

İMEAK
Deniz Ticaret
Odası'nın
resmi yayınıdır.

Deniz Ticareti

DERGİ KURULUŞ: 1984

ARALIK / 2021

MUTLU

YILLAR

2022



UZMAR®



7/24

31 KILAVUZ KAPTAN

350 UZMAN DENİZCİ

30 DENİZ ARACI

MAKSİMUM VERİMLİLİK

SIFIR RİSK

TEK VİZYON

ÖNCE EMNİYET

1973'TEN BERİ

LİMANLARDA
EMNİYET
BİZE EMANET

Denizcilik Sektöründe 20 Yıldır Sizlerle...



BERK GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ LTD. ŞTİ.

Evllya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza

No: 2/5 Tuzla / İSTANBUL

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

info@berkgumrukleme.com

www.berkgumrukleme.com

BERK LOJİSTİK LTD. ŞTİ.

Evllya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza

No: 2/5 Tuzla / İSTANBUL

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

info@berklojistik.com

www.berklojistik.com



CITADESIGN

Marine Interior Design



Vals Survey Company

TÜRKİYE VE AVRUPA' DA LİMANLARDAKİ GÖZÜNÜZ; “VALS INTERNATIONAL MARINE SURVEY COMPANY”

Hizmetlerimiz

V a l s S u r v e y C o m p a n y

Gemi Yükleme (Pre Loading Survey) Hizmetleri,
On / Off Hire Bunker Survey Hizmeti,
Hold Condition Survey Hizmeti,
Discharging Survey Hizmetleri,
Draft Survey Hizmeti,
Hurda Kalite Survey Hizmeti,

Hasar Survey Hizmeti,
P&I ve H&M Hizmetleri,
Lashing Hizmetleri,
Gözetim Hizmetleri,
Yat Alım-Satım ve Sigorta Hizmetleri

Hizmet Bölgelerimiz



İstanbul



Marmara Bölgesi



İskenderun



Zonguldak Ereğli



İzmit



İzmir



Samsun



İngiltere



Fransa



Hollanda

+90 216 546 12 12
0 532 248 33 96

info@valssurvey.com

Koşuyolu Mahallesi, Kâtip Salih Sokak,
No:44/1 Kadıköy/İSTANBUL



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

M. ZİYA KALKAVAN

EFDAL KARABACAK

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



Yıl 37

ARALIK 2021

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

SAHİBİ

İMEAK DTO adına Yönetim Kurulu Başkanı: TAMER KIRAN

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü: BAŞARAN BAYRAK

YAYIN KURULU

BAŞKAN: BAŞARAN BAYRAK
PINAR KALKAVAN SESEL
MUSTAFA MUHTAROĞLU
PROF. DR. MUSTAFA İNSEL

İDARE MERKEZİ

İMEAK DTO: Meclis-i Mebusan Cd. No: 22 Salıpazarı 34427 Beyoğlu
İSTANBUL-TÜRKİYE
T: +90 212 252 01 30 (8 hat / lines) +90 212 243 54 95 (3 hat / lines)
F: +90 212 293 79 35 dto@denizticaretodasi.org.tr
www.denizticaretodasi.org.tr

YAYINA HAZIRLIK

LİKYA REKLAMCILIK: Koşuyolu Mah. Katip Salih Sok. No: 60 D: 1
Validebağ / Kadıköy İSTANBUL - TÜRKİYE
T: +90 216 339 13 40 F: +90 216 339 43 50
info@likyareklamcilik.com

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

Reklam Koordinatörü: ZEYNEP USTAHÜSEYİNOĞLU
zeynep@likyareklamcilik.com.tr Tel: +90 216 339 13 40/41

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



www.avsglobalsupply.com

at 1500
ports
in 126
countries

*at your service,
globally.*



**GLOBAL
SHIP SUPPLY
& CATERING**

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



"reliable partner!"

LAZER GAZ SENSÖRLÜ TERMAL KAMERALI ENDÜSTRİYEL İNSANSIZ HAVA ARACI

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



UZAKTAN KUMANDALI SUALTI ROBOTU (ROV)

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

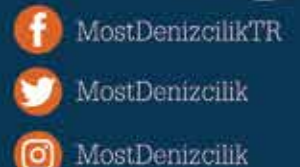


ACIL ÇAĞRI:

+90 530 940 8787
+90 531 773 3733

MOST Denizcilik Merkez Ofis:

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



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

ALWAYS



KUZEYSİGORTA

www.kuzebrokers.com

İÇİNDEKİLER



16

MECLİS

MECLİS TOPLANTISINA
MİLLİ SAVUNMA
KOMİSYONU BAŞKANI
İSMET YILMAZ KATILDI

26

MMK TOPLANTISI

MMK TOPLANTISI
DEMOKRASİ VE
ÖZGÜRLÜKLER
ADASI'NDA YAPILDI

12

TAMER KIRAN

GELECEĞE UMUTLA BAKMAK
İÇİN ÇOK NEDENİMİZ VAR

52

EXPOMARITT

EXPOSHIPPING FUARI

DENİZCİLİK SEKTÖRÜ
EXPOMARIT TEXPOSHIPPING
FUARI'NDA BULUŞTU

58

SÖYLEŞİ

AYDIN ERDEMİR:
TÜRLİM YÖNETİM
KURULU BAŞKANI

64

MAKALE

PROF. DR. MUSTAFA İNSEL

68

AKADEMİK BAKIŞ

PROF. DR. MUBARİZ HASANOV

72

BUNKER

MUSTAFA MUHTAROĞLU

74

LOJİSTİK

AYŞEM ULUSOY

92

SÖYLEŞİ

ÖMER OĞUZ:
LEO MARINE GENEL MÜDÜRÜ

VEFAT/BAŞSAĞLIĞI	36
ODADAN HABERLER	38
ŞUBELERİMİZDEN	48
SEKTÖRDEN HABERLER	76
DTO AB BÜLTENİ	96
GEMİ TUTULMALARI	99
S&P	100
YÜK İSTATİSTİKLERİ	104
ISTFIX ANALİZ	106
HURDA RAPORU	108

We believe
in making a
difference!



We are here to change the game...

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

Together we offer;

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

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



FREEFALL LIFEBOATS



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

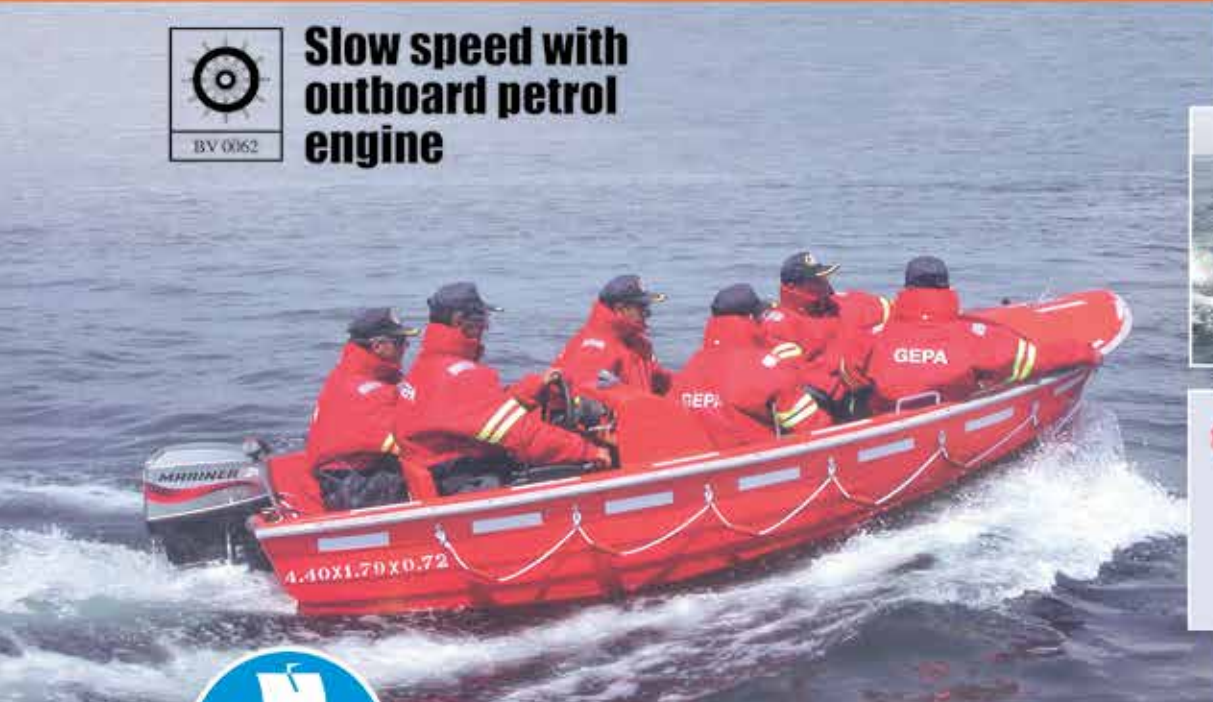


RESCUE BOATS

**SAFE
AND
SOUND**



**Slow speed with
outboard petrol
engine**



GEPA - FIBERGLASS INDUSTRY & TRADE CO. INC.

