğitimin ne zaman başlayacağı ise daha sonra belli olacak. Aynı zamanda, bu yıl LGS'ye girecek öğrenciler 2'nci dönem konularından,



YKS'ye girecek öğrenciler ise 12'nci sınıfın 2'nci dönem konularından sorumlu tutulmayacak. Üniversitelerde ise bahar döneminin uzaktan eğitimle başlayabileceği açıklandı.

## TÜRKİYE TEK YÜREK OLDU...

Depremden ilk anından itibaren devletin tüm birimleri teyakkuza geçirildi. Türkiye'nin 81 ilinde yardım seferberliği başladı, vatandaşlar gerek nakdi, gerekse aynı yardımlarıyla depremzedelerin yanında oldu. Türkiye, bir kez daha kenetlenerek yaşanan yıkımın üstesinden geliyor... Aynı zamanda "Türkiye Tek Yürek Kampanyası Ortak Yayını", yurt içi ve dışından ulusal ve uluslararası 213 televizyon ve 562 radyonun katılımıyla yapıldı. 7 saat süren ortak yayında, 9 milyonu aşkın SMS gönderildi, 115,1 milyar lira bağış toplandı. Türkiye'nin önemli denizcilik şirketlerinden UZMAR Denizcilik Yönetim Kurulu



Başkanı Müh. Noyan Altuğ, Türkiye Tek Yürek Kampanyası Ortak Yayını katılarak bağışta bulundu. Depremzedelere ve ülkemize taziyelerini ileten Altuğ, UZMAR Denizcilik olarak 5 Milyon TL bağışta bulduklarını açıkladı. Kiran Holding adına arayan Tahir Kiran da geçen yıl kaybettikleri babaları Turgut Kiran adına

Finlandiya, Fransa, Güney Amerika, Güney Kore, Gürcistan, Hırvatistan, Hindistan, Hollanda, Hong Kong, Irak, İran, İspanya, İsrail, İsveç, İsviçre, İtalya, Japonya, Karadağ, Katar, Kazakistan, Kırgızistan, KKTC, Kosova, Kuveyt, Libya, Litvanya, Lübnan, Macaristan, Malezya, Malta, Meksika, Moğolistan, Moldova,

21 ülke ile Arnavutluk, Karadağ ve Sırbistan'dan toplam 38 ekip, Türkiye'ye sevk edildi. Bu ekiplerde, arama kurtarma görevlileri ve tıbbi uzmanlar dahil 1650 kişinin bulunduğu, ekiplerin yanında 104 arama kurtarma köpeğinin de yer aldığı belirtildi.

### ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI YARDIM VE TAHLİYE SEFERBERLİĞİNE ODAKLANDI

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'ndan yapılan açıklamada, Kahramanmaraş merkezli, 10 ili etkileyen depremler sonrası yürütülen çalışmalara ilişkin bilgiler aktarıldı.

Karayolları Genel Müdürlüğü'nün (KGM) 3 bin 750 personel, 2 bin 473 araç ve ekipmanıyla sahada çalışmalarını sürdürdüğü aktarılan açıklamada, özellikle Hatay'a ulaştırılacak yardımlarda deniz yolunun da alternatif olarak kullanıldığı vurgulanarak İskenderun Limanı'ndaki yangının tam olarak söndürüldüğü hatırlatıldı. Hurdaya dönmüş yaklaşık 1500'den fazla konteynerin tek tek istiftten çekildiği belirtilerek, bundan sonraki



25 milyon TL, Gündüz Kaptanoğlu ise Kaptanoğlu Grup adına 7,5 milyon TL adına bağışta bulduklarını belirtti.

### TÜRKİYE'YE YARDIM GÖNDEREN ÜLKELER

ABD, Almanya, Arjantin, Arnavutluk, Avustralya, Avusturya, Azerbaycan, BAE, Bangladeş, Belarus, Birleşik Krallık, Bosna Hersek, Brezilya, Bulgaristan, Cezayir, Çekya, Çin, El Salvador, Ermenistan, Estonya, Filistin,

Özbekistan, Pakistan, Polonya, Portekiz, Romanya, Rusya, Sırbistan, Slovakya, Suudi Arabistan, Tacikistan, Tayvan, Tunus, Türkmenistan, Ukrayna, Ürdün, Venezuela ve Yunanistan'dan gelen ekipler deprem bölgesinde arama kurtarma çalışmalarına katıldı.

Avrupa Birliği (AB) Komisyonu'ndan yapılan açıklamaya göre, AB Sivil Koruma Mekanizması kapsamında AB üyesi

süreçte de yanan konteynerlerin sahadan alınarak limanın rehabilite edilmesinin planlandığı bildirildi. İskenderun Limanı'na Ro-Ro ve yolcu gemilerinin yanaşarak insani yardımların da ulaştırıldığı aktarılan açıklamada, şunlar kaydedildi: "Deprem bölgesine deniz yoluyla insani yardım ve özellikle iş makinelerini nakliye etmek için ilk gemiler İstanbul, İzmir ve KKTC'den ilk 24 saatte yüklenmeye başladı. 12



ticaret gemisinden 8'i İskenderun Körfezi limanlarına, biri Mersin'e bugüne kadar yüklerini boşalttı. Bu 9 gemide, 290 tır insani yardım malzemesi, vinçler dahil 338 iş makinesi, 4 yüklü akaryakıt tankeri ve 809 destek personeli bulunmaktadır.

Bu gemilerin dönüşlerinde 659 vatandaşımız deniz yoluyla bölgeden tahliye edilmiştir. Ayrıca, 38 büyük balıkçı gemisi ile Mersin ve Adana'dan sürekli insani yardım malzemesi, seyyar tuvaletler ve jeneratör gibi gıda ve diğer yardım malzemeleri kara trafiğini baypas edilerek Çevlik Balıkçı (Samandağ) Barınağı'na gönderilmiş olup, bu faaliyete devam edilmektedir. Ayrıca bu tekneler dönüşlerinde tahliye operasyonu da gerçekleştirmeye devam etmektedir."

Beraberinde Türk Silahlı Kuvvetleri de tüm imkanlarını depremzedeler için seferber etti. Savaş gemisi TCG Bayraktar ve TCG Sancaktar da İskenderun Limanı'nda 1120 yataklı yüzen hastaneye çevrildi. TCG Bayraktar ve TCG Sancaktar toplam 66 sağlık personeli ile bünyelerinde bulunan ameliyathane, 20 yataklı hasta gözlem odaları sayesinde, depremlerde yaralanan bölge halkına ilave sağlık hizmeti sunabilecek kabiliyete sahip. Her biri 560 olmak üzere toplam 1120 yatak kapasitesine sahip olan dev yüzen hastanelerde portatif kan gazı cihazı, anestezi cihazı, elektrokoter, portatif aspiratör, büyük/küçük cerrahi setler, transport ventilatör, kombinasyon sedye, oksijen tüpleri, defibrilatör ve ilaçlar/



tıbbi sarf malzemeleri ve her iki gemide de genel cerrahi uzmanı, ortopedi ve travmatoloji uzmanı, göğüs cerrahisi uzmanı, kalp ve damar cerrahisi uzmanı, anestezi uzmanı, acil tıp uzmanı ve ilgili yardımcı sağlık personeli bulunuyor. TCG İskenderun gemisi ise depremde yaralanan vatandaşları Mersin'e taşıdı.

## DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDEN DEPREM YARDIMI

İMEAK Deniz Ticaret Odası meydana gelen büyük deprem felaketinin ardından ilk günden itibaren şubeleriyle birlikte bölge halkının yaralarını sarmak için seferber oldu. İMEAK DTO'nun çatı örgütü Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB), AFAD ve İstanbul Valiliği koordinasyonunda başlatılan yardım çalışmaları İstanbul ve şubelerin bulunduğu il ve ilçelerden deprem bölgesinde ihtiyaç sahiplerine en hızlı şekilde ulaştırıldı.

Konteyner, jeneratör, soba, uyku tulumu, battaniyeden, taşınabilir şarj cihazı (powerbank), pil, gıda, su, temel tüketim malzemeleri, bebek ürünleri, giyim malzemelerine birçok ürünü taşıyan 23 TIR Kahramanmaraş ve Hatay'a gönderildi. Beraberinde İMEAK DTO'nun İskenderun Şubesi vasıtasıyla ilçede yemek hizmeti verecek bir aşevi oluşturuldu. Aşevinin 20 günlük ihtiyacını karşılamak üzere satın alınan 32 ton gıda maddesi bölgeye gönderildi. İMEAK DTO Antalya Şubesi ve Q Terminals Antalya iş birliğiyle hazırlanan Deprem Yardım

Gemisi, Hatay ili Arsuz ilçesi Madenli Balıkçı Barınağı'nda bulunan Hatay Deniz Otobüsleri İskelesi'ne (HADO) bağlanarak depremde vatandaşlarımıza, konaklama ve yemek imkanı sunarken, yardım dağıtımına da başladı.

Öte yandan, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü koordinasyonunda İMEAK Deniz Ticaret Odası Üyeleri denizyolu taşımacıları, Ro-Ro gemilerini ücretsiz olarak deprem bölgesine yardım için hizmete soktu. İzmir Aliğa'dan yola çıkan Sevgi İmamoğlu kosteri ile Çeşme'den kalkan Ulusoy-5 ve DFDS Pendik Terminali'nden yola çıkan Pergamon Seaways, Transfighter, Lider İlyas ve İstanbul N Ro-Ro gemileri İskenderun Limanı'na prefabrik konut, yaşam konteynerleri, jeneratörler, TIR'larla insani yardım malzemesi, iş makineleri, akaryakıt yüklü tankerleri taşıdı.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliğa Şubesi üyesi MED Grup'un firmaları Medbulk Denizcilik & Medtanker Denizcilik, deprem bölgesinin akaryakıt ihtiyacı için harekete geçti. AFAD'a 28 tanker akaryakıt bağıışı yapan firmanın, ilk 5 tankeri bölgeye hareket etti. Diğer 23 tanker ise AFAD'ın ihtiyaç listesine göre belirlenen adreslere ulaştırıldı. MSC Grubu Türkiye'de yaşanan afet sonrası grup şirketleri MSC, MEDLOG ve ASYAPORT'un desteğiyle yardım seferberliğini sürdürüyor.16 Şubat'ta İtalya'nın Napoli şehrinde hareket eden, içinde depremzedeler için temel ihtiyaçlar ve ilk yardım malzemeleri





taşıyan MSC AURELIA gemisi, İskenderun Limanı'na yanaştı. Depremde evlerini kaybedenlerin bir süreliğine barınma ihtiyacını karşılayacak olan MSC AURELIA gemisi, İskenderun'da kalacağı 2 aylık süre boyunca yerel yönetim ve AFAD koordinasyonu ile 1.000'den fazla yatak kapasitesi sağlayacak.

TÜRKLİM Başkanı Aydın Erdemir, depremin ilk saatlerinden itibaren içinde Taşucu'ndan İskenderun'a kadar olan bölgede yer alan tüm liman işletmelerinin, bölgedeki liman başkanlıklarının, DTO'ların olduğu bir kriz ve destek masası kurduklarını bildirdi.

Limak Şirketler Grubun'dan yapılan açıklamaya göre, Limak'ın kurulumuna başladığı konteyner kentler yaklaşık 2 hafta içinde altyapıları ile birlikte



tamamlanacak. Yatak, battaniye, ısınma, elektrik, sıcak su, banyo ve tuvalet gibi altyapı hizmetleri de Limak tarafından sağlanacak olan konteyner kentlerin sayısı, gelecek günlerde oluşacak planlamalara göre daha da artırılabilecek. Felaketin yaşandığı ilk günden itibaren Limak, tüm iştirakleri ve tecrübeli ekiplerini arama



kurtarma ve yardım faaliyetleri için sahaya gönderdi. 150'ye yakın iş makinesi ve ekipmanı, söz konusu makineleri ve ekipmanları kullanacak uzman personeli ile birlikte afet bölgesine sevk etti. Farklı bölgelerdeki tüm şantiyelerinden afet bölgesine ulaşan yaklaşık 800 kişilik arama kurtarma ve dağcı ekibi bu bölgelerde çalışmalara devam ediyor.

İstanbul Deniz Otobüsleri (İDO) tarafından İskenderun'a gönderilen Adnan Menderes feribotu, deprem bölgesinden vatandaşları tahliye etti.

Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği (GİSBİR) ve Gemi İnşa Sanayi A.Ş. (GİSAŞ), 3 tır, 1 kamyon ile 1 ambulans ve gönüllü 60 kişilik ekibi taşıyan 2 otobüsün yanı sıra çok sayıda konteyner evi deprem bölgesine gönderdi.



Miray Cruises firmasının satın alınan Bahama bayraklı 164 metre uzunluk ve 23 metre genişliğindeki "Gemini" isimli gemi, taşıdığı insani yardım malzemelerinin indirilmesinin ardından depremedelerin konaklaması için hazırlandı. Zonguldak Filyos Limanı'ndan getirilen 1056 yataklı kruvaziyer



gemisi, Tosyalı İskenderun Limanı'nda depremedeleri misafir etmeye başladı.

Deprem sonrası İMEAK Deniz Ticaret Odası ve AVS Global Ship Supply, felaketten zarar gören vatandaşların yaralarını bir nebze olsun sarmak ve acil ihtiyaçlarını gidermek üzere "Denizcilik Sektörü Afet Lojistik Üssü" kurdu. İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Başaran Bayrak ve AVS Global Yönetim Kurulu Başkanı Abdülvahit Şimşek koordinasyonu ile gerçekleştirilen organizasyonda yoğun ihtiyaç duyulan malzeme ve ekipmanlar bölgeye ulaştırılıyor.

## HATAY'DA İKİ BÜYÜK DEPREM DAHA OLDU

Kahramanmaraş merkezli iki depremin büyük yıkıma neden olduğu Hatay'da 20 Şubat Pazartesi günü akşam saatlerinde 6.4 ve 5.8 büyüklüğünde iki deprem daha meydana geldi. Bazı hasarlı binaların yıkıldığı kenti vuran depremde hayatını kaybedenlerin sayısı 6'ya yükselirken, 18'i ağır 294 kişi yaralandı. AFAD, Hatay'ın Defne ilçesinde saat 20.04'te 6,4 büyüklüğünde deprem meydana geldiğini duyurdu. Depremin yerin 16.74 kilometre derinliğinde gerçekleştiği belirtildi.

6.4'lük büyük depremden 3 dakika sonra 20.07'de Samandağ merkezli 5,8 büyüklüğünde bir deprem daha meydana geldi. İkinci deprem yerin 7 kilometre derinliğinde gerçekleşti. Şehirde bazı binaların yıkıldığı belirtildi. Depremde 6 kişi hayatını kaybederken 18'i ağır olmak üzere 294 kişi yaralandı.

# “GÜÇLÜ BİR BÖLGEYE SAHİBİZ”

İMEAK Deniz Ticaret Odası Şube Başkanları, gerçekleşen seçimlerin ardından buldukları bölgedeki mevcut durum ve hedefleriyle ilgili Deniz Ticareti Dergisi'ne değerlendirmelerde bulunuyorlar. Alfabetik sırayla her ay bir bölgemizin şube başkanını sayfalarımıza taşıyoruz. Mart sayımızın konuğu, Fethiye Şube Başkanımız İlkay Tugay... İlkay Tugay görev süresince yapacaklarını ve bölgenin hali hazırdaki yapısı ile ilgili bilgileri paylaştı.



**İLKAY TUGAY**  
**İMEAK DTO FETHİYE ŞUBESİ YÖNETİM**  
**KURULU BAŞKANI**

8 Ekim 2022 Cumartesi günü gerçekleştirilen organ seçimlerimiz döneminde bir turizm sezonunu daha kapatma dönemindeydik. Öncelikle yeni sezona yetiştirilebilecek çalışmalara öncelik verdik. Birkaç sezondur beklenen “Gemi Adamı Sınav Merkezi” ihtiyacımız için kolları sıvadık. Genç ekibimizin de destekleri ile sınav merkezimiz faaliyete geçmek üzere hazır hale geldi. Hızla Göcek, Ölüdeniz ve Fethiye bölgeleri olarak üyelerimiz ile bir araya geldik. Geçtiğimiz sezonun değerlendirmesini yaparak yeni sezon için önerileri dinledik, notlarımızı alarak çalışmalara başladık. Meslek gruplarının yanı sıra bireysel sorunları olan üyelerimize, ihtiyaçları olan araştırmaları yaparak, sorunlarının çözümüne yönelik yol haritaları için

yardımcı olduk. Desteklerimiz ile ilgili olumlu geri dönüşleri ve üyelerimizin memnuniyetleri de hızla almanın mutluluğunu yaşamaktayız.

Bölgemiz; deniz, kum, güneş turizminin ötesinde turizm enerjisine sahiptir. Kültürel miras olarak değerlendirilen ilkel yapıları ahşap teknelerimizin imalatından; eşsiz güzellikteki koylarımıza düzenlenen günübirlik turlarımıza, yelkenli teknelerle hissedilen özgürlük duygusundan; mavi turun yaşattığı huzura, tüm bu imkânları çocuklarımıza, geleceğe taşımaya çalışan deniz sektör temsilcilerimize kadar güçlü bir bölgeye sahibiz.

Yurt dışında ülkemizin tanıtım yüzünü sorumluluk sahamızda bulunan Ölüdeniz ve Yassıca Adaları fotoğrafları oluşturmaktadır. Deniz Turizminin

başkenti ise Muğla'dır. Turizm sezonumuz 8 aylık uzun bir süreyi kapsamakta ve bu süre içerisinde birçok farklı bölgeden tekneleri misafir etmektedir. Ülke ekonomisine katkısı ise yüzde 20 oranını geçmektedir. Turizmin ihtiyaç duyduğu iş gücü, personel, kumanya ihtiyacı gibi kaynakların bölge ekonomisine olan katkılarını düşünerek oldukça güçlü bir sektör olduğumuzu söyleyebiliriz.

### **SÜRDÜRÜLEBİLİR BİR DENİZ TURİZMİ İÇİN ÇALIŞMAKTAYIZ**

Bizlere atalarımızdan miras yeteneğdir denizcilik, bizler de bu yeteneklerimizi sahip olduğumuz doğal güzellikleri koruyarak, çocuklarımıza, torunlarımıza aktarmak üzere emek vermekteyiz. Bu nedenle sürdürülebilir bir deniz turizmi için çalışmaktayız. Sektörümüzün menfaatine olmayan girişimlerin, kıyılarımızda ki kaçak





yapılaşmaların doğal güzelliklerimizi tahrip etmemesi için çalışmak, değerlerimizi korumak, öne çıkan sorunlarımızdandır. 20 yılı aşkın süredir bahsettiğimiz, kronik hale gelen Karaot sorunumuz devam etmektedir. Tekne imal/çekekek yeri için faaliyetlerin daha verimli yapılmasını sağlamak ve yurtdışına ithal edilen, ülke ekonomimize oldukça büyük katkı sağlamak üzere Karaot Projesi'nin hayata geçirilmesi gerekmektedir. P&I sigorta ücretlerinin yüksek olması diğer ana konularımızdandır.

Bölgemizde deniz alanlarındaki kaçak yapılaşmaların önüne geçmek üzere kıyılarımızda yetkili tüm kurum ve STK'lar ile sık sık bir araya gelerek, konu hakkında bilgilendirme yapmakta ve takip etmekteyiz. Bölgemizin bir kısmı kesin korunacak hassas alan olarak ilan edilmiştir. Koylarımızın hepsinin "Kesin korunacak hassas alan" ilan edilmesi görüşündeyiz ve bu konuda destekleri beklemekteyiz.

Karaot Projesimiz için öncelikle tekne çekek yerine neden ihtiyaç duyduğumuzu tüm platformlarda dile getiriyoruz. Ulaştırma

ve Altyapı Bakanlığı'na iletilmek üzere hem Merkez Yönetimimiz, hem de bakanlık ziyaretlerinde dile getirdiğimiz üzere çözüme daha hızlı ulaşmak adına çalışıyoruz.

Bir diğer konumuz ise; günübirlik tur teknelerimizin sorunlarıdır. Ticari kayıplarını önlemek amacıyla denizcilik mevzuatında karşılaştıkları sorunlar hakkında düzenli toplantılar yaparak ilgili mercilere iletmekteyiz. Mavi yolculuk rotalarında yer alan koyların sürdürülebilirliğinin sağlanması amacıyla Koy Yönetim Sistemi'nin oluşturulmasına ve bu kapsamda yapılacak çalışmalara destek vermek ve koyların uluslararası statüde markalaşmasına, marka kentler, marka destinasyonlar stratejisi kapsamında katkı sağlamak öncelikli hedefimizdir.

Deniz sevgisi ve bilinci oluşturmak üzere sosyal sorumluluk projelerinde paydaş olarak bulunmak, denizi bilen, denizi seven ve denizle iç içe olan bir toplum oluşturmak amacıyla okullarda verilen deniz üstü ve altı eğitimlerde kaliteyi artırmaya yönelik projeler

üretmeyi hedeflemekteyiz. Mavi Dalga projemiz ile günübirlik teknelerimizde ağırlanan turistlere gerek ses kaydı, gerekse Amerikan servis ile farkındalık oluşturulması amaçlanmıştır. Hatta uluslararası tanıtımlarda dahi dikkat çekici olmuştur. Bu nedenle ki, sosyal sorumluluk projeleri hedef kitleye büyük ölçüde farkındalık yaratmaktadır.

Şubemizin GEKA destekleriyle yaptırmış olduğu DTO Atık alım tekneimiz faaliyetlerini sürdürmektedir. Günübirlik tur teknelerimizin her gün tur dönüşünde katı atıklarını ayrıştırılmış, geri dönüştürülebilir atık olarak teslim etmeleri için teşviklerimiz bulunmaktadır.

2018 yılı itibarıyla Meclis Başkanı olarak görev aldığım şubemizde Ekim 2022 itibarıyla Yönetim Kurulu Başkanı olarak göreve başlamış bulunmaktayım. Organ seçimlerimizde yanımda olan, destek veren ve oy kullanan tüm üyelerimize teşekkürlerimi sunuyorum. Kalkınmak, hedeflerimize ulaşmak üzere üyelerimiz ve tüm paydaşlarımızla işbirliği içerisinde yapacağımız tüm çalışmaların sektörümüz ve bölgemiz adına hayırlı olmasını dilerim.

# KOCAELİ'NDE DENİZ TURİZMİ GELİŞİYOR

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, 31 Ocak Salı günü, İMEAK DTO Kocaeli Şubesi Ocak Ayı Meclis Toplantısı'na katıldı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi'nin olağan meclis toplantısı, Meclis Başkanı Vefa İbrahim Aracı başkanlığında Tuzla'da yer alan İntercity İstanbul Park'ta gerçekleşti. Toplantıya; Kocaeli Vali Yardımcısı İsmail Gültekin, TOBB Başkan Yardımcısı ve İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Başkan Vekili Yaşar Çakmak, Kandıra Belediyesi Başkanı Adnan Turan, Kocaeli Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Zafer Cantürk, Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Nafiz Arca, Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği (GİSBİR) Yönetim Kurulu Başkanı



Murat Kiran, Kocaeli İl Kültür ve Turizm Müdürü Fatih Taşdelen, İMEAK DTO 06 Nolu Yatçılık Komitesi Meclis Üyesi Hüseyin Mengi ve Murat Tergeren, Yalova Tersaneciler Birlik Başkanı Fazıl

Uzun, Körfez Ticaret Odası Meclis Üyesi Mehmet Tüzer, Doğu Marmara Gümrük Müşavirleri Derneği Başkanı Sadi Vatan, Kocaeli Üniversitesi Genel Sekreteri Doç. Dr. Mustafa Eren, Kocaeli Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Soner Esmer, Kocaeli Üniversitesi Karamürsel Meslek Yüksek Okulu Muhammed Bamyacı, Gölcük Şehit Volkan Tantürk Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi, Hereke Nuh Çimento Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi öğrencileri ve öğretmenleri, Türk Uzakyol Gemi Kaptanlar Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Zafer Akbulut, Kocaeli Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Mezunları Derneği, Kocaeli Üniversitesi Barbaros Denizcilik Kulübü, Nikomedia Dalış Kulübü, yelken kulüpleri, balıkçı kooperatifleri ve meclis üyeleri katıldı.

Meclis toplantısında kürsüye gelerek kısa bir konuşma yapan DTO Kocaeli Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Vedat Doğuşel, "Denizci ailesi olarak çok şanslı olduğumuzu düşünüyorum.

Deniz Ticaret Odasının 9 şube başkanı ile birlikte, tüm Türkiye'nin denizcilik sorunlarına hakimiz. Bugün tüm güzel projeleri gerçekleştiren genel merkezimizle beraber, sorunların doğru anlaşılıp çözülebilmesi için aktif görev içerisindeyiz. Bizleri burada ağırlayıp, kusursuz ev sahipliği yapan meclis üyemiz Ali Vural



beye çok teşekkür ediyorum" diye konuştu.

## "ÇOK ÖNEMLİ GELİŞMELER YAŞANDI"

Daha sonrasında duygu ve düşüncülerini aktarmak üzere kürsüye gelen İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, Kocaeli'nin turizm şehri olma yolunda ilerlediğini belirterek "Marmara, Karadeniz ve Sapanca Gölü'ne olan bağlantılarıyla da; liman, iskele ve gemi ile denizci olan kent, aynı zamanda deniz turizm kenti olma yolunda.

Bunda en büyük paylardan birisi, ısrar ve büyük başarıyla çalışan Vedat Doğuşel ve ekibindedir diye düşünüyorum.

Vedat Başkanımız ekibiyle birlikte, sanayi şehri Kocaeli'nin deniz turizmi ile birlikte anılmasına vermiş oldukları gayret bizleri memnun ediyor. Kendilerini gayretleri için tebrik ediyorum" diye konuştu. Kiran, rekabetin kalite getireceğini ifade ederek, "İnşallah hak ettiğiniz yerlere geleceksiniz. Bundan sonraki süreçte de bütün şubelerimizle el ele vererek yeni başarılarla doğru yürüyeceğimize şüphem yok. Denizcilik anlamında hepimizin büyük projelere yelken açması gerektiğini düşünüyorum. Bu şekilde yarışarak ülkemizi denizcilik sektöründe başka bir noktaya taşıyacağız" dedi.

(DTO Kocaeli Şubesi)



## US VGP 2013

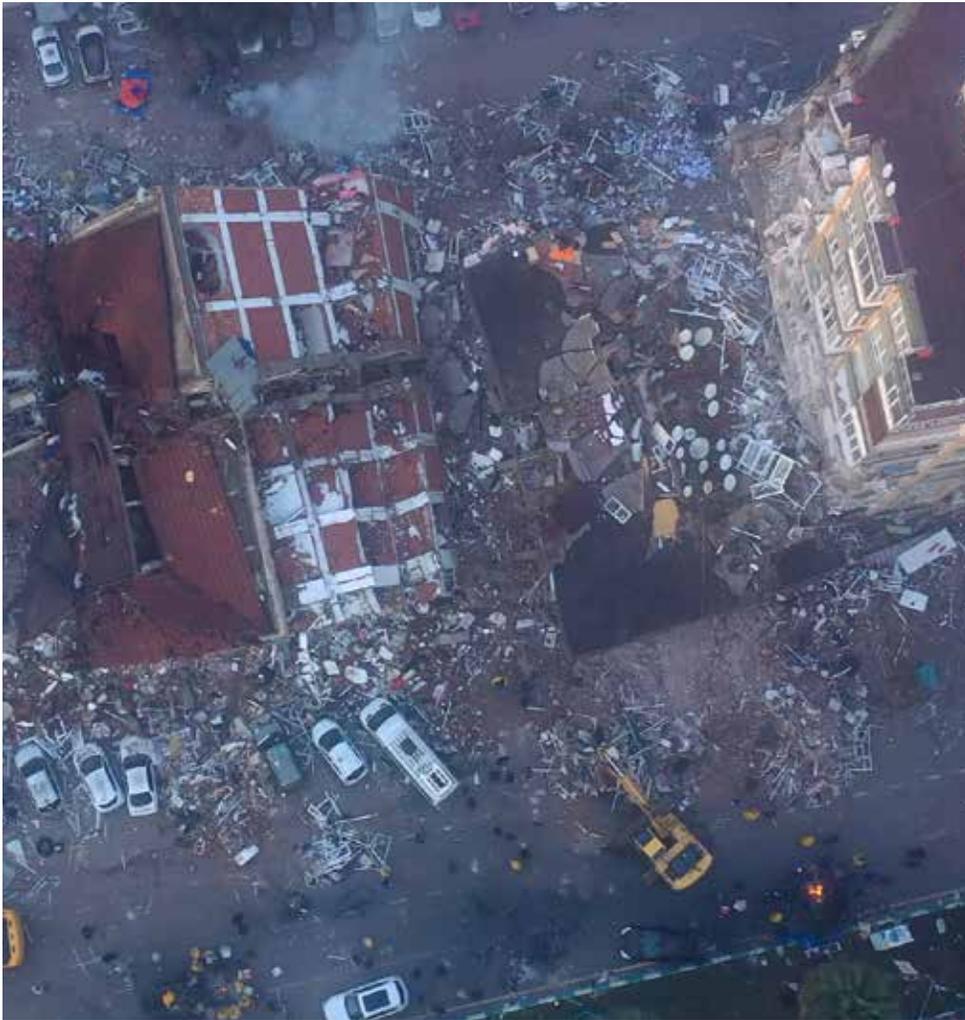
2013 yılında ABD'de ulusal balast suyu mevzuatı uygulamaya konmuştur. Bu mevzuat ile USCG, balast suyundaki organizmalar için sınır değerleri ve izleme sıklığı belirlemiştir. Uzman ekibimiz ve dünyanın çoğu limanında bulunan ofislerimizle bu konuda sizlere aşağıdaki hizmetleri sağlamaktayız.

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

Biz **SGS**'yiz - dünyanın lider gözetim, test ve belgelendirme kuruluşu olarak 97.000'den fazla çalışanı, dünya çapında 2.650'den fazla ofisi ve dünyanın en büyük limanlarını da kapsayan 300'den fazla limanda faaliyet gösteriyoruz.

# DTO ŞUBELERİNİN DEPREM SEFERBERLİĞİ

6 Şubat'ta Kahramanmaraş merkezli gerçekleşen deprem felaketi ülkemizi derinden etkiledi. Türkiye, büyük yıkıma yol açan Kahramanmaraş merkezli depremlerin açtığı yaraları sarmak üzere seferber oldu. Denizcilik sektörü dayanışma içinde kenetlenirken, İMEAK Deniz Ticaret Odası Merkez ve Şubeleri de yardımların organize edilmesini sağladı. DTO Şube Başkanları "Asrın Felaketi" ile ilgili görüşlerini ve yapılan yardımlara dair bilgileri Deniz Ticareti Dergisi'ne anlattı.



Tüm dünyada asrın felaketi olarak kabul edilen bu felakette binlerce canımızı maalesef yitirdik. Bugün resmi kayıtlara göre 42 bine yakın vatandaşımızın yaşamını yitirdiği bu depremler bizlere bir kez daha gösterdi ki mevzuatlara uyulması ve daha fazla önlem alınması gerektiği ortada ve son derece önem arz etmektedir.

Yaşanan bu felaket nedeni ile deprem bölgesinde ilk gün acil ihtiyaçlarını karşılanması noktasında yardım çalışmalarına başladık. İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliğa Şubesi ve Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri Derneği ile T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü Aliğa Bölgesi Liman Başkanlığı işbirliğinde Aliğa esnafından satın aldığımız acil yardım malzemelerini Çeşme Limanı'ndan kalkan Ulusoy 5 Ro-Ro gemisi ile İskenderun Limanı'na gönderimini sağladık. İskenderun Şubemizce ihtiyaç sahiplerine ulaştırılacak biçimde malzemeler teslim alındı. Bu süreçte şubemiz üyelerinin de ciddi yardımları deprem bölgesine ulaştı. İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliğa Şubesi Meclis Üyesi MED Group firmalarından Medbulk Denizcilik & Medtanker Denizcilik tarafından mazot yüklü 28 tanker deprem bölgesinin akaryakıt ihtiyacını karşılamak üzere AFAD'a bağışlandı. İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliğa Şubesi Meclis Üyesi Ditaş Firması'ndan AFAD ile organize olarak 15 kişilik ekip Hatay'da arama kurtarma çalışmalarına katıldı. Bununla beraber Aliğa Habaş Limanı'ndan ihtiyaç malzemeleri gemiye yüklenererek İskenderun'a deniz yoluyla ulaştırıldı. Deprem bölgesine Valiliğimiz koordinasyonunda toplanan yardımlar

## DTO ALIĞA ŞUBE BAŞKANI ADEM ŞİMŞEK: "DEVLETİMİZ VE MİLLETİMİZ TÜM GÜCÜYLE YARALARI SARMAYA ÇALIŞIYOR"

6 Şubat'ta merkez üssü Kahramanmaraş'ın Pazarcık ve Elbistan ilçeleri olan ve toplamda 10 ili etkileyen 7,7 ve 7,6 büyüklüklerindeki depremler sonucu maalesef ülkemiz ve milletimiz büyük bir felakete karşı karşıya kaldı.







Şubat sabahında bizlerin hayatında da yeni bir dönemin başlangıcına vesile oldu. Türkiye bu iki büyük deprem felaketinin yaralarını şimdilerde sarmaya çalışıyor. İlk 7,7, ikincisi 7,6 büyüklüğündeki deprem şu anda güncel sayısı ile 42 bin insanımızı toprağa gömdü. Yaklaşık 100 bin insanımız da yaralandı. Gerek sağlam ayakta duran hastanelerde, gerekse sahra hastanelerinde tedavi görmekteler. Tüm ülkenin tek yürek olduğu bu felakette bizler İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şube olarak yine İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanımız Sayın Tamer Kıran'ın öncülüğünde bölgesel olarak, sahaya gerekli yardımları sağladık. 11 ilimizdeki can ve mal kaybına sebebiyet veren deprem felaketi için buradan da orada yaşayan halkımıza başsağlığı ve geçmiş olsun dilekelerimizi iletiyoruz. Hayatını kaybeden vatandaşlarımızın yakınlarına da Allah'tan rahmet yakınlarına sabır, yaralılarımıza da acil şifalar diliyoruz. Depremin hemen ardından İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şube olarak 35,70 ton içme suyu, 5,5 KW jeneratör – 4 adet, 100 adet neversim, 100 adet yastık, 50 adet yorgan, 149 L süt, 52 paket bebek bezi, 21 adet mont, 1 koli yanık kremi, 1 koli göz damlası, 1 koli kafa lambası, 1 koli eldiven gönderdik. Toplamda da İMEAK Deniz Ticaret Odası olarak; 23 TIR yardım malzemesi, 10 adet konteyner, 490 adet seyyar WC, 29 adet jeneratör, 4.500 adet elektrikli ısıtıcı – soba, 1.500 adet taşınabilir şarj cihazı (powerbank), 87.140 litre pet şişe içme suyu, 1.300 adet uyku tulumu, 2.453 adet battaniye – yorgan, 7.832 adet yetişkin giyim, 5.460 adet bebek – çocuk giyim, 412 paket çocuk bezi, 44.755 kg / 21.267 koli gıda, 3.368 koli / 5.123 kg temizlik – hijyen ürünü deprem bölgelerine gönderildi.

Son dönemlere de bakıldığında gerek salgın hastalıklar olsun, gerek seller, yangınlar olsun şu anda da deprem ile artık sınırdığımız bir dönemdeyiz. Her zaman dile getirdiğim bir şey var; Biz doğaya ne veriyorsak, doğadan onu alıyoruz. Yani insanlık olarak yasadığımız, nefes aldığımız dünyaya kötü davranıyoruz. Atıklarımızı saçıyoruz, karayı kirletiyoruz, karayı kirletmekle kalmayıp karadan kaynaklı denizleri kirletiyoruz. Doğaya saçtığımız çöpler yaz aylarında özellikle bizim bölgelerde yangınlara sebebiyet veriyor. Ormanlarımız yok olurken, her gün biraz daha nefesimiz azalıyor. Ormanlar yok oldukça kışın yağın yağmur toprağın saf halinde erozyona sebep oluyor. Toprak kayması ile beraber yine denizlerimiz kirleniyor. Bu doğal ekolojik denge artık bozulmuş durumda. Türkiye'nin bir deprem ülkesi olduğunu kabul etmeyip, zemin etüdü yapmadan çarpık, uygunsuz, yüksek katlı zaman zaman da yasak yapılaşmalar yapıyoruz. Bu da maalesef ki mezarımız oluyor. Depremin bilançosu sayıda rakamların ifade ettiği kadar söylenmesi kolay değil. Bizler her telaffuz ettiğimizde her gün biraz daha canımızdan can gidiyor. Tarihin en büyük yıkımlarından biri olan bu felaket ile İskenderun Şubemiz ile her daim iletişim halinde olduk. Üçüncü günde yardım tırımız personelimiz ile bölgeye ulaştı.

Dayanışma ve yardımlaşma ile iyileşeceğimiz bugünlerde birbirimize kenetlenmeliyiz. Yıkım büyük, felaket büyük, kayıp büyük, Bizler yaralarımızı birlikte saracağız. Bu mavi denizde güneşin bizlere yol göstermesi umuduyla, Pruvanız neta, rüzgarınız bol olsun.

### **DTO FETHİYE ŞUBE BAŞKANI İLKAY TUGAY: "ÇOCUKLARIMIZA DENİZİN MAVİSİ İLE UMUT OLMAYI ARZU EDİYORUZ"**

Bölgemiz STK'ları ile kaymakamlığımız öncülüğünde diğer yardım tırları ile birlikte içme suları deprem bölgemize depremin ikinci günü en hızlı şekilde ulaştırıldı. Yine şubemiz tarafından barınma amaçlı 2 adet konteyner gönderdik. Kaymakamlığımız koordinesinde yardım çalışmalarımız devam etmektedir.

Yaraları sarmak da zor, iyileşirken hayata tutunmak da... Tek çıkış noktamız bir nebze de olsa gülümseyen çocuklarımıza güvenli bir gelecek hazırlamak için göstereceğimiz çabalar oluyor. Bölgemizde ağırladığımız depremlerde çocuklarımıza denizimizin mavisi ile umut olmayı arzu ediyoruz. Şubemiz üyelerinin destekleri için ayrıca çok teşekkür ederim. Hayatını kaybedenlere Allah'tan rahmet, yakınlarına sabır ve yaralılarımıza da acil şifalar diliyorum.

### **DTO İZMİR ŞUBE BAŞKANI YUSUF ÖZTÜRK: "DENİZYOLUNDAN İNSANI BİR KORİDOR KURMAK İÇİN ÇABALADIK"**



6 Şubat'ta Kahramanmaraş merkezde meydana gelen ve 11 ilimizde binlerce vatandaşımızın hayatını kaybetmesine, yüzbinlerce vatandaşımızın yaralanmasına, milyonlarca insanımızın evsiz kalmasına yol açan deprem felaketi ulus olarak hepimizi yasa boğdu. Depremde hayatını kaybedenlere Allah'tan rahmet, yaralılarımıza acil şifa diliyoruz. Depremin şiddeti ve etkilediği bölgenin genişliği, zorlu kış şartları, bunun yanı sıra yapıların niteliği ve yerleşim alanlarının uygun zeminde olmaması, maalesef depremin sonuçlarının çok ağır olmasına yol açmıştır.

En zor şartlarda bir canı daha kurtarmak için fedakârca çalışan arama kurtarma, tıbbi ve insani yardım müdahalelerinde bulunan devlet kurumlarımıza, AFAD'a, Kızılay'a, güvenlik güçlerimize, sağlık personelimize, resmi ve sivil kuruluşların çalışanlarına, gönüllülerimize, dünyanın dört bir yanından gelen yardım ekiplerine; deprem sonrası bölgeye yardım elini uzatan tüm kuruluşlara ve vatandaşlarımıza yürekte teşekkür ediyoruz. Deprem bölgesindeki insanların





### DTO KOCAELİ ŞUBE BAŞKANI VEDAT DOĞUSEL: “DEPREMİN ACISINI EN İYİ BİZ BİLİRİZ; BU YÜZDEN SEFERBER OLDUK”



6 Şubat, Türkiye tarihinin en kara günlerinden biri olarak tarihe geçti. “Büyük Felaket” olarak tanımladığımız gün, önce Kahramanmaraş’ın Pazarcık ilçesinde 7,7, bundan 9 saat sonra ise yine Kahramanmaraş’ın Elbistan ilçesinde 7,6 şiddetindeki depremlerle sarsıldık. Bu iki deprem de Kahramanmaraş, Hatay, Gaziantep, Osmaniye, Malatya, Adana, Diyarbakır, Şanlıurfa, Adıyaman ve Kilis illerimiz etkiledi. Bu illerimizde çok büyük yıkımlar oldu. Tabii ki, en acısı kayıplarımızdı. Yazıya son şeklini verdiğimiz 20 Şubat Pazartesi günü itibarıyla resmi rakamlara göre 41 bin 20 vatandaşımız hayata gözlerini yummuştu. Vefat eden vatandaşlarımıza Allah’tan rahmet, geride kalanlara baş sağlığı diliyoruz.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi olarak, 17 Ağustos 1999’da asrın felaketini yaşamış, bu sebeple de depremin acısını en iyi bilen kentlerden birinin temsilcisiyiz. Bu sebeple bizleri 24 yıl öncesine götürdü. Acılarımızla, kaybettiklerimizle, hatıralarımızla bir kez daha yüzleştik. “Deprem değil binalar öldürür” düşüncesinde olan bizler, 17 Ağustos’tan bugüne depremle mücadelede istenilen seviyeye gelememiş olmamızdan da derin hüznü yaşadık. Öte yandan şunu da gördük: İki deprem de şiddeti bakımından bu toprakların en yıkıcı afetlerindendi. Bu sebeptir ki, ortaya çıkan tablo, bizlerin yaşadığı 17 Ağustos Depremi’ni dahi geride bıraktı.