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



SEA, SUN, WATER SPORT AND ART...

www.atayat.com.tr



Geleceğe umutla bakmak için çok nedenimiz var

Bir yandan Pandemi, diğer yandan küresel piyasalardaki belirsizlikler derken zorlu bir yılın daha sonuna geliyoruz. Yaklaşık iki yıldır toplum sağlığı başta olmak üzere ekonomilere verdiği hasarla hayatımızı alt üst eden Covid 19 salgınında tam artık sona geldiğimizi düşünürken, yeni bir varyantla daha karşı karşıya kaldık. Alpha, Beta, Delta derken Güney Afrika'da ortaya çıkan, Dünya Sağlık Örgütü'nce Omicron adı verilen yeni tip koronavirüs ile tanıştık. Küresel çapta başta hammadde ve enerji olmak üzere üretimin girdi fiyatlarının yükselmesi ve tedarik zincirindeki belirsizliklerle uğraşırken, bir de bu yeni virüs nedeniyle ülkelerin yeniden kapanmaya başlamaları ekonomik faaliyetleri olumsuz etkiliyor. Dış konjonktüre de bağlı ülke olarak içinde bulunduğumuz günlerde faiz, kur ve enflasyon üçgeninde bir dalgalanma yaşandığını görüyoruz. Pandemi konusunda değişmeyen tek şey, korunma konusunda eski yöntemler geçerli. Aşılama, maske, mesafe, temizlik kurallarına sıkı sıkıya ve sabırla uyararak, salgının en kısa zamanda ülkemizde sonlanmasını bekleyeceğiz.

Ekonomideki gelişmeler konusunda her şeyden önce ülke olarak bu durumun üstesinden gelecek gücümüzün olduğuna inanmamız gerekiyor. Geçmişte de buna benzer ekonomik krizler yaşamıştık, ama bugün Türkiye eskisinden çok farklı. Bankacılık sistemimiz sağlam, cari açık geriliyor, Türkiye bugün neredeyse dünyanın tamamına, pek çok üründe ihracat yapabilme kapasite ve becerisine sahip bir ülke. İçinde bulunduğumuz zorlu süreci bir an önce atlatarak, dünyanın hızla değiştiği bu dönemde yeniliklere odaklanıp kendimizi geleceğe hazırlamak zorundayız. Elbirliğiyle çalışarak, üretim, istihdam ve ihracatta hızımızı kesmeden ekonomimizi büyütmek en öncelikli



TAMER KIRAN

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı

işimiz olmalıdır. Göreve geldiğimiz ilk günden bu yana, sektörümüzün önünü açmak, büyütmek ve ülke ekonomisine katkısını artırmak için özveriyle çalıştık. Önümüzdeki yıl da el ele vererek hedeflerimizi gerçekleştirmek üzere kararlılıkla çalışmaya devam edeceğiz.

Geçtiğimiz yıl üzerinde en çok durduğumuz konu, iklim değişikliği sonucu küresel ısınma, AB'nin Yeşil Mutabakatı ve bu konulardaki düzenlemelerin sektörümüze getireceği yükümlülükler oldu. Yılı değerlendirdiğimizde dünya liderlerini bir araya getiren zirvelerin en önemli konusunun yine bu konular olduğunu görüyoruz. Geçen yıl faaliyetlerime baktığımda dört Meclis konuşmamda, Deniz Ticaret Dergimizin başyazılarında, gazete, dergi ve TV röportajlarında

bu konunun önemine dikkat çektim. Hakikaten özellikle AB'nin Yeşil Mutabakatı, AB ile ticaret yapan ülkeler için çok ciddi ve kapsamlı bir dönüşüm içeriyor. Dolayısıyla en önemli işimiz bu süreci fırsat ve tehditleriyle tanımlamak, yeşil dönüşümü başarmaktır. Bunu gerçekleştirmek için önümüzde çok uzun bir süre olmadığının farkında olarak, hemen gerekli adımları atmamız büyük önem taşıyor. Dolayısıyla 2022 yılında da iklim değişikliği konularının en öncelikli konumuz olacağını söyleyebilirim.

Geçen yıl kasım sonu ve aralık ayı başında babam Turgut Kiran da olmak üzere sektörümüzün çok kıymetli büyüklerinin vefatının büyük üzüntüsünü yaşamıştık. Bu yıl da aynı dönemde Uzmar Denizcilik Grubu'nun kurucusu ve onursal başkanı, camianın beybaba olarak tanıdığı Kaptan Altay Altuğ ile denizcilik basınının usta ismi Hakkı Şen'in vefat haberlerini aldık. Odamızın kurumsal dergisi Deniz Ticareti'nin de Genel Yayın Yönetmeni olan Hakkı Şen'in, meslek hayatını denizcilik ve deniz kültürü konularına adanmış, insanlara deniz bilinci ve sevgisini aşılamak için başarılı yayınlara imza atmış, kurduğu Deniz Kültürü Derneği vasıtasıyla düzenlediği iklim kurultayları ile yıllar öncesinden bu konuda farkındalık oluşturmayı amaçlamış bir kişi olarak gönüllerde yer alacağına ve unutulmayacağına inanıyorum. Yakın zamanda kaybettiklerimizle birlikte tüm ölmüşlerimize Allah'tan rahmet diliyorum. Mekanları cennet olsun...

Yaşanan tüm olumsuzluklara rağmen umutla geleceğe bakmak için çok nedenimiz olduğunu düşünüyorum. Bu duygu ve düşüncelerle 2022 yılının ülkemize, milletimize, tüm üyelerimize sağlık, mutluluk, huzur ve istikrar getirmesini diliyorum. Kalın sağlıcakla...



İlk hidrolik hibrit sistemli römorkör



İlk LNG yakıtlı römorkör



İlk uzaktan kumandalı römorkör

Dünyada İlklere imza atmaya devam ediyoruz...





SOLID SOLUTIONS FOR HEAVY SEA CONDITIONS

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

AĞIR DENİZ ŞARTLARINA SAĞLAM ÇÖZÜMLER

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



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



Nanodomain structured self polishing antifouling paint

FASTAR

Precise - Predictable - Performance



NIPPON PAINT MARINE

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

MECLİS TOPLANTISINA MİLLİ SAVUNMA KOMİSYONU BAŞKANI İSMET YILMAZ KATILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Kasım Ayı Olağan Meclis Toplantısı, 11 Kasım Perşembe günü gerekli tüm tedbirler alınarak hem meclis salonunda fiziki olarak, hem de video konferans sistemi üzerinden gerçekleştirildi. Toplantıya video konferans yöntemiyle katılan TBMM Milli Savunma Komisyonu Başkanı İsmet Yılmaz meclis üyelerine hitap etti.



Salih Zeki Çakır - Arif Kenan Türkantos

Toplantı, İMEAK DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır'ın açılış konuşması ile başladı. Bugüne kadar meclis toplantılarında birçok önemli ismi ağırladıklarını vurgulayan Çakır, kasım ayı meclis toplantısına katılan TBMM Milli Savunma Komisyonu Başkanı ve AK Parti Sivas Milletvekili İsmet Yılmaz'ın siyasi ve eğitim hayatından bahsetti. Açılış konuşmasının ardından söz alan 25'inci Dönem Meclis Başkanı, eski Ulaştırma, Milli Savunma ve Milli Eğitim Bakanı, Milli Savunma Komisyonu Başkanı İsmet Yılmaz, Meclis üyelerine hitap etti.

Son iki yıldır olağanüstü bir dönemden geçildiğini, salgınla birlikte kişisel, toplumsal ve ekonomik hayatın değişikliğe uğradığını hatırlatan İsmet Yılmaz, dünya genelinde ekonomik dengelerin sarsıldığını dile getirdi. Son 30 yıllık dönemde küresel yoksulluk oranının

ilk defa arttığını ifade eden Yılmaz, "Enerji fiyatları ve taşıma maliyetleri artıyor. Arz-talep dengesizliği küresel enflasyonu besliyor. Pek çok ülkede kamu maliyesi bozuldu. Artan borç stoku rekor seviyelere ulaştı. Virüsün ortaya çıkabilecek yeni varyantları da ayrı bir risk olarak duruyor. Yüksek enflasyon sadece Türkiye'de değil, dünya genelinde de önemli bir sorun. Amerika'da ekim ayında enflasyon 0,9 artarak yıllık bazda yüzde 6.2 ile son 31 yılın en yüksek artışını gösterdi. Kaliforniya'nın San Diego Şehri'nde de 28 günde benzine 27 kez zam geldiğini söylemek isterim. Yine bildiğiniz gibi Virginia Eyaleti'nde 2020 Kasım ayında seçim yapıldı. Biden'ın başkanlık seçiminde açık ara önde olduğu bu Virginia Eyaleti'ndeki seçimde Demokratlar kaybetti. Cumhuriyetçiler bunu Amerika'daki ekonomik durumun kötü gidişine bağlıyorlar. Küresel tedarik

zincirinde ve ara mal temininde yaşanan aksaklıklar arz talep dengesi oluşturarak, fiyatlara da olumsuz yansıyor. Hızlı talep artışı da, başta enerji olmak üzere küresel emtia fiyatlarını yukarı çekiyor. Navlunlarda bu artışlara eşlik ediyor" ifadelerini kullandı.

"DESTEKLER YILSONU İTİBARIYLA 734 MİLYAR LİRAYA ULAŞACAK"

Dünya çapında yaşanan kuraklık, olumsuz iklim koşulları ve stoklama eğilimindeki artışın uluslararası gıda fiyatlarının da yükselmesine neden olduğunu vurgulayan İsmet Yılmaz, Çin hükümetinin halka yiyecek stoklama çağrısında bulunduğunu, bunun önemli bir gelişme olduğunu kaydetti. Arz-talep kaynaklı bu tarz gelişmelerden Türkiye'nin de etkilendiğini ancak olumsuz etkileri en aza indirmek için gerekli tedbirlerin alındığını söyleyen Yılmaz, şöyle devam etti: "Ülkemizde salgından etkilenen kesimlere destekler sunuldu. Salgın nedeniyle 2020'den bu yana sunulan destekler yılsonu itibarıyla 734 milyar liraya ulaşacak. Yine salgın hastalığa yakalanan 8 milyonun üzerindeki kişiyi, evinde ilaç vererek, hastanede yatırarak veya yoğun bakıma alarak tedavi ettirdik. Devletimiz bu hizmetler karşısında bir kuruş ücret almadı. Dünyada sağlık hizmetinin, bu kadar vatandaşa en az maliyetle ya da ücretsiz veren bir başka ülke olmadığını da açıkça belirtmek isterim."

Enflasyonla mücadelede vergi indirimleri ve fiyat ayarlamaları ile 125 milyar liralık kamu gelirinden vazgeçildiğini hatırlatan Yılmaz, "Artan enerji fiyatlarını vatandaşımıza minimum düzeyde

yansıtılmaya çalışıyoruz. 2020 yılı sonuna göre Brent petrolün varil fiyatı yüzde 72, doğalgaz fiyatı metreküp başına yüzde 349 arttı. Yine maruz kalınan kuraklık neticesinde hidroelektrik santrallerin toplam elektrik üretimindeki payı yüzde 30'dan yüzde 19'a düştü. Bu düşüşü doğalgazla elektrik üretimi ile telafi ettik. Dolayısıyla elektrik üretim maliyetlerimiz de arttı. Söz konusu maliyet artışlarını da vatandaşlarımıza en az düzeyde yansıtip maliyetinin önemli bir bölümünü de devletimiz, hükümetimiz üstleniyor. Basit bit şekilde ifade etmek gerekirse, şu anda ısınma amaçlı olarak dışarıdan aldığımız doğalgazı dörtte biri fiyatına vatandaşımıza satıyoruz. Elektriği ise, üretim maliyetinin yüzde 50 daha düşük fiyata sunuyoruz” ifadelerini kullandı.

“BU VATAN BİZİM, SORUMLULUK DA BİZİM”

Normalleşme sürecinin zaman alacağını belirten İsmet Yılmaz, “Yaşadığımız süreçte ekonomimizi güçlendirip sağlıklı, dengeli ve sürdürülebilir büyüme hedefliyoruz. Büyümenin dengeli ve sürdürülebilir olması istihdama olan katkısı ve gelir dağılımı adaletini sağlamak da büyümenin seviyesi kadar önemlidir. Ekonomi politikalarına güveni daha da artırıp, ülke risk primimizi düşürmeyi, piyasa istikrarını güçlendirmeyi ve yerli yabancı tüm yatırımcılar için elverişli bir ortam oluşturmayı amaçlıyoruz. Daha önce bundan daha kötü günleri gördük ve yaşadık. Gecelik faizlerin 4-5 bin olduğu, enflasyonun yüzde 100'lere yaklaştığı dönemleri de gördük. Bunun en canlı şahitleri sizlersiniz. Ülkemizde yaşanan problemlerin farkındayız. Bunları çözecek gücümüz ve kararlılığımız var. En kötü günleri aştık, hiç şüphemiz olmasın.

Bu mevcut yaşadığımız sıkıntıları da birlikte aşarız. Bu vatan bizim, sorumluluk da bizim. Bizim asli vazifemiz, gerçek resmi göz ardı etmeden Türkiye'nin geleceğine olan inancı arttırmak, umudu çoğaltmaktır. Bu nedenle ben bu sıkıntılı konulardan değil, iyi giden konulardan bahsetmek isterim” dedi.

Salgın döneminde reel sektörün ayakta kalmasının ve istihdamda sürekliliğin sağlanmasının önemine değinen Yılmaz, şunları kaydetti: “Uygulanan politikalarla



geçen seneyi iç talebin sürüklediği bir büyüme ile kapattık. Bu sene aşılmanın artması ve küresel canlanma bizi daha sağlam ve dengeli bir büyümeye yönlendirdi. Yılın ilk yarısını yüzde 14.3'lük bir büyüme ile kapattık. Bu büyümenin yaklaşık yüzde 60'ını yurtiçi yatırımlar ve net dış talep oluşturdu. 2021 yılını yüzde 9'un üzerinde bir büyüme ile kapatmayı öngörüyoruz. Geçmiş yıllardaki eğilimlere baktığımızda büyümenin yüksek olduğu dönemlerde cari açığımız yüksek, düşük olduğu dönemlerde ise cari açığımız düşüktü.

Bu sene için öngörülen büyüme yüzde 9, cari açığın milli gelire oranı yüzde 2'nin altında gerçekleşecektir. 2021 yılı bütçemizde yüzde 4.3'lük bir bütçe açığı öngörmüştük. Bu yılı yüzde 3,5'in altında bir bütçe açığı ile kapatacağız. 2021 yılında 618 milyar lira borçlanma ön görmüştük, ancak 155 milyar lira daha az borçlanma ile bitireceğiz yılı. 2021'i, geçmiş yılların aksine yüksek büyüme ve düşük cari açıkla kapatacağız. Yapısal cari açığı azaltıcı yatırımlara öncelik veriyoruz. Güçlü bir ihracat performansı gösteriyoruz. Bu ihracat artışı verimlilik, yani üretkenlik artışında inovatif yeteneklerden teknolojiyi üretme ve kullanma becerisinden kaynaklanmaktadır. Borç stokumuzun milli gelire oranını da düşürüyoruz, yapısını da iyileştiriyoruz. İç borçlanmanın vadesini uzattık. 2020 yılı içerisinde 29 aya kadar düşen iç borçlanmanın ortalama vadesini 56 aya yükselttik. Ayrıca yeni organize sanayi bölgeleri açılıyor. Her şeye rağmen sıkıntılı dönemde yatırımın devam ettiğini

söylemek isterim. Yatırımın devam etmesi aynı zamanda istihdamın da devam etmesi anlamına geliyor. Turizmde 2020 yılına kıyasla çok daha iyi bir performans gösterdik.”