Kuşkusuz ki bu depremlerin ardından devletimizin tüm kurumlarının, meslek

odalarının, sivil toplum kuruluşlarının önceliği önce enkaz altında kalan canlarımız, sonra da karakışta deprem bölgelerinde yaşayan vatandaşlarımız oldu. Bir yandan enkaz çalışmaları sürerken, diğer yandan da deprem bölgesindeki vatandaşlarımızın ihtiyaçlarının karşılanması için adeta seferberliğe imza atıldı. Çadırdan battaniyeye, elektrikli sobadan suya, giyecekten içeceğe kadar o bölgelerimizin ihtiyaçlarının karşılanması için Türkiye, hatta dünya seferber oldu. İMEAK Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi olarak biz de Merkez Odamızın öncülüğünde büyük Felaketin hemen ardından neler yapabileceğimizi masaya yatırdık. Vatandaşlarımızın ihtiyaçları ile ilgili devletimizin deprem bölgesindeki temsilcileri ile temasa geçtik. Üyelerimize yaptığımız çağırının ardından ise tırlarımızı deprem bölgemizle buluşturduk.

Merkez Odamızın koordinasyonu ile Kocaeli Şubesi olarak deprem bölgesine farklı günlerde olmak üzere 3 ayrı TIR gönderdik. İlk olarak 8 Şubat Çarşamba günü Kahramanmaraş’a yolladığımız TIR’da; bin 386 adet yarım litre su, 896 adet 1,5 litre su, 432 adet 5 litre su yer aldı. 10 Şubat Cuma günü İskenderun’a yolladığımız tırda 642 adet gıda kolisi, 110 koli çocuk bezi, 194 koli duru sabun, 165 koli ıslak mendil, 456 koli sıvı sabun yer aldı. 15 Şubat Çarşamba günü Osmaniye’ye yolladığımız tırda ise 200 adet gıda kolisi, 2 adet hasta taşıma sandalyesi, 2 adet hasta sedyesi, 1000 adet bulgu poşeti, 20 adet 3’lü priz, 20 adet 4’lü priz, 10 adet bebek maması, bir paket bisküvi, bir koli ıslak mendil, 20 paket bebek bezi, 2 paket temizlik malzemesi, 10 adet ısıtıcı, 10 adet çadır, 82 koli çocuk bezi, 200 koli hijyen seti yer aldı.

Elbette ki, deprem bölgesi için yaptığımız yardımlar bunlarla sınırlı kalmayacak. İMEAK Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubemizde kurduğumuz bir ekip, Merkez Odamızın önderliğinde bölgedeki ihtiyaçlarla alakalı çalışmalarını sürdürüyor. Bu kapsamda İMEAK Deniz Ticaret Odamız, tüm şubelerimiz ve üyelerimizin

katılımı ile yardımlarımız devam edecek. Bundan sonra da oradan gelen her sese kulak vereceğiz, hangi ihtiyaç varsa seferber olacağız, depremi yaşayan illeri hep birlikte yeniden inşa edeceğiz. Bir daha bu acıları yaşamamız dileğiyle...

### DTO MARMARİS ŞUBE BAŞKANI HALİL BAĞLI: “İLÇEMİZE BEŞ BİNE YAKIN VATANDAŞIMIZ GELDİ”



Ülkemizde Kahramanmaraş merkezli 2 büyük deprem ve sayısı belirsiz artçı deprem 10 ilde etkili olmuştur. Asrın felaketi olarak belirlenen bu depremde maalesef binlerce vatandaşımız hayatını kaybetmiş, yüz bini aşkın vatandaşımız yaralanmış, maddi ve manevi zarara uğramıştır. Bizleri derinden etkileyen bu felakette yaşamını yitirenlere Allah’tan rahmet, yaralılara acil şifalar, yakınlarına başsağlığı ve geçmiş olsun dilekelerimizi iletmek istiyorum. Yaşanan deprem sonrasında tüm halkın ortaya koyduğu çaba ve dayanışma bu felaket karşısında birlik ve beraberlik içerisinde kenetlendiğimizi göstermiştir. Bizde elimizdeki imkanlar doğrultusunda, şube yönetimi ile birlikte deprem bölgelerindeki depremezeler için yardımlarımızı ulaştırdık. Deprem bölgesinden ilçemize yaklaşık beş bine yakın vatandaşımız geldi.

Bölgemizdeki tüm kamu kurum ve kuruluşları ve sivil toplum kuruluşları olarak ortaklaşa deprem bölgesinden gelen vatandaşlarımıza, konaklama, gıda, giysi ve ihtiyaçları olan tüm imkanlarımızı seferber ederek karşıladık. Mağdur olan vatandaşlarımızın bu üzücü felaketten biraz olsun yaralarını hafifletmek için çabalamaktayız ve buna devam etmekteyiz. Her zaman onların yanlarındayız.

# DENİZLERDE KESİNTİSİZ HABERLEŞME

Gemileriniz için kesintisiz,  
global uydu haberleşme  
çözümleri ve destek  
hizmetleri



**ALKSAT** 

[www.gss-maritime.com](http://www.gss-maritime.com)

Subsidiary of

 **ALKOC**  
group

## “Denizcileri ve denizleri koruyacağız”



**SUAT HAYRİ AKA**

ICAO DAİMİ TEMSİLCİSİ - BÜYÜKELÇİ

**Öncelikle Türkiye tarafından IMO Genel Sekreterliği için aday gösterildiniz. Türk denizcilik sektörü de çok mutlu oldu, siz duygularınızı ifade eder misiniz?**

Teşekkür ederim. Adaylığımızın sektörü memnun etmesi daha da sevindiricidir. Zira denizcilik sektörü idaresiyle beraber bir bütünü temsil eder. Sektörümüzün desteğini hissetmek ve dünyaya, karar verici ülkelere bu desteği göstermek her bakımdan çok kıymetli bir avantajdır. Malum Türkiye önemli bir deniz ülkesidir. 8500 km sahil şeridi, limanları, tersaneleri,

marinaları, balıkçı barınakları ve dünyada ilk 15 içinde olan deniz ticaret filosu ile çok önemli bir deniz endüstrisine sahiptir. Deniz eğitim kurumları ve 150 bine yakın gemi adamıyla dünya için denizci yetiştiren lider ülkelerden biridir.

Denizlerden; turizmde, sporda, petrol ve doğalgaz çıkarmak da dahil birçok manada faydalanılmaktadır. Deniz, Türkiye için hayati öneme sahip alanlardan biridir. Bu nedenle IMO gibi dünya denizciliğinin kural ve standart oluşturan lider kuruluşunun

“*ICAO nezdinde Türkiye Cumhuriyeti Daimi Temsilcisi Büyükelçi Suat Hayri Aka, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile Dışişleri Bakanlığı tarafından Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Genel Sekreterliği'ne aday gösterildi. “Denizcileri ve denizleri koruyacağız. İkisi de dünya için olmazsa olmaz değerlerdir” diyen Büyükelçi Suat Hayri Aka Türk denizcilik sektöründen destek istedi. Aka; Deniz Ticareti Dergisi'ne hedeflerini ve yapmak istediklerini anlattı.*

çalışmalarına katılmak ve katkı vermek de Türkiye açısından önemlidir. Benim için devlet büyüklerimiz tarafından bu üst düzey göreve aday gösterilmek, o liyakate sahip görülmek gurur vericidir. Aslında ilk defa bu düzeyde bir pozisyona talip olmamız hasebiyle ülkemiz içinde özel bir niteliği var bu adaylığın.

**Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Müsteşarlığı yaptığımız dönemde IMO'nun neredeyse bütün önemli toplantılarına iştirak etmiş ve**

**görevler üstlenmişsiniz. Bu süreç nasıl devam edecek, şu andan itibaren nelere öncelik vereceksiniz?**

IMO'yu 1989'da yüksek lisans için gittiğim Dünya Denizcilik Üniversitesi (World Maritime University) döneminden beri yakından takip ediyorum. Bu üniversite zaten IMO tarafından kurulmuş bir üniversitedir. Misyonunu, kuruluş amaçlarını ve işleyişini çok iyi bildiğimiz bir teşkilattır IMO. Müsteşar Yardımcısı ve Müsteşar olarak çok sayıda toplantısına ülkemiz adına katılarak, IMO çalışmalarına katkı verdik. Örneğin, 2009'da yapılan ve Hong Kong Gemi Geri Dönüşüm Sözleşmesi'nin Diplomatik Konferansı'nda hem Türk heyeti Başkanı, hem de Konferans Başkan Yardımcısı olarak görev yaptım.

**Geçmiş dönem ve şimdiki dönem IMO Genel Sekreterleri ile de önemli ve iyi ilişkiler geliştirdiniz, bunun seçim sürecinde destekleyici bir etkisi olacak mıdır?**

Evet. Son 30 yıldaki bütün Genel Sekreterleri şahsen tanırım. Ancak 2006'da Müsteşar Yardımcısı olarak atandıktan sonra görev yapanlarla çok daha yakın bir teşriki mesai içinde bulunduk. Ancak Genel Sekreter seçimleri süreci farklı işleyen bir süreç. Konsey üyesi devletler kendi kriterleri çerçevesinde değerlendirip karar verecektir.

**Yurt dışında Türk denizcilik sektörü olarak da lobi faaliyeti yürütmek gerekir; hem denizcilik sektörü paydaşları, hem de basın olarak... Bu konuda bir çağrınız olacak mı?**

Bütün adaylar kendilerini beğendirmek ve düşüncelerini paylaşmak üzere seçim kampanyaları ve lobi çalışmaları yürütecek. Bu süreçte, bir adayı güçlendirecek en önemli unsurlardan biri de, ülkesindeki denizcilik sektörünün desteğidir. Bu desteği arkasına alan adaylar bana göre daha yüksek özgüvenli olacaktır. Dolayısıyla, tüm sektör mensuplarına desteklerini beklediğimizi söylemek istiyorum. Ancak sektörümüzü temsil eden kişi ve kuruluşlardan, başta Deniz Ticaret Odaları olmak üzere, GİSBİR, Armatörler Birliği, Türk Loydu, Türklim, KOSDER, Vapur



Donatanları Derneği ve Mühendis Odaları gibi kurum ve sivil toplum temsilcilerinden özel bir gayret beklediğimi söylemeliyim.

**Hem dünya denizciliğini, hem de Türk denizciliğini çok iyi tanıyan bir isim olarak hedefe gittiğiniz yolda öncelikleriniz neler olacak?**

Tabii ki hem ülkemiz denizciliğine, hem de dünya denizciliğine tarihe iz bırakır nitelikte hizmetlerde bulunmak ve katkı sağlamaktır amacımız. Önceliklerim, denizcilik sektörünün tüm paydaşları ile işbirliğini artırarak Birleşmiş Milletlerin 2030 Sürdürülebilir Kalkınma Hedeflerine ulaşmak olacaktır.

**IMO'nun önündeki masada hangi konular var biliyoruz, oradaki işleyiş oldukça farklı... Gündemimizde neler olacak sizce?**

IMO'nun denizcilik sektörüne ve üye ülkelere karşı sorumlulukları var. Bir vizyonu ve misyonu var. Bu çerçevede üstlendiği sorumluluklar ve halen yürütmekte olduğu çalışmaları var. Bu çalışmaları bilinçli ve azimli bir şekilde daha ileriye taşımak ve denizcilik için parlak bir geleceğe liderlik etmek amacımız.

IMO'nun gündeminde, denizde can ve mal emniyeti, denizlerin korunması, kirliliğin önlenmesi, iklim değişikliği ile mücadele ve dekarbonizasyon gibi önemli konular var. Bu çerçevede teknolojik gelişmelerin desteklenmesi, çevre dostu sürdürülebilir deniz yakıtlarının üretimi, deniz ticaretinin

geliştirilmesi ve kolaylaştırılması, gemi insanların eğitim standartları, yaşam ve çalışma koşullarının iyileştirilmesi, dijitalleşme vb. modernizasyon teknolojilerine ayak uydurulması, insan kaynaklarının ve mali imkanların daha verimli yönetilmesi gibi konular da odaklanacağımız önemli başlıklardır.

**Son olarak vermek istediğiniz bir mesaj, altını çizmek istediğiniz bir konu var mı?**

Gemi insanları ve denizciler, yaklaşık üç yıl boyunca dünyayı kasıp kavuran COVID 19 salgını süresince dünyaya büyük hizmetlerde bulunarak, ne kadar vazgeçilmez ve insanlık için önemli olduklarını gösterdiler. Dünyadaki sanayi çarklarının dönmesi, sürdürülebilirliği, üretim, tüketim ve tıbbi malzemelerin ve diğer temel ihtiyaçların karşılanması, salgın döneminde denizciler tarafından mümkün kılındı. Bu dönemde, sergiledikleri fedakarlıklara ve gayretli çalışmalara rağmen, denizciler çok ciddi sıkıntı çektiler. Birbirinden farklı bölgesel regülasyonlar nedeniyle büyük zorluklar yaşadılar, evlerine gidemediler, görev değişiklikleri yapamadılar, seyahat edemediler. Tüm bu olumsuzluklara rağmen sessizce görevlerini yapmaya devam ettiler. Bu gerçekler ışığında yeni dönemde gemi insanları ve denizciler daha fazla ilgi odağı olmayı ve daha fazla önemsenmeyi hak ediyorlar bence. Onlar için ve onlarla birlikte çalışacağız. Denizcileri ve denizleri koruyacağız. İksi de dünya için olmazsa olmaz değerlerdir.



# MART DÜNYA KADINLAR GÜNÜNÜZ KUTLU OLSUN



8 Mart Dünya Kadınlar Günü ya da Dünya Emekçi Kadınlar Günü her yıl 8 Mart'ta kutlanan ve Birleşmiş Milletler tarafından tanımlanmış uluslararası bir gündür. İnsan hakları temelinde kadınların siyasi ve sosyal bilincinin geliştirilmesine, ekonomik, siyasi ve sosyal başarılarının kutlanmasına ayrılmaktadır. Dünya Kadınlar Günü tarihinde barındırdığı talihsiz olay nedeniyle bazı ülkelerde anma törenleri ile kutlanmaktadır. ABD'nin New York eyaletinde yaşanan yangın felaketinde 120 kadın işçinin hayatını kaybetmesinin ardından Almanya, Danimarka ve ABD gibi ülkelerde bu günün kadınlara özel bir gün olarak anılması kararı alınmıştı. Dünya Emekçi Kadınlar Günü adı ile 1921 yılından itibaren Türkiye'de de kutlanmaya devam eden 8 Mart ilk olarak 1975 yılında yaygınlaşmaya başladı. Ülkelerin kararlarına tepkisiz kalamayan Birleşmiş Milletler ise 1977 yılında yaptığı oylamadan sonra 8 Mart'ı dünya kadınlarına armağan etti.

Tüm dünyada kadın olarak var olmanın mücadeleye gerektirdiğini biliyoruz, ama yaşadığımız coğrafyada kadın olmak zaten birçok zorluğu beraberinde getiriyor. Hele denizcilik gibi zor bir mesleğin içinde kadın olarak var olmak çok daha fazla mücadele etmek demek. Denizcilik sektörünün içindeki kadınlar çeşitli zorlukların altından başarıyla kalkarak, önemli başarılarla imza attılar, atmaya da devam ediyorlar. Bu sayıda dosyamızda denizcilik sektörünün farklı branşlarında çalışan kadınlardan deneyimlerini, başarı yolculuklarını anlatmalarını istedik. Onlar da yaşadıkları zorluklar, bu zorlukları nasıl aştıklarını anlattılar ve önemli mesajlar verdiler.



**KAPTAN-AVUKAT ASLI ARSLAN**  
TÜRKİYE DENİZCİLİK FEDERASYONU YÖN.  
KUR. ÜYESİ

### **ASLI ARSLAN: KADINLARIMIZ HER ÇARESİZLİKTE MUCİZE YARATMA POTANSİYELİNE SAHİP**

8 Mart Dünya Emekçi Kadınlar Günü'nün ortaya çıkmasına sebep olan olay 8 Mart 1857 tarihinde Amerika Birleşik Devletleri'nin New York Eyaleti'nde gerçekleşti. New York Eyaleti'nde dokuma fabrikasında çalışan yaklaşık 40.000 emekçi kadın işçinin daha insani yaşamsal çalışma koşulları istemesinin üzerinden bunca yıl geçmiş olmasına rağmen maalesef kadınların çalışma şartları veya hakları konusunda çok fazla yol kat edebilmiş değiliz.

Ülkemizde cinsiyetinden dolayı ayrımcılığa uğrayan kadınlarımız eşit şartlar, eşit maaş ve eşit haklar için haklı mücadelelerine halen devam etmekte. Bende bu savaşı ruha sahip kadınlardan birinin evladı olarak, Anadolu'nun bir köyünde kalabalık bir ailede dünyaya geldim. Anadolu coğrafyasında pek çok yerde olduğu gibi kadının pek de önemsenmediği ve değer görmediği bir yerde... Hatırlımda olan birkaç kare var, bunu ispat eden. Mesela kız çocuklarının okuma hakkının aile büyüklerinin onayına bağlı olduğu hatırlıyorum. Bunun tam aksine erkek çocuklarının daha fazla imkân ve desteğe sahip olduğunu hatırlıyorum. Bu şartlar altında şanslı olduğum nokta ise, çok bilinçli ve muazzam güçlü bir kadın olan

sevgili anneme sahip olmamdı. Annem okumam ve bağımsız bir birey olmam için her anlamda gereken tüm desteği sağladı. Çocuklarından uzak ve mahrum kalma pahasına olsa bile.

Denizcilik mesleğini çok bilinçli olarak tercih ettiğimi söyleyemem, ama kendi ayakları üzerinde duran bir birey olmayı istediğimi en başından beri biliyordum. Bu güzel meslek bana bağımsız ve kendi ayakları üzerinde durabilen bir birey olmam konusunda çok fazla yardımcı oldu. Tabii ki bu sürecin çok kolay bir süreç olduğunu söylemem. Tek cinsiyetin hakimiyetinde olan bir mesleğin karşı cinsiyetine sahip her birey gibi ve artık hepimizin çokta iyi bildiği üzere en başta staj için kadına istihdam desteği kısmında uygun firma bulmak ve akabinde iş bulma hususlarında oldukça zorlandım. Gemide çalıştığınız süre zarfında ise, işinizi layıkıyla yaptığınızı herkese ispatlamak zorunda kalıyorsunuz. Aynı zamanda cinsel kimliğinizin ön planda olmaması için de elinizden gelen çabayı sarf etmek zorundasınız. Hatta ülkemizdeki işsizliğin kadınların çalışmasından dolayı oluştuğunu dahi işittim. Bu nedenle kadının sadece denizcilik mesleğini değil, herhangi iş alanında dahi olmaması gerektiğine inanan insanlar ile aynı çalışma ortamını paylaştım. Terfi etme süreciniz; henüz hazır değilsin, denilerek sekteye uğrattılıyor ve terfi hususunda erkek meslektaşlardan daha sonraya bırakılıyorsunuz. Çok kıymetli meslektaşlarımızı tenzih ederek söylemek isterim ki, sözlü şiddet ve tacizlere de ne yazık ki maruz kalıyorsunuz.

Tüm bu yukarıda bahsettiğim zorlukları yine bu ayrıcalıklı mesleği icra eden çok değerli kadın meslektaşlarımızın birbirlerine olan destekleri ile aştım diyebilirim. "Bu nasıl oldu?" dersiniz, kısaca anlatayım isterim. Her bir kadın meslektaşım başarılı oldukça, daha fazla kadın meslektaşına yer açmış oldular. Ben de bu süreçte mesleğe yeni katılacak olan kadın meslektaşlarımıza ışık olabilmek adına çok fazla çalıştım. Erkek egemen bir meslek grubunda var olabilmek ve kadın istihdamını arttırmak için daha fazla çalışmak ve çok fazla kadın dayanışması gerekiyor. Önemle belirtmek isterim ki, halen bazı denizcilik

firmalarının kadın istihdamı konusunda imkanları olmasına rağmen, kadın istihdam etmediğini duyuyoruz. Şartlar elverdiği sürece kadın ya da erkek ayrımı yapmadan liyakat ile işe alım gerçekleştirileceği günlerin en kısa sürede gelmesini umut ediyorum.

Zamanın gereklerinin hızla değiştiği bir dünyada ülke olarak zor dönemlerden geçiyoruz. Ardi arkası kesilmeyen felaketlerin yıkıntılarında ancak ve ancak aydınlık, çağdaş, bilgili, inovasyon ve Ar-Ge kısmında destekleyici üretken insanlar sayesinde çıkabiliriz. Kadınlarımız her alanda çok başarılı, ülke ekonomisine katkı sağlayan üretken ve parlak bireylerdir. Denizcilik sektörünün her alanında da çok başarılı kadınlarımız var. Bu güzel mesleği icra etmek için gemilere çıkan ya da karada devam eden kadın meslektaşlarımıza birbirlerine destek olmalarını ve çok çalışmalarını tavsiye ederim.

Sevinerek söyleyebilirim ki, kadın meslektaşların sayıları her geçen gün artmakta. Ancak yeterli seviyede olduğunu tabii ki kimse iddia edemez. Denizcilik mesleği kara canlıları olan insanın doğasına aykırı bir meslek. Yani hangi cinsiyetten olursanız olun, zor ve yıpratıcı bir meslek. Dolayısıyla, denize çıkacak olan kadın meslektaşlara hem doğa ile hem de gemide kadın varlığını sorgulayan zihniyetle savaşılmaya hazır olmalarını, kendilerini her anlamda iyi yetiştirmelerini, çok çalışmalarını, kolay pes etmemelerini ve cesur olmalarını tavsiye ediyorum. Başarı muhakkak peşlerinden gelecektir.

Aslında son zamanlarda denizcilik fakültelerinden mezun olan meslektaşlarımızın mesleği ya çok kısa süre icra ettiklerini ya da yapmadan bıraktıklarını görüyorum.

Dünya çapında icrası mümkün olan bir meslek bizimkisi... Zeki, çalışkan kadınlarımızın daha fazla mesleğe yönelmesi için şirketlerin kadınlara özgü doğum ve hamileyken çalışma gibi hususlarda daha fazla yardımcı olması gerektiğini düşünüyorum. Uzak yol çalışan gemilerde bu gibi durumların çokta

olması olmadığının farkındayım. Ancak hamilelik döneminde karada istihdam gibi esnekliklerle denizden kopmadan meslek hayatlarına devam etmeleri sağlanabilir. Ancak kabotaj seferi yapan ya da yakın sefer yapan gemilerde kadın meslektaşlarımızın bebek bekledikleri durumlarda çalışmalarının mümkün olduğu kanaatindeyim. Kontrat sürelerinin kısaltılması ve personel değişimlerinin zamanında yapılabilmesi de yine kadın meslektaş adaylarının sayılarının artmasını sağlayacaktır diye düşünüyorum. Cinsiyet gözetmeksizin liyakatin terfilerde göz önünde bulundurulması ile erken zamanda karaya geçişlerin ya da mesleği erkenden bırakmaların önünü kesilebilecektir. Ayrıca belirtmek isterim ki, kadın ve erkek istihdamında işverenlerin eşit işe, eşit maaş skalasını uygulamadığı da su götürmez bir gerçektir. Kadınlar sadece denizcilik sektöründe değil, her alanda aynı pozisyonlar için aynı maaşı almıyorlar. Bu da, çözülmesi gereken önemli bir sorundur. Son olarak aynı zamanda bir avukat gözüyle 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nun da günümüz gereklerine uygun hale getirilmesi gerektiğini düşünüyorum.

Sivil Toplum Kuruluşları "STK" toplum dayanışmasının en önemli unsurlarındandır. Dolayısıyla kadınsız bir toplum düşünülmeceği gibi, kadınların varlığının olmadığı bir STK da düşünülemez. Denizcilik ile ilgili STK'larda kadın varlığı ne yazık ki oldukça az. Bunun temeldeki nedeni kadın meslektaşların sayıların hali hazırda az olmasıdır. Aynı zamanda gemilerde çalışan meslektaşların mesleklerini icra ederken uzakta olmaları da ayrıca bir etken olduğu kanaatindeyim. Teknolojinin gelişmesi ile e-derneklerin önünün açıldığı bir gerçektir. Gemilerde artık internete ulaşımın daha kolay olduğu da ayrıca güzel bir gelişmedir. Bu anlamda en azından online toplantılar ile tüm meslektaşların daha fazla STK'lara katılımının sağlanması gerekmektedir.

Son olarak kadın olarak var olmak, çalışmak, üretmek sadece bizim ülkemizde değil, ne yazık ki halen tüm dünyada çok zor. Çalışma şartlarımız kadınlarımız için yeterli değil. Sözlerime başlarken sevgili

annemden bahsetmiştim, annemden de bildiğim şudur ki, tüm kadınlarımız her çaresizlikte dahi mucizeler yaratma potansiyeline sahiptir. Denizcilik mesleğini seçen veya seçecek güzel kadınların her zaman birbirine basamak olmasını, cesur, azimli, zorluklar karşısında yılmayan, yeri geldiğinde inatçı olmalarını temenni ediyorum. Umut ediyorum ki, şartların kadın ve erkek için eşit olduğu ve dünyanın bu sayede daha yaşanabilir bir yer olduğu günleri görebiliriz. Tüm kadınlarımızın 8 Mart Dünya Emekçi Kadınlar Günü kutluyorum. Yaralarımızı sardığımız aydınlık günlerde bir araya gelmek dileğiyle...



### AYŞEM ULUSOY: GELECEK GÜZEL GÜNLER İÇİN BİRLEŞELİM

8 Mart Dünya Kadınlar Günü, Birleşmiş Milletler tarafından tanımlanmış uluslararası bir gün. Farklı kültürlerden, farklı ülkelerden, farklı yaş ve ekonomik düzeyden milyonlarca kadını aynı günde birleştirdiği ve tüm insanlığın daha uygar, daha eşit, esenlik ve barış içinde yaşamasını sağlayacak taleplerin dile getirildiği bir gün olduğunu düşünüyorum.

Zira kadınların ekonomik yaşama katılma ve eşit işe eşit ücret talepleri, kadınlara, çocuklara yönelik şiddetin durdurulmasını istemeleri tüm toplumun yararına olacaktır. Bu nedenle kadınlar gününde dile getirilen

birçok hak ve özgürlük talebi, daha iyi bir dünyada barış içinde yaşamak isteyen her bireyin insanlığın asgari hedeflerinde buluşmasıdır.

Uygar toplumlar düzeyine ulaşma hedefini Türk milletine rehber bırakan Atatürk'ün Batılı birçok ülkeden önce biz kadınlara tanıdığı özgürlükler ve yasal güvence altına aldığı siyasi haklar Modern Türkiye hayalinin ilk adımıydı. Bugün tüm haklarımıza bu bilinçle ve minnetle sahip çıkmamız gerekiyor. Sahip çıkmakla kalmayıp her birini daha yüksek standartlara çıkarıncaya kadar çalışmamız Türk kadını olarak en önemli görevlerimiz arasında olmalı.

Lojistiğin farklı basamaklarında çalışan biz kadınların da karşılaştığı sorunlar toplumumuzdaki veya dünyadaki herhangi bir kadının yaşadığı sorunlardan çok farklı değil. Sektörde, kadınların üst düzey görevlerde yer alması yeterli düzeyde değil, cinsiyet dengesinin iyileştirilmesine muhtaç alanlar var. Sektörümüzde eşit cinsiyet temsillerinin hem toplumsal hem de ekonomik faydaları olacağına tüm kalbimizle inanıyoruz. Ancak bu durum ne lojistik sektörüne özel ne de ülkemize has bir durum. Sektörde kadın temsiliyetinin azlığı birçok gelişmiş ülkede de karşılaştığımız bir durum.

Bu duygu, bu bilinç ve sorumluluk içinde, başkanlık görevini yürüttüğüm UTİKAD çatısı altında Kadın Odak Grubunu kurmak yaptığımız en anlamlı ve değerli girişimlerden biri oldu. Odak Grubumuzdaki yüze yakın kadın lojistikçi ile tecrübelerimizi ve hedeflerimizi birleştirerek kadınların sektörde daha fazla temsili ve kariyerlerinin güçlendirilmesine yönelik çözümler ürettik.

Sektörümüzde ve ülkemizin her köşesinde kız çocuklarının gelişiminden başlayarak sektörümüzdeki tüm kadınları desteklemeye, onların yaşadığı sorunlara çözüm üretmeye devam edeceğiz. Bu niyette ve kararlılıktayız.

Lojistikçi kadınlar ve dünyanın tüm kadınları, gelecek güzel günler için birleşerek çalışalım.





KAPTAN DAMLA GERZELİ

### DAMLA GERZELİ: HER ŞEY KENDİNİZE İNANMAKLA BAŞLIYOR

Gemide olmak zaten cinsiyet fark etmeksizin zordur. Denizciliğe alışmak o nedenle azim gerektiren bir süreçtir. Siz doğa koşullarının ve işin dinamizminin zorluğuna alışırken, uzun bir süre sizi sevdiğinizden ve alışkanlıklarınızdan kopmak zorunda bırakması da bu süreci zorlaştıran başka bir etken. Yeterince azimli ve istekli olamayanlar, alışmaya çalışmakla zaman kaybetmeden, henüz mesleğin başlarında, başka kariyer planları yaparak kendilerine uygun yolları tercih ediyorlar. Kadın olmanın aslında bu süreçlerin hiçbirinde fizyolojik olarak negatif etkisi yokken, toplumdaki şimdiki kadar süre gelmiş, “Kadın” a biçilmiş rol ve etiketler bizim önümüzde yıkılması gereken yeni setler oluşturuyor. Deniz herkese adil davranırken, biz insanlar sadece cinsiyet değil; dil, din, ırk bazında da birbirimize önyargılarla ve genelleme etiketleriyle adaletsiz davranabiliyoruz. Daha önce kadın bir denizciyle çalışmamış çoğu meslektaşım, toplumdaki “kadın narindir” algısı sebebiyle beraber çalıştığımız süreçte baştan önyargılı olduklarını, benimle çalıştıktan sonra şaşırıldıklarını itiraf ettikleri oluyor. Ama bunu söylerken bile o yargıyı tamamen silemiyorlar. Sadece bana istisnai bir durum olarak konuya yaklaşıyorlar. Bu da, bizler için her kontratı yeni bir sınav

haline getiriyor. Erkek meslektaşlarımızın sıfır noktasından başladıkları kontratlarına biz ne yazık ki başlangıç noktasından kilometrelerce geride başlayarak maratonu bitirmeye çalışıyoruz. Erkek denizci meslektaşlarımıza; güçlü, otoriter ve yönetici kadını kabul ettirmek zor oluyor. Çünkü yetiştiği ailesinde veya evinde, ne annesi ne de eşi gerektiği değeri bulamamış, erkek egemenliğinde ezilmiş ve bu ataerkil yapının kurbanı olmuş, toplum içinde varlığı zamanla silikleştirilmiş. Bu nedenlerle aynı rütbedeki erkek meslektaşlarımıza kıyasla ekside başladığımız saygınlık seviyesini, kendi çabalarımız ve duruşumuzla kazanabiliyoruz.

Bütün toplumdaki kadın algısını ve ataerkil yapının kurbanı olmuş kadınlarımızı kurtaramadığımız sürece, bireysel olarak verdiğimiz çabaların yetersiz kalacağını düşünüyorum. Dün, bugün ve yarın yaşanacak zorlukların bitmeyeceğini düşünüyorum.

Kadın olmanın negatif etkisini aşabilmek için kendimi yapmak zorunda bulduğum ve ekstra çabaladığım konular tabii ki oluyor. Bunları; daha prensipli ve kusursuz çalışmaya özen göstermek, işlerimi hep vaktinin çok öncesinden ve ayrıntılı tamamlamak, insanların dikkatini çekecek kadar uzun saatler çalışmak, “bilgi güçtür” ilkesiyle devamlı okumak ve öğrenmek, hem teorik, hem de pratik alanda en az onlar kadar yetkin olduğunu kanıtlamaya çalışmak, her işini erkeklerden bedenen yardım almadan tamamlayabilmek için teknik konularda detaylı bilgi ve tecrübe sahibi olmak, her türlü alete edevata hâkim olmak ve onları layığıyla kullanmak olarak özetleyebilirim. Buna örnek olarak yaşadığım bir anımı anlatmak isterim. 1’inci zabit olduğum dönemde, 3’üncü zabit bir kardeşime başaltından bir valfi sökmesini istedim, ancak tek başına yapamayacağını söyledi. Benim defalarca kendi başıma yaptığım bir iş olmasına rağmen yine de Güverte Stajyeri kardeşimi de onunla beraber hem yardımcı olması, hem de iş başında onun da görmesi adına gönderdim. Bir-bir buçuk saat sonra “yapamadık abla, reis lazım” diyerek

döndüler. Ben de onlara başarmayı yeterince istemediklerini, onların fiziksel olarak güçsüz gördükleri benim valfi tek başıma sökebileceğimi söyledim. Onlarsa olmayacağına inat ettiler. İddialaşarak ve tatlı sert kızarak, başaltına giderken çift kombine anahtar ve çekiç aldım yanıma. Onlar ise bir İngiliz anahtar, bir kombine anahtar ve bir çekiç indirmişlerdi. Önce civataların kalın pas ve boyalarını çekiç yardımı ile döktüm, sonra çift kombine anahtar uç uca ekleyerek bütün civataları sökmem toplamda 20 dakikamı almadı bile. İşte o anda bana karşı mağubiyet duyguları ve saygıları bir saat öncekiyle aynı değildi. Onlar fiziksel kuvvetlerine güvendiği için başka bir aletle sorunun çözülebileceğini düşünmeye kendini zorlamamıştı. Daha gerçekçi olursak, erkek oldukları için kimsenin onları güçsüz ve yetersiz diye yargılamayacağını bildiklerinden dolayı kendilerini bir yol bulmak zorunda dahi hissetmemişlerdi.

Bir kadın olarak bir erkekle aynı fiziksel güce sahip değiliz belki, ama bizi güçlü kılan yanımda da tam olarak bu. Hiçbir zaman sadece bedenimize güvenmiyoruz. O nedenle her olayı önce beynimizle irdeliyor, harala gürele hiç yorumlamadığımız bir işe balıklama dalmıyoruz. Her şeyi önce beynimizde yapıp, sonra gerçek hayatta eyleme döküyoruz. Bu erkeklerce dezavantaj olarak görülen yanımızın, denizcilikte emniyetli ve kusursuz işler çıkarmak konusunda bizim avantajımıza olduğu düşüncesindeyim.

Her geçen gün bizler denizci olmak konusunda ısrarımızı sürdürdüğümüz sürece önyargıları azaltacağız, sayımız arttığı sürece gücümüz de, bilinirlik ve kabul edilebilirliğimiz de artacak. Mesleğe yeni gireceklerin denize alışma periyodunda, azimli ve hırslı oldukları sürece, ben herkesin denizi sevebileceğini düşünüyorum. Yeter ki, ilk zorlukta pes etmeyin, savaştı olun. Hayattaki motto’m “Bana bir şeyi yapamazsın de ve sonra otur seyret”. İnsanların vizyonları, kendileri ve çevreleri kadardır ve sizin neyi yapıp neyi yapamayacağınızı tahmin edemezler, buna sadece siz karar verebilirsiniz. Her şey kendinize inanmakla başlıyor.

“Ön yargıları yıkmak atom çekirdeğini parçalamaktan daha zordur “diyor A. Einstein. Neyse ki bu sadece zor, imkânsız değil ve yine neyse ki bu yolda yalnız değiliz. Hep beraber daha güçlü yarınlarmız olacak. Denizcilik sektörü kararı, denizi fark etmeksizin gecesi-gündüzü, tatili-bayramı olmayan bir sektör... İşini aşkla yapanların sektörü diyorum ben kendimce. Çünkü işinizi sevmeden hem kendinizin, hem de ailenizin önüne işinizi koymak mümkün olamaz. Bu kadar hırslı ve istekli kadının bir arada olduğu denizcilik sektöründe, er ya da geç hak ettiğimiz saygıyı almak için iki kat yorulmak zorunda kalmayacağız. Bizlerden önce çok başarılı işler çıkarmış, bütün önyargılara rağmen inandıklarını başarmış, denizcilik sektöründeki tüm kadınları tebrik ediyor ve ilham oldukları için teşekkür ediyorum. Biz ve bizlerden sonraki denizci kadınlar için temennim ise; daha çok başarılı kadın denizcinin olması ve kimse için artık ilham kaynağı olmamıza gerek kalmaması.



**EMEL HAYRETDAG**

ALKOÇ GROUP / İŞ GELİŞTİRME VE KURUMSAL İLETİŞİM MÜDÜRÜ

## EMEL HAYRETDAG: KURUMSAL İLETİŞİM DEDİĞİMİZ ŞEY DİŞİL BİR ENERJİDİR

Sektörde mesleğini titizlikle yapan onca müstesna isim içinde kendi alanımda ismime yer vermiş olmanız büyük gurur, şahsım ve Alkoç Grup adına teşekkür ederek başlamak isterim. Depremle duyularımızın en derinden sarsıldığı şu

günlerde bu özel sayıda Alkoç Group adına üzüntümüzü dile getirmeyi vesile biliyorum. Yönetim Kurulu Başkanımız Baş Mühendis Gürhan Burak Alkoç'a hızlı aksiyonları için özel olarak teşekkür ediyorum. Meslekte 24'üncü yılımı tamamlıyorum. Ülkemizde, lisans alanı ile profesyonel hayatı kesişen yüzde kaç insandan biriyim, bu 24 yıl içinde sıklıkla düşündüğümü itiraf etmeliyim. “Hangi alanda daha çok fikir sahibi olmak istiyorsan, eğitimi o yöne kanalize et, lütfen” diyen bir babanın kızı olarak hayat; mesleki olarak da yaptığım hiçbir işte dışı yüzünü bana göstermedi. Buna, çok çalışırken ne kadar yorulduğumu, işimin gereği farklı fikirler üretmek için kendimi bir çok farklı alanda beslemek durumunda kalıp, ne kadar değişik hal tarzlarıyla karşılaştığımı dahil etmeden söylüyorum. Her şeyin bir enerjisi varsa, kurumsal iletişim dediğimiz şey dişil bir enerjidir bana göre, işinin ehli beyefendiler de eminim bana hak verecektir.

Kurumsal iletişimde işin fitratı; kriz yönetimini çok iyi yapmayı, stresin üstesinden gelmeyi, yumuşatmayı, aynı anda farklı değişkenleri bir arada yönetebilmeyi, 2-3 adım sonrasını öngörümlemeyi gerektirir. İfade kabiliyetinizin tartışmaya açık olmaz şekilde renginin, dokusunun, tarzının olması, ayrıcalıktır. Sabırla, belki de aşkla yaptığımdandır. Sevdiğim her şeye tutkuyla bağlanırım. Ben her zaman doğru icra alanlarında ihtiyacım olan desteği gördüm, belki de beni ayıran şey tam da bu noktadır. “Erkeklerle nazaran kadınların daha fazla mı çalışması gerekiyor” diye sormuştunuz. Hayır, daha çok çalışmak gerekmiyor, hakkını vererek çalışmak gerekiyor. Çünkü ben aşıllacak şeylerin cinsiyeti olduğuna değil, çitası olduğuna inanıyorum. Ne kadar iyi sıçrarsanız, bir sonraki hızayı siz belirlersiniz. Ben başarının konusuyla ilgileniyorum, cinsiyetle değil; zira yıl 2023, bizlere de yakışan bu farkındalık.

Başarı çizgimi hep yukarda tutmak için düsturlarıma aynı istikrarda inandım. Uyum ve iletişim kabiliyetim, belki de mesleğimin bir gereği olarak artık uzvum oldu. Büyük

şirketlerde görev aldım. Tam da bu noktada söylemeden geçemeyeceğim bir konu var ki; o da, yapmak istediğim şeyler konusunda beni her zaman özgür bırakan o “üst düzey yöneticiler”. Bu, büyük bir erdemdir, tümüne minnettarım. Söylemeden geçemeyeceğim bir konu var ki, o da şu: Bir gün gelip de, fotoğraf verirken gülümsemekten utanacağımı hiç düşünmezdim. Siyahın bu kadar kara olduğu, sessizliğin bağırarak üzerimize geldiği bu zamanlarda, kadının tüm yapıcılığının, üretkenliğinin, doğasının gereği farklılığının hayatın her noktasında hissedilmesi ve buna şahitlik edebilmeyi en derin dualarımla diliyorum. Ofisimizi ve yaptığımız projeleri paylaştığım, zaman zaman düştüğü yerden bir avuç toprakla kalktığına şahit olduğum tüm kadınların, bu günlere getiren güzel annelerin, desteklerini esirgemeyen muhteşem erkeklerin varlıklarına sonsuz şükürle.