Güçlü bir savunma sanayine sahip olmadan tam bağımsız Türkiye olunamayacağı bilinciyle, savunma sanayinde dünyanın lider ülkelerinden biriyiz diyen Yılmaz, “Pazartesi Milli Savunma Komisyonu üyelerimizle birlikte Eskişehir'deki TUSAŞ Motor Sanayi A.Ş.'yi ziyaret ettik. Gökyüzündeki her iki uçaktan birini ürettiği motor parçaları ile uçuran TEI, ülkemizin 21'inci yüzyıla hazır olduğunu gösterdi. 2010'larda tek bir tane lisanslı patentli motoru olmayan ülke, bugün 10'a yakın motorun lisansını, patentini almış durumdadır. Kendi helikopter motorlarımızı üretiyoruz. Gemiler içinde kullanılacak motorları üretme gayretindeyiz. Kara araçlarında kendimiz ile yarışıyoruz. Silahlı İnsansız Hava Araçlarında dünyanın en iyisi durumundayız” dedi.

“DENİZCİLİĞİMİZ BU DURUMA GELDİYSE BU YAPININ HARCİ İSMET YILMAZ'DIR”

İsmet Yılmaz'ın ardından söz alan TOBB Deniz Ticaret Odaları Konsey Başkanı Cengiz Kaptanoğlu, “Sevgili müsteşarım denizcilik sektöründe çok müstesna bir yere sahiptir. Milletvekili olduğumda da birlikte çalıştık. Bizim denizcilik sektörümüzde en önemli şey kurumsallaşmadı. Bu kurumlaşmada İMEAK Deniz Ticaret Odası ve Denizcilik Müsteşarlığı'nın katkısı çok büyüktür. Müsteşarlık, Oda ile fevkalade bir uyum



çerinde çalıştı. Sayesinde 'Denizci Ülke, Denizci Millet' kavramı ortaya çıktı. Sayın müsteşarım Ankara'da bütün kurumlarda yanımızda olarak desteklerini esirgemedi. Yalova şu an denizciliğin gururu.

Bunun sebebi ise, Denizcilik Müsteşarlığı'nın kurumsallaşması ve birlikte çalışmamızdı. Bugün o kurumsallaşma yok; ancak umarım bir gün tekrar gelir. Türk denizciliği bugünkü duruma geldiye, bu yapının harcı İsmet Yılmaz'dır. Onun varlığı, dostluğu, bizim en büyük güvencelerimizden biridir. Bu durum bugün de böyle devam ediyor. Ona teşekkür ve minnet duygularımızı ifade etmekten büyük onur duyuyorum" diye konuştu.

Kaptanoğlu'nun teşekkür konuşmasında sonra İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran da söz alarak duygu ve düşüncelerini ifade etti. TBMM Millî Savunma Komisyonu Başkanı İsmet Yılmaz'ı tekrardan aralarında görmekten çok memnun olduklarını dile getiren Kıran, şunları söyledi: "Denizcilik sektörü olarak kendisini, fevkalade hızlı ve neticeye giden düzenlemelerle hatırlarız. Geçtiğimiz 19 yıllık dönemde 300'e yakın kanun, yönetmelik, tebliğ vs. çıkarılmıştır. Bunun büyük bir bölümü Sayın Yılmaz'ın müsteşar olduğu dönemde çıkarılmıştır. İhtiyaç olan düzenlemelerin yapılmasında imzası vardır. Sektörümüze çok emeği ve faydası geçmiştir. Tekrardan çok teşekkür ederim."

İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır ve Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran; İsmet Yılmaz'a, günün anısına kendisine

ulaştırılmak üzere hatıra objesi takdim etti.

Toplantı, Meclis Başkan Yardımcısı Arif Kenan Türkantos'un başkanlığında devam etti. Gündeme geçilmeden önce vefat eden kişilerin isimleri okundu ve kendilerine Allah'tan rahmet, yakınlarına başsağlığı dilendi. Meclis Katip Üyesi Serhat Barış Türkmen'in okuduğu isimler şöyle: "İMEAK DTO eski meclis üyesi Ahmet Faik Şekerci, Oda Üyesi Veysel Vardal Gemicilik Denizcilik ve Tic. A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı ve Oda Meclis üyesi Kaptan Veysel Vardal'ın babası Barbaros Vardal, Oda Üyesi Marvel Danışmanlık & Denizcilik A.Ş. Yönetim Kurulu Başkanı ve Oda Meclis üyesi Selahattin Levent Karaçelik'in annesi Nevin Karaçelik, Oda üyesi ABM Denizcilik ve Gemi Hizmetleri Ticaret Limited Şirketi ortağı ve müdürü Ali Erdoğan'ın annesi Fatma Erdoğan, Oda Üyesi Atasoy Denizcilik Ticaret ve Sanayi Limitet Şirket Kurucusu Nusret Atasoy, Oda kurucusu Eski Meclis Başkanı Ziya Kalkavan'ın kızı Oda eski Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve meclis üyesi Sefer Kalkavan'ın ablası Sonay Pazarbaşı vefat etmiştir."

DÜNYADA ENFLASYON BEKLENTİLERİ YÜKSELMEME DEVAM EDİYOR

Toplantıda; 14.10.2021 zabıtları, 2021 Eylül ayı mizanı ve fasıllar arası aktarım talebi oylamaya sunulurken onaylandı. Ekim ayı faaliyetlerine ilişkin hazırlanan video sunumunun ardından söz alan İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran yaptığı konuşmada, küresel ekonominin büyüme hızında bir miktar yavaşlama olmasına rağmen, yılın

tarihi bir büyüme ile tamamlanacağını kesinleşmiş gibi görüldüğünü kaydetti. Büyüme tahminlerinde hafif yavaşlama olsa da, talep koşullarında önemli bir değişiklik olmadığının görüldüğünü belirten Kıran, "Önemli faktörlerden biri olan Covid-19 salgınında aşılardan sonra tedavi amaçlı ilaçların da devreye girme ihtimali pandemiyi sona erdirmeye konusundaki umutlarımızı artırıyor. Buna karşın dünyada enflasyon beklentileri yükselmeye devam ediyor. Geçen yıl yüzde 2'lerde olan küresel enflasyonun bu yıl yüzde 4.8'e ulaşması bekleniyor. Başta gıda ve enerji olmak üzere hammadde fiyatlarındaki artış bu tabloyu ortaya çıkarmış durumda. Son haftalarda emtia fiyatlarında yaşanan gerileme bir miktar kaygıları azaltsa bile küresel boyutta yaşanan enflasyonun beklenenden yüksek ve uzun sürme ihtimali önemli bir risk olarak karşımızda duruyor. Türkiye ekonomisi ise 2021 yılında dünyanın en hızlı büyüyen ekonomilerinden birisi olarak yılı tamamlamaya aday görünüyor. Yüzde 9'un üzerinde bir ihtimal çift haneye ulaşabilecek bir büyüme tahmin ediyoruz. Bu tabloya en büyük katkı ihracat artışımızdan geliyor. Pandemi sürecinde ihracatımızın dünya ihracatı içerisindeki payının yüzde 1'i aşması, ülkemizin rekabet gücünün çok net bir şekilde gösteriyor"

Denizcilik piyasalarını da değerlendiren Kıran, küresel ekonomideki yavaşlamanın açık bir sonucu olarak denizcilik piyasalarında son bir aydır kayda değer düşüşler gözlemlendiğini, düşüşün ana adresini ise kuru ve dökme yük piyasası oluşturduğunu kaydetti. Düşüşün ana adresini kuru ve dökme yük piyasasının oluşturduğunu belirten Kıran, "Baltık Kuru Yük Endeksi 7 Ekim 2021 tarihi itibarıyla 5 bin 650 değerini alarak, son 10 yılın zirvesini görmüştü. Bu noktadan itibaren hızla düşerek 9 Kasım Salı günü 2 bin 805'e gerileyen endeks, böylelikle son bir ayda yüzde 50.4 değer kaybetti. Bu endeks içerisinde yer alan gemi kiralama bedellerine baktığımızda capesize dediğimiz tonajda yüzde 41.5, panamaxta yüzde 26.4, supramaxta yüzde 31, handysizeda yüzde 23.1 kayıp yaşandığı görülmekte. Capesizeda



Tamer Kiran

gemi kiralama bedelleri geçtiğimiz hafta sonunda 23 bin 750 dolara kadar geriledi. Limanlarımızdaki hareketlilik devam etti. 2021 yılının Ocak-Ekim döneminde elleçlenen yük miktarı 2020 yılının aynı dönemine göre yüzde 5.5 artarak 434.2 milyon tona yükselmiştir. Diğer taraftan Temmuz 2001 itibariyle bin groston ve üzeri dünyanın en büyük filosunu kontrol eden ülkeler listesine baktığımızda ise ülkemiz, 15'inci sıradaki yerini korumaktadır. Türk sahipli filomuz Ocak-Temmuz 2021 arası altı aylık dönemde 28.9 DWT'den yüzde 1'lik bir yükselişle 29.2 DWT'ye ulaşmıştır” dedi.

Özellikle denizcilik sektöründe büyük değişimlere öncülük etmeye aday en önemli gündem maddesi olan iklim değişikliği konusunda da önemli toplantıların birbirini izlediğini belirten Kiran, “Bu toplantılardan ilkinde geçtiğimiz ayın sonunda aralarında Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'ın da yer aldığı dünya liderleri, Roma'da düzenlenen G20 Zirvesi'nde bir araya gelerek küresel ısınmayı bir buçuk derecede sınırlama ana hedefine bağlılıklarını teyit etmişlerdi. Bu konuda çok önemli bir toplantı olan Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi 26. Taraflar Konferansı (COP26) İskoçya'nın Glasgow Şehri'nde devam ediyor. Odamız tarafından da

yakından takip edilen toplantılarda denizcilik sektörünün daha önce hiçbir COP26 Konferansı'nda yer almadığı kadar dikkate alındığını müşahade ediyoruz. Bu çerçevede sektörün ana temsil kuruluşları olan Uluslararası Deniz Ticaret Odası, Baltık Uluslararası Denizcilik Konseyi tarafından denizciliğin geleceğini şekillendirmek başlıklı bir konferans düzenlenmiştir. Söz konusu toplantı, denizcilikte karbonsuzlaştırmayı geliştirmek için halihazırda yenilikçi çözümlere yatırım yapan, deniz taşımacılığı ve enerji sektörü temsilcilerini bir araya getirmiştir. Denizcilik sektörünün paydaşları, yeşil teknolojilerin geliştirilmesine yönelik yatırım eksikliğinin, denizcilikte karbonsuzlaştırma hedeflerine ulaşmanın önündeki en büyük tehdit olduğu konusunda uyarıda bulunmuştur” şeklinde konuştu.

Tamer Kiran, katılımcılar tarafından, araştırma ve geliştirme (Ar-Ge) yatırımlarını artırmanın yollarının belirlenmeye çalışıldığını aktararak şunları söyledi: “Dünya genelindeki emisyonların yaklaşık yüzde 3'lük kısmından sorumlu olduğu belirtilen denizcilik faaliyetlerinden kaynaklanan emisyonları azaltmak için hali hazırda devam etmekte olan projeler hakkında bilgi sağlanmıştır. İklim değişikliğinin olumsuz etkileri karşısında denizcilik

sektörü, daha verimli teknolojiler ve daha düşük emisyonlu yakıtlar kullanarak, yenilenebilir enerjiden oluşturulan yeni sıfır karbonlu yakıt kaynaklarına geçerek ve dekarbonizasyon taahhüdünü gerçekleştirmek için dördüncü sevk sistemleri devrimini gerçekleştirmeye çalışmakta ve sektörümüz tarafından takip edilmektedir.”

DENİZ TAŞIMACILIĞI İÇİN 0 EMİSYON PLANI YAYINLANDI

Denizcilik sektöründe inovasyonu hızlandırmak için ICS tarafından kısa süre önce sektörün dekarbonizasyonuna yardımcı olabilecek 265 örnek projeyi tanımlayan, deniz taşımacılığı için 0 Emisyon Planı'nın yayınlandığını ve sektörün bilgisine sunulduğunu hatırlatan Kiran, “Bahse konu raporda bu projeleri finanse etmek için tahmini maliyetin 4.4 milyar dolar olacağı öngörülmektedir. Yine COP26 kapsamında; IMO, ICS, BIMCO Uluslararası Petrol ve Gaz Üreticileri Birliği tarafından biyolojik kirlenme, IMO (UNCTAD) Birleşmiş Milletler Ticaret ve Sanayi Kalkınma Konferansı tarafından gelişmekte olan ülkelerde 0 karbon içerikli yakıtlar toplantıları düzenlenmiştir. Danimarka önderliğinde Amerika Birleşik Devletleri, İngiltere, Almanya Fransa, Norveç, Panama'nın da aralarında bulunduğu 14 ülke, 2050 yılında denizcilikte 0 emisyon için bir bildiri yayınlamaya, 2050 yılında 0 karbon emisyonu için IMO nezdinde harekete geçilmesi, 2030 ve 2040 yılları için alt hedeflerin belirlenmesi için çağrıda bulunmuştur. Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün sera gazları stratejisinin 2023 yılında yeniden gözden geçirileceği belirtilirken, 2050 yılı ile 0 karbon sera gazı emisyon hedefinin kaçınılmaz olacağı görülmektedir” dedi.

COP 26 İklim Zirvesi'nin sonuçlarını dikkatle takip edip, sektörü bilgilendirmeye devam edeceklerini dile getiren Kiran, 18 Kasım perşembe günü 14-16 saatleri arasında İMEAK Deniz Ticaret Odası Danışmanı Prof. Dr. Mustafa İnel'in sunumuyla Denizcilik Sektörünün Yeşil Dönüşümüne Uyumu konulu webinarın Zoom üzerinden yapılacağını duyurdu. Marmara Denizi ve Adalar'ın Özel Çevre Koruma Bölgesi olarak tespit



ve ilan edilmesine ilişkin kararın, Resmî Gazete’de yayımlandığını hatırlatan Kıran, sektörü yakından etkileyecek olan bu karara ilişkin gelişmeleri de yakından takip ettiklerini vurguladı.

“ÜNİVERSİTEMİZ KENDİ AYAKLARI ÜZERİNE BASMAKTADIR”

Konuşmasında Piri Reis Üniversitesi’nin mali yapısı hakkında da bilgi veren Kıran, “Okulumuz, 2021-2022 akademik yılına bin 434 yeni öğrenci kaydı yaparak, toplamda 5 bin 646 öğrenci ile başlamıştır. Böylelikle geçen yılın rekorunu tekrar kırmış olduk. Akademik personel sayımız 285, idari personel sayımız 141, taşeron işçi sayımız 77’dir. Üniversitemizin sahip olduğu varlıklar aynen durmaktadır. Hiçbir varlık satışı yapılmamıştır. 31 Ekim 2021 tarihi itibarıyla 5 milyon 316 bin lira KDV alacağı, 36 milyon 925 bin 861 lira öğrenci vadeli öğrenim ücreti alacaklarımız, 1 milyon 875 bin Euro Ziraat Bankası bloke hesabında bloke olarak nakit ve Katar Eğitim Projesi’nden önümüzdeki iki yıl içinde gelecek 19 milyon 250 bin Euro alacağımız var. Yine 31 Ekim 2021 tarihi itibarı ile kredi ve Leasing anapara borçları olarak 25 milyon 759 bin 279 TL, 8 milyon 709 bin 500 Dolar ve 14 milyon 177 bin 175 Euro olmak üzere 31 Ekim kuru ve paritesi ile hesaplandığında yaklaşık olarak toplam 27 milyon 866 bin dolar anapara borcu

bulunmaktadır. Mütevelli heyeti olarak göreve başladığımız 31 Temmuz 2019 itibarı ile devraldığımız anapara borç bakiyesinin 51 milyon 575 bin dolar olduğunu hatırladığımızda iki yıllık süreç içerisinde anapara borcumuzu yaklaşık 24 milyon dolar olarak azaltmayı başarmış bulunuyoruz. Kalan borcumuzu da kalan faizi ile birlikte üniversitemizle ilgili yeni bir yatırım ihtiyacı olmaz ise, önümüzdeki üç yılın sonunda tamamen bitirmeyi hedefliyoruz” dedi.