**ESRA ERDOĞAN**

MİRA MARINE / SENIOR BUNKER & LUBRICANT TRADER

## ESRA ERDOĞAN: HER ZAMAN GÜÇLÜ OLMAK ZORUNDAYIZ, BUNA MECBURUZ

Dünya ekonomisini belirleyen en önemli etkenin tüketicilerin ihtiyaçları ve beklentileri olduğu gerçeğini kabul etmeliyiz. Gemilerin yağ/yakıt, kumanya, makine, yedek parça gibi malzeme ihtiyaçlarını karşılayan gemi tedarikçiliği firmaları olarak üç tarafı denizlerle çevrili İstanbul ve Çanakkale gibi iki büyük Boğazı aynı zamanda çok fazla

limanı yani ikmal noktası bulunan ülkemiz ve eş zamanlı dünya çapında ikmal yapan tedarikçi firmalar olarak şüphesiz dünya ticaretinde çok önemli aktörler olduğumuzu söyleyebilirim. Ben 11 yıldır hem fiziksel yağ ikmalcılığı, hem de uluslararası alanda gemilere yağ traderlığı yapan bir tedarikçi firmada çalışıyorum. Fiziksel ikmalde özellikle üretimden, nakliyesine bütün gümrük prosedürlerinin uygulanmasından gemiye teslimine kadar bütün süreçleri biz yönetiyoruz. Gece/gündüz telefon elimizde yaşıyoruz desek yeridir. Çok sıradan gibi olacak, ama 7/24 ulaşılabilir olmak bu işin hatta bu sektörün değiştirilemez kabul görmüş altın kuralı. İlk senelerimde erkek egemen bir sektörde kadın olarak kendime yer bulmakta gerçekten zorlandım. Üretimdekiler erkek, depocular erkek, nakliyeciler erkek, gümrükçüler ağırlıklı olarak erkek, barç kaptanları erkek, liman/tersane saha operasyon personelleri erkek vs. İş yapmaya, organizasyon yapmaya çalıştığım her anda muhatapları bir kadın olamazmış gibi imalar seziyordum, bu da benim özgüvenimi kırıyordu. Telefonda bir erkek sesi duymak istiyorlardı sadece belki bilemiyorum. Ama bu böyle gitmiyordu emin olun, zaman geçiyor edindiğimiz tecrübe ile birlikte, bizi -erkek işi bu- diye dikkate almayan insanlar yeri geliyor biz kadınların iş bitiriciliğine ve sorun çözme yeteneklerine güvenip, sadece bizimle muhatap olmak istiyorlar. Biz işimizi layıkıyla yaptığımız sürece yeri geldiğinde topuklu ayakkabımızı, yeri geldiğinde tulumumuzu giyip, baretimizi takıp, işimizi takip ettiğimiz sürece, bu emin olun bizim özgüvenimize de yansıyor. Özgüven ve tecrübe karşısında kimsenin durmadığı ve saygı duyduğu bir gerçek.

Her zaman inandığım şey; bir kadın, denizci olmayı kafaya koyduğu andan itibaren onun için kadın işi/erkek işi gibi bir algı asla kafasında olmadığıdır. Bu inancım denizciliğin hem karada, hem de denizde yürütülen kısmı için de geçerli. Ama maalesef gerek çalışma hayatlarımızda, gerekse sektörümüzün STK kuruluşlarında kadın/erkek eşitliğine, yani fırsat eşitliğine yeteri önemin gösterilmediğini görüyorum, bu benim şahsi fikrim. Deniz ticaretinin her alanında olduğu gibi benim içinde

olduğum tedarik kısmı da hiç kolay değil. Öncelikle güven çok önemli, en başta sana o görevi veren firmaya ve müşterine kendi bilgi ve tecrübeni ispatlamak zorundasın. Bizim sektörümüz anlık müdahalelere çoğu zaman imkan vermeyen, hata lüksümüzün olmadığı bir sektör. Ama biz kadınlar birçok erkeğe göre daha çok ince detaylara odaklanıyoruz; bu da, bizim hata yapma riskimizi ortadan kaldırıyor ya da minimuma indiriyor. İnsan ait olmak istediği dünyada kendine bir yer bulunca daha atılgan olurmuş. Kadın olarak genlerimizde var inatçılık ve bu bizi başarıya götürüyor bence.

Bugün geldiğim noktayı 11 yıl evvel hayal bile edemezdim. Muhteşem ya da vazgeçilmez olduğumdan değil. Bu kadar erkek egemen bir sektöre tesadüfen girip, naçizane bir şeyleri ispatlamış, kendini kabul ettirmiş deniz ticaretiyle uğraşan bir kadın olduğumdan. Okul yıllarımda bu sektör ve olduğum yer o zamanlar hedefim bile değildi. Hedefim değildi, çünkü denizcilik hakkında herhangi bir yönlendirme hiçbir şekilde almamıştım. Kendimden de yola çıkacak olursam sektörde kadın sayısının artırılması konusunda bence kesinlikle lise, hatta belki ilkokul/ortaokul seviyelerinden cinsiyet ayrımcılığı olmadan, kadınların da gerek gemide, gerekse karada denizciliğin çeşitli alanlarda çalışabileceği çok da başarılı olabileceği aşılmalıdır. Sadece bir erkek çocuğu “ben büyüyünce kaptan olacağım” dememeli, bir kız çocuğu da bunu yapabileceğine inanmalı. Kendimin de bizzat yaşadığı bir örnek vereyim: Lise son sınıfta artık okul bitmiş, üniversite tercihlerimizi yaparken çok yakın bir arkadaşım denizcilikle alakalı bir bölüm yazmak istemişti, bense bu bölümleri kendim bir tercih olarak görmediğim gibi onun da aklına girip; “Ne denizciliği saçmalama, gel beraber şu okulda işletme okuyalım” demiştim. Bu benim çocukluğumdan beri bana aşılana düz mantıktı, denizciliğin bu kadar kapsamlı iş kollarının olduğu konusunda bilgisizdim. Denizci bir aileden geliyor olmaksızın, genç kızlarımız ezber gelmiş meslekleri kendilerine hedef olarak belirlemekten ziyade denizciliğin çeşitli alanlarında

çalışıyor olan rol model kadınlarımızı dinleyip, onlardan ilham alabilecek ortamların içinde bulunabilecekleri imkanlar sağlanmalı. Bu zor bir şey değil, sektörde bir sürü STK kuruluşu var. Bunlar aracılığı ile sadece üniversitelerde kariyer günleri yapmaktan ziyade bu tarz organizasyonlar da yapılabilir, gerisi kolay zaten. Bir kadın yeter ki istesin, olmak istediği yerde olur, yapmak istediği her işi cinsiyet farkı olmaksızın en iyi şekilde yapar.

Her zaman güçlü olmak zorundayız, buna mecburuz. Bu sadece basit bir kişisel gelişim sözü değildir, bu hayatın bizzat kendisidir. İş hayatı tezatlıklarıyla beyin yakan acımasız bir dünya ve ne yazık ki her zaman, her şey yolunda gitmeyebiliyor. Ama ne olursa olsun baskıdan, tehditten, tacizden, iftiradan korkmayan, haklarından vazgeçmeyen, inancını ve kendine güvenini asla kaybetmeyen savaşçı kadınlar olalım.



HALİME CAN  
BORACHART / ORTAK

### HALİME CAN: BROKERLİK KADIN BEYİN YAPISINA ÇOK UYGUN BİR MESLEK

“Çok çalışmalısın, hep kendi ayaklarının üzerinde durmalısın” mottosu ile büyüyen, ucundan X kuşağına giren bir denizciyim ben. Ortaokul, lise zamanlarında cep harçlığını kazanmak için ara ara part time çalışmıştım ki bu bizim aile için çok normaldi, 5 kız kardeşlik herkes okurken başka bir işin ucundan da tutardı. Boğaziçi Üniversitesi son sınıftayken

sınıf arkadaşımın ricasıyla bir brokerlik firmasında part time başlamıştım çalışmaya. İşletme/Marketing okuyordum ve denizcilikle uzaktan yakından hiç bir alakam yoktu.

LAM Kiralama şirketi İskenderun merkezli, çok eski bir acentelik firmasıdır; Lyonel Makzume'nin yan kuruluşuydu. O zamanki patronum da Boğaziçi Üniversitesi mezunuydu ve beni kaçırmak istemediğinden mezuniyet sonrası da işte kalmam için ısrar etmişti, kalış o kalış! İki sene içinde Bora Denizcilik'e transfer oldum, orada da bir sene gibi kısa bir sürede küçük ortaklığa geçtim. Ben bu işe başladığımda tüm dünyada kadın broker sayısı, hatta denizciliğin başka alanındaki kadın sayısı parmakla sayılabilirdi. Örneğin Fransa'da bir tane varken, İstanbul'da 10'a yakın kişi çalışıyordu. Benim şansım ilk şirketimde kadın çalışan sayısı fazlaydı. İş Almanya'da trade yapmış bir kadın iş arkadaşımdan öğrenerek başladım. Bora'da ise tek broker kadın bendim. 2000'de Bora'nın kiralama bölümünü devralarak kendi şirketimizi kurduğumuzdan bugüne erkek/kadın oranı genelde yüzde 50/50'ye yakın devam etti.

Brokerlik kadın beyin yapısına çok uygun bir meslek; çünkü aynı anda 3 - 4 değişik gemi/yük kombinasyonu çalışıp, çok farklı işleri birbirine karıştırmadan yapabilir. Erkekler genelde bir işe konsantre olduklarından ikinciden aynı verimi bekleyemezsiniz. Tabii ki ilk başlarda denizcilikte kadın olmanın zorlukları vardı. Fazla testosteron olduğu, dolayısıyla küfrün çok kullanıldığı bir ortamdınız ve tepkisiz kalmak zorundasınız, uzun mesailere kalmak rutindi zaten. Haftada 7 gün işe gitmek normaldi benim için. Çok iyi 'King' oynamak zorundaydınız. Şimdi komünikasyonda geline noktalarla bunlar tarih oldu. Evden bile yüzde 90/95 götürülebilir haldeyiz işimizi. Çocuk doğurduğumuzda 40 - 45 günde iş başı yapmıştık. Bizim yaşadığımız sorunlarla şimdiki sorunlar çok farklı. Z kuşağını anlayıp, çalışmalarını sağlamamız gerekiyor. Gençlerin de onları yöneten kadronun kendilerinden farklı kuşaklar olduğunu, (X ve Y) başka çağdan

geldiklerini bilmesi gerek. Bunca sene çalışmak ve yaşanmışlıktan öğrendiğim ve sizlerle paylaşabileceğim en önemli şey "önceliklerimizde düzgün seçim yapıp, en optimum öncelik sırasını yapabilmek."Çocuğumuzun gösterisi, maçı vs. varsa her zaman 1'inci sırada olmalı; çünkü tekrarı yok! Geminiz batıyorsa?... Her şeyi yapma şansımız yok, öncelik sırasını her gün baştan yapıyoruz, ne kadar düzgün seçim yaparsak, o kadar mutlu ve başarılı oluruz. İkincisi ise işinizi delege edin; her şeyi yapamazsınız, ama alt kadroyu düzgün yetiştirdiyse, rahatlıkla işleri delege edip, öncelik listenizi daha iyi yapabilirsiniz. Bu ikinci için sizden sonra gelenlerin yetiştirilmesi çok önemli. Bizim ofiste 40 kişi var ve Z kuşağı çoğunlukta...

#### Highlights:

- Bana göre brokerlik beyin yapısı olarak kadınların uzun süre yapabilecekleri ve daha kolay yapabileceği bir meslek,
- 2006'da ana hattıyla uluslararası bir kadın derneği; WISTA'nın Türkiye'de kurulmasına öncü olmuştuk, bir süre 2'nci başkanlığını da yaptığım derneğin bugün geldiği nokta inanılmaz. Üyesi olmaktan gurur duyabileceğiniz bir STK.
- Çalışmak dışında başarılı olmanın tek yolu önceliklerimizi düzgün yapabilmek, her şeyi yapamazsınız, öncelik listenizi düzgün yapın yeter
- Kuşakları iyi tanırsanız, daha iyi, daha verimli, mutlu ve turnover minimum iş ortamları mümkün.

#### **NALAN EROL KUM: KENDİNİZİ GELİŞTİRMİYİ BİR İŞYERİNE DEĞİL, HAYATINIZIN TÜMÜNE YAYMALISINIZ**

Yıllar önce bir 8 Mart Dünya Emekçi Kadınlar Günü etkinliğinde rahmetli Şöhret Subaşı Atikkan konuşma yapmak için kürsüye çıkarak elini beline koyup "bunu mu tartışacağız, bizim kadın erkek ayırt etmeden çok çalışmamız gerekiyor" demişti. Ülkemiz için haklıydı, ama bireysel olarak, kadın olarak, emeğimizin karşılığını alamadığımızda hevesimiz kırılmıyor mu veya "demek ki ben yeterli değilim" sonucuna varmıyor muyuz? Mesleğimde 12 yılı geride bırakmışken, üzgünüm ama



**NALAN EROL KUM**  
UZMAR / AR-GE SORUMLUSU-GEMİ İNŞA  
MÜHENDİSİ

aynı seviyede algılanmak için kadınların erkeklerden daha fazla çalışması gerektiğini gördüm. Kibarlığımızın zayıflık olarak algılandığını gördüm. Sinirlendiğimizde "muayyen günündedir" dendiğini de gördüm. Yabancı meslektaşlarımızın bu işlerin hepsini aynı anda nasıl yapıyorun diye sorarak, hayrete kapıldığını da... Bu fark lisans diplomasını alır almaz oluşuyor şaşırtıcı bir şekilde.

Yüksek lisans ve doktora yapmanız da farkı yok etmiyor. Önyargıyı yıkmanın tek yolu ise umutsuzluğa kapılmadan çalışmaya devam etmek, yaptığınız işle anılmak. Kendinizi geliştirmeyi bir işyerine değil, hayatınızın tümüne yaymak gerekiyor. Unutmayın ki, işimiz hayatımız değil, bir amaç değil, bir araç.

Kara bulutları biraz dağıtmak üzere, bu mesleği seçmek isteyen arkadaşlarıma öncelikle çok keyifli olduğunu belirtmek isterim. Uğraşlarınızın güzel karşılıklarını somut olarak görebilmek mükemmel bir his, ama kendinizi var etmek için kan, ter, göz yaşı olacağı da kesin.

Mesleğe adım atmak üzere olan veya çalışmaya yeni başlamış kadın meslektaşlarımız, umutsuzluğa kapıldığınızda meslektaş ablalarınıza danışabilirsiniz, kuşkusuz onlar da bu yollardan geçtiler ve size güç verebilirler.



**NİL DENİZ SÜTÇÜ ŞEN**  
KILAVUZ KAPTAN

### **NİL DENİZ SÜTÇÜ ŞEN: KADIN ÇALIŞAN SAYISININ ARTMASI SİSTEME DEĞİŞİM VE DÖNÜŞÜM GETİRECEK**

Okula başladığımla birlikte sayarsak 22 yıldır bu denizcilik sektöründeyim. Başlangıcından itibaren en çok sorgulanan şeylerden biri bir kadın olarak niye böyle bir iş seçimi yaptığım oldu. Beni en zorlayan kısmı olarak; aslında seçimimin ve bu işte bulunmamın sürekli sorgulanarak sizi küçümseyen, bazen de yok sayan davranış aslında veya sürekli bunun yanlışlığının savunucularına karşı verilen mücadele... Genel olarak farkında olmadan da olsa kadınların çokta her şeyi bilmedikleri, her şeyi yapmaya yeterli olmadıkları varsayımından işleyen bir sürü görüş, inanç icat edilmiş maalesef.

Günümüze kadar hala bazıları tüm dünyada sosyal ve iş hayatında bir baskı unsuru ve sınırlayıcı bir etiket olarak karşımıza çıkıyor. Bunlar gerçekler olmasa da birilerinin işine yarıyor, dayanağı olmayan bu görüşlerin de gerçekmiş gibi savunucuları var. Bu görüşler yıllardır tekrar edilmiş ve kabul görmüş, psikolojik olarak toplumdaki uyumlanma etkisi ile yayıldıkça yayılmış ve bizim kültürümüzde ve öğretilerimizde de o kadar fazla ki bu sınırlı görüşler... Her alanda karşınıza çıkıyor zaten, en basitinden araba kullanırken bile bu yargılara göre, birçok kadın cinsiyeti üzerinden yargılanıyor. Denizcilikte kendine

has bir düzen var; disiplini, örfü, adeti olan usta çırak ilişkisinin mesleği öğrenme ve geliştirip yapabilmende etkisi büyük. Bu yüzden meslektaşlarınız ile sürekli temas ve işbirliği içinde olduğunuz bir iş gurubu... Büyük oranda bu işi erkekler yapıyor, günümüzde sayımız artıyor olsa bile kadın çalışanın çok az düzeyde olduğu bir gerçek. İlk başlarda bu yargıyla nasıl başa çıkabileceğimi bilmediğimden ötürü direk savunmaya geçiyordum, çünkü bunu varlığınıza bir saldırı gibi algılıyorsunuz. Bunun çok yorduğunu sonrasında keşfettim, şimdi bildiğim, tanıdığım bu yaklaşıma önem vermiyorum, zaten yönetici kademesine ulaştığım için bunun bir alışma, değişime gösterilen bir direnç olduğunu fark ettim. İşinize odaklanıp onu geliştirmek ve devam etmek, size temas ettikçe görüşlerin değişebileceği ve varsayılan gibi imkansız olmadığını görüyorsunuz.

Ben denizle iç içe büyümüş bir insanım, bana denizde olma hissini babam sevdirdi, böyle bir mesleğin benim için uygun olduğunu hissederek seçtim. Sen bir kız çocuğusun; balık tutamazsın demediği ve hiç bir aşamasında sen yapamazsın diye yaklaşmadığı için belki de ben mesleğe başladığımdan beri karşılaştığım bu sorgulamaların, dirençlerin beni bu işten vazgeçirmek yerine, biraz da tepkiselliğe kayarak devam etmemin ve kılavuzluğa kadar gelmemin yakıtı oldu. Bana göre insan sevdiği ve mutlu olduğu işi yapmalı; ben bu işin tüm zorluklarına rağmen (hem yıpratıcı, hem de geliştirici tarafları var) içinde kendime katkı sağlayan tarafları da gördüğüm için devam ediyorum.

Ben tanker tipi gemilerde çalıştım ve kaptanlığımı da bu gemilerde yaptım. Denizciliğin zaten zorlayıcı yaşamını biraz daha hissetmek için herhalde... En büyük zorluklardan bir tanesi hep bir üst kademeye yükselirken, bu isteğimin cinsiyetim nedeniyle reddedilmesi, bu sebeple şirket değiştirmek ve bildiğiniz düzenden farklı bir düzende çalışma koşullarına adapte olmak gerekti. Kadın olmakla ilgili algılardan ötürü her seferinde tüm kadınları savunma algısıyla çalışmak oldukça yorucu aslında; işin kendi koşulları

yetmezmiş gibi yeni yeni yükler yaratıyor maalesef... Zaten denizde, gemide çalışmayı seçenler oldukça geniş bir sorumluluk alma kapasitesine sahip olmak, ağır koşullar altında çalışma dayanıklılığı gibi bir sürü özelliğini geliştirmek zorunda kalıyor

Kariyer planımda gemi hayatına başladıktan sonra en çok ilgimi çeken kılavuz kaptanlık yapma isteği hep vardı. Denizden kopmamak ve yaptıkları iş benim yapıma daha uygun geldiği için. Tabii ki isteğim bazı zorluklarını göz ardı etmemi sağlamış, aslında bakıldığında çok da zorluğu yok gibi görünebiliyor ama oldukça fazla risk alan bir meslek. Denizciliğin zorlu şartlarını fazlasıyla hissettiğiniz ve işin başından sonuna gemide organize olarak yapılması gereken en fazla riski içeren manevranın güvenliği ve yapılmasında oldukça önemli bir rolü ve kolaylaştırıcılığı var kılavuz kaptanların. Karşılıklı güven ve işbirliğinin çok önem arz ettiği bir iş aslında... Tabii ki dünya genelinde de sektörde kadın sayısı yeni artış gösteriyor. Şu an İzmit Körfez Bölgesi'nde 2 kadını, 1 arkadaş da İzmir Dikili Bölgesi'nde çalışıyor. Türkiye'de 440 erkek kılavuz arasında 3 rakamına ulaştık bu aralar. Deniz hayatından sonra kadınların kılavuzluğu tercih etme oranı da fazla değil, kariyer planlarında ilk tercih kara departmanlarında çalışmak oluyor. Bunun sebeplerinden bazıları kendi tercihleri olsa da, bazılarının da bu konuda yönlendirilmeleri olduğunu fark ediyorum. İşin zorluğu, çalışma saatleri, fiziksel koşullar, alınan riskler dolayısıyla daha az tercih ediliyor gibi kadınlar tarafından; ama bu da algıyla ilgili bir konu gibi biraz da... Aile hayatını devam ettirmek zor, kadın çalışan güven vermez, devam etmez, çarpmıha çıkmak riskli gibi algılardan kaynaklanıyor bazen de... Ben işe başladığımdan beri benim için en büyük zorluk tabii ki işi başarıyla gerçekleştirmek, öğrenmek, uygulamak için yaptığınız çalışma ve bu her cinsiyet için aynı oranda geçerli. Kadın olarak tabii ki hala şaşkınlıkla karşılanıyorum gemilere çıktığımda, gemi personeli hangi milletten olursa olsun şaşkınlık oluyor çoğunda, ama daha iyi ağırlanıyorum gibi geliyor. Daha çok bilgi verip, daha çok konuşuyorum,

kendimizi sürekli anlatmamız gerekiyor, içten içe kabul edilme kaygısıyla veya karşı tarafın bilgi verince şüphelerini giderebiliriz hissiyle, ama süreç bir süre sonra olağanlaşıyor. Herkesin işe dikkatini tam olarak kanalize ettiği yer manevra olduğu için cinsiyetimin bir önemi kalmıyor. Benim algıladığım bizim işte karşılıklı diyalog ve farkındalık önemli, ben de gemide uzun süre çalıştığım için aynı dili konuşuyoruz ve bir ortak payda oluşturuyoruz. Genel olarak ilk başlangıçlar zor oluyor bizim işte, tecrübe önemli bir faktör gitgide mesleki algılarınız ve yetenekleriniz gelişiyor.

İlk başlarda başarısız olursam bunun yine cinsiyetime bağlanabilecek olması düşüncesi üzerimde büyük bir baskı yarattı. Bu yüzden çok daha kontrolü olmaya, her davranışımı, hareketimi hesaplamaya çalıştım, fakat bunun sürdürülebilir bir yaklaşım olmadığını fark etmem çok uzun sürmedi. Kendim olmayı bırakmadan yargılanmayı göze alarak devam etmenin daha kolay olduğunu, bir işe yeni başladığımız zaman mükemmel olma beklentisinin ne kadar saçma ve yersiz olduğunu şu an oldukça farkındayım. İnsanların sizi sürekli gözlemliyor olması ve sizin bu beklentilerin ve yargıların farkında olmanız, bunları karşılamamız gerektiği algısından uzaklaşmam bana yardım etti açıkçası... Her gün mesleki olarak gelişimim, ilerlemem, küçük başarılarım, dün yaptığımdan daha iyisini gerçekleştirmem benim için yeterli olduğunu keşfettim. En büyük baskıyı kendi üzerimizde kuruyoruz bazen, en azından benim için bu geçerli... Onun dışında geliştirmem gereken yönlerim olduğunda; mesleki, psikolojik, dayanıklılık, iletişim gibi konularda eğitim ve destekler aldım. Tabii ki bir sürü meslektaşımın, ailemden yardım ve destek aldım, hala da devam eden bir sürecin içinde bu katkılara devam ediyorlar.

Erkek egemen bir çalışma ortamında çalışmanın ve bulunmanın daha fazla efor sarf ettirdiği görüşü aslında rekabet içinde olmamız gerektiği algısından kaynaklanıyor, biraz da ayrımcılık yaratıyor olabilir. Aslında rekabet değil, işbirliği bizi kolaylıkla geliştiren. Ben de bu mesleği

yaparken herkesin farklı bir katkısı olması ve mesleğin, koşulların, olanaklarının gelişmesi, değişmesi, daha kolaylaştırması tarafından bakıyorum ve kadın çalışanların sayısı ve nitelik olarak artmasının bunu geliştirip değiştireceği algısında. Teknolojik gelişmeler nasıl bu meslekte bir sürü değişim ve kolaylık sağlıyorsa, kadın çalışan sayısının artması da bir değişim ve dönüşüm getirecek tüm sisteme. Biz şimdi bu değişimin ilk dalgalarını göğüslediğimiz için daha şiddetli hissediyoruz dirençleri, ama gitgide yumuşuyor yaklaşımlar ve değişiyor.

Sektörde çalışmak isteyen tüm kadın arkadaşlara; denizde çalışmanın olası zorluklarının herkes için başlangıçta aynı zorlukta olduğunun farkında olmalarını ve maalesef mesleğin zorluk derecesi ve çalışma ortamının getirdiği kısıtlılık ve koşulların her zaman var olacağını belirtmeliyim. Ayrıca bu mesleği yapma istekleri olmadan devam etmenin çok kolay olmadığını farkında olarak başlamak, başladıktan ve içinde ilerlerken de bazen farklı pozitif veya negatif ayrımcılıkla karşılaşabileceklerini söyleyebilirim. Ama hala bir değişim aşamasındayız; hem mesleki açıdan, hem de kadının dünyadaki ve toplumdaki yeri açısından... Şu an bunları aşabilecek güçte olan tüm kadınların buna devam etmesi benim dileğimdir.

Temas artıkça görüşler değişiyor, yapan sayısı fazlaştıkça olağanlaşıyor, ayrıca güçlendirici ve tatmin edici yanları olan bir sektör denizcilik... Dünyayı tanımanıza olanak sağlayan, sınırlarınızı genişleten bu mesleği seçmek için güzel nedenlerden. Kadınlar gününde bu sektörde emek veren herkesin yarattığı etkinin ve emeğin çok önemli ve değerli olduğunun farkında olması temennisi içindeyim. Tüm dünyada kadınların iş hayatına daha çok katkı sağlaması, oldukları bilinç ve farklılıkla kendileri gibi davranma özgürlüklerini yaratabilecek bir sektör olabilmek için kadının tüm kademelerde ve yeterlilikte fazlaştığı için desteklenmesi ve özendirilmesi hepimiz için daha farklı bir iş hayatı yaratabilir. Bu bizi çok daha sürdürülebilir ve verimli kılabilir.



**NİLGÜN BAL**  
UZAKYOL BAŞMÜHENDİSİ

## **NİLGÜN BAL: BİR KADININ İSTEYİNCE TÜM DÜNYAYI DEĞİŞTİREBİLECEĞİNE İNANANIYORUM**

“Türkiye’de kadın olmanın giderek zorlaştığı bir dönemden geçiyoruz” diyerek başlamıştınız bana sorduğunuz sorulara... Sorunun ilk cümlesi beni biraz düşündürdü. Gerçekten dünya değişip gelişirken, bizim ülkemizde var olan bir şeyin daha da ileri taşınması gerekirken, kadınlara, çocuklara ve hayvanlara verilen değer ve önemin giderek azalması çok üzücü... Cumhuriyet döneminde kadınlara tanınan hakları geliştirip, bu eşitliği toplumun her kesimine yayılması gerekirken “modern” dünyada bile artık kadın olmak zorlaştı. Fakat bu durumu düzeltmek de, bence yine biz kadınlara düşüyor. Ben, bir kadının isteyince tüm dünyayı değiştirebileceğine inananlardanım. Baskı ve zorluklara rağmen istedikçe ve çabaladıkça bu durumun değişeceğine inancım tam.

Gemide çalışmanın belirli zorlukları var elbet... Bu zorluklar kadın için şöyle, erkek için böyle diyemem. İnsan için gerçekten zor bir meslek. Fakat sevecek yapılmıca, tüm zorlukların aşıldığını ve bu mesleğin keyifle yapılabildiğini öğrendim. Ben bu mesleği seçerken açıkçası halen ülkemizdeki birçok gencin yaşadığı “iş bulma” kaygısı ile Gemi Makineleri İşletme

Mühendisliği Bölümünü tercih ettim. Mesleğe başlayıp, çalıştıkça, daha da çok sevdim ve Baş Mühendisliğe kadar yükseldim. Çünkü bizim mesleğimiz, sürekli aktif ve üretken olmayı gerektiren bir meslek. Sürekli yeniliklerin ve yeni çıkan kuralların takip edilmesi gerekiyor. Bu da sürekli olarak insanın aktif kalmasını sağlıyor. Yaşadığım zorluklara gelince; en çok karşılaştığım zorluk, 'Önyargı' idi. İnsanlar bir kadının bu meslekte kendi emeği, kendi gücüyle var olabileceğine pek inanmıyorlar. Makinede çalışırken fiziksel gücün ön planda olduğunu düşünüyorlar. Oysa ki, fiziksel gücün ziyade zihinsel beceriler ile işler çok daha kolay yapılabilir. Birlikte çalıştığım birçok insan bana 'seninle ilk tanıştığımızda makineci kadın nasıl olur, nasıl çalışacağız diye düşünmüştük fakat hiç öyle olmadı' şeklinde kendi düşüncelerini aktarmışlardır. Bu tür geri dönüşler sayesinde zaman içerisinde ben de daha çok rahatladım ve zorluklar daha kolay aşıldı.

Zaman zaman bu mesleğe yeni başlayacak ya da bu mesleği tercih edecek kadın meslektaşlarımla/kardeşlerimle bir araya geldiğimizde onlara genel olarak şöyle söylerim: Kendinize inanın, duygularınıza güvenin ve asla vazgeçmeyin. Çünkü bazen bazı insanlar bilerek ya da bilmeyerek sizi demoralize edebiliyor. Ben de birçok kez umutsuzluğa kapıldım, yapamayacağımı düşündüm, ama asla yılmadım. Zorlukların bizim beynimizde koyduğumuz sınırlar olduğunu düşünüyorum. Biz sınırların yüksekliğini düşük tutarsak, aşılması o kadar kolay olur. Bunun için de en başta inanmak ve çalışmak gerekir. Kendine güvenen ve bilgili insanlar için zorlukları aşmak daha kolaydır. Bizim yaptığımız işte daha fazla çalışmak değil de, mesleki anlamda daha fazla bilgi ve bu bilgiyi doğru şekilde kullanarak beceriye çevirmek gerekiyor. Bizim meslekte bilgi sahibi olmak yeterli olmuyor. Bu bilgiyi doğru kullanılması ve doğru bir şekilde aktarılması gerekiyor. Bunun yanı sıra planlı ve sistematik çalışarak bu meslekte var olmak daha kolay.

Meslektaşlarıma önerilerime gelince; öncelikle konuşmanın da başında

belirttiğim gibi bu meslek seyerek, saygı duyarak ve dürüstlikle yapılması gereken bir meslek. Mesleği sevmekten kastım denizi sevmek değil, gemi yaşantısını ve zorluklarını (biliyorsunuz bazen hava çıkar günlerce yemek yiyemezsiniz, uyku uyuyamazsınız; arıza olur günlerce kirlili tulumlarla makine dairesinde çalışmak zorunda kalırsınız; liman periyodunda operasyonu takip etmek için günlerce ayakta kalırsınız; hasta olursunuz hastaneye gidemezsiniz; vefat eden olur cenazesine katılamazsınız; internet sistemi arızalanır bırakın sosyal medyayı sevdiğinizinizden haber alamazsınız; bunun gibi birçok zorluğu belirtiyorum) bilip bunları kabullenerek bu mesleğe başlamaları. Bazen insan bunalmış hisseder, böyle zamanlarda unutmaları ki, bu süreç geçip gidecek ve o gemiden indikten sonra dert edilen birçok konu unutulacak.

Bizim mesleğimizde gemilerle ilgili her şeyi bilen bir insanın olma ihtimali yok. Bu nedenle mesleki anlamda eksik olduklarını düşünmesinler, aksine eksikliklerini fark ettikleri konuların üzerine giderek onları da bilgi dağarcıklarına katsınlar. Kendilerine inandıkları ve çabaladıkları sürece emeklerinin karşılığını alacaklarına inanıyorum. Son olarak unutmaları ki denizde çalışmak sadece kadınlar için değil, insan için çok zor bir meslek. İnsan ilişkilerine de bu gözle baktıklarında daha iyi ve sakin bir yönetici olacaklarını düşünüyorum.

Son olarak; öncelikle sektörün çoğu alanında kadınlar aktif rol üstlense de, bir kesimde halen 'Kadınlardan denizci olmaz' algısı devam ediyor. Onlara şunu söylemek istiyorum; biz kadın denizciler olarak varız, daha da çoğalacağız. Bunun yanı sıra, denizcilik mesleğine ülkemizde halen yeterli önem ve saygı gösterilmiyor ne yazık ki... Yakın zamanda yaşadığımız deprem felaketinde, denizciliğin, ulaşımın neredeyse durma noktasına geldiği kıyı kesimlere yardımların gönderilmesi, gemilerin kalacak yer ve hastane olarak kullanılması ve enerji sağlama gibi alanlarında ne kadar önemli bir sektör olduğu bir kez daha kanıtlanmıştır. Üç tarafı denizlerle çevrili

ülkemizde denizcilik sektörüne ve bu mesleği yapan insanlara artık hak ettiği değerin verilmesi ve Atamızın da dediği gibi "Denizciliği Türk'ün büyük milli ülküsü olarak benimsemeli ve onu az zamanda başarmalıyız" fikri ile hareket ederek, Türk denizciliğini uluslararası sularda hak ettiği mevkiye getirilmesi gerekmektedir.



**PINAR KALKAVAN SEŞEL**

KOSDER YÖNETİM KURULU BAŞKANI /  
ARMATÖR

### **PINAR KALKAVAN SEŞEL: KADINLARIMIZ SADECE DENİZCİLİĞİN DEĞİL DÜNYANIN DA ROTASINI ÇİZECEK**

Kadın olmanın zorlukları; toplumun ve iş hayatının farklı alanlarında sıklıkla dile getirilen ve üzerine fazlasıyla gidilmesi gereken bir konu. Bu zorlukların bir an önce aşılması ve kadın varlığının gerek iş hayatında, gerekse yaşamın diğer alanlarında daha da artırılması gerekiyor. İş hayatının her kademesinde kadınların karşı karşıya kaldıkları başta cinsiyetçi söylemler olmak üzere, içerisinde ayrımcılık barındıran ifade ve uygulamaların tetiklediği sınırlandırmaya yönelik yaklaşımlar, ne yazık ki 'kadınların her işi yapamayacağına' dair olumsuz bir izlenimin ortaya çıkmasına sebebiyet veriyor.

İş hayatında kadın olmanın zorlukları her açıdan bilinip ve değerlendirilirken, erkek egemen bir sektör olan deniz taşımacılığının gündeminde de bu konunun yer etmesinin normal olduğunu

düşünüyorum. Bununla birlikte denizcilik sektörüne karada hizmet veren bir kadın olarak; aksine hiçbir mesleki ayrımcılık ve zorlukla karşılaşmadığımı gönül rahatlığıyla ifade etmek istiyorum. Öte yandan, içerisinde çok sayıda değişken ve detay barındıran deniz taşımacılığında; diğer armatörlerimizin karşılaştığı ortak problemler ve zorluklar; aynı şekilde benim ve tüm kadın armatörlerimizin de önüne sıklıkla çıkıyor. Sektörün doğasında var olan, erkek veya kadın ayırt etmeksizin karşılaşılan bu sorunları, şirket içerisinde oluşturduğumuz dayanışma ve birliktelik havasıyla aşmaya gayret gösteriyoruz.

'Erkek egemen' söylemini aynı zamanda bir kabulleniş olarak görüyorum. Bu kabullenışı aşmanın ve bunu değiştirmeye çalışmanın iş hayatında kadın varlığını daha üst seviyeye çıkarmak adına önemli olduğu kanaatindeyim. Denizci Sivil Toplum Kuruluşları'nda (STK) ve sektörün diğer faaliyet alanlarında 'erkek egemen' algısının ters yöne doğru çevrildiğini ve kadınlarımızın büyük bir gayret göstererek, sektörün her kademesinde varlıklarını daha fazla hissettirdiklerini düşünüyorum. Tabii ki, bu yeterli olmamakla birlikte sektörümüzün kadına destek konusunda ortaya koyduğu olumlu tavır bizleri geleceğe dair umutlandırıyor. Aynı zamanda iş hayatında kadın-erkek ayrımı yapmanın da geleceği değiştirmenin önündeki en büyük engel olduğunu da ifade etmek istiyorum. Kişiyi birey olarak görmenin, cinsiyeti değil toplumda ve iş hayatında 'bireyi kabullenmenin' cinsiyet ayrımcılığının önüne geçilmesinde büyük önem arz ettiğini vurgulamakta fayda görüyorum. Özellikle; cinsiyet ayrımı yapmadan bireyi odak noktasına alan STK'ların bu değişime öncü olabilecek en uygun platformlar arasında olduğunu düşünüyorum. Başta İMEAK Deniz Ticaret Odamız olmak üzere denizci STK'larımızın tamamımda erkek temsilci sayısında olduğu gibi kadınlarımızın da hatırı sayılır bir orana ulaşmasını; STK'ların 'birlikte ve ortak yönetme' ruhuna da önemli bir katkı sağlayacağına inanıyorum.

Kadınların gücü ve huzuru oranında toplumların güçlü ve huzurlu olacağını

düşünüyorum. Kadınların toplumdaki yeri bellidir ve her canlı gibi kadınlar da çok değerlidir. Kadınlarımızın azmi, şefkati ve merhameti yaşamın her alanında olduğu gibi sektörümüzün de iyileşmesine ve gelişmesine imkân tanıyacaktır. Bu bakış açısıyla kadınlarımızın; sadece denizciliğin değil, dünyanın da rotasını çizeceğine yürekten inanıyorum. Bu duygu ve düşüncelerle 8 Mart Dünya Kadınlar Günü'nü kutluyor, tüm kadınlarımıza yaşamın her anına kattıkları güzellikler için teşekkür ediyorum. Son olarak; geride bıraktığımız ayda gerçekleşen deprem felaketinde yaşamını yitiren kadınlarımızı ve tüm yurttaşlarımızı 8 Mart Dünya Emekçi Kadınlar Günü vasıtasıyla bir kez daha saygı ve rahmetle anıyorum...



PROF. DR. ŞEBNEM HELVACIOĞLU  
PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ / ÖĞRETİM ÜYESİ

### ŞEBNEM HELVACIOĞLU: İNSANI ANLAMAK, İNSANA DOKUNMAK BİLGİ PAYLAŞMAK KADAR DEĞERLİ

Ben çok şanslı bir insan olduğumu düşünüyorum. Gemi mühendisi olmayı, dahası da gemi mühendisliğini anlatmayı çok seviyorum. Sanırım sevdiği işi kendi gönlünden geçtiği gibi yapan nadir insanlardanım. Bunun bedelini kadın olarak değil, ama insan olarak ödedim, ödemeye de devam ediyorum.

Kadın akademisyen olarak en üzülüğüm konu, 99 yaşındaki Türkiye Cumhuriyetinde kendi alanında profesör

olan ilk kadın olmak. Bu meslek alanı kadını cezbetmemiş demek, umarım bu yolu izleyen bundan sonra daha çok kadın olur. Tabii illa kadınlar profesör olsun kaygısı ile bunu söylemiyorum. Yapılan işlerin başarısını arttırmanın birçok parametresi var; bunlardan biri de sağ beyin sol beyin kullanan insanların ortak çalışması. Sol beyin eril, sağ dişildir. Yani birbirini tamamlar. Özet olarak kadın olduğum için değil; ama sürekli fikir üretip, bazı meslektaşlarımın konfor alanına sızdığım için gelen tepkilerden zorlandım. Mühendisliğin bana öğrettiği ilk kural etki-tepki, ek işin doğasından şikayet olmaz.

Ben 1987-1989 tarihleri arasında Tuzla Erkal Tersanesi'nde çalıştım, o zaman dişi çaycı bile sınırlı sayıdaydı Tuzla'da, ama bugün sektörde çalışan kadın meslektaşlarım kadar zorlanmadım. Akademide kadın olduğum için zorlanmadım, çevremdeki kadınlardan da bunu duymadım. Kız öğrencilerin kayırıldığını gördüm, taciz edildiğini görmedim, ama flört edilen tavırlara maruz kaldığını gördüm. Akademide yerleşmiş etik ilkeler güçlü ve yaygın değil sanırım.

Akademi ise çok zor bir alan, Türkiye'de araştırma yapan da, eğitim veren de aynı... İletişim ve öğretme becerilerimiz sorgulanmıyor. Bu anlamda kadın da, erkek de aynı miktarda zorlanıyor. Sanırım gemi mühendisliğinde kadının bu kadar az olması ortamın daha sert ve zorlayıcı olmasına neden oluyor. Çok gözlemlerim, kız öğrenci olan sınıflarda sınıf başarısı artıyor. Herkes oturmasına kalkmasına dikkat ediyor. Bu nedenle kız öğrenci kotası koyalım, pozitif ayrımcılık yapalım, mesleğin performansı arttı dedim diye alay konusu oldum, bıyık altından güldüler bana. Ben üniversiteye gireli tam 40 yıl oldu, eril-dişil dengesinden çok, hala öğrencilerin aynı matematik dersini, aynı şekilde alması beni çok üzüyor. Öğrencilerimizle kuşak farkımız kocaman oldu, ama hala aynı öğretme yöntemlerini ve araçlarını kullanıyoruz. Her meslek çok kıymetlidir, en kıymetlisi sevilerken yapılan meslektir. Akademi insanların eğitim düzeylerinin çok yüksek olduğu bir alan, ama iletişim becerileri bilimsel yetkinlikle



aynı seviyede gelişmemiş. İnsanı anlamak, insana dokunmak bilgi paylaşmak kadar, hatta daha değerli... Bu kaygıyı duyan meslektaşım çok az oldu. Bilgiye ulaşmak artık çok kolay, bu mesleğin en iyi okullarından biri MIT'nin derslerine online ulaşabiliyorsunuz. Öğrenme karşılıklı, öğrencilerimden o kadar çok şey öğrendim ki. Akademisyen olmak bazen bunu görmemizi engelliyor. Görebilenler daha mutlu ve faydalı oluyor, eğitimci demek lazım sanırım bu gruba. Keşke mesleğimizi nasıl daha iyi yaparız konuşmaları, kadın olmanın getirdiği dezavantajları konuşmanın önüne geçse. Ben mesleğimin son dönemecine geldim. Çok severek yaptım mesleğimi. Başımıza bu afet gelmeseydi, 8 Mart 2023'de kadınların sorunlarını konuşuyor olacaktık; ama bunların hepsi anlamını yitirdi. Bir kadın olarak tüm ülkemi kucaklamak, yaraları sarmak isterdim; ama bir akademisyen olarak geride kalanlarla nasıl ayağa kalkarız diye çabalıyorum. Koli taşırken, yardım paketlerini yerleştirirken cinsiyetimiz ve rütbemiz yok. Kimimiz emeğini, kimimiz tecrübesini ortaya koyuyor. Gözyaşlarımız yüreğimize akıyor, çabamız destek olabileceklerimize...



AVUKAT SENA DEMİRCAN

DEMİRCAN LAW OFFICE / KURUCU

### **SENA DEMİRCAN: KADIN-ERKEK AYRIMI YOKTUR DENİZCİLİKTE, DENİZCİ OLMAK AYRI BİR CİNSİYETTİR**

İş hayatında karşılaşılan en temel

problemlerden biri maalesef cinsiyete dayalı ayrımcılık... Cinsiyet ayrımcılığı, üniversite döneminde meslek seçimi yaparken, iş hayatına başlangıçta, maaşların belirlenmesinde ve terfi etme durumlarında ne yazık ki biz kadınların hep hayatında. Avukatlık mesleğini tercih ederken kadın olmak, bu mesleği tercih etmemde bir etken değildi, ama ceza hukuku alanında uzmanlaşma ihtimalini hiç düşünmemem, belki de cinsiyetin getirdiği olumsuzluklar ile karşılaşmamak amacındandı. Hayatta kaçındıklarınız başka bir şekilde her halükarda karşınıza çıkar, sizi sınar, geliştirir. Benim için de öyle oldu, uluslararası ticaret hukuku yapmak gayesi ile başladığım ve avukatlık mesleğimin ilk gününden bu yana çalıştığım Deniz Hukuku alanında, karşı cinslerim gibi şeytan çarmıhından tırmanacağımı, ağır havada yol almak zorunda kalacağımı, gece gündüz, tatil, özel gün demeksizin gemide, tersanede, adliyede, şehir dışında, yurtdışında olmak zorunda kalacağımı ve bunun gibi kadını zorlayabilecek konuları hiç hesaba katmamışım. 19 yıllık meslek yaşantımda geriye dönüp baktığımda her ne kadar kendi içinde birçok zorluk barındırsa da, iyi ki bu alanda çalışan bir avukatım diyebiliyorum. Zorluklarının yanında bana kattıkları hiç yadsınır değil. Elbette bu zorluklarla mücadele ederken, kendimi geliştirirken, kadın-erkek üstatlarımızın da destekleri büyüktür.

Öyle bir meslek yapıyoruz ki, adliyeye gitmek için mesleğin getirdiği kıyafetler ile sabah evden çıkıp, ani gelişen bir programla kendimizi, bu halde, tersanede, gemide bulabiliyoruz. Elbette erkekler kadar şanslı değiliz, her ortama uygun kıyafetlerimiz olmuyor. Mesleğe ilk başladığım dönemde, bunu çok sorun ederdik, hatta bazı hemcins meslektaşlarımız araçlarında/ofiste tulum ve uygun ayakkabılar bulundururdu. Bir süre sonra döpiyes giymiş iyi birer akrobat olduk, elbette o esnada bize sağlanan güvenlik gereçleri ile önce güvenli...

Bu alanda avukatlık yapmanın hem hayatı kolaylaştırır, hem de zorlaştırır tarafları var. Aslında bu daha çok karşınızdaki kişinin kadına ne kadar saygı duyduğu

ile ilgili. Gemi mürettebatı ile ifadeler için bulunduğunuzda size olayın harareti ile saygısızlık da yapabilirler, gemide olduğunuz esnada rahat etmeniz için maksimum çabayı da gösterebilirler. Karşı tarafınız olan kişiler, davanın gidişatından memnun olmayıp ve biraz da egoları ile erkek avukata nazaran daha çok size yüklenebilir, kırıcı olabilirler veya saygı duyarlar. Bu ve bunun gibi birçok olay hem benim, hem de hemcinsim meslektaşlarımızın başına geliyordu, gelecektir de. Ancak yaptığımız iş öyle bir iş ki, süreç sizi daha da güçlendiriyor, olmanız gereken yeri, vermeniz gereken tepkiyi size öğretiyor. Aslında tüm bu süreç tüm denizci kadınların ortak meselesi... Denizin hangi alanında çalışırsa çalışsın kadınların hep güçlenmek zorunda olduğu bir döngü. Oysaki kadın-erkek ayrımı yoktur denizcilikte, denizci olmak ayrı bir cinsiyettir! Bizler de bu zihniyetle mesleğimizi devam ettiriyoruz, kadın-erkek ayrımı olmaksızın.

Kadın olmanın ve özellikle deniz alanında çalışan kadının en büyük sıkıntısı cinsel taciz, mobbing. Şanslıyım ki, benim meslek yaşantımda böyle üzücü hadiseler olmadı. Ancak mesleğin çok fazla seyahat gerektirmesi sebebi ile bekâr kadınların tercih edildiğini, annelik sebebi ile meslekten ayrılmak/mesleğe ara vermek zorunda kalanları gördüm. Benim bir başka şansım, anne olduğum sırada kendi ofisimin olmasıydı. Tabii birçok kişi, bebeğini kucağına aldıktan iki hafta sonra çalışmaya başlamayı şans olarak görmeyebilir. Ancak en azından iş hayatım ile anneliği programlama lüksüm olmuştu. İki çocuğum var, ikisi de annelerinin sürekli seyahat etmesine, aniden bir yere, bir toplantıya gitmek zorunda kalmasına, 7/24 gelen telefonlara alışık büyüyorlar. Düzeni doğru kurarsanız ve işinize olduğu kadar özel hayata da kaliteli zaman ayırırsanız, bir kadının üstesinden gelemeyeceği konular değil. Pek tabii ki bu bir çaba, çok çalışmayı gerektirir bir çaba. Ancak Mustafa Kemal Atatürk'ün "Dünya'da hiçbir milletin kadını, milletini kurtuluşa ve zafere götürmemekte, Anadolu kadınından daha fazla çalıştırmayız" sözünü hatırlatmak isterim. Eminim ki, tüm bu mesleği yapmak

isteyen hemcinslerim mesleğe gönül verdiklerinde, canla başla çalışacak ve başaracaklardır.

Meslekte kat ettiğim bu kadar yılın ardından, denizcilik camiasından tanıdığım kişilerin, birlikte çalıştığım müvekkillerimin, hatta ve hatta karşı tarafım olan kişilerin/ şirketlerin beni cinsiyetimle değil de, yaptığım iş ile değerlendirdiklerini düşünüyorum. Siz ne kadar yaşadıklarınıza karşı güçlü durursanız; bu sizin genel duruşunuza, özgüven, tecrübe olarak yansıyor. Karşınızdaki kişi size karşı limitlerini bilerek hareket etmek zorunluluğu ile sizinle iletişim kuruyor. Elbette bizler kadın olmamızı sebebi ile pozitif ayrımcılık beklemiyoruz ama bizlere de asker arkadaşımızı gibi davranılmasını da kabul etmeyiz.

Latineden tercüme “İnsan insanın kurdudur” sözü ne yazık ki kadın dayanışmasını sekteye uğratmak için “Kadın kadının kurdudur” şeklinde Türkçede çevrilip kimi yerlerde paylaşılır. Oysaki birçok alanda kadının desteği yine kadındır. Meslek yaşantımın başında, mesleki tecrübemi güçlendiren, bilgi birikimimi doğru şekilde kullanmamı sağlayan, bu konuda bilgisini tecrübesini, emeğini tereddütsüz paylaşan da bir kadın meslektaşımıdır. Ben de meslek yaşantımda bilgi ve tecrübemi paylaşıırken, sanırım biraz pozitif ayrımcılık yapıyor olabilirim. Böyle bir kuralımız yok ise de, çoğu zaman erkek meslektaşlar ile de çalışıyorsak da, genel olarak kadın meslektaşlar ile çalışmakta olduğumuz bir ofisimiz var, hatta şu anda tüm hukukçu kadrosu kadın meslektaşlardan oluşuyor. Bu süreçte gözlemediğim, kadınlar birbirine köstek olmaktan çok, tam bir dayanışma ile daha rahat çalışma koşullarında, daha da mutlu ve verimli oluyorlar.

8 Mart; ailede, toplumda, siyaset, sosyal ve ekonomik alanlarda eşitliğin sağlanması, emeğin sömürsünün ve ayrımcılığın sonlandırılması, kadının insan haklarının ihlal edilmesinin önlenmesi için; eğitim, kültür, ekonomik ve hukuk alanlarında gerekli çalışmaların yapılması taleplerini

yükselttikleri mücadele ve dayanışma günüdür. Bu mücadele aynı zamanda eşitliğin, özgürlüğün ve demokrasinin mücadelesidir. Gönül isterdi ki bugün, mücadele yerine sadece dayanışma amaçlı kutladığımız bir gün olsaydı. Bütün kadınların 8 Mart Dünya Kadınlar Gününü kutluyor, eşitlik, özgürlük ve mutluluk dolu bir yaşam sürmelerini diliyorum.



SİM GÜLLE

İVS SHIPPING / KURUCU ORTAK

### SİM GÜLLE: KİMSENİN ÖNYARGILARINA KENDİ KARIYERİNİZİ TESLİM ETMEYİN

Meslek kolum olan sövryörlük alanında ilerlerken aslında ilk zorluklar tahsil yıllarımda ortaya çıkmaya başlamıştı. O zamanlar denizcilik liselerinde okuyan kız öğrenciler şimdiye oranla azınlıktı. Aileler çocuklarının okudukları bölümler konusunda şimdiye kıyasla daha az bilinçliydi. Eğitimciler ise okula yazılacak kız öğrenciler konusunda tereddütlediler. Herkesin aklında ‘Acaba uyum sağlayabilir mi, acaba tüm sınıf arkadaşları erkekken rahat edebilir mi, acaba makine-motor gibi teknik dersleri geçebilir mi?’ gibi sorular hem ailelerde, hem de eğitimcilerde bizlere karşı istemsiz bir önyargı oluşturuyordu. Dolayısıyla 14 yaşında normal bir lise kız talebesine göre bizler bu önyargıları kırmak adına ‘Daha özverili olmalıyız, kendimizi kanıtlamalıyız’ duygularını sırtlayarak bu bölümlerde eğitim hayatımıza başladık. Bu durumun psikolojik ağırlığını şimdiki yaşlarımda daha iyi anlıyorum.

Okul hayatı boyunca bu ‘Kendini kanıtlama’ durumu devam ederken bir yandan sınıf arkadaşlarımdan narin ve kibar davranışlar sergilediğim gerekçesi ile bu meslekte başarılı olamayacağıma dair mobbinge maruz kaldım. ‘Sen asla denize çıkamazsın, sen dümene dantel örersin’ gibi söylemler okul ve deniz hayatım boyunca devam etti. Çoğuna göre küfür etmeyen, kaba olmayan bir kız savaşçı değildi ve bu meslekte tutunamazdı. Halbuki bir denizci eğitim ve en çok da kültür seviyesi ile kendisini, şirketini ve ülkesini denizaşırı ülkelerde en güzel şekilde temsil etmekle yükümlüdür. Fakat zorluklar, insanın sevdiği mesleği yapmasına asla engel teşkil etmiyor. Aksine sizi hayata alıştırıyor, tecrübeler katıyor. Bu süreçte öncelikle aile desteğinin ve firmanızın arkanızda duruşu ve size olan inancının çok önemli olduğu kanaatindeyim. Denizcilik çok farklı bir meslek dalı ve ailenin bu sektördeki bir bireye desteği, erkek çocukları yetiştirme noktasına kadar dayanır. Şöyle ki, erkek çocuklarının kadına karşı saygı duyması ve destekleyici tavrının eğitimi çocuk yaşlarda başlar. Böylece başta sektörümüz olmak üzere diğer tüm sektör ve alanlarda kadına en büyük destek, kadının yapabileceğine dair inanç ve bilinç erkek bireylerce artmış olur.

Okul hayatımı tamamladıktan sonra çeşitli kurum ve kuruluşlarda görev yapıp, bir yandan sövryörlük eğitimimi tamamlarken şirketlerin kadınlara karşı tutumları ile karşılaştım ve bu bağlamda başka bir savaş vermeye koyuldum. Çoğu şirketin kadınları sahada değil, evrak ve dokümantasyon gibi işlerin ağırlıklı olduğu departman ve görevlerde tercih ettiklerini gözlemledim. Sahada var olmak istiyorsanız, bu savaş vermeniz gerekirdi. Kendinizi göstermeniz, kararlılığınızı sürdürmeniz, istediğinizi alana kadar belki erkek olan ekip arkadaşınızdan daha çok mesai harcamanız gerekirdi. En ufak bir aksilikte ‘Kadın işte!’ denilerek baskılanıyordunuz.

Sahaya geçip istediğiniz göreve getirildikten sonra da aynı görevdeki erkek ekip arkadaşlarınızdan daha az ücretle çalıştırılıyordunuz. Hatta bir işverenim evimden işime iki saat yol kat edip

gelmeyeceğimi ve sonunda pes edeceğim düşüncesiyle sigorta hakkımı bile 6 ay geç süre ile yapmıştı. Kendisini bu mesleği yapacağıma inandırmam 6 ay, sahadaki göreve getirilmem bir yıl sürmüştü. Başka bir işverenim ise, şirketteki kadın personele nasılsa evlenirler arkalarında eşleri var düşüncesi ile erkek personele oranla çok daha düşük maaşlar veriyordu.

Kurumsal şirketlerde durum böyle olmayabilir fakat ülkemizde çoğu denizcilik ve sörvey şirketi küçük/orta ölçekli patron şirketleridir ve kadınlara karşı bu tutum bu şirketlerde maalesef kronikleşmiştir. Zaman zaman bunun tam tersi bir tutumu benimseyen şirketlerle karşılaştım. Bu şirketler biz kadınları sadece reklam yüzü olmamız için bünyelerinde barındırmak istedi, hiçbir ciddi görev vermeksizin sadece şirketlerinin ne kadar kadın destekçi olduklarını göstermek adına biz kadınları istediler. Kadın dayanışması ve haklarında gerçek anlamda samimi olan şirketler, ne yazık ki bir elin parmağından çok daha az.

Yukarıda anlattığım tüm bu zorlukları kendi adıma sabırlı ve özverili bir şekilde işimi çok severek yapmaya ve bunun yanı sıra sektördeki büyüklerimin gittikleri yolları izlemeye, gözlemlemeye ve dersler çıkartarak kariyerime yön vererek aşmaya çalışmaktayım. Bu zorluklar sadece öğrenciliğimden bu yana şekil değiştirerek devam etti. Sektöre adım atıp, büyüdükçe bu zorluklar katlanarak devam etmekte. Fakat kadınlar bu zorluklardan çok daha güçlü. Bizler yapı olarak güçlü varlıklarız; savaşıyoruz. Kimsenin önyargılarına kendi kariyerinizi teslim etmeyin. Elbet azim kazanır.

Biz bunları yaşayanlar olarak her yeni gelen nesil için bu durumu düzeltmeye ve unutmayın ki kadına değer veren bir firma ile çalışmak size bu sektörde anahtar konumunda bir destek sağlar. Genç kadın denizcilere tavsiyem firmanın gemi sayısından, yıllık kar oranından daha çok o kurumun kadınlara verdiği değer ile onları ölçmeleridir. Bir kadın olarak tabii ki sektörün yapısı her zaman lehinizde değil. Erkekler bu sektörde desteklenirken,



siz bu psikoloji ile her gün savaşmak için yola çıkıyorsunuz. Daha sonrasında erkek çoğunluğa ayak uydurma zorluğu baş gösteriyor, kendinizi kanıtlayma ve kabul ettirme çabası başlıyor. Halen bu sorular üzerine tartışmalar yapıyorsak maalesef ki bu eşitsizlikleri geride bırakamadık demektir.

Fakat unutmayın sizi siz gibi kabul etmeyen bir yere ait hissetmek için kendinizden ödün vermek durumunda değilsiniz. Tuttuğunuz vardiya, yaptığınız raspa-boya, ofiste işinize verdiğiniz özveri farksız iken siz bir kez daha gördüğünüz mobbing ile başa çıkıp, ondan daha güçlü olmak durumundasınız.

Merak etmeyin kadınlar güçlüdür, bizi bu hikayeler ve baskılarla yıldıramazlar! Sevgi duyduğunuz mesleğinizi bir felsefeye dönüştürün. Erkek egemen bir sektörde kendinizden emin başlangıçlar yapmak için doğru kişilerin öğütlerine kulak verin. Sektörü bol kazanç kapısı olarak gören ve mesleklerini yerden yere vuran kişilerden alacağınız yorumlar sizleri etkilemesin, yolunuza dimdik ve kararlı bir şekilde

felsefenize göre devam edin. Sizin feneriniz her daim deniz ve umut olsun. Benim bu yaşadıklarım aklıma diğer kadın öğrencilerin aslında ne kadar desteğe ihtiyaçları olduklarını hatırlattı.

Biz bu serüvende yalnızdık, ama bizden sonrakiler olmak zorunda değil. Okulculuk ayrımı yapmadan, bizden sonrakilere yardım etmek ve destek olmak bizleri ileriye taşıyacak felsefedir. Susmamızı istiyorlar ama daha çok konuşmalıyız. Sinmemeyi öğreneceğiz, diğer kadınlara umut olacağız. Kadınları denizcilik sektöründe görmekten gurur duyuyorum. Genç denizci kadınları görünce her şeyi yapabileceğimiz hissini yaşıyorum. Bir kadın olarak aramıza katılmak isteyen tüm genç denizci kadınlarımıza şunu söylemek istiyorum; çok çalışın, asla pes etmeyin, ihtiyacınız olan güç içinizde! Sözlerimi şu felsefe ile bitirmek istiyorum: Deniz kadın-erkek ayrımı yapmaz, insanların yapması neden!

**Editörün Notu: Dosyada yer alan kadın denizciler için sıralama alfabetik olarak yapılmıştır**

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 m<sup>3</sup>**

denizcilik yakıtı satışı yaparak

**%16**

büyüdük. Hem transit  
hem de iç pazarda lider olduk.

**%27 | %56**  
**TRANSİT | İÇ PAZAR**

**PAYIYLA LİDER**



**Petrol Ofisi**

# Pandemi sürecinde navlun piyasaları



\* RASİM AKAR

Çin'de 2019 yılı Aralık ayında başlayan ve 2020 yılının ilk aylarında tüm dünyayı saran Covid-19 salgını ülkelerin kısmi ve tam kapanmalarını beraberinde getirmiş, ekonomik faaliyetleri de adeta durma noktasına getirmiştir. Covid-19 pandemisinin olumsuz etkilerinin oldukça yoğun olarak hissedildiği sektörlerin başında deniz ticareti gelmektedir.

Üretimin azalması, tedarik zincirlerindeki aksamalar ve karantina uygulamaları başlıca etkenler olmuştur. Sektörde yer aldığımız tanker, kuru yük ve konteyner taşımacılığında en olumsuz etkileri kuru yük piyasasında yaşadık. Gemiler neredeyse durma noktasına gelmiş, navlun seviyeleri tarihin en düşük seviyelerini görmüştür. Bu süreçte konteyner hattımızı kapatmadan, düşük hacimlerle de olsa konteyner gemilerimiz faaliyetlerini durdurmadan devam etti.

Tanker taşımacılığı nispeten kendi normal seviyelerini korumuş, fakat ülkelerin kapanmaları, giriş-çıkışların yasaklanması, gemi personel değişimlerinde uygulanan karantina zorunluluğu ve tedarik

problemleri bu segmentte hem maliyet, hem de malzeme tedariki konularında büyük olumsuzluklar olarak karşımıza çıktı. 2020 yılı sonu ve 2021 yılı ilk çeyreği sonuna kadar kuru yük ve konteyner piyasalarında olumsuzluklar ve düşük seviye navlunlar devam etti. Tanker piyasalarını bu zaman zarfında durağan olarak niteleyebiliriz.

Aşı çalışmalarının hızlanması ve bazı ülkelerde uygulanmaya başlanmasıyla birlikte tüm dünyada fabrikaların kademeli de olsa çalışmaya başlaması, üretimin tekrar başlaması, Uzakdoğu ve Amerika'daki liman yoğunlukları, küresel çip üretim sorunu deniz ticaretine olumlu yansımış ve 2021 yılı bahar aylarında kuru yük gemilerimize yük bulmakta yaşadığımız sorunlar azalmaya, navlun seviyelerinin yukarı yönlü ivmelenmesini

Kuru yük piyasaları geçmiş yıllar tecrübelerimize göre yaz aylarında düşüş, kış aylarında artış eğiliminde olur; ancak 2021 yılı yaz aylarında tam tersini tecrübe ettik. Kuru yük ve konteyner ticareti büyük hacimler yakalamaya başladı ve gemi arzının yük talebine yetmemesi sonucu her iki segmentte de yükseliş devam etti.

Özellikle konteyner piyasaları 2021 yılı sonuna doğru tarihi zirveleri yakalamış ve 2022 sonuna kadar devam etmiştir.

Tanker piyasalarında durum biraz daha farklı seyretmiş, pandemi sürecinde dip noktaları görmemiş, gemileri çalıştırma noktasında kuru yükler kadar zorluk yaşatmamış, ancak yukarıda belirttiğimiz üzere operasyonel konularda özellikle personel değişimlerinde sıkıntılar yaşanmıştır. Tankerlerin navlun



sağlamıştır. 2021 yılı üçüncü çeyrekte itibaren konteyner taşımacılığında hacim çok artmış, navlun piyasalarına olumlu etki sağlamıştır. Aynı şekilde kuru yük piyasası da hareketlenmiştir.

piyasalarında artış kapanmaların tamamen bitmesiyle başlamış, Rusya-Ukrayna savaşının başlamasıyla pozitif etki yaşanmıştır. Buna mukabil savaş, kuru yük ve konteyner taşımacılığına negatif etki etmiştir.



## PANDEMİ SÜRECİNDE YATIRIMLARIMIZ

Bütün bu pandemi süreci ve navlun piyasalarında ki düşüşler yatırımlarımızı olumsuz yönde etkilemedi. Kesintisiz yatırım politikamıza devam ettik.

Pandeminin en yoğun yaşandığı 2020 yılı üçüncü çeyrekte tanker filomuza yeni inşa 7200 DWT IMO 2 sınıfında kimyasal bir tanker katmayı başardık. Uzakdoğu'da teslim aldığımız gemimizi; karantina ve kapanmaların yaşandığı, lojistik sorunların en üst seviyede olduğu zamanlarda sorunsuz bir şekilde teslim alıp sefer sahamıza getirerek, filomuza ekledik.

Pandeminin etkileri bitip kapanmaların kalkmasıyla birlikte üç tane 16600 DWT IMO 2 sınıfı kardeş gemileri yine Uzakdoğu'da teslim alarak filomuza kattık. Konteyner hattımızı hiç kesintiye uğratmadan, hattımızın gereksinimlerini karşılamak ve yeni hatlarda varlığımızı artırmak üzere dünyanın değişik

bölgelerinde muhtelif tonajlarda konteyner gemilerimizi filomuza ekledik.

2022 yılı sonu ve 2023 yılı başı itibarıyla Ukrayna-Rusya savaşı ve küresel enflasyonun yüksek seyretmesi bütün segmentlerde navlun piyasalarını olumsuz etkilese de özellikle tanker ve konteyner gemi alım yatırımlarımızı devam ettirmeyi düşünüyoruz. Ayrıca 2023 yılı içerisinde tam kapasiteyle faaliyete başlamasını beklediğimiz Yalova'daki tersane inşaatımız devam etmektedir.

## PANDEMİ SONRASI PİYASALAR VE BEKLENTİLERİMİZ

Pandemi sonrası mevcut piyasa koşullarını ele aldığımızda ise, kuru yük tarafının istenen seviyelerin altında seyretmekte olduğunu görmekteyiz. Pandemi sürecinin başlarındaki durağanlık olmasa da, son iki yıl içerisindeki gemi personel ve işletme giderlerindeki artışlar, kazanç-kayıp açısından olumsuz etki oluşturmaktadır.

Çin piyasalarındaki yeni yıl tatillerinin bitmesiyle, şubat ayı sonu ve mart ayı başları için indikatif fiyat talepleri almaya başladık. Bu bağlamda, kuru yük navlun piyasalarında kötü gidişin durmasını bekliyoruz. Konteyner gemileri zirve noktaların oldukça aşağısında olmasına rağmen, kuru yüklerde olduğu gibi günlük işletme maliyetleri seviyelerinde değil. Konteyner piyasalarında daha fazla düşüş veya dip noktaları beklentimiz olmamakla birlikte, en azından bir süre daha paralel gideceğini düşünüyoruz.

Tanker piyasaları ise, özellikle Rusya'nın Ukrayna'ya girmesinden sonraki oluşan koşullarda büyük bir ivme kazanmış olup, mevcut koşullar devam ettiği sürece, yüksek seviyeleri koruyacağı düşüncesindeyiz.

**\*AKAR GROUP YÖN. KUR. ÜYESİ / TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ YÖN. KUR. ÜYESİ**



# LEO MARINE

Biz sizin  
**Limana**  
nasıl ulaştığınızı  
ile ilgileniyoruz

[www.leomarine.com.tr](http://www.leomarine.com.tr)

LEO MARINE DENİZCİLİK A.Ş.  
Evliya Çelebi Mah. Okur Sok. Mercan Park Sİt. No. 1/ BA  
[info@leomarine.com.tr](mailto:info@leomarine.com.tr)



Chevron Yetkili Dist.

# Denizcilik endüstrisinin geleceği: Yeşil Dönüşüm



\* DR. MURAT KORAY

## GİRİŞ

Denizcilik endüstrisi, küresel ticaret ve taşımacılığının vazgeçilmez bir unsurudur ve çevre üzerinde önemli bir etkiye sahiptir. Bu etki, 2020 yılında 1.2 milyar ton CO2 salınımına eşdeğerdir ve toplam küresel sera gazı emisyonlarının yaklaşık %3'ünü oluşturmaktadır. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) başta olmak üzere bayrak ve liman devletleri sera gazı emisyonlarını kontrol altına alabilmek için önleyici tedbirler almakta ve bu amaçla katı regülasyonlar yayınlamaktadır.

Denizcilik endüstrisi bu nedenle yalnızca gemilerden kaynaklı emisyonları azaltmayı değil, aynı zamanda tersanelerin, organize ve yan sanayinin çevresel etkilerini de asgari yeterli düzeye indirecek yeşil teknolojilere odaklanmaktadır. Ulusal ve uluslararası kurum ve kuruluşlar ile liman ve bayrak devletleri IMO'nun 2050 ve 2070 yılı hedeflerini benimsemiş olmakla beraber, klas kuruluşları ve denizcilik endüstrisinde yeşil teknolojilere ilişkin ortak bir uluslararası standart belirlenmemiştir. Yeşil teknolojiler konusunda denizcilik endüstrisi; enerji verimliliği, biyoçeşitlilik, dijitalleşme, otomasyon ve robotik uygulamalar gibi akıllı teknolojiler ile temiz (clean)

teknolojiler ve atık bertaraf sistemlerine konsantre olmaktadır.

## GELECEĞİN YEŞİL TİCARET GEMİLERİ

Gelecekte “yeşil” bir ticaret gemisi, çevreye minimum olumsuz etki yaratacak bir gemi olacaktır. Yeşil gemiler, ileri teknoloji ve enerji tasarruflu sistemler kullanılarak karbon ayak izini en aza indirecek şekilde tasarlanacak, geleneksel fosil yakıtlar yerine biyoyakıtlar, hidrojen yakıt hücreleri veya elektrikli tahrik sistemleri gibi alternatif kaynakların kullanacaktır. Yeşil bir ticaret gemisi verimli tekne tasarımına sahip olacak ve daha düşük yakıt tüketimi sağlayacaktır. Yenilenebilir enerji kaynakları kapsamında, gemide elektrik üretmek ve geleneksel yakıt kaynaklarına bağımlılığı azaltmak için güneş panelleri veya rüzgar türbinlerine ilave olarak deniz suyundan hidrojen üreterek çift yakıtlı motorların yakıt sistemine katıştırılabilecek ara sistemlerle donatılacaktır.

Sıfır emisyon ve sıfır atık hedefi kapsamında yeşil gemiler ürettiği atıkları gemide geri dönüştürebilecek veya bu atıkları işleyen gelişmiş atık yönetim sistemlerine sahip olacaktır. Azaltılmış emisyonlar çerçevesinde kükürt dioksit ve nitrojen oksitler gibi zararlı kirleticilerin emisyonlarını azaltmak için yıkayıcılar veya katalitik konvertörler gibi gelişmiş emisyon kontrol sistemlerini kullanacaktır. Yeşil gemiler, çevre dostu malzemelere ilave olarak geri dönüştürülmüş çelik veya yenilenebilir kaynaklardan yapılan kompozitler gibi sürdürülebilir malzemelerle inşa edilecektir. Geliştirildiği takdirde plazma teknolojisiyle çok daha hafif ve dayanıklı sacların üretilmesi halinde taşıma kapasiteleri artacak, daha az güçle ekonomik süratlerini idame edilebilecektir. Çevre dostu gemilerin geliştirilmesini teşvik etmek üzere, Uluslararası Klas Kuruluşları Birliği (International Association of Classification Societies-IACS)<sup>1</sup> ve Uluslararası Deniz Ticaret Odası (International Chamber

of Shipping-ICS)<sup>2</sup> tarafından sürdürülen girişimlerden biri bahse konu yeşil ticaret gemilerinin inşasıdır. Girişimin amacı, sera gazı emisyonlarını azaltmak, enerji verimliliğini artırmak ve atıkları azaltmak da dahil olmak üzere, denizcilik endüstrisinin çevre üzerindeki etkisini azaltmak için bir vizyon ortaya koymaktır. Teşvik programının hedefi, denizcilik endüstrisinde çevresel etkileri en aza indirecek gemilerin tasarlandığı, inşa edildiği ve işletildiği bir geleceği yaratmaktır. Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği (European Community Shipowners' Associations-ECSA)<sup>3</sup> ve Avrupa Gemi İnşa ve Donatım İmalatçıları Birliği (European Shipbuilders and Marine Equipment Manufacturers Association-SEA Europe)<sup>4</sup> tarafından Yeşil Gemi Teşvik Programı (Green Ship Incentive Program)<sup>5</sup> ve International Association of Ports and Harbors (IAPH) nezdinde geliştirilen Çevresel Gemi İndeksi (Environmental Ship Index-ESI)<sup>6</sup> çerçevesinde çalışmalar yapılmaktadır. Yeşil teknolojilere ilişkin olarak dünya çapında benzeri girişimler sürdürülmektedir. ESI kriterleri, emisyonlar, gürültü, su deşarjları, atık yönetimi ve enerji verimliliği gibi bir dizi çevresel konuyu kapsamaktadır. Gemi operatörleri tarafından bildirilen verilere dayalı olarak bağımsız üçüncü taraf kuruluşlar tarafından doğrulanan ve onaylanan, puanlamalar hesaplanmaktadır. Böylece gemilerin performansları şeffaf bir şekilde sergilenen, diğer gemilerle karşılaştırma yapılabilmektedir. Ancak, tüm bu gayretler henüz dağıtık yapıdadır. Konsolide olmaları ve uluslararası standartları haiz olmaları gerekmektedir. Yeşil gemi teşvik programını destekleyen ülkeler Şekil-1'de sergilenmiştir.

Sadece çevre kirliliğine odaklı bir teşvik programı yeşil gemi konseptini tam olarak karşılayamamaktadır. Halihazırda realize edilen teknolojiler henüz maliyet-etkin olarak sürdürülebilir mahiyette değildir. Çünkü, yeşil gemi üretebilmek öncelikle



tersanelerin veya imalat tesislerinin de yeşil olmasını gerektirmektedir. Başlangıç yatırım maliyetleri açısından konvansiyonel gemilerin inşasına kıyasla yeşil gemiler kısa vadede rekabet edemeyecek durumdadır. IMO regülasyonlarının yeşil gemilerin inşasını zorunlu kılması ve teknolojinin maliyet

değerleri de konvansiyonel gemilerin hurda değerinden yaklaşık 2-2.5 kat değerli olacaktır.

### YEŞİL TİCARET GEMİLERİNİ İNŞA EDECEK TERSANELERİN DÖNÜŞÜM KRİTERLERİ NELER OLMALIDIR?

Gemi inşa ve onarım faaliyetlerinde temiz teknolojilerin ve enerji verimli

iletişim ağının kurulmuş olması kurumsal kriterlerin ana çatısını oluşturmaktadır. Yeşil teknolojilerle ilişkili kurumların öncelikle organizasyon yapılarını gözden geçirmeleri vazgeçilmez bir şart olarak ortaya çıkmaktadır. Yeşil teknolojiler başlangıçta yüksek ilk yatırım maliyetleri gerektireceğinden ekonomik fizibilite stratejik önem taşımaktadır. Yanlış kararlar geri dönüşü olmayan işlevsiz yatırımlara neden olacağından kısa vadede telafi edilemeyecek zararların ortaya çıkmasına neden olabilecektir. Bu nedenle yeşil tersaneler ile yeşil gemilerin yatırım ve işletim maliyetleri, elde edilecek gelir potansiyeli, yatırımın geri dönüş oranı, devlet veya ulusal/uluslararası kurumların teşvikleri ve finansal seçenekler ekonomik fizibilite açısından dikkate alınması gereken faktörlerdir. Yeşil teknolojiler açısından teknolojik dönüşüm oldukça geniş boyutlardadır.

Bunlar genel olarak; otomasyon ve dijitalleşme, sürdürülebilir enerji verimliliği, siber güvenlik, tedarik zinciri yönetimi, kalite-kontrol, bakım-onarım, veri yönetimi, sanal ve artırılmış gerçeklik olmak üzere akıllı teknolojilere odaklanmıştır. Çevresel kriterler; hava ve su kalitesi, bio çeşitlilik, su ve enerji yönetimi ile gürültü kirliliğini ihtiva etmektedir. Özellikle biyoçeşitlilik ile ilgili olarak yoğun AR-GE faaliyetlerine odaklanması ve gemi inşa açısından yeni çevre dostu malzemelerin üretilmesi gelecekte paradigma değişimi yaratacak stratejik bir konudur. İş sağlığı ve güvenliği meselesi ise her dönemin vazgeçilmez kriterleri arasındadır. Çevreye olduğu kadar insan sağlığına uygun teknolojik çözümler her daim aranılan operasyonel ihtiyaçları gündeme taşımaktadır. Bu kapsamda,

iş istasyonlarının emniyeti, acil durumlara müdahale ve tahliye kolaylığı, tehlikenin tanımlanması ve risk değerlendirmesi, regülasyonlara uyumluluk, kaza ve olay yönetimi, işçilerin fiziki ve ruh sağlığı, emniyet kültürü ve sürekli gelişim sağlanması İş Sağlığı ve Güvenliği (İSG) kriterlerini oluşturmaktadır.



Şekil 1 Teşvik Programını Destekleyen Ülkeler<sup>7</sup>, Kaynak (IAPH, 2023)

etkin bir endüstriyel ürün üretmesine müsaade edecek süre zarfında asgari yeterlilikte ve şekilde kademeli olarak IMO kriterlerini karşılayacak gemilerin donatılması gerekmektedir. Kondratiev'in uzun dönemli ekonomik dalgaları 2070 yılına kadar simüle edildiğinde 2034 yılı kritik bir dönüm noktası olacağı değerlendirilmektedir. Dolayısıyla, teknolojik sıçrama noktasına iyi bir alt yapı hazırlığı gerekmektedir.

Gerekli alt yapı yatırımlarıyla dönüşümü tamamlanacak olan yeşil tersanelerde üretilen yeşil gemilerin, ABD Hazine Müsteşarlığının enflasyon verileri, LIBOR (London Interbank Offered Rate) faizleri, navlun oranları, iskonto oranları (discount rate) gibi kriterler dikkate alınarak indirgenmiş nakit akışına bağlı uzun dönem varlık değerleri (Long Term Asset Value on DCF)<sup>8</sup> hesaplandığında ömür devri süreci 20-25 yıl olan konvansiyonel gemilere kıyasla bu süre zarfında 1'e 2.5 oranında karlı olacağı öngörülmektedir. Ayrıca, geminin neredeyse tamamı geri dönüşüme gönderilebileceğinden hurda

süreçlerin kullanımının geliştirilmesi ve teşvik edilmesi, geri dönüşüm veya sürdürülebilir malzemeler gibi çevreye duyarlı malzemelerin kullanımının teşvik edilmesi, üretilen atık miktarının azaltılması ve çevre üzerindeki etkiyi en aza indirmek için gemi inşa ve onarım sahalarında atık yönetimi uygulamalarının iyileştirilmesi, güneş veya rüzgar enerjisi gibi yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanımının teşvik edilmesi, gemi inşa ve onarım endüstrisinin çevresel performansını iyileştirmeyi amaçlayan araştırma ve geliştirme girişimlerinin desteklenmesi önem taşımaktadır. Maksadı temin için beş ana kriter ön plana çıkmaktadır.<sup>9</sup>

Bunlar, kurumsal, ekonomik fizibilite, teknoloji, iş sağlığı ve güvenliği ile çevresel kriterleri ihtiva etmektedir. Yönetim ve paydaşlar tarafından yeşil konseptin desteklenmesi, yasal uyumlulukların sağlanması, uzmanlar tarafından teknik danışmanlığın temini, organizasyon yapısının etkin olarak tesis edilmesi ve etkin bir dahili ve harici

Konvansiyonel tersanelerle kıyaslandığında ana ve alt kriterlerin bir kısmının başlık olarak aynı olduğu görülse de yeşil dönüşüm açısından ciddi farklılıklar söz konusudur.

## TÜRKİYE'DE YEŞİL GEMİLERİN ÜRETİMİ VE YEŞİL TERSANELERİN İNŞA EDİLMESİ

Türkiye'deki tersaneler çoğunlukla ikinci ve üçüncü nesil tersanelerdir. Bu nedenle emek yoğun işgücü gerekmekte, nitelikli uzman personele ihtiyaç duyulmakta ve üretim süreçleri ile teslimat süreleri dördüncü ve beşinci nesil tersanelere kıyasla uzundur. Ayrıca, üretimde kullanılan malzemelerin fire oranları daha yüksektir. Enerji verimliliği açısından dinamik enerji yönetim sistemlerine ihtiyaç duyulmaktadır. Yeşil tersane dönüşümü, mevcut tersaneleri daha çevre dostu ve sürdürülebilir hale getirmeyi hedeflemektedir. Bu dönüşüm, güneş panelleri, rüzgar türbinleri ve diğer yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanılmasının yanı sıra geri dönüşüm ve atık yönetimi sistemlerinin uygulanması gibi çeşitli farklı önlemleri içermektedir. Yeşil tersane dönüşümünün ana amacı, gemi inşa ve bakım onarım süreçlerinde çevresel etkilerin azaltılmasıdır.