Piri Reis Üniversitesi’nin bağış gelirleri, kredi ve faiz ödemeleri hariç salt eğitim-öğretim gider ve gelirlerini karşılaştıran Tamer Kıran, şöyle bir değerlendirmede bulundu: “Bir önceki yıl 2020-2021 akademik döneminde eğitim-öğretim gelirleri 125 milyon 918 bin 258 TL olurken; giderler de 96 milyon 261 bin 875 lira olarak gerçekleşmiştir. İçinde bulunduğumuz 2021-2022 yılı akademik dönemine aynı bazda baktığımızda eğitim gelirleri 160 milyon 626 bin 223 lira, giderleri de 142 milyon 754 bin 560 lira olarak bütçelenmiştir. Dolayısıyla salt gelir-gider açısından baktığımızda üniversitemiz artık kendi ayakları üzerine basmaktadır. Piri Reis Üniversitesi her geçen gün daha sağlıklı bir mali yapıya kavuşarak yoluna devam etmektedir. İnşallah önümüzdeki üç yılın sonunda borçların tamamını bitirerek, Oda olarak daha az katkı sağladığımız kendi ayakları

üzerinde daha güçlü durabilen, hepimizin iftihar ettiği bir eğitim kurumu olarak hayatına devam edecektir.”

TÜDEV İLE İLGİLİ ŞİKAYET SÜRECİ NİHAYETLENDİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası’nın yanı sıra Türk Deniz Eğitim Vakfı (TÜDEV) yönetim kurulu başkanlığını da sürdüren Kıran, TÜDEV ile ilgili açıklamalarda bulundu. Göreve başladığından bu yana her gelişmeyi şeffaflık içerisinde aktardığını belirten Kıran, “Geçen yıl ağustos ayı meclis toplantımız da yaptığım konuşmada; TÜDEV yönetim kurulumuzu yoğun olarak meşgul eden, vakfın 2014-2018 yılları arasında görev yapan eski yönetim kurulunun bazı tasarrufları ile vakfı zarara uğrattıklarına ilişkin şikayet sonucu başlatılan denetim hakkında bilgi vermiş, idari ve adli süreçlerin tamamlanmasının beklenmesini ifade ederek bu zaman zarfında herkesi akli selim hareket etmeye davet etmiştim. Bununla birlikte Vakıflar Genel Müdürlüğü’ne 12 Nisan 2021 tarihli dilekçe ile yapılan ve yine bir bireysel başvuruda dönemin vakıf yöneticileri hakkında işlem tesis edilmesi, zararın tazmini için dava açılması istenmiş ve maalesef vakıf yönetimine kayyum atanması talebinde bulunulduğu iletilmişti. Bu başvuru üzerine yapılan denetim sonucu 5 Ekim 2021 tarihinde yazılan denetim raporu 11 Ekim 2021 tarihinde vakfımıza gönderilmiştir. Bu kez Türk Deniz Eğitim Vakfı’nın 2014-2020 yılları arası iş ve işlemlerinin denetlenmesi sonucu düzenlenen raporun sonuç ve kanaat bölümünde tespitlere yer verildikten sonra şu görüşlere yer verilmiştir: “Satın alma opsiyonlu çıplak kiralama sözleşmesinde belirlenen kiranın rayiç değerlere uygun olduğunun değerlendirilmesinde sabit olduğu, denizcilik eğitimi gören öğrencilerin açık deniz stajında fiilen kullanıldığı, beş yıl olarak öngörülen sözleşmenin 866 gün sonra karşılıklı olarak feshedildiği dolayısıyla satın alma opsiyonunun kullanılmasının söz konusu olmadığı, fesih sonrası iktisadi işletme tarafından geminin bakım onarım ve iyileştirilmesi için yapılan giderlerin bir bölümünün kira tutarından mahsup edilmesine, kiraya verilen şirket tarafından iyi niyetle rıza



gösterildiği, herhangi bir zarar oluşmayan gemi kiralama eyleminden ötürü vakıf yöneticileri hakkında şikayet dilekçesinde talep edilen görevden alınmalarını gerektirir bir durum bulunmadığı gibi mali ve cezai yönden de getirilecek bir teklife yer olmadığı; bununla birlikte vakıf senedinin 14'üncü maddesi dikkate alınarak bundan böyle olumsuz mülahazalara zemin oluşturmamak adına vakıf yöneticilerinin vakıf ya da iktisadi işletmeler ile ticari münasebet kurmalarını hususunda duyarlılık göstermeleri gerektiği sonuç ve kanaatine varıldığı yazılmıştır. Bu raporla Türk Deniz Eğitim Vakfı önceki yönetim hakkında yapılan şikayet süreci nihayete ermiş

olurken, inşallah önümüzdeki süreçte vakfımız ve üniversitemizin başarılarıyla gündeme gelerek konuşulması ve örnek gösterilmesi en büyük temennimizdir” dedi.

TAMER KIRAN'DAN STAJYER İSTİHDAMI VURGUSU

Yaklaşık iki yıldır yaşanan Covid-19 salgını nedeniyle gemilere uzun staj için öğrenci gönderilememesinin büyük bir sorun oluşturduğunu bununla birlikte göreve geldiklerinden bu yana zabıt kaynağı olan okulların maddi ve manevi desteklenmesine büyük önem verdiklerini dile getiren Kiran, şöyle konuştu: “Bildığınız üzere denizcilik okulları

ülkemizin taraf olduğu Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) eğitim standartlarına tabidir. Öğrencilerin mezun olup mesleki ehliyet alabilmeleri için IMO'nun STCW Sözleşmesi gereğince güverte zabıtlarının 12 ay, makine zabıtlarının ise 6 ay açık deniz stajı yapmaları zorunludur. Ancak yaklaşık iki yıldır yaşadığımız Covid-19 salgını nedeniyle gemilere uzun staj için öğrenci gönderilememesi büyük bir sorun oluşturmuştur. Odamızın kısa staj konusunda Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'mızca yaptığı görüşmeler neticesinde denizcilik eğitimi gören güverte sınıfı öğrencilerini kapsamak üzere eş değer staj uygulamasına gidilmiş, buna göre bu gruptaki öğrencilerin, stajlarının iki aylık bölümünü deniz eğitim süresinden sayılmak üzere denizcilik işletmelerinde yapmalarına müsaade edilmişti. Deniz ticaret filomuzun işletilmesinde özellikle zabıt ihtiyacının önemi dikkate alınarak, denizcilik fakülteleri öğrencilerimizin uzun staj konusunda desteklenmesi hayati öneme sahiptir. Bu nedenle bugünlerde uzun süreli staj planlamaları yapan gemi sahiplerimizin bu hususu göz önüne alarak, önceki yıllara oranla daha fazla stajyer istihdam etmesinin önemini buradan bir kez daha vurgulamak istiyorum”.

Konuşmasını, Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ü, vefatının 83'üncü yıl dönümünde anarak sonlandıran Kiran, ayrıca öğretmenlerin 24 Kasım Öğretmenler Gününü de kutladı.

“BİLET SATIŞ BEDELLERİ HİÇBİR ZAMAN REEL OLARAK BELİRLENEMİŞTİR”

Toplantı 14. Grup Her Nevi Yolcu Taşımacılığı ve Turistik Amaçlı Gemi İşletmeciliği Meslek Komite Başkanı Yunus Can'ın konuşması ile devam etti. Akaryakıt konusuna bağlı olarak maliyetlerinin arttığına değinen ve bu yöndeki sorunlarını aktaran Yunus Can şöyle konuştu: “Ülkemizin içinde bulunduğu ekonomik darboğaz, başta bizler gibi kamu hizmeti niteliğinde deniz yoluyla toplu ulaşım hizmetleri veren kuruluşları gerçekten çok derinden





etkilemiştir. 2004 yılındaki yasal düzenleme ile yürürlüğe giren ÖTV'siz akaryakıt tedarikimizin başladığı tarihte, idarelerden gelen taleple yolcu bilet fiyatlarında yüzde 30'a varan indirim uygulamalarına başlamıştık.

Buradaki kasıt ÖTV'siz akaryakıt temini karşılığında indirimli yolcu bilet satışı yapmak, bağlı olarak da deniz taşımacılığını özendirmek, teşvik etmek ve deniz yoluyla yapılan taşımacılığın toplam taşımadaki payını artırmaktır. Ancak geçen 17 yıllık süreç içerisinde mazotun pompa satış bedelindeki ÖTV payı tedricen düşürülmüş, akaryakıt satış bedelleri değişik sahiplere bağlı olarak belli bir seviyede tutulmaya çalışılmış ve reel satış rakamı ile idarelerin takdir etmiş olduğu satış bedelinin farkı, kısmi ve oransal olarak bizler için tanınmış olan ÖTV muafiyet bedeli üzerinden karşılanmaya başlanmıştır. ÖTV'nin bu süreçte kısıtlanarak yakıt satışının yapılması, yakıt maliyetlerimizi karadaki kullanıcılara göre yüksek oranda artırmıştır. Şimdi geldiğimiz noktada ise ÖTV tamamen sıfırlanmış, deniz taşımacılığını teşvik edici tüm planlamalar da bu nedenle kadük hale getirilmiştir. Bu uygulamanın tarafımıza getirdiği işletme maliyetleri bizlere ait; ancak yolcu taşıma navlun bedelleri idareler tarafından belirlenen ve geniş anlamda kamu hizmeti yapan bizim gibi kuruluşların sırtına bindirilmiştir. Akaryakıt maliyetlerindeki artışların bilet

fiyatlarına yansıtılması talebimiz ise, her dönemde ve yine çeşitli gerekçelere bağlı olarak idareler tarafından geciktirilmiş, ötelenmiş ve bilet satış bedelleri hiçbir zaman reel olarak belirlenememiştir.”

Rakamlar bazından bir değerlendirme yapan Can, “Gemi sahiplerine yüklenen yükün daha net anlaşılabilmesi için baktığımızda ise; 2004 Ocak ayında bir litre ÖTV'siz yakıt bedeli 0.40 TL ve yolcu bilet fiyatları kişi başına 0.90 TL iken; 2021 Kasım ayında akaryakıt bedeli 7.92 TL ve o yolcu başı bilet bedeli ise ortalama 4.25 TL olmuştur.

Akaryakıt alım gücümüzün nereden nereye geldiğini daha net anlayabilmek için ise 2004 yılında bir yolcu bedeliyle 2.21 litre akaryakıt tedariki sağlanırken, 2021 yılının kasım ayında ise bir yolcu bedeliyle sadece 0.53 litre akaryakıt sağlanabilmektedir.

Bir başka değişle kuruluşlarımız akaryakıt tedariki için yüzde 402 erozyona uğratılmıştır. Bizler hemen hemen tüm gemilerimizi 2007 yılına kadar yenileyerek, denizden kazandığımızı yine denize yatırım yaparak gerçekleştirmiş kuruluşuz. Ancak bugün geldiğimiz noktada satın alım ve yatırım güçleri yok edilmiş ve gemilerinin zaruri bakımları dahi tehlikeye düşmüş kuruluşlar haline gelmiş bulunmaktayız. Bu uygulamanın sürdürülebilir yanı yoktur. Çünkü bu

gemilerin taşıdıkları yolcu sayılarında da planlandığı gibi bir artış olmadığı gibi Avrasya Tüneli'nin ve Marmaray'ın devreye alınmasından bu yana yüzde 30 ve yüzde 35 civarında düşüşler yaşanmış ve halen de yaşanmaktadır. Bugün itibariyle deniz yoluyla düzenli ve tarifeli sefer yapan üç kuruluş TURYOL, Dentur Avrasya ve Mavi Marmara'nın taşıdıkları yolcu sayısı günlük ortalama yaklaşık 115 bin, yıllık olarak yaklaşık 42 milyondur. Büyükşehir Belediyesi'nden zararlarımızın giderilmesi için talep ettiğiniz yakıt katkısı ise gerekli finans gücü yetersizliği gerekçesiyle olumlu karşılanamamıştır” diye konuştu.

“SİYASİ ÇEKİŞMELERİN MALZEMESİ OLMAK İSTEMİYORUZ”

İBB yönetiminin toplu ulaşımda ve benzeri alanlarda yaşanmakta olan mağduriyetlerin giderilmesi için işletme kredisi temini adına İBB Meclisi'nde sunmuş oldukları borçlanma taleplerinin sürekli olarak mecliste reddedildiğine vurgu yapan Can, İBB Meclisi'nde ve UKOME'deki siyasi çekişmelerin malzemesi olmak istemediklerini ifade etti. Amaçlarının sıkıntılarını rasyonel çare bulmak olduğunun altını çizen Can, sözlerine şöyle son verdi: “Yakıt fiyatlarındaki olağanüstü artışlar nedeniyle oluşan kayıplarımızın giderilmesi için yakıt katkı payının mutlak verilmesi ya da bilet fiyatlarında düzenleme yapılması artık kaçırılmaz bir akıbet haline gelmiştir.

Desteğin verilmesi ya da bilet fiyatlarının reel değere çekilmemesi halinde ise seferlerimizi yapamaz hale geleceğiz ki, bu da bu binlerce çalışmamız ile onların yakınlarının geçimini ve yaşamlarını yakından ilgilendiren yeni bir darboğaza girişimizin anlamını taşıyacaktır. Ayrıca ÖTV'nin akaryakıt satışları içindeki payı, süreç içinde ve sürekli olarak aleyhimize dönük olarak değişim göstermesi denize verilen teşviki de ortadan kaldırmıştır.

Bu nedenle yolcu bileti satış fiyatları idareler tarafından belirlenen ve toplu ulaşım entegrasyonuna dahil deniz yoluyla kent içi toplu yolu taşımacılığı yapan kuruluşlara dönük yakıt satış fiyatlarının pompa satış fiyatlarına göre oransal olarak yeniden belirlenmesi



bizler için hayati önem taşıyan bir başka konudur.

Ayrıca toplu ulaşım hizmetleri yaşamın bir parçası ve kamu hizmeti niteliğindedir, bilet bedelleri üzerinden alınan yüzde 18 KDV ise satın alınan ve üretilen hizmetin lafzıyla taban tabana zıttır. Burada da en

Bakanlığı ile yakın temasta olduklarını, çalışmalarının sürdüğünü söyledi.

SEMİH DİNÇEL NAVLUN PİYASALARINI DEĞERLENDİRDİ

Ardından meclis toplantılarında klasik hale gelen “Navlun Piyasaları” sunumunu yapmak üzere DTO Meclis Üyesi ve



kısa süre içerisinde iyileştirme yapılmasını bekliyorum.”

Yunus Can'ın konuşması üzerine katkı vermek amacıyla söz alan Başkan Kıran, konu ile ilgili olarak Hazine ve Maliye

Gemi Brokerleri Derneği Başkanı Semih Dinçel söz aldı. Güzel bir navlun dönemi yaşandığını dile getiren Dinçel şöyle konuştu: “Kuruyük tonajında dökme gemilerde özellikle 7 Ekim'den sonra capesize ile düşüş yaşayan Baltık

Kuruyük Endeksi iki gündür bu düşüşü durdurdu ve güzel gelişme yaşandı. Özellikle capesize, panamax ve Baltık Kuruyük Endeksi artıya geçti. Supramaxta bir düşüş var. Fakat tekrar ettiğim gibi bu rakamlar bizim eski 2020 ortalamasının dört katında olduğu için yüksekten düşüşlerde bile yatırım açısından doğru yerlerdeyiz”.

Haftalık seyirlerde 29 Ekimde 60 bin dolardan 34'e ardından 27 bin dolara taban yapıp, şimdi yine 38 - 40 bin dolara çıktığına değinen Dinçel şu değerlendirmeyi yaptı: “Capesize operatörlerimiz için müjde olsun. Panamaxlarda da buralardayız, yani 28 - 27 bin, hatta 30 bin. Bunlar birbirine çok yakın gidiyor ki bunlar kira bazında... Navlun bazında ise periyodunuzda ya da şehrinizde gemi ucuz bile olsa zarar yazıyor operatörler. Bugün mesela bir yıllık 38 bin tonluk gemide düz 25 bin dolar kiraya alındığını gördüm. Bu 2011 yapımı bir handysize bir gemi için iyi bir rakam.

Yani demek ki beklentiler o kadar da karamsar olmaya gerek olmadığını gösteriyor. Henüz kosterlerde düşüş görülmedi. 12 bin tonluk gemiye denk gelen bin TEU'nun 2020 ortalaması 6 bin iken, şu anda 6 katı. Tüm bu oranlara bakarsanız 5 - 6 katı kazançlar göreceksiniz. Türkiye İhracatçılar Meclisi de bu konuda bir portal açtı ve özellikle mal bedeli düşük ürünlerin ihracatında konteyner bulamıyorlar, çünkü işin ticaretinde o konteyner navlunlarını ödeyecek karlılıkta olmadığı için o yüzden dökme gemilere talep arttı. Hakan Çendik arkadaşımız mesela yönetim kurulu üyemiz; onlarda mesela 3500 tonluk gemilerle parsiyel kargolarla çok güzel işler yapıyorlar. Dolayısıyla bu haftanın rakamlarını kosterlerde tavan kabul edip önümüzdeki haftalarda karşılıklı iyi niyetlerle düşüşler göreceğiz koster kazançlarında”.