Yeşil tersaneler, yenilenebilir enerji kaynaklarını kullanarak fosil yakıtlara olan bağımlılığı azaltmakta ve sera gazı emisyonları ile diğer kirleticilerin azaltılması da çevrenin korunmasına yardımcı olmaktadır. Ayrıca, geri dönüşüm ve atık yönetim sistemleri tersane tarafından üretilen atık miktarını azaltarak yerel çevrenin ve doğal kaynakların korunmasına da yardımcı olmaktadır. Yeşil tersane dönüşümü tersanelerin verimliliğini ve üretkenliğini de artırmaktadır. Yenilenebilir enerji kaynaklarını kullanan yeşil tersaneler enerji maliyetlerini azaltırken, kârlılıklarını da artırabilmektedir. Yeşil tersanelerin geri dönüşüm ve atık yönetim sistemleri sayesinde hammadde ihtiyacı azalmakta, verimlilik artmakta ve maliyetler düşmektedir. Uluslararası rekabetin sağlanması için öncelikle uluslararası standartlara uygun yeşil gemi üretebilecek nitelikte

dördüncü veya beşinci nesil tersanelere ihtiyaç duyulmaktadır. Bunun için tersane yeri seçimi çok büyük önem taşımaktadır. Konvansiyonel tersane seçim yeri kriterleri ile yeşil tersane seçim yerleri arasında önemli bir farklılık bulunmamaktadır. Bu nedenle, Türkiye'de İstanbul ve Yalova bölgesi stratejik önemini devam ettirmektedir. Ancak, tersane sayısının çokluğu, şirketlerin yapısal sonuçları üretim süreçleri açısından ikinci veya üçüncü nesil tersanelerin varlığının muhaza edilmesi bir yandan istihdam sorununu ortaya çıkarmakta diğer yandan uluslararası rekabette coğrafya üstünlüğü ve işçilik maliyetlerinin düşük olmasının dışında dezavantaj yaratmaktadır.

Rekabet üstünlüğü elde eden ülkelerde müşterek girişimlerin (joint venture) oluşturulması ve şirketlerin birleştirilmesi (merging) ön plana çıktığından Türkiye'nin de bu iki stratejik süreci dikkate almasında yarar görülmektedir. Orta ölçekli yeşil tersanelerin inşası için asgari 200 dönümlük bir arazi optimum büyüklüktedir. Türkiye'deki deprem gerçeği de göz önüne alındığında Tuzla ve Yalova tersane arazilerinin jeomorfolojik yapısı ile deniz sahasının incelenerek olası depremlere karşı yapılacak yatırımın korunmasına yönelik tedbirler alınmalıdır. Mevcut şartlar altında Türkiye'deki tersaneler niş marketlere yönelik olarak üretim yapma fırsatı bulabilmekte ve deplasman tonajı büyüdükçe rekabet avantajı azalmaktadır. Yeşil tersanelerin yaratacağı dezavantajlardan biri seri üretime yatkın olmasıdır.

Türkiye'de yıllık gemi üretimi sayısının azlığı dikkate alındığında dördüncü ve beşinci nesil tersanelerin yılda birkaç gemi üretmek için kurulması maliyet-etkin olmayacaktır. Halihazırda, Türkiye'deki tersaneler niş marketlere ilave olarak askeri projelerle tutunma stratejilerini devam ettirmektedir. Dördüncü veya beşinci nesil yeşil tersaneler özellikle küçük tonajlı çok sayıda askeri platformları üretmede etkin olarak kullanılabilir. Örneğin

Sınır ve Sahil Güvenlik Birimlerine sahip olan yabancı ülkelerin SG Botu ihtiyaçları düşünüldüğünde ortalama 15-20 civarında botun kısa sürede teslim edilmesi önemli bir kriter olarak ortaya çıkmaktadır. Gemi inşa süreçlerinde teslim zamanı tek başına düşünülmemeyeceğinden kalite ve bütçenin de dikkate alınması gerekmektedir. Adam-saatler, işçilik maliyetleri, hammadde maliyeti, IACS üyesi klas kuruluşlarının sertifikaya edebileceği asgari yeterli kalitenin muhafaza edilmesi ve hedeflenen karlılık için öngörülen bütçenin aşılmaması yeşil tersanelerin önemini kuvvetli olarak ortaya çıkarmakta ve rekabette üstünlüğü sağlamanın yolunu açmaktadır. İdealler ile gerçek koşullar her zaman farklı olacağından rekabet edebilir bir tersanenin inşası için gerekli finansmanın sağlanma güçlükleri göz önüne alınarak ilk yatırımlar açısından devlet teşviklerinin ön plana çıkarılması hayati önem taşımaktadır.

Dünyada yeşil dönüşüme destek veren ve başat rol oynayan ülkelerin yürütmekte olduğu süreçler dikkatle takip edilmeli ve bu organizasyonlarla işbirliği mekanizmaları tesis edilmelidir. Bu alanda özellikle Norveç'in teşkil ettiği "Green Shipping Programme" dikkatle takip edilmeli Türkiye'deki karşılıkları arasında benzer bir mekanizma kurulmalı ve bu programla işbirliği süreçleri geliştirilmelidir. Tersaneler tekne ve donatım olmak üzere iki ana üretim sürecine sahip olmakla birlikte, özellikle donatım konusunda yurt dışındaki üreticilere bağımlılık devam etmektedir. Bu nedenle inovasyonu sağlanmış patentli üretimlerin donatımda kullanılan sistem ve cihazlarla entegre edilmesinde güçlülerle karşılaşıldığından bahse konu işbirliği mekanizmalarının tesis edilmiş olması çözüm süreçlerini hızlandırmaktadır. Örneğin alternatif yakıt tercihlerinin gemiye adapte edilmesi mümkün olmakla birlikte fosil yakıt kullanan motorların konfigürasyonu değiştirilmeden alternatif çözümlerin sisteme eklenmesi sağlanacaktır. Motor üreticileri know-how'ı kendilerinde olan



bir motor üzerinde dizayn değişikliğine gidilmesini doğal olarak kabul etmemekte, inovasyona tabi patentli ürünlerin de benzer şekilde know-how'ı paylaşamayacağından taraflar arasında düzenlenecek hukuki bir protokol ile dizayn değişikliklerine gerek duyulmadan entegrasyon sağlanması mümkün olabilmektedir. Bu noktada alternatif yakıtların hangisinin tercih edileceği konusu değişiklik göstermektedir. Örneğin motor teknolojilerinde yakıt katalizörlerinin geliştirilmesi, günümüzde moda yakıtların iyileştirilmesi önemli bir kazanım olacaktır.

Fosil yakıttan başka bir fosil yakıt üretme fikri anlamlı olmadığından alternatif enerji kaynaklarına yönelmenin daha akılcı olacağı değerlendirilmektedir. Eski teknolojilerin yenisi ile ikame edilme süreci tüm dünyayı etkisi altına alan büyük bir değişime neden olacağından zamanlaması önem taşımaktadır. 2034-2070 yılları arasında teknolojik sıçramanın yaygınlaşacağı bir süreç yaşanacağından bugünden itibaren 2034 yılına kadar her devletin teknolojik

altyapısını hazırlaması gerekmektedir. Denizcilik teknolojileri insansız gemilere, otomasyon ve robotik uygulamalara, yapay zekanın yoğun olarak kullanıldığı bilgi yönetim sistemlerine yöneldiğinden muhafazakar yapıdaki konvansiyonel tersanelerin rekabet edemez hale düşmeden önce stratejik hedef planlarını revize etmesi ve kademeli olarak dönüşüm sürecini başlatması gerekmektedir.

Yeşil tersanelerde üretim süreçleri 6 aya kadar indirgenebileceğinden ölçek ekonomisinin gerektirdiği optimum gemi arz ve talebi çok daha hızlı karşılanabileceğinden, ikinci el gemi alım-satım piyasasına olan talepte düşüş olacak, hurda piyasasında ise bir artış söz konusu olacaktır. İkinci el gemilerin üçüncü overhol dönemi kritik bir karar sürecini dikte etmektedir. Bu aşamada geminin modernizasyon veya tadilat ihtiyaçları değerlendirilmekte ve geminin ekonomik ömrünün 20 ila 25'inci yılda sonlandırılması mı, yoksa 30 ila 35'inci yıla kadar uzatılması mı kararı önem taşımaktadır. Dünyadaki gemi arz ve

talebi dikkate alındığında tersanelerin sipariş defterlerinin doluluk oranı ile gemi imalat süreçlerine bağlı teslim zamanı (delivery time) yeni gemi inşa veya ikinci el gemi alımına karar vermede önemli bir faktör olmaktadır.

Dönemsel olarak navlun oranlarının (freight rate) yükselmesi veya düşmesine bağlı olarak zaman esaslı kiralama oranlarının (Time Charter Rate-TC Rate)<sup>10</sup> armatörün kararına esas teşkil etmesi nedeniyle yeni gemi inşa, ikinci el gemi, servis dışı bekletme (laidup) veya hizmet dışına çıkarma seçeneklerinden biri ön plana çıkmaktadır. Yeşil gemi konsepti bu süreçleri de değiştireceğinden ikinci el gemi piyasasının küçüleceği, servis dışı bekletme sürecine ihtiyaç kalmayacağı değerlendirilmektedir. Çünkü yeşil gemiler bir süre sonra insansız gemilere evrileceğinden personel giderleri ve bakım-onarım masrafları açısından işletme giderlerinin azalacak olması nedeniyle deniz taşımacılığının karlılık oranları yükselecek ve gemilerin hurda değerleri de konvansiyonel gemilerin hurda değerlerinden 2-3 kat fazla

olacağından yeni gemi inşa talebinde artış olacaktır. Bugünkü teknolojik seviye dikkate alınarak, yeşil gemilerin konfigürasyonunu belirlemek için 5000 DWT'den büyük ve küçük olmak üzere gemileri ikiye ayırmak mümkün olacaktır. 5000 DWT'den küçük ve A1 bölgesinde seyir yapacak gemilerin batarya ile donatılarak elektrikli gemi statüsünde inşa edilmesinin, 5000 DWT'den büyük olan ve açık denizlerde seyir yapacak gemilerin ise alternatif enerji kaynaklarıyla desteklenen hibrit (melez) sistemlere sahip olacak şekilde inşa edilmesinin rasyonel bir seçim olacağı kıymetlendirilmektedir.

Yeşil gemilerin en önemli özelliği dinamik enerji yönetim sistemlerine sahip olmasıdır. Bugüne kadar gücü yöneten gemi operasyonlarında, gelişen sistemler sayesinde enerjiyi de yönetebilecek ve enerji verimliliği asgari olarak konvansiyonel sistemlerden %30 ve daha fazla olacaktır. Gemi inşa sanayi bir ülkenin kalkınmasında kendisi dışındaki yedi ana sanayi kolunu da sürükleyecek bir lokomotif aktördür. Bu nedenle yeşil gemileri, yeşil tersane ve hinterlandındaki limanlar dahil lojistik tedarik zincirinin tüm halkalarını etkin ve everimli kılacak yeşil teknolojilere stratejik yatırımlar yaparak geleceği teminat altına almak güçlü bir ülke olabilmenin anahtarı olacaktır.

## SONUÇLAR VE ÖNERİLER

Denizcilik endüstrisinin geleceği yeşil dönüşüme bağlıdır. Dünya büyük bir resesyon ve ekonomik kriz döneminden geçmektedir. Yeşil teknolojilerin ilk yatırım maliyetleri oldukça yüksektir. Bu nedenle, aile şirketlerinin birleşmesi, profesyonel yönetim organizasyonuna geçilmesi, dijitalleşme ve otomasyon süreçlerinin tamamlanması, yapay zeka destekli yazılımların, sanal ve artırılmış gerçeklik uygulamalarının ve robotik sistemlerin hayata geçirilmesi kaçınılmazdır.

Sıfır emisyon, sıfır atık ve sıfır işgücü (insansız sistemler) hedeflerine ulaşmak için uluslararası konsorsiyumlar ile işbirliği mekanizmalarının tesis edilmesi,

devlet destekli sübvansiyonlarının geliştirilmesi, üniversiteler, birlik ve odalar ile kamu kurumları işbirliği mekanizmalarının güçlendirilerek uluslararası rekabeti geliştirme (UR-GE)<sup>11</sup> ve araştırma geliştirme (AR-GE)<sup>12</sup> faaliyetlerine ağırlık verilmesi ve güvenilir uluslararası yeşil finansman kaynaklarına devletin garantörlüğünde erişilebilmesi denizcilik endüstrisini rekabet edebilir, sürdürülebilir hale getirecek ve ihracatın artmasını hızlandıracak endüstriyel ürünler ile kalkınma hamlesini başlatacaktır.

Sonuç olarak, yaşanılabilir temiz bir çevre yaratmak, geleceğin teminatı olan yarınlara iyi bir gelecek bırakabilmek için teknolojik sıçramayı yakalamak ve dünya çapında belirleyici bir aktör olabilmek önemlidir. Bu amaçla tüm kurum ve kuruluşların yeşil konsepti benimseyerek ulusal ve uluslararası konsorsiyumlarda rol alması, tek başlarına altından kalkamayacakları büyük finansman gereksinimlerini müşterek olarak karşılayabilmesi, üretilen yeşil teknolojilerin klas kuruluşlarınca sertifikaya edilebilmeleri amacıyla IMO nezdinde yeşil standartların belirlenmesi bir ihtiyaçtır.

Bu kapsamda kurumsal olarak IMO'nun Deniz Çevresini Koruma Komitesi (Marine Environment Protection Committee-MPEC)'nde sürdürülen çalışmalara müdahil olunmasının çözüm odaklı projelerin realize edilmesini sağlayacağı değerlendirilmektedir.

## DİPNOT:

<sup>1</sup>IACS, 2023. <https://iacs.org.uk/> (15.02.2023 tarihinde alınmıştır)

<sup>2</sup>ICS, 2023. <https://www.ics-shipping.org/> (15.02.2023 tarihinde alınmıştır)

<sup>3</sup>ECSA, 2023. <https://www.ecsa.eu/> (15.02.2023 tarihinde alınmıştır)

<sup>4</sup>SEA Europe, 2023. <https://uia.org/s/or/en/1122275680> (16.02.2023 tarihinde alınmıştır)

<sup>5</sup>NRDC, 2023. <chrome-extension://>

[efaidnbmnnnibpajpcglclefindmkaj/https://assets.nrdc.org/sites/default/files/incentive-schemes-promoting-green-shipping-ip.pdf](https://efaidnbmnnnibpajpcglclefindmkaj/https://assets.nrdc.org/sites/default/files/incentive-schemes-promoting-green-shipping-ip.pdf) (20.02.2023 tarihinde alınmıştır)

<sup>6</sup>ESI, 2023. <https://www.environmentalshipindex.org/> (18.02.2023 tarihinde alınmıştır)

<sup>7</sup>IAPH, 2023, *Participating Incentive Providers, Environmental Ship Index (ESI)*, <https://www.environmentalshipindex.org/> (17.02.2023 tarihinde alınmıştır)

<sup>8</sup>HSES, 2023. *Hamburg Ship Evaluation Standard, Long Term Asset Value on Discounted Cash Flow (LTAV)*, <http://www.long-term-asset-value.de/> (19.02.2023 tarihinde alınmıştır)

<sup>9</sup>Yeşil Gemi ve Tersanelere ilişkin ana ve alt kriterler yazar tarafından bulanık tabanlı analitik hiyerarşi metodu kullanılarak literatür taramasına ilaveten Türkiye'deki orta ölçekli beş tersane ile sektördeki alan uzmanları ve ilgili akademisyenlerle yapılan koordinasyon neticesinde belirlenmiş ve önceliklendirilmiştir.

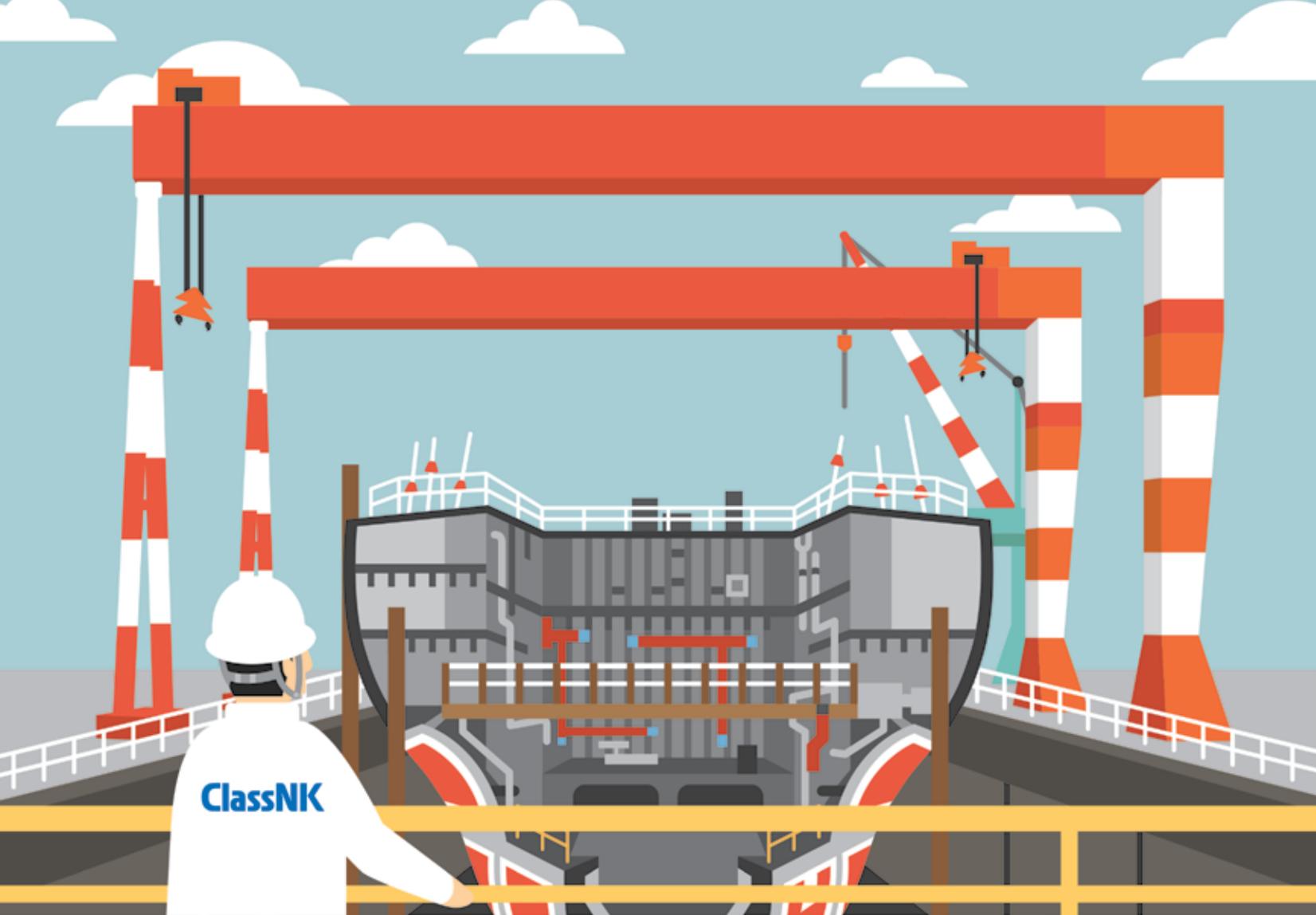
<sup>10</sup>Investopedia, 2023. *Time Charter Equivalent (TCE): Definition and How It's Calculated*, (17.02.2023 tarihinde alınmıştır)

<sup>10</sup><https://www.investopedia.com/terms/t/time-charter-equivalent-tce.asp#:~:text=Time%20charter%20equivalent%20is%20calculated,period%2Dto%2Dperiod%20changes.>

<sup>11</sup>TC Ticaret Bakanlığı, 2023. *UR-GE Projeleri (Bilgi ve Belgeler)*, <https://ticaret.gov.tr/destekler/ihracat-destekleri/mulga-karar-teblig-bazinda-destek-mevzuati/mulga-2010-8-sayili-uluslararası-rekabetçiliğin-gelistirilmesi-ur-ge-proje-destegine-iliskin-genelge/ur-ge-projeleri-bilgi-ve-belgeler> (20.02.2023 tarihinde alınmıştır)

<sup>12</sup>KOSGEB, 2023. *AR-GE, Teknolojik Üretim ve Yerlileştirme Destekleri*, (20.02.2023 tarihinde alınmıştır) <https://www.kosgeb.gov.tr/site/tr/genel/destekler/6313/arge-teknolojik-uretim-ve-yerlileştirme-destekleri>

\* PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ ÖĞRETİM ÜYESİ



## 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 100 flag States, management system certifications based on ISO and other international standards to help our clients safeguard ships, their crews, and their cargo, while protecting the marine environment.



[www.classnk.com](http://www.classnk.com)

# Bunker sektörünün demografisi ve dinamikleri



\* **CAN BESEV**

Deniz yakıtları (bunker) ikmali, satın alma ve satış dünyası son 10 yılda oldukça değişti, tarihsel gelişimini ayrı bir makale konusu olarak daha önce işlemiştik. Bu yazı ile de günümüzde sektörün demografisine yani durumuna ve dinamiklerine değinmek istedim.

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) verilerine göre; küresel deniz yakıtları tüketim hacmi 225-230 milyon ton dolaylarında; bunun kullanıcılara teslimatını sağlayan fiziksel ikmalcileri genel olarak altı ana başlık altında toplayabiliriz. Bunları büyük küresel petrol şirketleri, ulusal ve kamu petrol şirketleri, büyük emtia tüccarları, büyük bağımsız ikmalciler, küçük ve orta ölçekli ikmalciler ve kendi ikmalini kendileri yapan yapılar olarak sıralayabiliriz. Bu 230 milyon tonun aşağı yukarı 60 milyon tona denk gelen yüzde 26'lık dilimi payları azalmakla beraber bağımsız küçük ve orta ölçekli ikmalciler tarafından sağlanmakta ve bu gruptaki oyuncuların sayıları binlerle ölçülmektedir.

Ülkemizde faaliyet gösteren ve bize büyük görünen ama esasında dünya pazarının %1'inden dahi az olan Türkiye ikmallerini sağlayan yerel şirketler de bir istisna

hariç bu binlerce şirketlik dilimdedir. Yerli ikmalcilere baktığımızda sermaye yapısı olarak çoğunlukla Türk (Türkiye ve kardeş ülke Azerbaycan) kaynaklı olduğunu görebiliyoruz. Bununla beraber, maalesef ne ikmal tarafında, ne de işin ticaret tarafında Türkiye henüz bir küresel şirket çıkarabilmiş değil. Ticaret, tüccarlık tarafında (ing. bunker trade) Türk alıcılar başta Danimarka, Birleşik Arap Emirlikleri, Yunanistan, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi olmak üzere diğer yabancı menşeli satış kanallarını tercih etmekte. Yerli sermayeli yakıt tüccarları ihmal dahi edilebilecek kadar az pazar payına sahip, ama coğrafi konumu itibarı ile fiziksel ikmale avantajlı olmayan İskandinav, Baltık, İngiliz, Amerikan şirketleri ticarete milyonlarca tonluk küresel hacimlere ulaşabiliyorlar.

Aşağıda bahsedeceğimiz daha büyük şirketler süpermarket bakkal çekişmesine benzer bir şekilde pazar paylarını arttırmakta ve yerel küçük oyuncuların özellikle büyük limanlarda hareket kabiliyetini de giderek daraltmaktadırlar. Doğalgaz, biyodizel, amonyak, hidrojen, metanol gibi alternatif yakıtlarda da henüz ülkemizde deniz ikmalleri açısından fiiliyatta bir şey yok. Eski yakıtlar dediğimiz fuel-oil çeşitlerinden yeni yakıtlara geçişte hem arz tarafında, hem de talep tarafında Türkiye hareketsiz bir görüntü sergiliyor. Oysaki bir doğalgaz enerji koridoru olarak ya da tarımsal üretim potansiyeli veya nüfusuna dayalı olarak kullanılmış yemeklik yağ (UCO) açısından çok zengin olanaklara sahip.

İkinci grupta 230 milyonluk toplamın aşağı yukarı 45 milyon tonunu yani yüzde 20'sini fiziksel ikmal eden Vitol, Glencore, Mercuria, Trafigura gibi büyük emtia tüccarları var. Ülkemizde en çok ikmal hacmine sahip Petrol Ofisi de tamamıyla bir Vitol iştiraki, dolayısı ile Türkiye'de sektörün birinci firmasını da her ne kadar mahalli olarak idare edilse de bu gruba dahil etmek gerek. Bu emtia tüccarları sadece petrol ürünleri ile değil, hububattan metallere kadar birçok

şeyin ticaret ve lojistiğini yapan, bütçeleri ülkelerden bile fazla olan dev firmalar. Denizcilik yakıtları neredeyse dünyayı kontrol eden ve birleşik ciroları 1 Trilyon Amerikan Doları'nın üzerinde olan bu dört şirketin (karşılaştırma için Türkiye'nin 2021 gayri safi yurtiçi hasılası 819 milyar dolar) içerisinde elbette çok küçük yer tutmakta. Ancak o küçük yer muhtemelen önümüzdeki yıllarda küresel yakıt pazarından en büyük dilimi alacak. En büyük yakıt ikmal limanı olan Singapur'da 2022 hacimlerine baktığımızda Trafigura 3'üncü en büyük olarak aşağı yukarı 4 milyon ton satmış gözüküyor, yani Türkiye'nin toplam satışının iki katı kadar. Arkasından gelen Vitol 4'üncü, Mercuria'nın deniz yakıtları şirketi 9 ve iki aylık ikmal mahrumiyeti cezasına rağmen Glencore 13'üncü sırada bitirdi. Trafigura 2023 için 23 milyon ton hedeflediğini söylüyor ve diğer üç şirket de son yıllardaki gelişmelerini sürdürürlerse bu sene bu grubun 50 milyon tonu aşarak, dünyadaki ikmallerin çeyreğini yapması gayet olası duruyor.

BP, Shell, Exxon Mobil, Total, Chevron gibi büyük petrol şirketleri de deniz yakıtlarından çıkmış değil; sadece çoğunlukla ana noktalarda faaliyet gösteriyorlar. Kendilerine ait rafineriler, depolar ve lojistik zinciriyle büyük emtia tüccarlarına bile tepeden bakabilirler, ama kredi riski konusunda pek iştahlı değil. O yüzden 37-38 milyon ton gibi bir küresel hacimle toplamda hemen hemen Peninsula, Monjasa, Bunker One gibi büyük bağımsız özel şirketlerle başa başlar. Müşteri hizmetleri, sundukları finansal imkanlar, daha küçük limanlarda ikmal ve fiziksel ikmalin yanında alıcıya tek duraklı bir çözüm süreci yaratmak adına ticaret de yapan bu özel şirketler de yine milyar dolarlık cirolarıyla önemli bir güce sahip.

## **ÇİN DÜNYANIN EN BÜYÜK YAKIT LİMANINDA EN BÜYÜK İKMALCİ**

Kamu sermayeli deniz yakıtları ikmal şirketlerine baktığımızda, Çin en ön planda



çıkıyor ve milli planları doğrultusunda denizde de enerji bağımsızlığını hedefliyor. Asya'nın diğer parçalarında da mesela Singapur'da Çin devlet şirketi Petrochina 4.8 milyon ton satışla 2021'de birinci sıradaydı, 2022'de ise yine aşağı yukarı aynı hacimle ikinci sırayı aldı, ama yine Çin kamu sermayeli Sinopec'in ilk 20'de kendine yer bulduğu düşünülecek olursa Çin devletinin dünyanın en büyük yakıt limanında en büyük ikmalci olduğunu söylemek mümkün, keza başka bir liman olan Hong Kong için de aynı şey geçerli. Çin'deki yakıt ikmalleri de son yıllarda büyük bir ivme kazandı ve yine bir kamu iktisadi teşekkül olan Chimbusco 2022'de toplamı 20 milyon tonu bulan ülkesel pazarda 10 milyon tondan fazla yakıt sattı ki, rakipleri yine büyük ölçüde kamu ortaklı. Brezilya devlet şirketi Petrobras ve savaş dönemi ile hacimleri azalsa da halen önemlerini koruyan Rus devlet yakıt şirketleri Rosneft, Gazprom vb. oyuncularını da sayarsak, halen bu grup toplamda 40 milyon ton civarında yani yüzde 17 gibi bir pazara sahip küresel olarak.

Özellikle Afrika'da ve Hint Okyanusu'nda Çin merkezli şirketlerin gelecekte daha da büyüyeceklerini öngörmek mümkün, zira bugün bile örneğin Batı Afrika'da Çinli balıkçı teknelerinin ve yüzer fabrikaların çoğunun yakıtını bir Çin devlet balıkçılık şirketi olan CNFC sağlıyor. Bu esasında son gruba yani kendi kendini ikmal grubuna da dahil edilebilir, bu da hemen hemen 7 milyon tonluk küçük ama önemli bir kesit. Liderlik koltuğunda kesinlikle konteyner devi Maersk var, üst yönetiminde Sinan Utlu adında bu dergiye de evvelce yazı vermiş bir Türk'ün bulunduğu Maersk Oil Trading 5

milyon tondan fazla yakıt sağlıyor kendi gemilerine ve Singapur'un en büyük ikmalci listesinde de 12'nci sıradan yer buldu 2022'de. Türkiye'den de bir oyuncu var bu segmentde; Arkas... Öncelikle kendi gemilerini ikmal için 2006'da bir şirket kurdu ve halen de devam ediyor. Diğer bir örnek de feribotlarıyla öne çıkan Stena Grubu'nun bir ara Batı Afrika'da bile faaliyet gösteren şirketi halen İskandinav coğrafyasında ikmal yapıyor. Tabii ki üstte daha önce bahsettiğimiz bazı şirketlerin de (örneğin Trafigura ve diğerleri) kendi ihtiyaçları var ve onları da kendi ikmal yapıları içinde karşılıyorlar, onlar da kısmen eklenebilir. Diğer özel durumlara da örnek verirsek; ambargolar altında ezilen komşu ülke İran konteyner hat şirketi IRISL'in de kendi gemilerine hizmet için yakıt şirketi var ve bu sayede özellikle Uzakdoğu ile İran arasında ticaret devam edebiliyor.

Bu kendi-ikmalci kesitin önemi aslında satın alma tarafına baktığımızda daha keskinleşiyor, çünkü fiziksel ikmal yapmayan ama satın alma hacimlerinin pazarlık gücüyle kendi deyimleriyle ellerini kirlenmeden yakıt ticareti yapan önemli kuvvet merkezleri giderek belirginleşiyor. Konsolide olan ikmal tarafına karşı konsolide olan bir alıcı taraf cephesi, oyunu büyükler arası bir süper lig alış-verişe çeviriyor. Aslında temelleri çok yıllar önce atılmış bir konsept olsa da (mesela Hollanda merkezli bunker satın alma kooperatifi Bebeke 1961'de kurulmuş ve halen yılda Kuzey Avrupalı armatör üyeleri için 1 milyon tondan fazla yakıt alıyor) son yıllarda Hafnia'nın (Hafnia Bunker Services), zirai emtia devi Cargill'in (Pure Marine Fuels), tanker devi Navig8'in (Integr8 Fuels), Scorpio'nun (Geoserve)

ve Lauritzen-DFDS'in (Deal Energy) gibi ondan fazla alıcı tabanlı yakıt broker veya tüccarı oluştu. Bunların toplam büyüklüğü 30-35 milyon tonu geçmiş durumda, yani toplamda yakıtların %15'undan fazlası bu yapılar tarafından elleçlenmeye başladı ve artarak devam ediyor. Ülkemizde de küçük bir örneği var İstanbul'da faaliyet gösteren GN Grup'a ait MGN Bunkering şirketini de bu gruba dahil edebiliriz.

## KURALLARI VE GELECEĞİ BÜYÜKLER OLUŞTURUYOR

Diğer büyük çaplı alıcılara baktığımızda ise özellikle milyon tonluk alımlarıyla üst sıralardaki MSC, CMA CGM gibi dev konteyner şirketleri de diğer bir 35 milyon tonu oluşturuyor yani en az piyasanın satın alma tarafında yüzde 30'luk bir kesiti iki elin parmaklarından biraz fazla bir sayıda merkezden geliyor. Buna diğer büyük alıcıları da (Oldendoff vs gibi) eklediğimizde diyebiliriz ki, talep tarafının yarısı yani 115 milyon tonluk bir pasta bir kaç düzine ofiste toplanıyor. İkmal tarafına baktığımızda da yine benzer bir fotoğraf görüyoruz, ikmalin de yarısı bir kaç düzine şirkette toplanıyor. Hem arz, hem talep tarafında, pazarın diğer yarıküresi ise binlerce daha küçük taraftan oluşuyor. Kuralları ve geleceği tabii ki çoğunlukla olduğu gibi büyükler oluşturuyor ve küçük oyuncular hem satış, hem de satın alma tarafında giderek zorlaşan bir yolda ilerlemeye çalışıyorlar. Esas savaşlar ve çetin mücadeleler hangi tarafta oluyor, bu tartışılır.

Her şart altında eğer güçlü, sürdürülebilir yerli ve milli bir denizcilik sektörü hedefliyorsak, bunun lojistik anlamda dünyanın her tarafında Türk gemilerine yakıt ikmal edebilecek ya da en azından sağlayabilecek Türk sermayeli ve gereği halinde Türk lirası ile işlem yapabilecek şirketlere gereksinim var. Bunu yapabilecek beşeri ve finansal sermaye de oluşmuş durumda, önümüzdeki yıllarda umarım bunların göğsümüzü kabartacak şekilde bir araya gelmesi mümkün olur.

**\* PENINSULA PETROLEUM  
GLOBAL BUSINESS ORIGINATION  
MANAGER**

# TÜRKİYE'NİN SU ALTI İNŞAAT GEMİSİ “MUKAVEMET” DEPREMZEDELER İÇİN GÖREVDE

Karadeniz'de keşfedilen 710 milyar metreküplük doğal gazı karaya çıkarmak için Türkiye'nin enerji filosuna dahil edilen su altı inşaat gemisi “Mukavemet”, depremzedeler için toplanan yardımları afet bölgesine ulaştırıyor.



Enerji filosunun son gemisi olan ve adını Türk Mukavemet Teşkilatından alan gemi, Kahramanmaraş'ın Pazarcık ve Elbistan ilçelerinde 6 Şubat'ta meydana gelen ve 10 ili etkileyen 7,7 ve 7,6 büyüklüğündeki depremler nedeniyle Sakarya Gaz Sahası'ndaki görevine ara verdi. Sırasıyla Zonguldak Filyos, İstanbul Haydarpaşa ve

Çanakkale Kepez limanlarında, 100 metre uzunluk ve 21 metre genişliğindeki gemiye, temel ihtiyaç malzemesi taşıyan 16 tır ile 3 iş makinesi yüklendi. Depremzedeler için göreve çıkan Mukavemet, 5 günlük yolculuğunun ardından Hatay'daki Tosyalı İskenderun Limanı'na ulaştı.



Gemiyi karşılayan Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Fatih Dönmez, kaptan ve mürettebattan yardımların ulaştırılmasına ilişkin bilgi aldı. Bakan Dönmez, Mukavemet'in, Türkiye'nin enerji filosunun son üyesi olduğunu söyledi. Su altı gemisinin "asrın felaketi" nedeniyle deprem bölgelerine ulaştırılması planlanan yardımlar için görev almaya başladığını dile getiren Dönmez, şöyle konuştu: “Mukavemet, geçtiğimiz aylarda hizmete aldığımız, Karadeniz'deki doğal gaz çalışmalarında su altı yapılarımızı inşa eden gemilerimizden biri.

Afetten dolayı ekipman ve personelimizin büyük bir kısmını deprem bölgesine gönderdik. Bu kapsamda Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı ve onunla işbirliği içinde olan bazı kuruluşlarımız, bu bölgede yer alan depremzedelerin başta temel gıda ihtiyaçları olmak üzere barınma, çadır, tıbbi malzeme gibi ihtiyaçlarını bu gemiye yükleyerek 16 TIR'lık bir yük almış durumda.

İskenderun Körfezi'ne indirdiler. İnşallah kısa süre içinde bu malzemeleri depremzedelerimize ulaştıracacağız.” Dönmez, gemiyle getirilen iş makinelerinin ise yıkılan binalardaki arama kurtarma ve enkaz kaldırma çalışmalarında kullanılacağını ifade etti.





# ONURSAN GRUP'TAN DEPREM SEFERBERLİĞİ

Kahramanmaraş ve çevre illerde 6 Şubat'ta meydana gelen büyük deprem felaketinin ardından bölge halkının yaralarını sarmak için seferber olan Onursan Grup ailesi, yardım paketlerinin afet bölgesine ulaştırmak üzere hareket ettiğini duyurdu.



Türkiye'yi derinden sarsan ve 10 ilde büyük yıkıma ve can kaybına neden olan Kahramanmaraş merkezli iki büyük depremin ardından denizcilik sektörü yaraları sarmaya devam ediyor. İlgili kamu kurum ve kuruluşlarıyla iletişim halinde kalarak afet

bölgelerindeki depremzedelerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere seferber olduklarını belirten Onursan Grup, "Ülkemizin ve depremzedelerimizin yaralarını bir nebze olsun sarabilmek için tüm gücümüzü seferber ediyoruz" cümlelerini kullandı açıklamasında. Onursan Grup yaptığı yazılı açıklamada, başta battaniye, mont, polar bere, polar eldiven, iş eldiveni gibi kişisel koruyucu donanımları ve Gepa Fiberglass fabrikasında üretimini yaptıkları "Seyyar WC ve Seyyar Banyo kabinleri", çadır maksatlı kullanılması amacı ile "20 kişilik Cansalları" ve afet bölgesinde yemek ihtiyaçları için 10 bin kalorilik yiyeceklerden oluşan yardım paketlerinin afet bölgesine ulaştırılmak üzere araçların hareket ettiğini duyurdu.

Onursan Grup Yönetim Kurulu Başkanı Müh. Yılmaz Onur, derin bir üzüntü içinde olduklarını ifade ederek "Aklımız ve kalbimiz depremden etkilenen, halen kurtarılmayı bekleyen ve sağlık sorunları ile mücadele eden vatandaşlarımızla birlikte. Gelişmeleri izlemeye, daha geniş kapsamlı kurtarma ve iyileştirme çabalarını desteklemeye devam edeceğiz. Yaralarımızı birlikte sarmak ve hızla iyileşebilmek adına doğacak ihtiyaçlar dâhilinde her türlü yardımı vermeye daima hazırız" diye konuştu.

Meeting Point of All Routes



**TUNA**  
Ship Supply

Safety & Fire & Bridge

**Your Safety Partner in TURKEY**

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

**TUNA GEMİ İKMAL SAN. TİC. LTD. ŞTİ.**

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

Tuzla , 34944 İstanbul / TURKEY

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

supply@tunashipping.com / www.tunashipping.com

# UTİKAD, DEPREM BÖLGESİNE YÖNELİK ÇALIŞMALARINI ARALIKSIZ SÜRDÜRÜYOR

UTİKAD'dan yapılan açıklamaya göre, UTİKAD üyeleri depremin ilk gününde hızla harekete geçerek kurulan Afet Koordinasyon Masası aracılığıyla yardım malzemelerinin afet bölgesine ulaştırılması için gece gündüz demeden afet lojistiği operasyonu gerçekleştirmeye devam ediyor.



Afet Koordinasyon Masası, ülkenin önemli lojistik STK'larını, kamu kurum ve kuruluşlarındaki görevlileri, belediye çalışanlarını, lojistik sektöründe faaliyet gösteren yönetici ve çalışanları bir araya getirerek büyük bir gönüllülük hareketinin ilk adımını atmış oldu. Araç ve şoför sunabilenlerle kurtarma çalışmalarında kullanılacak iş makinelerinin bölgeye sevk edilmesi için nakliye ihtiyaçlarını koordine ederek iş makineleri dahil olmak üzere yardım malzemelerinin yüklü olduğu yüzlerce tır kötü hava koşullarının etkili olduğu afet bölgesine ulaştırmak için UTİKAD gönüllüleri zamanla yarıştı.

Hızla güncellenen bilgiler ve duyurular yoluyla komşu ülkelerden Türkiye'ye insani yardımın taşınmasına ilişkin prosedürler takip edildi, gümrük süreçleri, araç izinleri, vergi ve izin muafiyetleri, afet bölgesindeki karayolu durumu, işler durumundaki havalimanları, denizyolu ile ulaştırılacak yardımlar için limanlardan kalkan gemilerin hareket saatleri yardım ulaştırmak isteyen gönüllülerin bilgisine sunuldu.

UTİKAD tarafından AFAD, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ve AKOM yetkilileri ile yürütülen eşgüdümlü çalışmalar afet bölgesinde etkin bir iletişim ağının kurulmasını sağlayarak depremin yaşandığı ilk gün itibarıyla güncellenen ihtiyaç malzemelerinin neler olduğunun tespit edilmesini sağladı.

Kurtarma çalışmaları için kullanılacak ağır iş makineleri bölgeye sevk edilirken

bölgeden gelen bilgiler ışığında gıda, giyim, çadır, ısınma ve gıda gibi güncellenen ihtiyaç malzemelerinin hızla organize edilmesine de katkı sundu. UTİKAD, devlet yetkililerinin uluslararası yardım çağrısı sonrası kurtarma çalışmalarına katılmak için Türkiye'ye gelen yabancı kurtarma ekiplerinin afet bölgesine ulaştırılmasına da yardım etti. Fransa'dan Adana Havalimanı'na gelen Fransız kurtarma ekibi ve yanlarında getirdikleri ekipman için dakika dakika uçuş bilgileri güncellendi ve Fransız kurtarma ekibini afet bölgesine ulaştırmak için dernek üyeleri tarafından hazırlanan otobüsler havalimanında hazır bekletildi.

## DENİZYOLU VE DEMİRYOLU DA DEVREYE ALINDI

Kara yolu ile ulaştırılmaya çalışılan yardım malzemesi yüklü taşıtlar afet bölgesindeki yollarda trafik yoğunluğu yaşanmasına neden oldu. Kara yolunda yaşanan olumsuzluklar lojistik sektörünün her modunda faaliyet gösteren UTİKAD üyelerini farklı alternatifler yaratmak için harekete geçirdi. Hızlı ve etkili çalışmalar sonucunda farklı ulaştırma yolları devreye alınarak bölgeye ulaştırılması gereken yardım malzemeleri hız kesmeden sevk edildi. Denizyolu alanında faaliyet gösteren dernek üyeleri Ro-Ro seferleri düzenleyerek yardım malzemelerinin bölgeye ulaştırılması için çaba sarf etti.

Depremin ikinci günü itibarıyla İstanbul ve İzmir'den başlatılan Ro-Ro seferleri sayesinde İskenderun limanına ulaştırılan yardım malzemeleri afet bölgesinde görevli resmi kurumlara ulaştırıldı. UTİKAD ve Demiryolu Taşımacılığı Derneği'nin TCDD ile gerçekleştirdiği görüşmeler

sonrasında hız ve taşınabilecek yük kapasitesi açısından daha fazla imkan sunması nedeniyle demiryolu seferleri düzenlenmeye başladı.

Kocaeli Köseköy'den gerçekleşen blok tren seferleri ile afet bölgesine mutfak, yaşam konteyneri ve seyyar tuvaletlerin ulaştırılması sağlandı. Yardım malzemelerini taşıyacak bir UTİKAD blok treni organizasyonu ise tüm hızıyla devam ediyor. Afet bölgesine çok sayıda yardım malzemesi ulaştırılmaya devam ederken, bölgeye ulaştırılan malzemelerin depolanması ve dağıtımına yönelik lojistik koordinasyon, afet bölgesindeki yaraların sarılması sürecindeki önemini korumaya devam ediyor.

## TÜRKİYE İÇİN AFET LOJİSTİĞİ HAYATI ÖNEMDE

Açıklamada görüşlerine yer verilen UTİKAD Yönetim Kurulu Başkanı Ayşem Ulusoy, lojistik sektörünün gösterdiği çabalar için "Taşınan sadece bir yük değil, ülkemizin dayanışması ve birlik beraberliği" diyerek tüm ülkenin bir araya geldiği büyük yardım hareketine duyduğu minnettarlığı aktardı.

Depremden etkilenen bölgelerin yaralarının sarılmasında uzun soluklu düşünülmesi gerektiğini ve gelecekte benzer bir durumla karşılaşılması halinde etkin ve hızlı hareket kabiliyeti için Afet Lojistiği Koordinasyon Kurulunun kurulmasının hayati önem taşıdığına altını çizen Ulusoy, "Lojistiğin önemi hem pandemi döneminde hem de yaşadığımız büyük afetle acı şekilde tecrübe edildi. Bu nedenle Afet Lojistiği Koordinasyon Kurulunun kurulması için UTİKAD olarak çalışmalara başlayacağız" ifadelerini kullandı.



# DENİZ TİCARETİ KANUNU'NDA REVİZYON İÇİN TOPLANAN ÇALIŞMA GRUBU ÖNEMLİ İLERLEME KAYDETTİ

Deniz ticaretine ilişkin 6 Ağustos 2008 Tarih ve 57 Sayılı Kanun'un Değiştirilmesine Yönelik Çalışma Grubu önemli ilerlemeler kaydetti.



Panama Denizcilik Otoritesi (AMP) mevcut yönetiminin temel projelerinden biri olan 6 Ağustos 2008 tarihli 57 sayılı Genel Deniz Ticareti Kanunu'nun revizyonu; denizcilik sektöründen çeşitli aktörlerden oluşan ve Panama Üniversitesi Amerikalılar Arası Sosyal Diyalog ve Üç Tarafılık Okulu (EI-DiSTReC) tarafından kolaylaştırılan, Panama Gemi Sicili'nin rekabet gücünü artırmak için iş birliği yapmayı amaçlayan bir çalışma grubu aracılığıyla istikrarlı bir şekilde ilerliyor.

Ülke stratejisi seviyesine ulaşmış bu revizyon, faaliyetin sürdürülebilir büyümesine katkıda bulunan açık ve şeffaf bir mevzuata dayanmayı amaçlamaktadır. Teklif, rekabetçilik, uyum ve teknoloji çerçevesinde geminin tescilini kolaylaştıran yeni bir bayraklandırma prosedürü üzerinde çalışmaktadır. An itibarıyla, aşağıdaki hususlar üzerinde gelişmeler kaydedilmiştir:

- Geçici navigasyon patenti almak zorunda kalmadan, doğrudan tek bir numara ile düzenleyici patent almak mümkün olacaktır.

- Uluslararası hizmet gemileri için düzenleyici navigasyon patentinin ve düzenleyici telsiz lisansının son kullanma tarihi olmayacaktır. Bu da, müşterilere bir

faida sağlayacak ve böylece pazardaki rekabetçilik çizgisinde yer alacaktır. Bu durum, geminin tipine, belirli bir gemiye veya Panama'nın çıkarlarına bağlı özel durumlar hariç tutularak geçerli olacaktır.

- Gemilerin bayraklandırılmasına ilişkin başvurunun, gemi sahibi tarafından verilen, yeterli vekaletnameye sahip bir ilgili taraf aracılığıyla yapılabilmesine imkân tanınmıştır.

- Adli satışla ilgili düzenlemelerde, sadece deniz adalet mahkemesi tarafından emredilen satış durumlarında değil, aynı zamanda geminin idari bir makam tarafından yürütülen açık artırmada satıldığı durumlarda da geminin tamamen iptal edilmesine olanak sağlamak için ek "Açık Artırma" kavramı dahil edilmiştir.

- Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü'nün idari süreç içindeki bildirim şekli, Kararlar ve İstişare Departmanı'ndaki duvar ilanı yerine, e-posta yoluyla bildirim yapılmasına izin verecek şekilde değiştirilmiştir. Yasal çerçevedeki bu düzenleme, müşteriler için sürecin ve Sicil için ise uyumluluğun devamını kolaylaştırmaktadır. Panama Devleti, Panama Ticaret Filosu'na yeni gemilerin kaydedilmesini ve kayıtlı tonajın korunmasını teşvik etmek için kalıcı bir pazar analizi gerektiren uluslararası denizcilik sektörüne uygun olarak, faaliyetin sürdürülebilir büyümesine katkıda bulunan uluslararası rekabet stratejilerine ihtiyaç duymaktadır. Bu husus ise, uygun görüldüğü şekilde feragatlerin veya ekonomik tekliflerin verilmesi için çerçevenin genişletilmesi olasılığına götürmektedir.

Panama'nın pazarda sahip olduğu benzersiz bir avantaj olan; uluslararası düzeydeki yasal güvenliğinin

güçlendirilmesinin bir parçası olarak:

- Gemi sahibi değişikliği prosedürü için geminin satıcısının sahip olduğu tapunun önceden tescil edilmesi zorunluluğu getirilmiştir.

- Panama'da kayıtlı gemilerin ipotek alacaklıları için olan yasal güvence güçlendirilmiştir. Geminin iptaline ilişkin belgeler Panama Denizcilik Otoritesi'nin (AMP) Gemi Mülkiyeti Kamu Sicili Genel Müdürlüğü'nde daha önce kayıtlı olan ipotegin geçerliliğini etkilemeyecektir.

Çalışma grubu; denizcilik sektörünün, derneklerin ve kamu kuruluşlarının çeşitli üyelerinden oluşuyor. Aralarında Panama Deniz Hukuku Birliği (APADEMAR), Ulusal Barolar Birliği (CNA), Ulusal Donanma ve Havacılık Servisi (SENAN), Panama Armatörler Birliği (ARPA), Ulusal Deniz Adamları Birliği (CONAGEMAR), Panama Deniz Görevlileri Birliği (APOM), Panama Ulusal Balıkçılık ve Su Ürünleri Yetiştiriciliği Odası, Tanınmış Kuruluşlar (IARO), Panama Deniz Ticareti Odası (CMP), Su Kaynakları Otoritesi (ARAP), Dışişleri Bakanlığı (MIRE), Panama Kamu Sicili (RPP) ve deniz mahkemeleri yer almaktadır.

Panama Denizcilik Otoritesi (AMP); Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü (DGMM), Gemi Mülkiyeti Kamu Sicili Genel Müdürlüğü (DGRPPN), Gemi Adamları Genel Müdürlüğü (DGGM), Limanlar ve Yardımcı Denizcilik Sanayisi Genel Müdürlüğü (DGPIMA), Yasal Danışmanlık Ofisi ve Finans Müdürlüğü tarafından temsil edilmektedir. Sosyal diyalog, üç tarafılık ve anlaşmazlık çözümünün teşvik edilmesinde uzmanlaşmış akademik ve bilimsel bir kurum olan Panama Üniversitesi'ne bağlı EI-DiSTReC, bu ulusal görüşmelerin kolaylaştırıcısı olarak hareket etmiştir.



Customer Satisfaction Delivered

# Sınırları aşıyor, standartları yukarı taşıyoruz!

[www.kinay.com](http://www.kinay.com)



kinaygroup

kinaylogistics

KINAY

kinaylojistik

Kinay Group

# LİMAK, HATAY'DA 4 BİN KİŞİLİK KONTEYNER KENT KURUYOR

Limak, “asrın felaketi” olarak nitelendirilen Kahramanmaraş merkezli depremlerden etkilenen Hatay'da ilgili kurum ve kuruluşlarla koordineli bir şekilde belirlenen 2 ayrı noktada toplam 4 bin kişinin barınabileceği konteyner kent kurulumuna başladı.



Limak Şirketler Grubu'ndan yapılan açıklamaya göre, Limak'ın kurulumuna başladığı konteyner kentler yaklaşık iki hafta içinde altyapıları ile birlikte tamamlanacak. Yatak, battaniye, ısınma, elektrik, sıcak su, banyo ve tuvalet gibi altyapı hizmetleri de Limak tarafından sağlanacak olan konteyner

konteyner kentlerin sayısı, gelecek günlerde oluşacak planlamalara göre daha da artırılabilecek. Felaketin yaşandığı ilk günden itibaren Limak, tüm iştirakleri ve tecrübeli ekiplerini arama kurtarma ve yardım faaliyetleri için sahaya gönderdi. 150'ye yakın iş makinesi ve ekipmanı, söz konusu makineleri ve

ekipmanları kullanacak uzman personeli ile birlikte afet bölgesine sevk etti. Farklı bölgelerdeki tüm şantiyelerinden afet bölgesine ulaşan yaklaşık 800 kişilik arama kurtarma ve dağcı ekibi bu bölgelerde çalışmalara devam ediyor.

Yurt içinde merkez ofislerle birlikte Limak'ın iştirakleri olan Yeniköy Kemerköy Termik Santrali ile 1915 Çanakkale Köprüsü ve Otoyolu'nun yanı sıra tüm grup şirketlerinin yardım çalışmaları aralıksız bir şekilde sürüyor. Yurt dışında faaliyet yürüttüğü tüm ülkelerden de çadır, hijyen malzemesi, temel gıda, giysi, battaniye gibi malzemeler bölgelere yardım tırları ile sevk ediliyor.

Diğer yandan deprem bölgesinden pek çok depremzede Ankara, Diyarbakır, Adana başta olmak üzere şantiyelerde ve Limak Çimento'nun Kilis, Şanlıurfa, Ergani misafirhanelerinde ağırlanıyor. Grup şirketlerinden Limak Çimento, Çimko ve Oyak Çimento ile birlikte hasar gören Hatay Havalimanı'nın onarımı için tüm zorluklara rağmen büyük bir iş birliği ağı kurarak yüklenici firmaya kesintisiz ürün ve hizmet ulaştırdı.

Bölgenin önemli bir lojistik üssü olan Limak Port İskenderun'da ise deprem ve yangın felaketlerinin ardından hasar tespit ve onarım çalışmaları devam ederken, yardım gemileri limanı kullanmaya başladı.

Deprem bölgesinde ve şirketin Ankara'daki merkezinde kurulan kriz yönetimi masası ile tüm çalışmalar devam etmekte olup, çalışanlarla birlikte 7/24 bölge için yardımlar tedarik ve organize ediliyor. Yardımların sürdürülebilir bir şekilde devam edebilmesi için tüm planlamalar ilgili kurumlar ile koordineli şekilde yapılıyor.





# TSKB'DEN SEFİNE DENİZCİLİK'E 80 MİLYON DOLARLIK SKA ODAKLI YATIRIM KREDİSİ

Türkiye'nin sürdürülebilir kalkınma hedeflerine somut katkı sağlayan yatırımları desteklemeye devam eden TSKB, Sefine Denizcilik Tersanecilik'e 80 milyon dolar tutarında BM Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları (SKA) odaklı yatırım kredisi sağladı. Banka, firmanın yeni yüzer havuz inşasının finansmanı ile 17 sürdürülebilir kalkınma amacının 3'üne doğrudan katkı sunuyor.



Türkiye'de sürdürülebilir bankacılık alanında 30 yıldır öncü konumda olan TSKB (Türkiye Sınai Kalkınma Bankası), yeşil ve kapsayıcı kalkınma yönündeki etkisini sürekli artırmaya ve geliştirmeye devam ediyor. Kredi portföyünün yüzde 93'ü BM Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları (SKA) bağlantılı yatırımlardan oluşturan banka, Türkiye'deki şirketlerin çevresel ve sosyal kalkınma merkezli yatırımlarını desteklemeyi sürdürüyor. Bu kapsamda 2023 yılının ilk SKA odaklı yatırım kredisi anlaşmasını Sefine Denizcilik Tersanecilik ile gerçekleştiren TSKB, sağladığı 80 milyon dolarlık krediyle, firmanın yeni yüzer

havuz inşasını sürdürülebilir kalkınma hedeflerine uygun şekilde finanse ediyor.

Yeni gemi inşaatı, tamir, bakım ve gemi dönüşüm işlerinde faaliyet gösteren Sefine Denizcilik Tersanecilik Şirketi'nin, tersane bakım ve onarım kapasitesini artırma ve boyutu büyüyen gemilerin yer alabileceği yeni bir yüzer havuz inşa etme yönündeki yatırım planlarının desteklenmesi için sağlanan kredi 4 yıl vadeli olarak geri ödenecek. Yüzer havuzun finansmanı kapsamında yaratılan olumlu etkiyle SKA 1 (Yoksulluğa Son), SKA 8 (İnsana Yakışır İş ve Ekonomik Büyüme) ve SKA 9'a

(Sanayi, Yenilikçilik ve Altyapı) doğrudan katkı sağlanacak. Sefine Denizcilik Tersanecilik ile TSKB arasındaki ilk iş birliği 2017 yılında başlamış, firmaya iskele ve ilk yüzer havuz yatırımının finansmanı kapsamında kredi kullanılmıştı.

## SEFİNE TERSANESİ'NİN CİNSİYET EŞİTLİĞİ UYGULAMALARI TESCİLLİ

Kredi imza töreninde Koloğlu Holding ve Sefine Tersanesi'ne TSKB'nin sürdürülebilirlik danışmanlığı alanındaki uzman iştiraki Escarus tarafından, Cinsiyet Eşitliği Programı Sertifikası (CEPS) takdim edildi. Her iki kuruluşun iş hayatında toplumsal cinsiyet eşitliğinin geliştirilmesi konusundaki yaklaşım ve uygulamaları, önce Escarus'un TSKB katkıları ile geliştirdiği Cinsiyet Eşitliği Ölçme ve Değerlendirme Aracı (CEODA) ile ölçüldü. CEODA aracı ile holdingin ve şirketin mevcut durumu; "üst yönetimin taahhüdü", "şeffaf insan kaynakları süreçleri", "çalışma koşullarında fırsat eşitliği", "iş-özel hayat dengesi", "iş yerinde tacizin önlenmesi" ve "farkındalığın artırılması" gibi başlıklar üzerinden ve ulusal ve uluslararası iyi örneklerle kıyaslanarak incelendi.

Proje sürecinde Koloğlu Holding ve Sefine Tersanesi'ni toplumsal cinsiyet eşitliği açısından değerlendiren Escarus, gelişime açık görülen alanlarda destek sunarken düzenlediği eğitimlerle de cinsiyet ve fırsat eşitliği yönünde yapılabilecekler konusunda çalışanları bilgilendirdi. Nihai değerlendirmeler sonucunda firmalara Cinsiyet Eşitliği Sertifikası verildi.



# TERSAN YENİ NESİL BALIKÇI GEMİSİ İNŞASI İÇİN SÖZLEŞME İMZALADI

Tersan Tersanesi, uzun vadeli ortağı Leinebris A.Ş. ile yeni nesil bir balıkçı gemisi inşa etmek üzere sözleşme imzaladı.



Bir önceki (ve hala balıkçılık faaliyetlerini sürdüren) Leinebris, 2015 yılında yine Tersan Tersanesi tarafından teslim edilmişti ve o zamandan beri başarı ile balıkçılık faaliyetlerini sürdürüyor. Yine

Leinebris olarak adlandırılacak yeni gemi ise, ilk geminin başarı faktörleri göz önüne alınarak geliştirildi. Yeni Leinebris olta tipi, gırgır ve ağ balıkçılığı olmak üzere üç farklı balıkçılık yöntemini tek gemide barındıran dünyanın ilk balıkçı gemisi olma özelliğine sahip. Enerji verimliliği ön planda tutulan gemi batarya paketinin yanında üç dizel elektrik jeneratöre sahip olacak. Ayrıca manevra kabiliyetlerini artırmak ve yine enerji verimliliğine katkı sağlamak için hem kık, hem de pruvada Azimuth pervaneler yer alacak. 64,9 metre uzunluğunda ve 15 metre genişliğindeki Leinebris, çift kargo güvertesi, kapalı fabrika güvertesi ve zorlu havalarda dahi avlanmayı sağlayan ay havuzu (moonpool) ile mürettebat için üst düzey güvenlik sağlamayı hedefliyor. Ayrıca balıkları canlı yakalayabileceği RSW tankları da geminin önemli özellikleri arasında. Bu tanklar sayesinde, gemide balıkların daha taze işleme alınabilmesi veya tanklardan doğrudan kıyıya boşaltma yapılması planlanıyor. Leinebris'ten Paul Harald Leinebø, "Geleceği düşünerek balık tutmak ve sahip olduğumuz kaynaklara mümkün olan en iyi şekilde bakmak istiyoruz. İşte bunun için, yenilikçi bir düşünceyi benimsedik ve buna en uygun gemiyi inşa ediyoruz" dedi. Tersan'ın uzun vadeli ortağı Skipsteknisk tarafından tasarlanan gemi, yüksek standartlarda, mürettebatın dinlenme ve sağlığı için iyi olanaklarla donatılmış 25 kişilik yaşam alanı barındıracak. Yeni Leinebris'in 2025 yılında teslim edilmesi planlanıyor.

Tersan Tersanesi İş Geliştirme ve Pazarlama Direktörü Şakir Erdoğan: "İlk Leinebris'in teslimatından sekiz yıl sonra, yeni geminin tersanemizde inşa edilecek olması bizim için büyük bir gurur ve mutluluk. Bu geminin, Leinebris A.Ş.'nin balıkçılık sektöründeki öncü konumunu sürdürerek, balıkçılık sektörü için devrim niteliğinde bir gemi olacağına inanıyoruz" dedi.



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



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

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



# SOCAR TÜRKİYE'DEN DEPREM BÖLGESİNE YARDIM SEFERBERLİĞİ

SOCAR Türkiye, Kahramanmaraş merkezli depremlerden etkilenen vatandaşların ihtiyaçlarının karşılanması için 55 milyon lira değerinde bağış fonu oluşturduklarını duyurdu.



Bu kapsamda, Hatay, Adıyaman, Gaziantep, Kahramanmaraş ve Şanlıurfa'daki Hazar akaryakıt istasyonlarından tüm ambulans, itfaiye araçları, AFAD ve diğer kuruluşların arama kurtarma araçlarına ücretsiz benzin ve motorin sağlandığı kaydedildi. Açıklamada, "Deprem bölgesinde ikamet eden Azerbaycan vatandaşlarının tahliyesi kapsamında Azerbaycan Ankara Büyükelçiliği'ne destek sağlıyoruz.

AFAD'a 6,4 milyon lira tutarında temel ihtiyaç malzemesi ilettik, aynı zamanda 3,5 milyon lira nakdi bağış gerçekleştiriyoruz. AHBAP Derneği'ne 2 milyon lira tutarında nakdi bağış gerçekleştirdik. Göç İdaresi Başkanlığı yönlendirmesiyle bölgeye iletmek üzere 500 bin lira tutarında malzeme (su, çocuk bezi, ped) temin ettik. Deprem bölgelerindeki emniyet ve jandarma ekiplerine gönderilmek üzere Aliğa İlçe

Emniyet Müdürlüğü'ne 500 bin liralık gıda desteği sağlandı" ifadeleri kullanıldı.

Enerji Ticareti Derneği'nin konteyner temini için 5 bin dolar tutarında bağış gerçekleştirdiği belirtilen açıklamada, şu ifadelere yer verildi: "Aliğa Kaymakamlığı yakıt tankeri için 30 bin litrelik motorin temin edildi. SOCAR Türkiye Gönüllüleri olarak çalışma arkadaşlarımız katılımıyla yardım kampanyası başlattık. Çalışanlarımızın 8 Şubat itibarıyla başta AHBAP Derneği ve AFAD olmak üzere yaptığı bağış tutarı 1 milyon liraya aştı.

Bursagaz arama kurtarma ekibimizde (BURAK) yer alan çalışma arkadaşlarımız, arama kurtarma çalışmalarına katılmak üzere Kahramanmaraş'a gitti. İzmir'den temel ihtiyaç malzemesi ile dolu 90 kişilik 2 otobüs, Kayseri'den 15'er kişilik 3 otobüs

deprem bölgesine destek amacıyla yola çıktı." Öte yandan, SOCAR Türkiye'nin Grup şirketi Trans Anadolu Doğalgaz Boru Hattı (TANAP) aracılığıyla da Hatay'da 3000 kişiye 10 gün boyunca günde 2 kez sıcak yemek servisi imkanı sağlanırken, 2000 soğuk kumanyanın da deprem bölgesine ulaştırıldığı bilgisi paylaşıldı.

Deprem bölgesine yardım amaçlı gönderilecek uluslararası standartlara uygun konteynerlerin gemiden boşaltılması, gemiye yüklenmesi, karadan sevk için araçlara yüklenmesi, konteynerlerin liman sahasında stoklanması kapsamında SOCAR Terminal tarafından bedelsiz hizmet verileceği aktarıldı. Açıklamanın devamında şunlar kaydedildi: "Adıyaman Devlet Hastanesi'ne 2 bin çocuk ve yetişkin battanisi gönderildi. Kahramanmaraş'a bu akşam 3 bin soğuk kumanya gönderimi gerçekleşecek. Deprem bölgesine günlük 5 bin ekmeğe gönderiliyor.

Depremden etkilenen 7 ilimize birer tır, Hatay, Kahramanmaraş ve Adıyaman'a ikişer tır içecek su gönderimi gün aşırı düzenli olarak gerçekleştiriliyor. Kahramanmaraş ve Hatay'a bugün ulaştırılmak üzere 1500 ilaç (antibiyotik, batikon, kan sulandırıcı) yola çıktı. Deprem bölgesinde dolaşarak ihtiyaçları belirleyecek 3 ekip görevlendirildi. TANAP kar küreme makineleri Adıyaman Çelikhan ilçesinin kapalı Malatya yolu tarafından temizlenmek üzere hazır bulunduruluyor. Aliğa Petkimspor'un Yukatel Merkezefendi Belediyesi ile oynadığı basketbol karşılaşmasında elde edilen gelir AFAD'a bağışlandı. Tüm kalbimizle halkımızın yanındayız."

# DEV ÇIKARMA GEMİLERİ DEPREMZEDELER İÇİN YÜZER HASTANE OLDU

TSK tarafından Hatay Dörtyol'daki MMK Metalurji Limanı'nda konuşlandırılan 560 yatak kapasiteli gemide görevli sağlık çalışanları hem depremde yaralananlara, hem de hastalara hizmet veriyor.



Merkez üssü Kahramanmaraş'ın Pazarcık ve Elbistan ilçeleri olan, Akdeniz, Güneydoğu Anadolu ve Doğu Anadolu bölgelerindeki 10 ili etkileyen 7,7 ve 7,6 büyüklüğündeki

depremlerin yaralarının sarılması için çalışmalar yoğun şekilde sürüyor. Bu kapsamda Hatay'a deniz yoluyla iş makinesi, giyim, gıda ürünleri ve sağlık ekipmanları taşıdıktan sonra yüzer hastaneye çevrilen çıkarma gemileri TCG Bayraktar ve TCG Sancaktar, hazırlıkların tamamlanmasıyla cuma sabahı sağlık hizmeti vermeye başladı.

Dörtyol'daki MMK Metalurji Limanı'nda demirli TCG Bayraktar ve TCG Sancaktar'ın sağlık personeli ve bünyelerinde bulunan ameliyathane, 20 yataklı hasta gözlem odaları sayesinde, depremlerde yaralanan bölge halkına ilave sağlık hizmeti sunabilecek kabiliyete sahip. Her biri 560 olmak üzere toplam 1120 yatak kapasitesine sahip iki çıkarma gemisinde portatif kan gazı cihazı, anestezi cihazı, elektrokoter, portatif aspiratör, büyük/küçük cerrahi setler, transport ventilatör, kombinasyon sedye, oksijen tüpleri, defibrilatör, ventilatör, ilaç ve tıbbi sarf malzemeleri ile genel cerrahi uzmanı, ortopedi ve travmatoloji uzmanı, göğüs cerrahisi uzmanı, kalp ve damar cerrahisi uzmanı, anestezi uzmanı, acil tıp uzmanı ve ilgili yardımcı sağlık personeli bulunuyor. Mevcut personelin yanında Sağlık Bakanlığı personeli de gemide görevlendirildi.

Söz konusu imkan ve kabiliyetlerle depremzedelere hayat kurtarıcı acil tıbbi/cerrahi müdahaleler uzmanlarca en kısa sürede yapılabilecek, ileri tedavi gerektiren yaralıların stabil hale getirilerek tahliyesi ivedilikle sağlanabilecek. Bununla birlikte tahliye süreçlerinde gerekli tıbbi bakımın uygun şartlarda yapılmasına yönelik faaliyetler deprem bölgesinde gerçekleştirilecek.



Lighthouse Ship Brokers Ltd.

*Sale and Purchase*  
*New Building*  
*Demolition*

*Shipbrokers & Consultants since 2006*

*Our light is your guidance...*

[www.lighthousebroker.com](http://www.lighthousebroker.com)

# ESKO-ART'IN İLK SERGİSİ MAVİ BLUE SANATSEVERLERLE BULUŞTU

Denizcilik sektörünün öncü firmalarından biri olan Eskomarine'in desteği ile kurulan Eskoart'ın Büyük Kulüp'te düzenlediği "Blue" Resim Sergisi denizcilik sektörü ve sanatseverlerin yoğun ilgisi ile açıldı.



Global denizcilik firmalarının kaliteli ve performanslı ürün ve hizmetlerinin Türkiye distribütörü olan Eskomarine ve Ressam Berrin Kurt "Denizcilik" temalı bir resim sergisi için iş birliği yaptılar. Denizcilik sektörü ve sanatseverleri bir araya getiren ve 9 Şubat'a kadar devam eden "MAVİ" adlı sergide yağlıboya ve akrilik boya ile yapılmış 55 resim sergilendi.

Yol, yolculuk, sükunet, huzur, karmaşa, umut, cesaret, alın teri, emek, düş kırıklığı, idealler, hayaller, gemiler, yelkenler, martılar, balıklar, ağlar, kotralar, tulumlar, tersane işçileri, balıkçılar, deniz kenarı memleketlerdeki kişisel deneyim ve gözlemler, sudan yansıyan izlenimler ve tanıklıkların yansıdığı resimlere denizcilik camiasının ilgisi de yoğun oldu.

Sergi ile ilgi duygu ve düşüncelerini dile getiren Ressam Berrin Kurt, "Sinoplu bir ailenin çocuğuyum İstanbul Sarıyer'de doğdum büyüdüm. Dolayısıyla sahilde yürüyüş yaparken gördüğüm şeylerden esinlenerek eskiz yapıyordum. O eskizler birikiyordu ve sonrasında o kafamdaki eskizleri tuvale dökmeye başladım. Tuvalin başına geçtiğimde ne yapacağımı genellikle biliyorum. Fırçamı maviye daldırıyorum



sonra kafamdaki imgelerle birlikte nereye gideceğimi resmin ortalarına doğru anlıyorum. Yaşayarak resim yapıyorum" diye konuştu.

## "DENİZİN YARATTIĞI KÜLTÜR BENİ DAHA ÇOK ETKİLİYOR"

Resimlerinde tersane ve gemi insanlarına da yer veren Berrin Kurt, şöyle devam etti: "Aslında denizciliğin her alanına meraklıyım. Ailemde de çok denizci var. Denizin yarattığı kültürler, ekonomiler ve denizcilerin hayatımız üzerindeki etkileri benim için çok kıymetli. Tek başına deniz manzarası yapmak bana hiçbir şey ifade etmiyor. Denizin yarattığı kültür beni daha çok etkiliyor. İşçiler, işçilikler, tersanedeki o sesler, makineler, onların azameti... Bunların hepsinden esinlenerek resimlerimi ortaya çıkartıyorum."

Eskomarine Kurucu Ortağı Adem Kocadağ da sergi hakkındaki düşüncelerini ifade ederek, firma olarak 30 yılı aşkın süreden beri denizciliğin profesyonel tarafında olduklarını belirtti. Denizciliğin ekipman, ürün ve hizmet anlamında ön plana çıktığını ancak sanat tarafının da göz ardı edilmemesi gerektiğine dikkat çeken Adem Kocadağ "Dikkat ederseniz bizim bütün



temamız denizcilik üzerine. Bunun içine balıkçı, tersaneci, kaynakçı, boyacı herkes giriyor. Biz bunu müşterilerimize bir sanat eseriyle hediye etmek istediğimiz zaman ne Türkiye'de, ne de dünyada böyle bir eserin olmadığını fark ettik. Ondan sonra kuzenim Ressam Berrin Kurt ile bir araya gelerek düşüncelerimden bahsettim, sonunda böyle bir sergi ortaya çıkardık.

Şu anda tabloların fiyatları çok cüzi rakamlar. Bundan sonraki konseptimiz yine denizcilikle ilgili ihtiyacı olan bir okul veya vakfa gelir paylaşımı şeklinde olacak. Esko Art'ı gelir amaçlı değil de, sosyal sorumluluk projesi olarak görüyoruz. Yıllardır bu sektörden kazancımız oluyor. Bunu sektöre vermenin en güzel yolu bence sanatla olacaktır" dedi.

Denizcilik camiasının sektöre yalnızca yan sanayi gözüyle bakmaması gerektiğini söyleyen Adem Kocadağ, "Deniz kavramını içerisinde kültür, eğitim, çevre gibi başlıklar da var. Deniz kültürünü ilkokuldan başlayarak kazanmamız gerekiyor. İnşallah bu anlamda öncü olmuş oluruz. Esko Art projeleri farklı başlıklar altında yoluna devam edecek" diye konuştu.

# COMPACTCLEAN

## BALLAST WATER MANAGEMENT SYSTEM

**FULL RANGE OF BWMS**  
35 M<sup>3</sup>/h - 2500 M<sup>3</sup>/h



### 3 BWMS TYPES TO MATCH EVERY NEED:

- ✓ CompactClean
- ✓ CompactClean OptIMO
- ✓ CompactClean Bulker

# MSC GRUBU'NUN YARDIM GEMİSİ İSKENDERUN'DA

İtalya'nın Napoli Şehri'nden hareket eden, içinde depremzedeler için temel ihtiyaçlar ve ilk yardım malzemeleri taşıyan MSC AURELIA gemisi, İskenderun Limanı'na yanaştı.



MSC Grubu açıklamasına göre, grup, Türkiye'de yaşanan afet sonrası grup şirketleri MSC, MEDLOG ve ASYAPORT'un desteğiyle yardım seferberliğini

sürdürüyor. 16 Şubat'ta İtalya'nın Napoli Şehri'nden hareket eden, içinde depremzedeler için temel ihtiyaçlar ve ilk yardım malzemeleri taşıyan MSC AURELIA gemisi, 20 Şubat Pazartesi günü İskenderun Limanı'na yanaştı. Depremde evlerini kaybedenlerin bir süreliğine barınma ihtiyacını karşılayacak olan MSC AURELIA Gemisi, İskenderun'da kalacağı iki aylık süre boyunca yerel yönetim ve AFAD koordinasyonu ile 1.000'den fazla yatak kapasitesi sağlayacak.

Gemide, MSC Grubu, MSC Vakfı ve Rava Vakfı tarafından toplanan tıbbi malzeme, pediyatrik ilaçlar ve gıda takviyeleri, hijyenik malzemeler, oyuncaklar, boya kalemleri, uzun ömürlü yiyecek ve içecekler, giysi ve battaniyeler bulunuyor. Gemiden indirilecek yardım malzemeleri, AFAD'ın belirlediği varış noktalarına ve oradan da ihtiyaç sahiplerine ulaştırılmak üzere yine MSC Grubu şirketlerinden Medlog Lojistik çekicileri ile taşınacak. Verilen bilgiye göre, MSC Türkiye deprem felaketinden etkilenen 300'e yakın MSC

Grubu çalışanı ve aileleri için İskenderun Limanı'nda konteyner yerleşkesi kurularak her gün barınma, yiyecek, içecek ve temel ihtiyaç malzemelerinin teminini gerçekleştiriyor.

Aynı zamanda İçişleri Bakanlığı, Tekirdağ Valiliği ve AFAD ile iş birliği içerisinde Türkiye'nin depremden en çok etkilenen 4 ili olan Adıyaman, Gaziantep, Hatay ve Kahramanmaraş'taki depremzedelerin kış soğuşunda barınma ihtiyaçlarını karşılamak üzere binlerce boş konteyner tahsisinin yanı sıra 50'ye yakın konteyner, tır ve vagon ile yardım malzemelerinin ihtiyaç sahiplerine ulaştırılmasında lojistik destek sağladı.

MSC Grubu, MSC Vakfı iş birliğiyle geçen hafta grubun tüm çalışanları arasında küresel bir bağış toplama kampanyası başlattı. Bağış kampanyası kapsamında, grup şirketlerinden yapılacak her bağış, MSC Grubu tarafından ikiye katlanarak Türkiye'deki yardım projeleri için çalışan yerel resmi kuruluşlara aktarılacak.



# SHIPYARD FAMAGUSTA CYPRUS

## GAZİMAĞUSA TERSANESİ

### DOĞU AKDENİZ'DE TAMİR BAKIM İÇİN DOĞRU ADRES



#### Toplam Alan

26.800m<sup>2</sup>

14.000 m<sup>2</sup> Yüzer havuz, atölyeler, ofisler ve borda alanı

5.500 m<sup>2</sup> Yeni inşaa alanı, CNC atölyesi, torna atölyesi

1.300 m<sup>2</sup> Çok amaçlı atölye alanı

6.000 m<sup>2</sup> Depo



#### Kaldırma Araçları

Yüzer havuz üzeri 2 adet 5ton vinç

50 ton'luk yüzer vinç



#### Yüzer Havuz

140 m x 25 m (max draft 6.5m)

8500 ton lightweight kaldırma kapasitesi



#### Borda

160 m x 32 m (max draft 8.5m)

- > 30 YILI AŞAN TERSANE TECRÜBESİ
- > 140 KADROLU YETİŞKİN İŞ GÜCÜ
- > REKABETÇİ FİYAT
- > KALİTELİ VE HIZLI İŞÇİLİK
- > CAZİP ÖDEME KOŞULLARI

#### BİZE ULAŞIN

Liman İçi PK6, Gazimağusa Tersanesi, G.Mağusa, K.K.T.C

[www.shipyardcyprus.com](http://www.shipyardcyprus.com)

[info@shipyardcyprus.com](mailto:info@shipyardcyprus.com) / [repair@shipyardcyprus.com](mailto:repair@shipyardcyprus.com)

Tel: +90 392 365 2592 / +90 533 849 05 10

# NATO İSTİHBARAT AKIŞINI STM'NİN YAZILIMI İLE SAĞLAYACAK

Türk savunma sanayiinin öncü firmalarından STM, NATO'nun istihbarat altyapısı için yazılım geliştirecek. Dünya genelindeki tüm NATO karargâhları arasında istihbarat paylaşımı bu yazılım üzerinden yapılacak.



T.C. Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayii Başkanlığı öncülüğünde, ulusal ve uluslararası arenada, yüksek teknolojiye sahip, yenilikçi ve milli sistemler üreten STM Savunma Teknolojileri Mühendislik ve Ticaret A.Ş., Türk savunma sanayiinin yazılım alanındaki en önemli ihracat başarılarından birine imza attı. NATO'daki karar vericiler ve komuta kademesi için haberleşme ve bilgi sistemlerinin temini, kurulumu ve idamesinden sorumlu NATO İletişim ve Bilgi Ajansı'nın (NCI Agency); NATO kapsamında istihbaratın yönlendirilmesi, toplanması, işlenmesi ve dağıtılmasına yönelik açtığı iki önemli ihaleyi de STM kazandı. NCI Agency, fiyat ve teknik yeterlilik değerlendirmesi sonucunda, NATO'ya üye ülkeler arasından açılan ve dünyanın önde gelen yazılım firmalarının katıldığı iki projede de STM'yi tercih etti. Gerçekleşen teknik ve idari görüşmeler ardından, STM ve NCI Agency arasında sözleşme imzalandı. INTEL-FS Projesinin başlangıç toplantısı Hollanda'nın Den Haag şehrinde bulunan NCIA Merkezi'nde başarı ile gerçekleştirildi.

STM proje kapsamında geliştireceği yazılımla, NATO komutanlıkları için istihbaratın yönlendirilmesi, toplanması, işlenmesi ve dağıtılmasını sağlayacak. Dünyadaki tüm NATO karargâhları



ve üsleri, istihbarat akışlarını STM'nin geliştireceği ve modernize edeceği bu yazılımlar üzerinden yapacak. NATO'nun istihbarat altyapısını modernleştirecek INTEL-FS Projelerinin yaklaşık 3.5 yıl sürmesi planlanıyor. INTEL-FS projeleri toplamda bir Türk firmasının NCI Agency ile imzaladığı en büyük ölçekli sözleşmelerden birisi olarak öne çıkıyor.

STM Genel Müdürü Özgür Gülerüz, konuya ilişkin yaptığı açıklamada, Türkiye için yazılım alanında çok önemli bir ihracat başarısına imza attıklarını söyledi. Dünyadaki en önemli uluslararası kuruluşlardan NATO için daha önce de farklı projeler gerçekleştirdiklerini ifade eden Gülerüz şöyle devam etti: "STM olarak, NATO Bütünleşik Elastikiyet Karar Destek Modeli ve NATO Integration Core Projesini başarıyla tamamlamıştık. Şimdi ise yazılım geliştirme alanındaki yetkinliğimizle, NATO'nun istihbarat altyapısının teknolojik dönüşümünü sağlayacağız. Yönetim bilişim sistemi olarak imza atacağımız INTEL-FS

projesi ile NATO komutanlıkları her türlü istihbarat verisine kullanıcı deneyimine önem veren modern arayüzlerle erişecek. Projenin tamamı Türk mühendislerince yürütülecek. Yaklaşık 100 kişilik bir uzman kadromuz ile proje için çalışmaya başladık."

Bu proje ile önemli bir tecrübe kazanımı geleceğini de belirten Gülerüz, "Veri analizi anlamında operasyonel bir kabiliyet oluşacak. Projede edineceğimiz tecrübe ve yeni birikimlerle, yurt içinde istihbarat ve güvenlik birimlerimizin benzer ihtiyaçları için de her daim hazır olacağız" dedi. INTEL-FS Projelerinin ihracattaki önemine de değinen Gülerüz, "INTEL-FS'in, Türkiye'nin NATO'dan yazılım geliştirme alanındaki aldığı en büyük ihracat projelerinden biri olması da bizler için ayrı bir gurur kaynağı oldu. Savunma ve bilişim alanındaki mühendislik tecrübemiz, katma değeri yüksek ürün ve çözümlerle, Türkiye'nin ihracat hedeflerine katkı vermeyi sürdürecektik" ifadelerini kullandı.





# Alternatif rotalar, yeni pazarlar...



\* AYŞEM ULUSOY

Dünya ticaretindeki rota değişimi ve alternatif yeni üretim merkezi arayışları pandemi sonrasında başladı ve bugün gelinen noktada dünya ticareti yeni rotalar aramaya devam ediyor. Bu nedenle

batılı konteyner şirketlerinin çoğu Rusya limanlarına seferlerini durdurdu. Böylelikle Türkiye limanları Bağımsız Devletler Topluluğu ülkeleri için aktarma limanı haline geldi. Ayrıca Batılı şirketler için kuzey rotası alternatiften çıkınca, Avrupa'nın yükleri karayolu ile Türkiye üzerinden Türkî Cumhuriyetlere taşınmaya başlandı. Küresel ticaretteki değişim Türk lojistik sektörünün lehine bir süreç olarak gelişti ancak ağırlıklı taşımacılığın batının ambargo kuralları dikkate alınarak yapılmaya devam ediyor.

Küresel ticaretteki en ciddi rota değişimi, petrol taşımacılığında oldu. AB ülkelerinin Rus petrol ve gazına alternatif arayışı, gemilerin de rotalarını değiştirmesine neden oldu. AB, enerji ithalatında yüzünü Ortadoğu ve Afrika'ya dönerken, Rusya'nın enerji ihracatı Uzakdoğu'ya yöneldi. Rusya'nın savaş döneminde Hindistan'a deniz yoluyla ham petrol ihracatı 14, Çin'e ise bir buçuk katına çıktı. Çin'in 2022 yılı boyunca ikili ticaret hacmini en fazla artırdığı ülke Rusya oldu. Çin'in Rusya ile dış ticaret hacmi yüzde 29 artışla 190 milyar dolara çıktı.



Türkiye'nin ABD ve AB ülkelerine yaptığı ihracat ve deniz-karayolu taşımacılığı arttı. Düzenli konteyner taşımacılığında rotaların değişmesine neden olan bir diğer etken ise, Rusya-Ukrayna Savaşı'nın başlaması oldu. Ukrayna limanları, konteyner gemileri için kapanırken,

iki ülke arasında artan ticaret hacmiyle birlikte, batılı operatörlerin Rusya hatlarını durdurması sonrasında fırsatları değerlendirmek adına yerli firmalarımız Çin limanlarına düzenli konteyner hatları açmaya başladılar. Böylelikle ağırlıklı olarak Avrupa ve Afrika rotasında çalışan

Türk konteyner armatörleri, Amerika hattından sonra, servislerini Uzakdoğu'ya kadar uzatmış oldu, ancak Uzakdoğu pazarı dünyanın en büyük operatörlerinin rekabet sahası olarak öne çıkıyor. Ayrıca bu büyük pazarın en büyük oyuncularını filolarına kattıkları yeni gemilerle ticaret rotalarındaki değişime hazırlık yapmakta ve pazar paylarını artırma hedefi ile oyun kurucu olma vasıflarını devam ettirmektedir.

## NAVLUNLARDAKİ DÜŞÜŞ REKOR SEVİYELERDE

ABD, AB ve artarak devam eden grev dalgasının toplumsal düzeyde en sert yaşandığı İngiltere gibi ülkelerde yaşanan resesyon küresel deniz taşımacılığını olumsuz etkilemeye devam ediyor. Resesyonun yaşandığı koşullarda navlunların ve taşımacılık şirketlerinin gelirlerinin düşmesi şüphesiz tüm ekonomik faaliyet alanlarında olduğu gibi taşımacılıkta da sürpriz bir durum değil. Bu nedenle küresel konteyner operatörleri de değer kaybetmeye devam ediyor. Bu yıl konteyner firmalarının karlarında bir önceki yıla göre ciddi düşüşler olacağı öngörüler arasında; hatta bu düşüşlerin yüzde 40, yüzde 50'ler civarında olabileceği tahminleri yapılmakta.

Bir başka tarihî düşüş Baltık Kuru Yük Endeksi'nde yaşanıyor. ABD-Çin ticaret savaşları ve Çin-Tayvan gerginliğinden dolayı Asya ülkelerinin tedirginliği, navlunların ve gemi kiralama bedellerinin düşüşündeki önemli etkenler arasında görülüyor. 2022 yaz aylarında üç binin üzerinde olan Baltık Kuru Yük Endeksi 600 seviyelerine kadar geriledi. Ancak Çin'in reel ekonomisini destekleyici paketler açıklaması halinde Baltık Kuru Yük Endeksi'nde yukarı yönlü bir çıkış yaşanması ihtimaller arasında görülmekte.

\* UTİKAD YÖNETİM KURULU BAŞKANI

---

# NEW GENERATION BROKERAGE SERVICE

---

6<sup>th</sup>  
ANNIVERSARY  
**AQUA**  
CHARTERING

[www.aquachartering.com](http://www.aquachartering.com)

Feneryolu Mah. Bagdat Caddesi, Ufuk Apt. No:105 A Blok Daire:6 Kadikoy / ISTANBUL / TURKEY  
t.+90 216 455 62 50/51 [aqua@aquachartering.com](mailto:aqua@aquachartering.com)

# MEDLOG GEMİCİLİK'TEN TEKİRDAĞLI GENÇLERE EĞİTİM VE İŞ İMKANI

Medlog Gemicilik tarafından meslek liselerinin teknik bölümlerinde okuyan öğrencilere gemilerde yağcı, fitter ve gemici olarak çalışmalarını için eğitim ve staj imkanı sağlanacak. Asyaport Limanı da meslek lisesi mezunlarının aliman sahası içinde staj imkanı tanıyacak.



Medlog Gemicilik, Medlog Lojistik, Asyaport Kılavuzluk ve Asyaport Limanı ile Tekirdağ Süleymanpaşa İlçe Milli Eğitim Müdürlüğü arasında mesleki liselerin eğitimi ve istihdamına yönelik protokol anlaşması imzalandı. Tekirdağ'daki mesleki eğitim veren liselerde okuyan öğrencilere Asyaport'un paydaşı Medlog



Gemicilik'te görev yapan tecrübeli kaptanlar, mühendisler ve yöneticiler tarafından okullarda belli saatlerde eğitim verilecek. Teorik olarak verilen bu eğitimlerin ardından staj döneminde de yine Medlog Gemicilik devreye girecek.

Gemilerde çalışacak öğrenciler bu kez kara stajlarını Medlog Gemicilik atölyesinde tamamlayacak, deniz stajlarını da Medlog Gemicilik tarafından işletilen gemilerde yaparak eğitim süreçlerini tamamlayacak ve mesleğe ilk adımlarını atacaklar. Liman ve lojistik sektöründe çalışacak öğrenciler için de Asyaport ve Medlog Gemicilik bünyesinde bulunan liman ve atölyelerde staj yapma imkanı sağlanacak. Bu öğrenciler de Asyaport ve Medlog Gemicilik bünyesinde bulunan, konusunda uzman çalışanlardan belli saatlerde eğitim alarak mesleğe hazırlanacak. Başarılı öğrenciler için liman ve atölyelerde iş imkanı da sağlanacak. Gemi makineleri, elektronik, metal teknolojisi, muhasebe ve finansman, bilişim, ulaştırma, denizcilik, sağlık hizmetleri, yiyecek içecek hizmetleri, pazarlama, İngilizce gibi alanlarda eğitim gören öğrenciler Asyaport ve Medlog Gemiciliğin bu projesinden faydalanacaklar. Denizcilik meslek lisesi öğrencileri içinde zabitan olma isteği ve performansı gösterenler ise üniversiteye yönlendirilecekler. Öğrencilerin eğitimlerini tamamlamalarının ardından ise Medlog Gemicilik'in Türkiye ve uluslararası sularda hizmet veren gemilerinde 6 aylık

## MEDLOG

Transport & Logistics

staj döneminde 750 dolar maaş olarak staj yapacaklar. Staj sonunda 4 aylık bir deneme olacak. İlk dört aylık kontratta 1100 dolar alacak gençler, başarılı olup asıl kadroya terfi edince ise 1600 dolar maaşa kavuşmuş olacaklar. Konuyla ilgili Medlog Gemicilik ve Asyaport Limanı yetkilileri açıklama yaptılar.

### ANA HEDEFİMİZ OKULDAN MEZUN HER ÇOCUĞA İŞ VEREBİLMEK

Medlog Gemicilik Teknik Müdürü Hızır Gökçe Gülelçe: "Tekirdağlı gençler için ileriye dönük güzel bir yatırım olacağına inanıyoruz. Bu projenin gemi işleten bizler içinde büyük faydaları olacak. Bu projenin liselerden başlayıp üniversiteye uzanan bir süreci var.

Meslek liselerinin teknik bölümlerinden gemilerimizde yağcı, gemici olarak çalışan kadrolarda insan yetiştirmek istiyoruz. İnsan yetiştirmek derken; sadece okulu bitirip diploma vermek değil, mesleği öğretmek, bizim de işimizi kolaylaştırmak, teknik konulara vakıf insanlar yetiştirmek istiyoruz. Hem bizim gemilerle ilgili konularda öğrencilerimizin derslerde öğrenmesi gereken konuları okullarla konuşuyoruz, hem de atölyelerde öğrencileri nasıl daha iyi eğitebiliriz bunları planlıyoruz. İşin bir bacağına ise bu çocuklara staj yaptırıp, sonrasında ise nasıl görevlendirebiliriz bunları konuşuyoruz. Ana hedefimiz okuldan mezun her çocuğa iş verebilmek. Ana hedefimiz okula giren her çocuğu gemilerimizde çalıştırmak. Şu anda 22 öğrencimiz teknik atölyemizde staj yapıyor.

**Hızır Gökçe Gülelçe**

Bu arkadaşları hem gözlemliyoruz, hem de eğitme şansımız oluyor. Sonrasında ise gemiye göndererek hem eğitim süreçlerini tamamlamalarını, hem de denizcilik mesleğine ilk adımı atmalarını istiyoruz.”

**Murat Şahin**

Deniz maaşlarının günümüz Türkiye şartlarına göre oldukça standardın üzerinde olması, genç arkadaşlarımızın gelecek kaygısını ortadan kaldıracak ve hayallerine çok erken yaşlarda kavuşmalarına imkan tanıyacaktır.”

**Mehmet Akdaş**

### **PROJE TEKİRDAĞLI GENÇLERE İSTİHDAM YARATMAYI AMAÇLIYOR**

Medlog Gemicilik Personel Müdürü Murat Şahin: “Proje tamamen Tekirdağlı gençlere istihdam yaratmayı amaçlıyor. Biz kendi firmamızın dinamiklerine, şirket kültürümüze ve Emniyetli Yönetim Sistemimize uygun eleman yetiştirmek, neyi beklediğimizi anlayabilen arkadaşlarla çalışmak istiyoruz. Bu arkadaşlarımızı bir tohumken alıp, önce fidan yapıp sonrasında da sağlam kökler üzerinde duran koca bir çınar yapmak istiyoruz.

Projenin 2 aşaması var. 1’inci aşama lojistik, atölye ve liman tarafı. 2’nci aşama ise gemi tarafı. Lojistik, atölye ve liman tarafında staj yaptırıldıktan sonra beğenilen stajyerler ile kadro ihtiyacına göre süreç devam edecek. 2’nci aşamada yani gemi tarafında ise, Denizcilik Meslek Liseleri’nin Gemi

Makineleri ve Güverte bölümünden stajyer alımı yapılacak. Gemi stajyerlerinin gelişimi takip edilecek ve değerlendirme merkezine tabi tutulacaklar. İlk etapta, yani okul zamanı yapılan stajları atölye bünyesinde yaptırılacak, bu arada kişisel becerilerine bakılacak. Başarılı olanlar ve kariyerine gemide devam etmek isteyenler 6 aylık gemi stajına başlayacaklar. Üniversite okumayı düşünen ve bu konuda yetenekli olanlar ise üniversiteye yönlendirilecek ve zabıt olmaları sağlanacak. Gemi stajına yönelen kişiler 6 aylık gemi stajı yapacak. Bu kişiler gemi kadrolarında, yetkinliklerine göre “Fiter, Yağcı ve Gemici/Usta Gemici” olarak değerlendirilecekler. Stajları boyunca aylık net 750 USD alacaklar.

Stajını başarıyla tamamlayanlar, deneme kontratına çıkacaklar aylık 1100 USD net maaş alacaklar. Deneme kontratını da başarıyla tamamlayanlar asıl kadroya alınıp 1600 USD net maaşla çalışma hayatlarına atılmış olacaklar.

Proje; ilerleyen süreçte ülkemize hem istihdam, hem de döviz girdisi sağlayacak şekilde uzun süreli olarak tasarlandı. Lise sonrası gemi kariyerine yönelecek olan ve başarılı olan arkadaşlarımızı MSC grubu gemilerinde de iş bulmaları için yardımcı olacağız. Proje asıl hedefine yurt dışına gemi insanı ihraç etmeye başladığında ulaşacak. Filipinler’in gemi insanı ihracından ülkelerine sağladıkları yıllık döviz girdisi 6 milyar dolar civarında. Projemizle bundan pay alıp ülkemize hem istihdam, hem de döviz girdisi sağlamak istiyoruz.

### **TÜRK DENİZCİLİĞİNİN KALİFİYE ELEMANA İHTİYACI VAR**

Medlog Gemicilik Bakım Onarım Koordinasyon Müdürü Mehmet Akdaş: “Türk denizciliğindeki kalifiye eleman eksikliği her geçen gün daha fazla kendini hissettirmektedir. Buna istinaden denizcilik meslek liselerinde okuyan genç kardeşlerimizi oldukça önemsiyoruz. Meslek liselerinden mezun olan genç kardeşlerimiz; deniz yaşamına adaptasyonu, mesleğin içeriği ve inceliğinin öğrenerek sektöre adım atması olacaklar, gün geçtikçe kalifiye insan gücü vasfı ile sektörde aranan kişiler olacaklardır.

**Besim Dönmez**

### **ÖNÜMÜZDEKİ YIL 119 MESLEK LİSELİ ÖĞRENCİMİZİN STAJINI PLANLADIK**

Asyaport Planlama ve Teknik Hizmetler Müdürü Besim Dönmez: “Meslek liselerindeki öğrencilerimizin eğitim ve yetkinliklerini en üst düzeye çıkarmak için yola çıktık. Bu yıl 22 tane meslek lisesi stajyerimiz var. 8 adet Deniz Liman İşletme Meslek Yüksek Okulu öğrencisi ile stajlarımız devam ediyor. Önümüzdeki yıl 119 meslek lisesi öğrencimizin stajını planladık. Grup şirketlerimizle birlikte öğrencilerimizin buradaki stajlarını yaptırarak denizcilik bilgilerini artırmayı amaçlıyoruz. Gemilerimizdeki ekipmanların bakım onarımını yapmayı ve kullanmayı öğreniyorlar. Bu proje sonunda öğrencilerimizi gemilere çıkmak için hazır hale getireceğiz. Mesleki olarak öğrencileri hazırlayacağız.”

# DENİZ OTONOM SU ÜSTÜ GEMİLERE YÖNELİK DÜZENLEYİCİ KAPSAM BELİRLEME ÇALIŞMASI



Ulaştırma teknolojisinde otonom ve uzaktan kontrol edilebilen araçların yaygınlaşmasıyla birlikte denizcilik sektöründe de uzaktan komuta edilebilir, Deniz Otonom Su Üstü Gemileri (Maritime Autonomous Surface Ships- MASS) Projeleri ve yasal prosedür hazırlıkları hız kazanmıştır. Bu bağlamda, sensör teknolojileri, gelişmiş radar sistemleri, analiz ve destek yazılımlarıyla birlikte dünyanın farklı noktalarında MASS çalışmaları 2017 yılından itibaren Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization-IMO) tarafından başlatılmıştır.

Bu kapsamda, MASS düzenlemeleri doğrultusunda farklı derecelerde otomasyona sahip yeni nesil gemilerin ihtiyaç duyduğu yeni uygulama kural ve standartlarının belirlenmesine yönelik

IMO üyelerinin önerisi üzerine 2017 yılında Deniz Emniyeti Komitesi'nce (Maritime Safety Committee - MSC) Düzenleyici Kapsam Belirleme Çalışması (Regulatory Scoping Exercise -RSE) gündeme alınmıştır. Bu doğrultuda, otonom gemilerin güvenli ve çevresel açıdan sağlıklı çalışmasına yönelik çerçeve çalışmalar ilerletilmiştir. MSC tarafından ticari gemilerin otonom bir boyuta çekilebilmesi, mevzuatın ilgili bölümlerinin güncellenmesi ve hızla gelişen teknolojilerin süreç içinde değerlendirilmesinde IMO'nun proaktif ve öncü bir rol alması gerektiği kabul edilmiştir.

Bu doğrultuda; IMO MSC tarafından gerçekleştirilen Nisan 2022 toplantısında MASS operasyonlarını düzenlemeyi amaçlayan bir çalışma başlatılmış olup,

2024 yılına yönelik zorunlu olmayan bir MASS Kodu'nun belirleme çalışmalarına ağırlık verilmesinin yanında nihai olarak 1 Ocak 2028 yılı itibarıyla zorunlu bir MASS Kodu'nun geliştirilme sürecinin tamamlanması amaçlanmaktadır. 2028 MASS Kodu'na ilişkin çalışmalar Uluslararası Deniz Ticaret Odası (International Chamber of Shipping- ICS) ve diğer paydaşların da katkısıyla sürdürülmektedir.

## ICS MASS ÇALIŞMA GRUBU ŞUBAT 2023 TOPLANTISI

2028 MASS Kodu'nun geliştirilmesi hedefi doğrultusunda ICS tarafından 2023 yılı Şubat ayı içerisinde gerçekleştirilen MASS Çalışma Grubu Toplantısı'nda, IMO tarafından geliştirilen mevcut kod çalışmaları üzerine öne çıkan sorular çerçevesinde, MASS tanımının ve özerklik derecelerinin değiştirilip değiştirilmeyeceğine ilişkin değerlendirmeler, kaptan, mürettebat veya sorumlu kişi terimlerinin anlamı, uzaktan kumanda istasyonu/merkez bilgisi, Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları (Standards of Training Certification and Watchkeeping-STCW) dahil olmak üzere uzaktan kumanda operatörü personelin gemi adamı olarak belirlenmesi konuları değerlendirilmiştir.

Söz konusu ICS MASS Çalışma Grubu toplantısında aşağıda detayları yer alan hususlar görüşülerek MASS 2028 Kodu hazırlıklarına yönelik olarak çeşitli değerlendirmelerde bulunulmuştur.

- IMO tarafından MASS Kodu'nun geliştirilmesi amacıyla yüzey gemilerine ilişkin bütün süreç ve özelliklere ait tanımlar, detaylar ve yasal sınırların belirlenmesi,
- 2028 MASS Kodu süreci doğrultusunda ICS Çalışma Grubu'nca bu süreçte



7/24  
SERVICE  
ALL  
TURKISH  
PORTS &  
STRAITS

gerçekleştirilen/gerçekleştirecek toplantılarda söz konusu yol haritasına katkı sunulması,

- MASS Kodu'nun belirlenme sürecinde yer alan otonomi derecelerindeki farklılıklar,

- Hukuki ve ticari tanımların içeriğinde bulunan uzman, mürettebat ve sorumlu kişi tanımları,

- "Denizci" teriminin yalnızca gemide bulunan kişiler için kullanılması hususu,

- Sorumluluğa ilişkin teknik terminolojiyle birlikte, otonom denizcilığe ilişkin operasyonel ve teknik özelliklerin çerçevesinin belirlenmesi,

- MASS içinde görev alacak personelin hukuki sorumluluğunun belirlenmesi ve sorumluluk sınırlarının otonomi derecelerinde (yarı, tam) ayrı şekilde ele alınması,

- MASS içinde operasyon sürecinin netleştirilmesi ve uzman mürettebatın operasyon karşısında konumunun belirlenmesi,

- Geleneksel denizcilikte yer alan hukuki ve ticari tanımlar ile gemi insanı kavramının MASS yapısında bulunan dijital iş süreçleri açısından farklılıklar göstermesi ve yeni tanımların esnetilmesine ihtiyaç duyulması,

- Uzaktan kontrol istasyonu ve bilgi akışının sağlanması hususunda hukuki sorumluluğun hangi personel tarafından üstlenileceğinin belirlenmesi,

- MASS operasyonlarının savunma/askeri sistemlerle olan ilişkisinin belirlenmesi,

- Uzaktan kontrol istasyonlarına ilişkin kılavuz hazırlama süreçlerinin IMO ve ICS tarafından sürdürülmesi

- Uzaktan kontrol operatörüne ilişkin tanımların belirlenme süreci devam etmekte olup, yeni denizcilik rollerinin ortaya çıkması nedeniyle mevcut görev tanımlarının bu doğrultuda geliştirilmesi,

- Uzaktan kontrol operatörü tanımına ilişkin olarak, MASS'larda ne ölçüde mühendislik yetkinliğine ihtiyaç duyulacağına belirlenmesi,

- MASS Kodu'nun belirlenmesi sürecinde başta IMO ve ICS olmak üzere uluslararası kuruluşlarla işbirliğinin sürdürülmesi.

#### Kaynakça

**Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Resmi İnternet Adresi**

**Uluslararası Deniz Ticaret Odası (ICS) Resmi İnternet Sitesi**

**ICS MASS Çalışma Grubu Bültenleri**

**"Deniz Taşımacılığında Akıllı Gemiler: Gemi Kaptanlarının Bakış Açısı" Ekonomi, İşletme ve Maliye Araştırmaları Dergisi Cilt 3 Sayı 1 2021, Murat Yorulmaz, Kaan Karabulut**

İMEAK DTO AR-GE ve Proje Geliştirme Birimince Hazırlanmıştır

DENİZ TİCARETİ / MART 2023

## KANO DENİZCİLİK HİZMETLERİ VE TİC. LTD. ŞTİ.

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

+90 216 591 09 09

+90 542 289 02 63

info@kanomarine.com

www.kanomarine.com

## Authorised Service Station

### LIFERAFT



### LIFE SAVING EQUIPMENT



### FIRE FIGHTING EQUIPMENT



### LOAD TEST, LIFEBOAT & DAVIT



# BİRLEŞİK KRALLIK SIFIR EMİSYONLU GEMİLERİ FİNANSE EDECEK

Birleşik Krallık hükümeti, yerel denizcilik sektörünü karbondan arındırma çabalarının bir parçası olarak sıfır emisyonlu gemi ve altyapı teknolojilerine fon sağlayacak bir yarışmayı duyurdu.



Konuyla ilgili yapılan açıklamada; elektrikli tekneler, sahil denizcilik besleme, alternatif yakıtlar ve yakıt ikmali ile ilgili projelere 77 milyon pound değerinde kaynak sağlanacağı, bu kaynağın yeni nesil sıfır emisyonlu gemi inşaa altyapılarının oluşturulması için önemli bir finansman olacağını oluşturacağı ve yarışmada yenilikçi şirketlerin ön plana çıkmasının beklendiği ifade edildi.

Ayrıca, birkaç yıl içinde sıfır emisyonlu feribotlar, yolcu gemileri ve kargo gemilerinin teslim edilerek denizcilik sektörü içinde yeni istihdam yaratılmasına da yardımcı olunacağı belirtildi.

Birleşik Krallık Ulaştırma Bakanı Mark Harper tarafından yapılan açıklamada; iklim değişikliğiyle mücadele söz konusu olduğunda, taşımacılığın bütün kollarında bu yönde bir sürece geçildiği, bu doğrultuda Britanya denizcilik sektörünün daha yeşil bir geleceğe sahip olmasının hedeflendiği, yarışma aracılığıyla son teknolojiye dayalı fikirlerin gerçeğe dönüşmesine yardımcı olunacağı ve İngiltere kıta sahanlığının önümüzdeki birkaç yıl içinde yeşil kargo gemilerine, feribotlara ve deniz yolculuklarına ev sahipliği yapacağı, İngiltere'deki büyük limanlar ve operatörlerle işbirliği içerisinde 2025 yılına kadar sıfır emisyonlu gemileri teslim

edebilecek projelere odaklanılacağı, yeni nesil teknolojilere örnek olarak akülü elektrikli deniz araçları, kıyıdaki elektrik gücü, hidrojen veya amonyak gibi düşük karbonlu yakıtlarla çalışan gemiler ve rüzgar destekli feribotların verilebileceği kaydedildi.

Söz konusu finansmanın 2022 yılı içerisinde kurulan Birleşik Krallık Kıyı Ajansı aracılığıyla sağlanacağı, hükümetin buna ilave olarak 7,4 milyon sterlin finansman kullanarak Birleşik Krallık üniversiteleri içinde yeni bir denizcilik araştırma merkezini kurmayı hedeflediği, Lloyd's Register'ın desteğiyle hazırlanan bir rapora göre de Britanya denizcilik sektörünün 2050 yılına kadar karbonsuz denizcilğe ulaşması için önümüzdeki otuz yılda 75 milyar sterlin değerinde ek yatırıma ihtiyaç duyduğu ifade edildi.

**(Kaynak: Lloyd's List)**

## TANKERLERE FİLTRELEME VE KARBON YAKALAMA SİSTEMİ KURULUYOR

Singapur merkezli Eastern Pacific Shipping firması tarafından yapılan açıklamada, yerleşik bir egzoz gazı filtreleme sistemine karbon yakalama ve depolama modülü (Carbon capture and storage module) yerleştirildi.

Söz konusu ekipmanın yakıt içerisindeki sülfür ve partikül maddeyi %99 oranında filtreleyebildiği ve böylelikle gemi makinelerinden kaynaklanan karbon emisyonlarının %40'a kadar olan oranını yakalayabildiği duyuruldu.

Bu doğrultuda; Valve Maritime teknoloji şirketi tarafından geliştirilen çözümün

türünün ilk örneği olarak Rotterdam'da başarıyla kurulmuş olduğu ve tek seferde 200 tondan fazla karbondioksit tutabilen tank kapasitesi dolduğunda kimyasalın limana transfer edilebileceği ifade edildi.

Firma yetkililerince yapılan açıklamada, gelişmiş dekarbonizasyon teknolojisinin mevcut gemilerde uygulanabilecek bir

çözüm sunduğu, çalışmalar sonunda elde edilen sonuçların alternatif yeşil yakıt altyapısının geliştirilmesi ve rasyonelasyonu için bekleme ihtiyacını ortadan kaldırırken an içerisinde karbon emisyonunu da ciddi oranda azalttığı ifade edildi.

**(Kaynak: Lloyd's List)**



# BASEL III REKABETÇİ GEMİ FİNANSMANINA YÖNELİK OLUMLU ADIMI OYLADI

Avrupa Parlamentosu Ekonomik ve Finansal İşler Komitesi'nin Şubat 2023 içerisinde Basel ihtiyati gerekliliklerinin (Basel III) AB hukukuna uygulanmasına ilişkin tutumunu kabul etti.



Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği (ECSA) tarafından yapılan açıklamada, ECSA'nın Avrupa'da gemi finansmanını teşvik etmek için etkili bir çerçeve sunacak olan ve Avrupa denizcilik endüstrisinin rekabet edebilirliğini koruma ihtiyacını kabul eden Komite oylamasının sonucunu memnuniyetle karşıladığı belirtildi. Avrupa Komisyonu ve Avrupa Parlamentosu'nun gemi finansmanı ile ilgili oluşan risk düzeyinin farkında olduğu ve mevzuat çalışmaları kapsamında ECSA'nın savunmakta olduğu özel hükümlerin organlarca korunduğu ve söz konusu hükümlerin

özellikle Avrupa dışında alternatif finansman aramakta güçlük çeken birçok işletme için önemli olduğu ifade edildi.

ECSA Genel Sekreteri Sotiris Raptis tarafından konuyla ilgili olarak yapılan açıklamada; nakliye konusunun Avrupa güvenliğinin mihenk taşı olduğu, Avrupa deniz taşımacılığının rekabet gücünü korumak için AB'de rekabetçi gemi finansmanına erişimin olmasının çok büyük önem arz ettiği, bu bakımdan Avrupa Parlamentosu'nun ilgili oylamasının memnuniyetle karşılandığı, endüstrinin özellikle karbondan arındırma hedeflerine ulaşmaya yönelik harekete geçtiği bir dönemde bankaların deniz taşımacılığını finanse etmeye devam etmesini sağlayacak ilk adım olduğu ve müzakereler ilerledikçe AB Konseyi'nin

de benzer bir yaklaşımı destekleyeceğinin beklendiği belirtildi.

Söz konusu oylama ve beraberinde sağlanacak finansman olanaklarına ilişkin sektör uzmanlarınca yapılan açıklamada; son yıllarda giderek sertleşen banka sermaye gereksinimleri ve birçok Avrupa bankasının gemi finansmanı faaliyetlerini küçültmesi ile birlikte denizcilik endüstrisi için finansman araçlarında iyileşme sağlanmasının büyük önem taşıdığı, Avrupa'nın mali ortamının büyük ölçüde banka kredilerine bağlı olduğu ve Avrupa bankalarının denizcilik şirketlerini finanse etmeye devam etmesi için Basel III anlaşması gibi düzenleyici koşullara ihtiyaç duyulduğu vurgulandı.

(Kaynak: ECSA)

# RÜZGAR TAHRİK SİSTEMLERİ DENİZ TAŞIMACILIĞINDA İVME KAZANIYOR

Uluslararası Rüzgar Gemisi Derneği'nce (International Windship Association-IWA) yapılan açıklamada; rüzgar gücü kullanan gemi sayısının 2023 yılı itibariyle hızla artmasının beklendiği kaydedildi.

Açıklamanın devamında rüzgar tahrik teknolojisinin sunduğu verimlilik kazanımlarından yararlanmanın karbonsuz denizcilik faaliyetleri için önemli olduğu, teknolojik alan içinde meydana gelen gelişmeler doğrultusunda rüzgar tahrikinin önündeki bazı engellerin azaldığı, rüzgar destekli gemilerin sayısının bu yıl keskin bir şekilde artmasının beklendiği ve bunun da enerji tasarrufu sağlayan araçlara olan talebi artırabileceği, 2022 yılında rüzgar tahrikli sekiz gemi kurulumu kaydedilirken, bu yıl başta

dökme yük gemilerinde olmak üzere bu tür 24 kurulumun daha beklendiği, rüzgar tahrik sistemleri endüstrisinin Şubat 2023 içerisinde Londra'da Royal Institute of Naval Architects tarafından düzenlenen Rüzgar Tahrik Sistemleri Konferansı'nda tipik kurulumlar için %5 ila %25 arasında yakıt tasarrufu vaat eden yeni araştırma ve projeleri sergilediği ifade edildi.

IWA tarafından yapılan açıklamada devamla; Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) getirmekte olduğu

karbon yoğunluk göstergesi gibi bir dizi yeni kurala uyum sağlanması ve yeni yönergelere uyulması için maliyetleri düşürmenin alternatif yollarının aranması nedeniyle rüzgar gücüne olan ilginin artışı gösterdiği, rüzgar tahrik sistemlerinin diğer enerji verimliliği önlemleriyle birlikte kullanıldığında denizcilik endüstrisinin karbonsuzlaştırma hedeflerinin önemli bir bölümüne ulaşmasını sağlayacağı ve bunun da bir geminin yakıt yapısını değiştirmeden başarılılabileceği belirtildi.

(Kaynak: International Windship Association)

# DENİZ LOJİSTİĞİNDE BULUT TEKNOLOJİSİYLE BAĞLANTI KURULACAK

Endonezya menşeli küresel nakliye firması tarafından yapılan açıklamada; bölgesel teknoloji şirketleri ve bulut teknolojisinde önemli bir yer tutan Google Cloud iş birliğine gidecek.

Açıklamada deniz lojistiği alanında yüksek standartlarda bir uygulamanın geliştirildiği ve bu uygulamanın yapay zeka (Artificial Intelligence-AI) teknolojisinin talep tahmini, dinamik fiyatlandırma ve bakım araçlarının geliştirme zaman çizelgesini hızlandırabileceğine dair yüksek bir potansiyel taşıdığı, proje ortaklarınca varılan küresel anlaşmaya göre deniz lojistiği ile bulut teknolojisinin çeşitli alt başlıklarda (en son gemi programlarını görüntüleme, bir gönderi rezervasyonu yapma, sipariş onaylandıktan sonra bildirimde bulunma ve gemi denizdeyken kargonun konumunu takip etme

vb.) iş birliğine gideceği, böylelikle müşterilerin uygulama aracılığıyla tek bir arayüz üzerinden hizmetlere erişim sağlayabileceği ifade edildi.

Projeye ilişkin olarak iş birliği koordinasyonunu sağlayan ilgili firma tarafından ayrıca, talep tahmini, dinamik fiyatlandırma ve bakım araçlarının geliştirme zaman çizelgesini hızlandırmak için yapay zekaya yönelimin olduğu, geliştirilen uygulama sayesinde operasyon ekiplerine farklı gemi türleri ve nakliye konteynerlerine yönelik arz ve talep hakkında gerçek zamanlı görünürlüğün sağlanacağı ve böylece



gemi alanı ve kargo kapasitesi en üst düzeye çıkarken doğru kaynakları uygun sevkiyat türleriyle eşleştirmelerine de yardımcı olunacağı vurgulandı.

(Kaynak: Hellenic Shipping News)

# “FUELEU MARITIME” MÜZAKERELERİNE İLİŞKİN ECSA AÇIKLAMASI

Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği (European Community Shipowners' Associations- ECSA), Avrupa Yeşil Mutabakatı (EU Green Deal), Avrupa Birliği (AB) İklim Kanunu ve Paris Anlaşması'nın hedeflerini destekliyor.

Avrupa ekonomisinin önemli bir parçası olan denizcilik, AB'nin iklim hedeflerine ulaşmak için önemli bir role sahip. “FuelEU Maritime” Yönetmeliği denizcilik sektöründe sürdürülebilir ve ölçeklenebilir yakıtların alımını teşvik etmek açısından önem arz ediyor. FuelEU Maritime Yönetmeliği'ne yönelik üçlü görüşmeler son aşamasına girerken, nihai metnin denizcilik sektörünün başarılı bir enerji dönüşümüne katkıda bulunmasını sağlamanın önemli olduğu belirtildi.

Bu sebeple, yeterli miktarlarda düşük ve sıfır karbonlu yakıtların uygun bir fiyatta piyasada bulunmasını sağlamak için herkesin desteğine ihtiyaç duyuluyor.

Bu nedenle ECSA, Avrupa Parlamentosu tarafından Değişiklik 129'da (Madde 20-paragraf 3c) önerildiği üzere, yakıt tedarikçilerinin zorunlu olarak FuelEU Maritime kapsamına dahil edilmesinin Avrupa Parlamentosu ve Avrupa Konseyi nezdinde desteklemesine yönelik çağrıda bulundu. Uyum için gerekli olan sürdürülebilir yakıtların tedarik edilememesi durumunda gemi sahiplerinin gereksiz yere cezalandırılmasını önlemek çok önemli. Bu hüküm, Avrupa Parlamentosu tarafından Yenilenebilir Enerji Direktifi III'te (Renewable Energy Directive- RED) önerildiği şekliyle, denizcilik yakıtı tedarikçileri için bağlayıcı bir

hedefle birlikte denizcilik sektörünün enerji dönüşümü için zorunlu. Yakıt tedarikçilerinin FuelEU Maritime kapsamına zorunlu olarak dahil edilmesi ve yakıtların hazır bulundurulması şartı çerçevesinde, Avrupa Parlamentosu'nun biyolojik olmayan yenilenebilir yakıtlar için bir alt kotaya ilişkin Değişiklik 82'deki (Madde 4a) önerisi ECSA tarafından destekleniyor. Ayrıca ECSA, FuelEU Maritime Yönetmeliği kapsamında deniz taşımacılığı için sürdürülebilir ve ölçeklenebilir yakıtların kullanımına yönelik yüksek bir çarpan getirilmesi hususuna da destek veriyor.

(Kaynak: ECSA)



**BV approved,**  
**Data & Coaxial** Cables for Shipbuilding Industry

**ÜNTEL KABLO**



📍 Makine O.S.B. 6. Cad. No:4/41455  
Dilovası, Kocaeli - Turkey  
☎ 444 86 85  
✉ info@untel.com.tr



1 Ocak – 22 Şubat 2023 itibarıyla Türk Bayraklı gemilerin Memorandumlar kapsamında güncel denetim ve tutulma istatistikleri aşağıdaki tablolarda sunulmaktadır.

## MEMORANDUMLAR KAPSAMINDA TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI İSTATİSTİKLERİ

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	OCAK 2023	ŞUBAT 2023
PARİS LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (PARIS MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
TOKYO LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (TOKYO MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
KARADENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (BLACK SEA MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AKDENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (MEDITERRANEAN MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ SAHİL GÜVENLİK (USCG)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK

### YILLARA GÖRE TUTULMA TABLOSU (2017-2023 OCAK)\*

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023 (ŞUBAT)
PARIS MOU	14	7	4	3	1	7	0 Tutulma (29 Denetleme)
TOKYO MOU	3	0	2	0	0	0	0 Tutulma (1 Denetleme)
BS MOU	11	2	0	1	0	2	0 Tutulma (21 Denetleme)
MED MOU	0	5	0	0	0	0	0 Tutulma (10 Denetleme)
USCG	-	1 **	0 **	1 **	1 **	0 **	0 Tutulma **

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

\*\*USCG Web Sitesinden denetleme rakamlarına ulaşılamamaktadır.

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



**T H O R**  
**MARINE S.A.®**

► Lashing & Unlashing Hizmetleri ► Gözetim Hizmetleri ► Liman Hizmetleri



## TÜRKİYE'DE SİGORTA GÜVENCESİNDE LASHING HİZMETİ VEREN TEK FİRMA

**Thor Uluslararası Denizcilik Liman Hizmetleri Pazarlama A.Ş.**

**İstanbul** : Yeşilköy Mah. Atatürk Cad. Egs Business Park B2 Blok No:12 Kat:7  
D:259 Bakırköy / İstanbul

**İskenderun**: Dümlupınar Mah. 312 Sk. No:11 Sanayi Sitesi, İskenderun / Hatay

**İzmir** : Samurlu Mah. 1244 Sk. No:18B Yeni Sanayi, Aliaga / İzmir

**Tel** : +90 212 438 00 39

**7/24** : +90 532 710 80 03

**E-mail** : thor@thormarinesa.com.tr



[www.thormarinesa.com.tr](http://www.thormarinesa.com.tr)

Natchez on the Waterfront \*

# Big Time (Büyük Başarı) – Havadan Para Kazanmanın Diğer Yolları

Adları dışında, Peter Gabriel'in "Big Time" ve Dire Straits'in "Money for Nothing", bu eski olan şarkılarıyla özel bir bağım olmadığını itiraf etmeliyim. Doğruyu söylemek gerekirse, çoğu zaman sözünü ettiğim "havadan para" tamamen havadan kazanılan bir para olmayacaktır, ancak sıkıntılarınızın sizi boğmasını engellemesine kesinlikle yardımcı olabilir.

Denizcilik sektörü her yıl devletin daha fazla denetimine uğramaktadır. Bu; bazı durumlarda yardımcı olabilirken, bazı durumlarda da zorlayıcı olabilmektedir. Devletin yapacağı bir işi olsa da, bazen yaklaşımları oldukça ürktücü olabilmektedir. Bu da, marinaların, operasyonları çeşitli düzenlemelere uygun hale getirmek için arayı kapatma veya sermaye projelerini hızlandırması ile sonuçlanabilir. Verebileceğim en iyi tavsiye, rakiplerine göre daha avantajlı bir konumda olmaya çalışmaktır. B; kanunlara uygunluğun hem operasyonel, hem de uygun maliyetli yollarla uygulanması anlamına gelir. Bu kulağa hoş geliyor, ama aslında ne anlama geliyor ve özellikle de işler zordaysa bunun bedelini nasıl ödüyoruz?

İlk olarak, operasyonları, bakımı, sermaye projelerini ve bir sonraki seviyeye nasıl geçileceğine dair ileriye dönük düşünmeyi birleştiren çok yıllık akılcı bir plana sahip olmayı gerektirir. Bazı açılardan bunu yapmak nispeten kolay olabilir, ancak çoğunlukla geniş çapta göz ardı edilir.

İkincisi ise, tipik olarak biraz daha fazlasını gerektirir. Ancak devlet hepimizi gözetlerken, bazen hükümet yetkilileri de çeşitli yasal uyum girişimleri ve/veya istenen geliştirme/yeniden geliştirme için finansman sağlamada yardımcı olmaya çalışır. Bu boşa harcanan para değildir. Pek çok kişi için bunu alırken uğraşılması gereken en büyük sorun, belirli bir acente projeyi gerçekten sevse bile, onayları

almak için gereken süredir ki bu da uzun zaman alabilir. İyileştirmeler için çok yıllık plana sahip olmanın da devreye girdiği yer burasıdır.

Finanse edilebilir projelerin çoğu için, projeyi üstlenmeden önce evrak ve onay sürecinden geçmesi gerektiğine de ayrıca dikkat edilmelidir. Geriye dönük geri ödeme, ABD hükümet fonlarında neredeyse hiç karşılaşılmamış bir durumdur. Bunun olası tek istisnası FEMA'dır, ancak fonların harcanabilmesi ve geri ödenebilmesi için atılması gereken adımlar, o zaman bile vardır ve elbette ki çoğu zaman finansmana bağlı koşullar bulunmaktadır. Operasyonel programların yanı sıra özel ekipman programları da var.

## BÜYÜK PROGRAM

Evet, "BIG TIME"daki "BÜYÜK" işte budur: ABD Balık ve Yaban Hayatı Hizmeti aracılığıyla yürütülen ve büyük ölçüde eyaletler tarafından deniz turizmini teşvik etmek ve bölgedeki eğlence, kültür, tarihi, manzara ve doğal kaynaklara daha fazla erişim sağlamak için fon sağlamak amacıyla yönetilen bir federal program olan ABD Tekne Altyapısı Hibe programı... Bu program, 26 fit veya daha uzun tekneler için (büyük gezi gemileri) geçerlidir. Program, 15 günün aşmayan kalıplı, römorksuz geçici tekneçiliği hedeflemektedir. Finansman, en az 20 yıl sürecek şekilde tasarlanmıştır ve en düşük gelgitte 6 fit veya daha fazla derinliğe sahip sularda bulunan ve güvenlik, emniyet ve hizmet sağlayan (bir gecelik tesisler için 2 mil içindeki pompa istasyonu dahil) tesis inşaatı veya yenileme projeleri içindir. Program iki aşamadan oluşmaktadır. Birinci aşama, o eyalet ile rekabet halinde olan bir eyalet tarafından kararlaştırılan 200.000 \$'a kadar finansman içindir. İkinci aşama ise, ulusal bir rekabete dayalı olarak hibe başına 1.500.000 ABD Doları kadar finansman içindir (belirli bir kuruluşa birden fazla

hibeye izin verilir, ancak bunların ayrı yıllarda olması gerekir). 2022 dönemi için, 208.000 \$ ile 1.5 milyon \$ limiti arasında değişen ve toplamda 15 milyon \$'ın biraz üzerinde olmak üzere 13 hibe verilmiştir.

Finansman şunları içerebilir: a) Tekne kızakları, iskeleler, bağlama şamandıraları, yüzer rıhtımlar, sandal rıhtımları, gündüz rıhtımları ve teknelerin bağlanması ve kıyıya veya hizmetlere erişmesi için diğer yapılar; b) geçici tekneçilerin rahatlığı için yakıt istasyonları, tuvaletler, duşlar, kamu hizmetleri ve diğer olanaklar; c) aydınlatma, iletişim, şamandıralar, fenerler, işaretler, levhalar ve güvenli tekne gezintisini desteklemek ve tekneçilere yardım etmek için diğer araçlar; (d) dalgakıranlar, deniz duvarları ve bir bölgenin güvenli bir sığınak limanı sunmasını sağlayacak diğer fiziksel iyileştirmeler; ve/veya e) uygun gemilerden veya uygun kullanıcılar için sıvı veya katı atıkların toplanması, bertaraf edilmesi veya geri dönüştürülmesine yönelik ekipman ve yapılar. Her eyalet kendine ait ek gereksinimleri belirleyebilir. Mesela, bazı eyaletler ikinci aşama fonları devlete ait tesisler için ayırmışlardır. Başvuru sahiplerinin minimum finansman gereksinimi yüzde 25'tir. Ancak yüzde 25'in üzerinde bir eşleşme olan projeler değerlendirme sırasında ek puan alacaklardır. 2022'de verilen eşleşen fonlar, Port Townsend, Washington için yaklaşık %35 gibi düşük bir seviye ile Güney Carolina'daki Safe Harbor Port Royal Marina için yaklaşık %152 arasında değişiyordu. Bu program iyi düşünülmüş bir sunum gerektirir ve uzun bir süreçte ihtiyaç olmasına ve titiz bir inceleme ve rekabete karşı karşıya kalınmasına rağmen, anlamlı projeler için önemli bir finansman kaynağı olabilir.

## BOŞALTMA POMPALARI

ABD'deki en kolay ve iyi finanse edilen programlardan biri, Temiz Gemi Yasası

kapsamındaki pompalama tesisleri içindir ve finansman, günümüzde, eğlence teknecilerinin ihtiyaçlarını karşılamak için boşaltma istasyonlarının ve atık kabul tesislerinin inşaat, yenileme, işletme ve bakım maliyetlerinin %75'ine kadar olabilir. Bu, tasarım ve izinlerin alınması, altyapı (saha hazırlığı, tabela, hendek açma ve borulama dahil) ve ayrıca ekipman, kurulum, bunları çalıştıracak personel ve bakım maliyetleri için danışmanları ve profesyonelleri gibi boşaltma cihazının maliyetinden çok daha fazlasını içerebilir. Başvuru sahibi tarafından finanse edilmesi gereken %25'lik kısım fiili harcamalar, kurum içi işçilik ve aynı hizmetler olabilir. Zamanımızda, bunun (ve federal olarak finanse edilen diğer projelerin) ana nedeni, tüm ekipmanın, çeliğin vb. ABD'de yapılması gerektiğidir. Ek maddeler, boşaltmanın halkın kullanımına açık olması gerektiği ve kullanımı için bir ücret alınırsa 5,00 ABD dolarını geçemeyeceğidir. Tesislerin çoğu boşaltma için çok az ücret talep ettiklerinden, bu çoğu başvuru sahibi için bir sorun olma eğiliminde değildir. Bu program, boşaltma tesislerinin ülke genelinde geniş çapta kullanılabilir hale getirilmesine yardımcı olmakta son derece etkili olmuştur. Hem boşaltma, hem de BIG programları, diğer çeşitli teşvik ve araştırma programlarının yanı sıra, gezi teknesi alanında kullanılmak üzere tekne yakıtı ve çeşitli ekipman satışlarına verginin bir kısmının konulmasıyla oluşturulan bir fon olan Wallop-Breaux Trust Fund tarafından finanse edilmektedir. Bir süredir Temiz Gemi Yasası'nın basınçlı yıkamadan gelen proses suyunun işlenmesini içerecek şekilde genişletilmesini savunuyorum. Bunu doğru yapmak çok maliyetli olabilir ve bugünlerde pek çok eyalette pompayla boşaltma için talep edilmemiş paralar kullanılmamış gibi görünüyor. Bu, marinalar ve sularımızı temiz tutmaya yardımcı olmak için önemli bir fayda sağlayacaktır.

## **Diğer Yaklaşımlar**

Dirençli altyapı ve topluluklar oluşturmak için FEMA ve Sel Önleme Yardımı, HUD CDBG (Topluluk Geliştirme Blok Hibeleri), Afet Kurtarma Programları, eyalet ekonomik kalkınması, suyu programları ve diğer programlar gibi potansiyel

finansman kaynaklarına sahip, belirli hedefleri teşvik eden başka ABD federal ve eyalet yaklaşımları vardır. Her eyalet ve bölgenin, kıyılarını nasıl iyileştirecekleri ve geliştirecekleri konusunda kendilerine özel hedefleri vardır. Bu, özellikle iklim değişikliği ve deniz seviyesinin yükselmesi ile başa çıkma konusuna yapılan vurgunun artmasıyla birlikte, günümüzde vurgulanmakta olan bir konudur. Birçok programın finansman kaynakları bulunmaktadır ve tabii ki benzer programlar birçok ülkede bulunabilir.

Bir veya daha fazla kamu kuruluşuyla ortaklık, bir projenin çeşitli bileşenleri için finansman sağlayabilir ve/veya başka türlü özel bir kuruluşun sağlayamayacağı maliyetlerin düşürülmesine izin verebilir. Düzgün bir şekilde sunulmuş teklifler, çeşitli kamu ve marina hedeflerinin gerçekleştirilmesine olanak tanır. Hayattaki birçok konuda olduğu gibi, işin içinde birlikte bütünlüğü tamamlayan yarım parçalar (ying-yang) vardır ve bunların yararları ve zararları konusunda ticari kararlar verilmelidir. Ancak, genel olarak, uygun şekilde planlanmış ve ortak projeler, kısa ve uzun vadeli hedeflere ulaşmak için çok anlamlı olabilir. Çoğu zaman projeleri bölümlere ayırmak, belirli bölümlere ayrılmış öğeler üzerinde ortaklık kurulmasını sağlayabilir. Bu tür yaklaşımlar, dalgakıranlar için topluluk koruması, halka açık tahta kaldırımlar ve ilgili kıyı şeridi koruması, yeşil altyapı ve yat limanına ve ötesine uzanan kamu hizmetleri gibi şeyleri içerebilir.

Kısa bir süre önce, bir dizi bakım tarama projesinin kıyı esnekliğini geliştirmek için düzenlenmiş bir program kapsamında fon aldığını görünce şaşırılmışım. Projeler iyi sunulduğundan, devlet normalde tahmin edebileceğinizin dışında, bunları uygun görüp kabul etmişti. İşletmenizin bitişinde bir "Federal Proje" veya benzeri bir devlet demirleme yeri veya bir tür kanal varsa, tarama cephesinde dikkate alınabilecek başka bir yaklaşım, Federal Proje için yapılan testlerle bağlantılı olarak yapıldığında, test maliyetinin ki, bu genellikle aşırı miktardadır, üstüne bindirilmektir. Benzer olarak, Federal Projeyi üstlenen aynı yüklenici ile çalışarak test ve tarama için birim başına daha düşük bir maliyet elde etmek mümkün

olabilir. Benzer şekilde, bölgedeki diğer kişilerle çalışmak ve bir tarama grubu oluşturmak da karşılaştırılabilir ve faydalar sağlayabilir.

Terkedilmiş sanayi alanlarının temizlenmesi ve geliştirilmesi de çeşitli finansman kaynakları için uygun olabilir. Terkedilmiş sanayi alanları, tehlikeli bir maddenin, kirleticinin veya zehirli bir maddenin varlığı veya potansiyel varlığı nedeniyle genişletilmesi, yeniden geliştirilmesi veya yeniden kullanımı komplike olabilen bir alandır. Çeşitli seviyelerde finansman mevcuttur ve devlet, bölgesel veya yerel kuruluşlar (kamu veya özel) ile ortaklıklar içinde çalışmak, finansman elde etmede çok yardımcı olabilir. Bu, tipik olarak sahil boyunca park arazisi oluşturarak yüksek arazi gayrimenkul projelerinin geliştirilmesi için kolayca üstlenilmiştir. Bu, marina projelerinde de başarılı olmuş, ancak sürenin uzunluğu ve diğer sebeplerden dolayı gerektiği kadar yaygın olarak kullanılmamıştır. Sağlayabileceğim en önemli çıkarımlar, ileriye planlamak, çeşitli hibe programlarının hedeflerini anlamak ve istenen projenin bu hedeflere ulaşmada nasıl faydalı olduğunu göstermek için teklifinizi dikkatlice uyarlamaktır. Karşılıksız bir şey olmasa da (çünkü çoğu zaman finansman kaynakları ister özel ya da halka açık olsunlar beraberinde bazı sorumlulukları getirir), devletin bazen sunduğu havuçlardan yararlanmak mantıklıdır, ne de olsa yeterince sopa var. Finansman başvuruları, uygun şekilde sunulduğunda ve ilgili hedefler ve bunlara ulaşmanın yolları tam olarak anlaşıldığında başarılı olabilir. Evet, zaman, özen ve çok fazla sabır gerektirir ama sonunda buna değebilir. Ne de olsa, tam olarak bedava olmasa bile kim havadan para kazanmak istemez.

---

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



**ULUÇ KEDME \***

Kısmi beklentiler; özellikle Çin yeni yıl tatillerinin de bitmesi ile piyasaların canlanacağı ve endekslerin son iki senedir tekerrür ettiği gibi tekrardan yukarı yönlü pozitif seyrine başlayacağı yönündeydi. Ancak beklenen yükselişin şubat ayının sonuna yaklaştığımız bu dönemde henüz gelmemesi ile birlikte beklentinin aksine düşüş, özellikle büyük tonaj gemi navlunlarında devam etti. Endekslere baktığımızda Baltık Kuru Yük Endeksi'nde (BDI) son bir aylık değişimi özellikle hacimsel olarak etkileyen Capesize ve Panamax endekslerindeki sert düşüş sebebi ile negatif yönde %27

## Piyasalarda beklentinin aksine düşüş yaşanıyor

bandında olduğunu görmekteyiz. Ancak benzeri dönemde Baltık Supramax Endeksi'ne baktığımızda %7'lik bir artış diğer taraftan Baltık Handysize Endeksi'nde ise hemen hemen hiçbir değişimin olmadığını gözlemlemekteyiz. Bu verilerin özellikle navlun piyasalarına da olumsuz yansımaları görüyoruz ki, alım-satım raporlarındaki fiyatların geçtiğimiz yıla kıyas ile oldukça düşük olması da bu durumu destekler niteliktedir.

Tanker piyasalarına baktığımızda ise şubat başına kadar düşüş trendine giren Beyaz Mal Endeksi'nde artışın son bir aylık periyotta %50 seviyesine yaklaştığını diğer taraftan bunun aksine Siyah Mal Endeksi'nde ise %10 seviyesinde bir düşüşten söz etmemiz mümkündür.

Brent petrol tarafında ise son bir aylık süreçte sakin seyrin devam ettiğini gözlemliyoruz. Özellikle Çin talebindeki toparlanmaya olan güvenin artması, ülkenin Covid kısıtlamalarını sona erdirmesi ve bununla beraber havayolu trafiğinin geçen sene aynı döneme kıyasla

%35 seviyesinde artış göstermesinin de etkisi ile şubat sonuna yaklaşırken, olumlu seyre geçişinden de bahsetmemiz yanlış olmayacaktır.

Benzeri olumlu hareketlenmeyi demir çelik ve hurda fiyatlarında da gözlemliyoruz ki, özellikle sub continent (Hindistan/Pakistan ve Bangladeş) bölgesinde hurda fiyatlarında yılın başından bu yana artış eğiliminin devam ettiğini görüyoruz.

Henüz piyasaların önümüzdeki süreçteki seyri hakkında olumlu yorum yapmak için erken olsa da, ufak sinyaller yukarıda yazımızda da belirttiğimiz üzere kendini göstermeye başladı. Ancak özellikle Amerika ve Avrupa'da enflasyon sorunu ile merkez bankalarının yapacağı hamleler ve başta Çin olmak üzere Uzakdoğu piyasalarının hareketlenmesi, sektörümüzün yönünü belirlemesi açısından önem teşkil edecektir.

**KERTE DENİZCİLİK GEMİ ALIM-SATIM BROKERLİĞİ**

### OCAK 2023 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

Gemi İsmi	DWT	İnşa Yılı	İnşa Ülkesi	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	Fiyat US\$ M
UBUNTU COMMUNITY	190.000	2023	CHINA	BULK	GREEK	NA
UBUNTU UNITY	190.000	2023	CHINA	BULK	GREEK	NA
THALASSINI ASTRID	179.816	2014	CHINA	BULK	UAE	34,00
AQUAMARIE	178.896	2012	KOREA	BULK	GREEK	NA
AQUAGENIE	177.346	2003	JAPAN	BULK	NA	13,25
LIBERTY K	82.217	2010	CHINA	BULK	GREEK	19,50
HAMPTON BAY	81.508	2009	JAPAN	BULK	GREEK	19,90
OCEANIC POWER	78.173	2013	JAPAN	BULK	GREEK	23,00
NAVIOS LIBERTAS	75.511	2007	KOREA	BULK	NA	13,80
SPRINGFIELD	63.614	2020	CHINA	BULK	NA	30,75
SERENITAS N	56.811	2011	CHINA	BULK	GREEK	12,50
SHANGHAI PEARL	35.921	2011	KOREA	BULK	NA	14,20
AS ELENIA	34.421	2011	KOREA	BULK	TURKISH	13,30
LAVIEEN ROSE	33.398	2014	JAPAN	BULK	GREEK	17,50
BELLE ETOILE	28.230	2014	JAPAN	BULK	NA	12,80



JUPITER N	93.099	2011	CHINA	BULK	GREEK	16,50
NAVIOS AMARYLLIS	58.735	2008	CHINA	BULK	INDONESIAN	14,80
BONITA	58.105	2010	CHINA	BULK	GREEK	15,70
VENTURE OCEAN	38.947	2015	CHINA	BULK	NA	18,50
BBC NEPTUNE	38.400	2010	CHINA	BULK	TURKISH	12,00
AFRICAN VENTURE	34.721	2012	CHINA	BULK	NA	12,60
CAMILA	34.334	2015	JAPAN	BULK	TURKISH	19,50
TIA MARTA	34.334	2015	JAPAN	BULK	TURKISH	19,50
ALIKI	180.235	2005	JAPAN	BULK	NA	15,10
OCEAN DOMINA	76.255	2005	JAPAN	BULK	NA	10,40
NAVIOS PROSPERITY I	75.527	2007	KOREA	BULK	NA	13,75
IVS HIRONO	60.280	2015	JAPAN	BULK	HONG KONG BASED	24,50
BULK NEWPORT	52.587	2003	JAPAN	BULK	NA	9,20
KOTOR	32.474	2014	KOREA	BULK	TURKISH	14,10
SEAHERO	306.507	2006	KOREA	TANKER	MIDDLE EASTERN	56,00
NEW GLOBAL	305.704	2001	KOREA	TANKER	CHINESE	NA
ARZOYI	299.152	2002	JAPAN	TANKER	CHINESE	26,70
AEGEAN DIGNITY	159.081	2004	KOREA	TANKER	MIDDLE EASTERN	38,00
AETHER	113.849	2007	KOREA	TANKER	MIDDLE EASTERN	37,00
ATLANTIS	105.400	2008	JAPAN	TANKER	GREEK	38,00
HAFNIA COLUMBIA	76.604	2007	CHINA	TANKER	NA	22,60
HAFNIA KRONBORG	73.708	2007	CHINA	TANKER	NA	22,60
JUNIOR G	70.426	2005	JAPAN	TANKER	MIDDLE EASTERN	21,00
SUPER EMERALD	50.346	2005	KOREA	TANKER	TURKISH	17,75
SUNNY HORIZON	49.999	2010	CHINA	TANKER	TURKISH	NA
PINK CORAL	49.474	2003	KOREA	TANKER	MIDDLE EASTERN	13,00
MARKOS I	45.592	2005	CROATIA	TANKER	CHINESE	17,20
LOUKAS I	45.568	2005	CROATIA	TANKER	NA	17,00
EGEIRO CYAN	13.241	2008	KOREA	TANKER	NA	7,00
NORMANNA	10.044	1996	ITALY	TANKER	TURKISH	5,80
OCEANIA	441.585	2003	KOREA	TANKER	NA	50,00
YASA SOUTHERN CROSS	318.348	2012	CHINA	TANKER	NA	NA
BIRDIE	308.829	2005	KOREA	TANKER	NA	52,50
RIDER 1	299.986	1998	JAPAN	TANKER	NA	NA
AMOROZA	159.168	2001	KOREA	TANKER	NA	27,00
MARATHON	105.042	2005	KOREA	TANKER	INDONESIAN	32,00
LILA ALABAMA	72.514	2004	KOREA	TANKER	MIDDLE EASTERN	21,50
HIGH MERCURY	51.501	2008	KOREA	TANKER	EUROPEAN	21,00
PROODOS	47.120	2005	KOREA	TANKER	EUROPEAN	18,80
MARAN AQUARIUS	320.821	2005	KOREA	TANKER	NA	52,60
POROS	318.068	2008	CHINA	TANKER	NA	NA
ARCADIA V	298.920	2000	JAPAN	TANKER	NA	40,00
KYTHIRA WARRIOR	115.338	2006	JAPAN	TANKER	NA	38,00
LEO	112.795	2010	CHINA	TANKER	MIDDLE EASTERN	45,00
KRITI GALAXY	110.802	2006	JAPAN	TANKER	NA	38,00
KRITI BASTION	106.074	2003	KOREA	TANKER	NA	31,00
ARGEUS	106.007	2006	KOREA	TANKER	NA	NA
HIGH EXPLORER	49.800	2018	JAPAN	TANKER	ITALIAN	30,00
KOKAKO	49.218	2017	KOREA	TANKER	UAE	35,90
ATLANTICA BREEZE	46.846	2007	KOREA	TANKER	NA	20,50
NORDIC TATIANA	38.396	2007	CHINA	TANKER	GREEK	16,00

BUNGA LAVENDER	19.997	2010	JAPAN	TANKER	NA	20,00
RIO CENTAURUS	3.426	2010	GERMANY	CONTAINER	NORWEGIAN	18,90
TRF KAYA	2.824	2007	KOREA	CONTAINER	NORWEGIAN	15,00
NORTHERN VIVACITY	2.742	2005	GERMANY	CONTAINER	NA	13,00
NORTHERN VOLITION	2.742	2005	GERMANY	CONTAINER		13,00
KUO LUNG	1.405	1998	TAIWAN	CONTAINER	NA	3,25
TS SHANGHAI	1.096	2019	JAPAN	CONTAINER	EUROPEAN	* 40,00
TS YOKOHAMA	1.096	2019	JAPAN	CONTAINER	*	*
TS MOJI	962	2006	KOREA	CONTAINER	*	*
SOVEREIGN MAERSK	9.578	1997	DENMARK	CONTAINER	SWISS BASED	NA
AS CARINTHIA	2.824	2003	KOREA	CONTAINER	CHINESE	7,60
SITC SURABAYA	2.742	2006	GERMANY	CONTAINER	NA	13,00
SITC BANGKOK	1.620	2003	JAPAN	CONTAINER	BANGLADESHI	12,25
DONGJIN HIGHNESS	704	2007	CHINA	CONTAINER	CHINESE	5,50
NICKIE B	1.368	2011	CHINA	CONTAINER	GERMAN	NA

\*Enbloc satışı ifade eder

ÜLKE	HURDA FİYATLARI		
	Dökme Kuruyük (per T/LTD)	Tanker (per T/LTD)	Konteyner (per T/LTD)
HİNDİSTAN	US\$ 540-550	US\$ 550-560	US\$ 560-570
PAKİSTAN	US\$ 520-530	US\$ 530-540	US\$ 540-550
BANGLADEŞ	US\$ 535-545	US\$ 545-555	US\$ 555-565
TÜRKİYE	US\$ 295-305	US\$ 305-315	US\$ 315-325

## ŞUBAT 2023 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

Gemi İsmi	DWT	LWT	İnşa Yılı	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	USD per T/LWT
BELL	43.685	7.995	1989	BULKER	BANGLADESH	510
DE XIANG	4.978	1.900	1990	TANKER	BANGLADESH	530
SUN SHUN	2.954	1.206	1994	TANKER	BANGLADESH	525
XIANG SHUN	3.660	1.156	1996	GENERAL CARGO	BANGLADESH	525
AKINADA BRIDGE	71.366	23.915	2001	CONTAINER	PAKİSTAN	595
CAPE OSPREY	172.510	21227	1999	BULKER	INDIA	530
OCEAN STAR	27.000	6407	1990	BULKER	NA	460

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

# MÜKEMMEL **KOROZYON** DAYANIMI İÇİN EN İYİ VERİMLİLİKTE KUMLAMA & BOYAMA ÇÖZÜMLERİ.

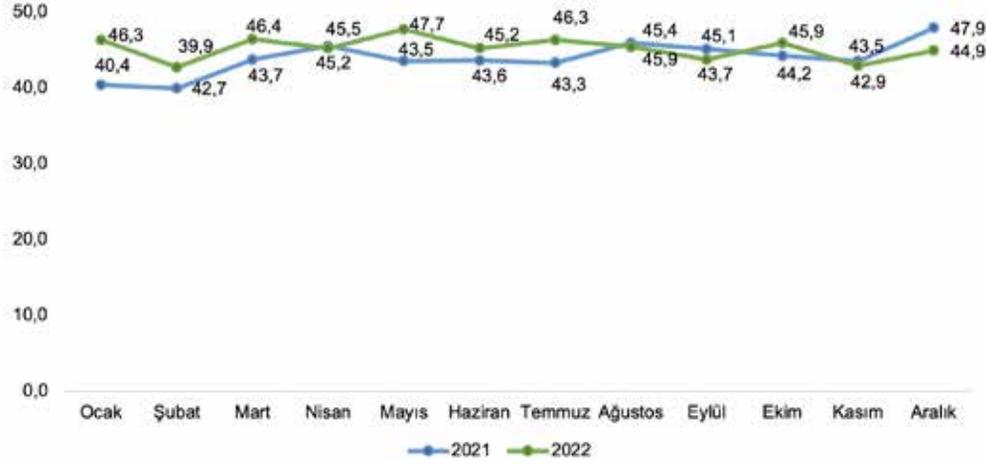
**ALFATECHNIC**  
Kumlama & Boyama Holleri



# 2021-2022 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2022 yılı aralık ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %6,2 düşüş göstererek 44.887.887 ton olmuştur.

**Grafik 1. Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Yük Elleçlemesi (Ton), Aralık 2022**



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

**Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2022 yılı aralık ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %9,6 azaldı.**

- Limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı 2022 yılı aralık ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %10 azalarak 11.595.921 ton,
- Limanlarımızda gerçekleştirilen ithalat amaçlı boşaltma miktarı 2022 yılı aralık ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %9,4 azalarak 20.438.869 ton,
- Dış ticaret taşımacılığında (ithalat + ihracat) toplam yük miktarı 2022 yılı aralık ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %9,6 azalarak 32.034.790 ton olmuştur.

**Tablo 1. Denizyolu ile Dış Ticaret, Aralık 2022**

Aylar	Yıllar	İhracat		İthalat		Dış Ticaret	
		Miktar (Ton)	Değişim	Miktar (Ton)	Değişim	Miktar	Değişim
Aralık	2021	12.882.395		22.562.042		35.444.437	
	2022	11.595.921	-10,0%	20.438.869	-9,4%	32.034.790	-9,6%
Ocak - Aralık	2021	153.763.658		232.633.060		386.396.718	
	2022	150.172.902	-2,3%	243.917.119	4,9%	394.090.021	2,0%

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

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

# ONURSAN

## TEST POOL

*Fast and Efficient*



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

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



**ONURSAN**

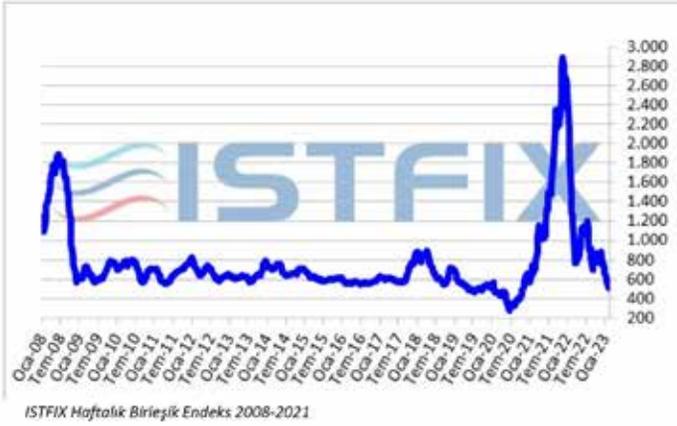
A Aydınlı Birlik OSB, 2. Sokak, No:4, Tuzla / Istanbul / TURKEY  
T +90 216 395 87 80 F +90 216 395 04 60  
W [www.onursan.net](http://www.onursan.net) E [onursan@onursan.net](mailto:onursan@onursan.net)



20.02.2023

## 8. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

13-17.02.2023 - ISTFIX Bileşik Endeksi bu hafta geçen haftaki seviyelerinde kaldı ve sadece 10 puan düşerek 543 puana geldi. Düşen gemi yakıt fiyatları navlunlara sınırlı oranda yansdı lakin piyasalarda umumiyetle toparlanma emareleri hissedildiği duyuldu.



ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2021



ISTFIX – Son 1 yıl

### HABERLER

#### Avrupa ve Birleşik Devletler

• Reuters ekonomistleri ile yapılan ankete göre Birleşik Devletler Federal Rezervi'nin önümüzdeki aylarda faiz oranlarını en az iki kez daha artırması bekleniyor. Ayrıca anket, ekonomistlerin yüzde 60'ının Birleşik Devletler'de bir resesyon beklediğine işaret etti.

• Eurostat'a göre avro bölgesi GSYİH, 2022'nin dördüncü çeyreğinde bir önceki çeyreğe göre 0,1 ve yıllık yüzde 1,9 büyüyerek, son üç ayda yavaşlama göstermesine rağmen büyümede kaldı.

• Avrupa Komisyonu, 2023 Avro bölgesi ekonomik büyüme tahminini yüzde 0,3'ten yüzde 0,9'a yükseltti. Avro Bölgesi'nde enflasyonun ise bu yıl yüzde 5,6'ya, 2024'te ise yüzde 2,5'e

gerilemesi bekleniyor.

• Yine Avrupa Komisyonu'nun tahminlerine göre Alman ekonomisinin 2023'te yüzde 0,2 ve 2024'te yüzde 1,3 büyümesi bekleniyor.

• Birleşik Krallık ekonomisi, enflasyonun ekim ayında 41 yılın en yüksek seviyesi olan 11,1'e ulaşmasının ardından 2022'nin son çeyreğinde sıfır büyüme gösterdi.

#### Emtia Haberleri

• Petrol fiyatları bu hafta hafif aşağı yönlüydü. Batı Teksas tipi ham petrol 76 dolar/varile Brent ise 83 dolar/varile geriledi.

• Türkiye Çelik Üreticileri Derneği (TÇÜD)'e göre, aralık ayında Türkiye'nin ham çelik üretimi yıllık yüzde 20 azalarak 2,7 milyon ton oldu. 2022

yılı toplamında ise üretim yüzde 12,9 azalarak 35,1 milyon ton olarak gerçekleşti.

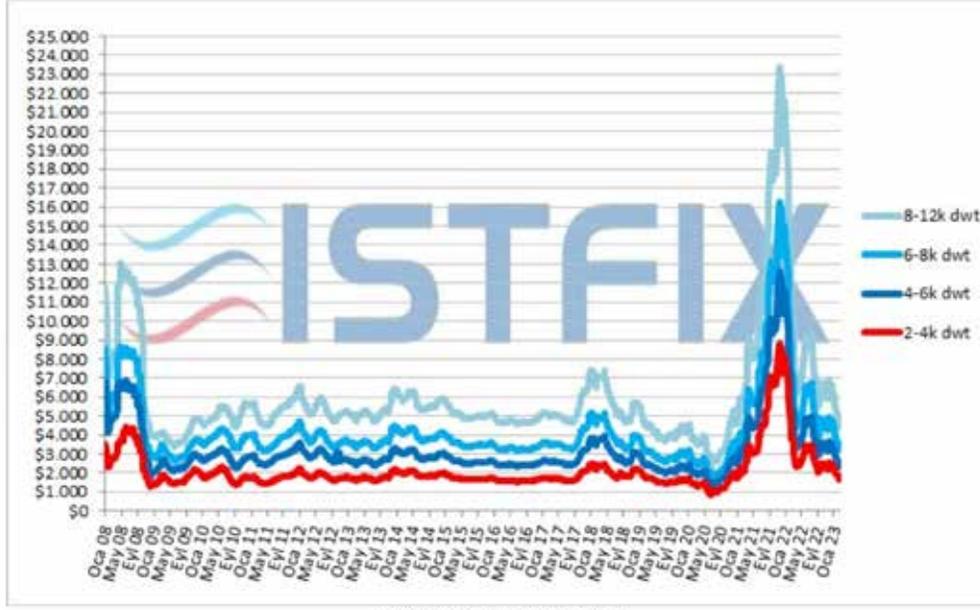
• Tarım danışmanlığı şirketi IKAR, Rusya'nın 2023 buğday hasadı tahminini 87 milyon tondan 84 milyon tona düşürdü. 2022 yılında Rusya 104,4 milyon ton buğday hasadı yapmıştı.

• Türkiye'deki 7,8 ve 7,6 büyüklüğündeki depremlerden sonra ülkenin toplam çelik üretiminin yüzde 25 ila 30'unu oluşturan bölgede üretimin ciddi oranda etkilenmesi bekleniyor.

• Ukraynalı çiftçiler 2022 yılı buğday ve arpa hasatlarını yüzde 97 oranında tamamlayarak, 20,2 milyon ton buğday ve 5,8 milyon ton arpa hasadı gerçekleştirdi. 2022 yılında Ukrayna 32,2 milyon ton buğday ve 9,4 milyon ton arpa hasadı yapmıştı.

## NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	1.762	2.519	3.397	4.730
Geçen Hafta	1.794	2.565	3.460	4.817
Geçen Ay	1.853	2.649	3.573	4.974
Geçen Yıl	3.762	5.378	7.254	10.099



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2021

ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2021

## TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonnage	Cargo	LOAD. - DISCH. PORT	L/D Rate (t/day)	Freight (\$/tonne)
1,500	CORN	IZMAIL-MARMARA	1000/1000	55.00
3,000	SFS (90')	CONSTANTA-POTI	1000/1000	52.00
3,000	GRAINS (50')	RENI-MARMARA	1000/1000	47.00
3,000	WHEAT (45')	IZMAIL-IZMIR	1000/1000	50.00
3,300	UREA IN BULK	DAMIETTA-ASHDOD	1000/1000	25.00
3,500	STEEL PRODUCTS	DUNKIRK-RAVENNA + PORTO NOGARO	2000/2000	63.00
4,000	SOYBEANS (50')	IZMAIL-ALEXANDRIA	2000/1500	55.00
4,400	UREA IN BULK	DAMIETTA-ALICANTE	3000/2000	38.50
4,500	STEEL COILS	SANTANDER-IZMIR + DILISKELESİ	1500/1500	68.50
4,500	MINERALS IN BULK	IZMIR-VALENCIA	1500/1500	32.00
4,500	MINERALS IN BB	NEA KARVALI-BEJAIA	1200/1200	35.00
4,500	UREA (55')	DAMIETTA-CONSTANTA	3000/2000	25.00
5,500	UREA IN BULK	DAMIETTA-AVONMOUTH	1500/1500	53.00
5,500	GRANITE BLOCKS	VIGO-SOUSSE	2000/2000	33.00

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

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

## S&P VE HURDA

Bu hafta duyulan satışlarda 1997 inşası 4.200 DWT'lik Hollanda yapısı bir kosterin yaklaşık 4 milyon avroya satıldığı raporlandı. 1998 Japon inşası 13.000 DWT'lik büyükçe bir koster de 4 milyon dolar civarında bir fiyata satıldı.

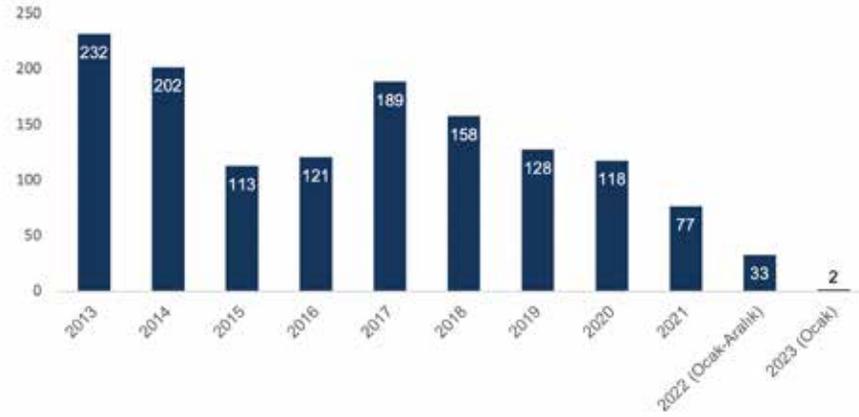
## TÜRKİYE'DE GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Bayrak Ülkelerine Göre Listelenmiştir) OCAK 2023

Sıra NO	Gemi Adı	IMO NO	Tipi	Bayrak	Tonajı GT	Tonajı DWT	İnşa Yılı	Geliş Tarihi
1	Sea Eagle	8410380	Kuru Yük Gemisi	Togo	3.120	4.885	1984	3.01.2023
2	Tramola 1	7224461	Ro-Ro	Türkiye	5.127	2.880	1973	18.01.2023

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

\* Renklendirilen gemiler Ocak 2023 tarihinde geri dönüşüme giren gemilerdir.

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



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

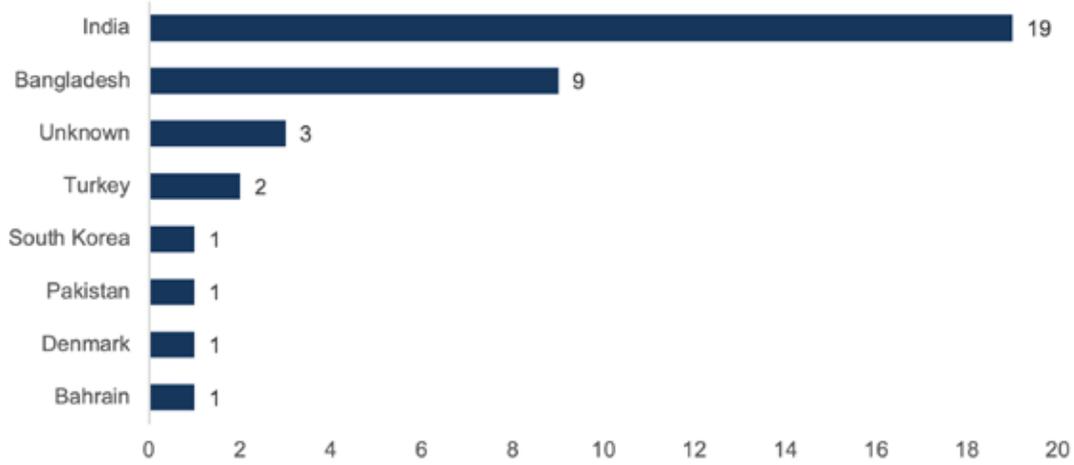
## DÜNYADA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Gemi Tiplerine Göre Listelenmiştir) OCAK 2023

Gemi Tipi	OCAK		
	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT
AHTS	2	27,5	2.995
Bulk	4	30,8	227.163
Chem & Oil	1	25,0	33.425
Container	11	27,5	237.484
GCargo	4	30,0	13.646
Hydrographic	1	49,0	1.010
Maintenance	1	44,0	1.316
Marine Research	1	58,0	-
MPP	1	39,0	4.281
Products	4	30,3	14.103
PSV	1	18,0	2.929
Reefer	1	30,0	11.585
Research	1	58,0	216
Ro-Ro	3	39,7	12.267
Tanker	1	35,0	5.585
<b>Genel Toplam</b>	<b>37</b>	<b>32,4</b>	<b>568.005</b>

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

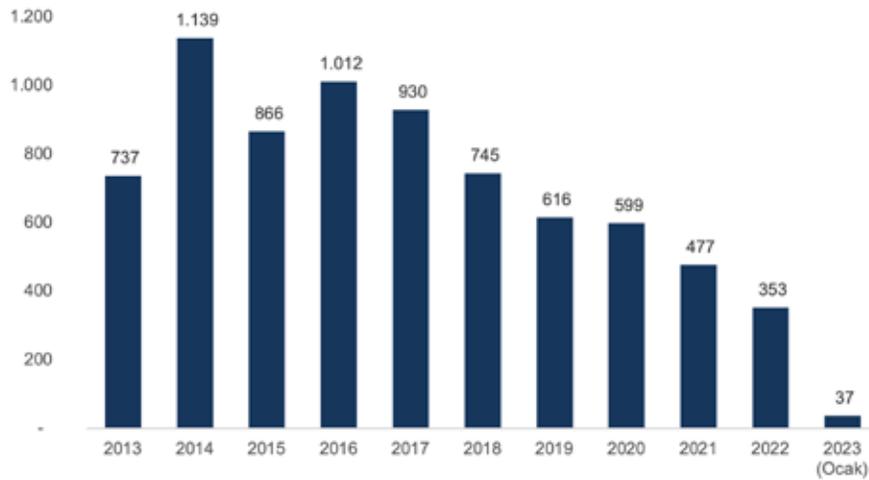


## GEMİ GERİ DÖNÜŞÜMÜNDE ADET BAZINDA ÜLKELER (OCAK 2023)v



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

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



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

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

# DÜNYANIN DÖRT BİR YANINDA...

Türk P&I olarak başarımız dünyanın dört bir yanına ulaştı. 145 ülkede, 370'in üzerinde temsilcilikle dünyanın tüm denizlerinde yanınızda olan Türk P&I ile siz de dünyanın her yerine ulaşmaya hazır mısınız?



Türk P ve I Sigorta A.Ş.

Mehmet Akfan Sokak No:7/9 34718 Koşuyolu-Kadıköy/İstanbul

T. +90 850 420 8136 F. +90 216 545 0301 turkpandi.com





**SPARE PARTS**

**SERVICE**

**MAXIMIZE**

**ENGINE**

**PERFORMANCE**

**MESSI INCORPORATION**

**Marine Engine Ship Service International Inc.**

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

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

**P:** +90 216 599 06 39

**M:** [info@messiservice.com](mailto:info@messiservice.com)

**W:** [www.messiservice.com](http://www.messiservice.com)

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



### BAKIM VE ONARIM HİZMETLERİ



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



**BSKY**  
HİDROSİKLON TEKNOLOJİSİ

### YEDEK PARÇALAR

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



### SERVİS HİZMETLERİ

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



### BALLAST WATER MANAGEMENT SYSTEM

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



SHIP SPARE PARTS & ENGINEERING

yafdiezel.com.tr  
ballastwater.net



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