Baltık Kuruyük Endeksi ve İSTFİX'i de değerlendiren Semih Dinçel son olarak, yakıt fiyatlarını değerlendirdi ve “Yakıt fiyatları düştü. Brent Petrol 85-87'lere çıkmışken ki dün 83'tü. Bir önceki aya göre bir küçük bir düşüş var” dedi.

FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

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

KÜ KARAMÜRSEL DENİZCİLİK OKULLARI MEZUNLAR DERNEĞİ'NDEN DTO'YA ZİYARET

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Mütevelli Heyeti Başkanı olduğu Piri Reis Üniversitesi'ndeki makamında, Kocaeli Üniversitesi Karamürsel Denizcilik Okulları Mezunlar Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Kaptan Murat Şahin ve beraberindeki heyeti ağırladı. 8 Kasım Pazartesi günü gerçekleştirilen ziyarette Başkan Kıran'a Meclis Katip Üyesi Barış Türkmen de eşlik etti.

MİLLİ EĞİTİM BAKANI MAHMUT ÖZER DTO'YU ZİYARET ETTİ

Milli Eğitim Bakanı Mahmut Özer ve İstanbul İl Milli Eğitim Müdürü Levent Yazıcı, 15 Kasım 2021 Pazartesi günü İMEAK Deniz Ticaret Odası'nı ziyaret etti.

Oda Merkezinde gerçekleşen ziyarette Bakan Özer, İMEAK DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Şadan Kaptanoğlu, Yönetim Kurulu Üyesi Sina Şen tarafından ağırlandı. Ziyarette, Oda'nın Eğitim ve İstihdam Komisyonu Başkanı Yusuf Sertkaya, Komisyon Üyesi Erkan Dereli ve DTO Genel Sekreteri İsmet Salihoğlu da hazır bulundu.

DTO DESTEĞİ İLE İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ TOPLANTISI

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın desteği ile Ekonomi Gazetecileri Derneği (EGD) tarafından 16 Kasım

2021 Salı günü müsilaj ile ilgili bilgilendirme toplantısı düzenlendi. Etkinliğe bilim insanları, sivil toplum kuruluşları, sosyal sorumluluk alanında konu ile ilgili kurum temsilcileri ve gazeteciler katıldı. Bandırma Onyediy Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Mustafa Sarı, müsilaj ile ilgili önemli bilgiler paylaştı.

TAMER KIRAN ÇANAKKALE ONSEKİZ MART ÜNİVERSİTESİ REKTÖRÜNÜ AĞIRLADI

Çanakkale Onsekiz Mart Üni. Rektörü Prof. Dr. Sedat Murat, Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Ekrem Şanver Çelik, Öğretim Üyesi Dr. Alkan Öztekin ve GESTAŞ Genel Müdürü Mahir Sevinç, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ı Altunizade'deki Çalışma Ofisi'nde ziyaret etti.

TAMER KIRAN AKDENİZ DENİZCİLİK ZİRVESİ'NİN AÇILIŞINDA KONUŞTU

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, İstanbul Marriott Hotel Asia'da, 25 Kasım 2021 Perşembe günü düzenlenen Akdeniz Denizcilik Zirvesi'ne katıldı ve zirvenin açılışında bir konuşma yaptı.

DTO YÖNETİMİ İSKENDERUN'DA ÇEŞİTLİ ZİYARETLERDE BULUNDU

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetimi, ziyaretlerde bulunmak üzere 26 Kasım 2021 Cuma günü İskenderun'a gitti. Yönetim, ilk olarak

İskenderun Kaymakamı İskender Yönden'i makamında ziyaret etti. Kaymakam Yönden'e gerçekleştirilen ziyaretin ardından Atakaş Şirketler Grubu'na geçilerek Yönetim Kurulu Başkanı Recep Atakaş ile bir araya gelindi.

Ziyaretlerin son durağı ise, İMEAK DTO İskenderun Şubesi oldu. Başkan Tamer Kıran ve beraberindekiler burada Şube Yönetim Kurulu Başkanı Kemal Kutlu, Meclis Başkanı Adnan Yener, Yönetim Kurulu Üyeleri ve Meclis Üyeleri ile bir araya geldi.

TÜRKLİM'E TEBRİK ZİYARETİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve Yönetim Kurulu Üyeleri, 29 Kasım 2021 Pazartesi günü, Türkiye Liman İşletmecileri Derneği'ni (TÜRKLİM) ziyaret etti. Ziyarete, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Şadan Kaptanoğlu ve Yönetim Kurulu Üyesi Mustafa Can katıldı. Oda yönetimi, TÜRKLİM Yönetim Kurulu Başkanlığı'na yeni seçilen Aydın Erdemir ve yönetimine başarı dileklerinde bulundu.

VAN 100. YIL ÜNİVERSİTESİ REKTÖRÜ DTO'YU ZİYARET ETTİ

Van 100. Yıl Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Hamdullah Şevli, Eski Denizcilik Müsteşarlığı İstanbul Bölge Müdürü Cemalettin Şevli ve İstanbul Gümrük Müşavirliği Derneği Başkanvekili Nizamettin Açar, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ı ziyaret etti.

MARİN
RÖMORKÖR ve
KILAVUZLUK A.Ş.

Güçlü
“yönümüz”
sizin
memnuniyetiniz



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

www.marintug.com



MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI DEMOKRASİ VE ÖZGÜRLÜKLER ADASI'NDA YAPILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası 8'inci Müşterek Meslek Komiteleri Toplantısı, Demokrasi ve Özgürlükler Adası Kongre Salonu'nda, 4 Kasım 2021 Perşembe günü yapıldı. Toplantıya, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Salih Tan, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Durmuş Ünüvar ve Sağlık Bakanlığı Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürü Dr. Osman Kan katıldı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, toplantının açılışında yaptığı konuşmada, bugünkü toplantının eski adıyla Yassıada, yeni adıyla Demokrasi ve Özgürlükler Adası'nın Kongre Salonu'nda yapıldığına dikkat çekerek, acı hatıralarıyla bilinen adanın Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ve 137 oda, borsa ortaklığıyla kurulan şirket vasıtasıyla gerçekleştirilen çalışmalar sonucu Türkiye'nin demokratikleşme mücadelesine tanıklık edecekleri dev bir esere dönüştüğünü belirtti. Kıran, Demokrasi Şehitleri Adnan Menderes ile Bakanları Hasan Polatkan ve Fatih Rüştu Zorlu'yu rahmetle andı.

Demokrasi ve Özgürlükler Adası'nın işletmeciliğini Gümrük ve Turizm İşletmeleri Anonim Şirketi'nin bünyesinde kurulmuş olan bir şirketin

yaptığını açıklayan Tamer Kıran, "Tamamen Türkiye Odalar Borsalar Birliği çatısı altında işletilen bir adadır. Bizim de yüzde iki Deniz Ticaret Odası olarak ortak olduğumuz bir şirkettir" dedi. Dünyayı etkileyen Covid-19 salgının hala ciddiyetini koruduğunu ve küresel ekonomide de çalkantılı günlerden geçildiğini kaydeden Kıran, dünyadaki tedarik seçimlerindeki sorunların maliyet baskısını arttırırken; yükselen enerji fiyatlarının ise küresel enflasyonu daha da yukarıya çektiğini dile getirdi. Bugünlerde dünyanın odaklandığı ve önümüzdeki süreçte büyük değişimlere öncülük etmeye aday en önemli konunun iklim değişikliği olarak karşımıza çıktığını söyleyen Kıran, şöyle konuştu: "Cumhurbaşkanımız Recep Tayyip Erdoğan'ın da yer aldığı dünya liderleri İtalya'nın başkenti Roma'da düzenlenen

G20 zirvesinde bir araya gelerek küresel ısınmayı bir buçuk derecede sınırlama ana hedefine bağlılıklarını teyit ettiler. Bu toplantının ardından İskoçya'nın Glasgow Kenti'nde başlayan Birleşmiş Milletler İklim Zirvesi'nden çıkacak sonuçları da hep birlikte merakla bekliyoruz."

İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ İLE MÜCADELE ÇALIŞMALARI

İklim değişikliği ile mücadele çalışmaları kapsamında uygulamaya konulması planlanan düzenlemelerden en geniş şekilde etkilenecek sektörlerin başında denizcilik sektörünün geldiğini vurgulayan Kıran, "Hatırlayacağınız üzere Uluslararası Denizcilik Örgütü mevcut sera gazı salınımlarını kısıtlama çalışmalarını başlatmış, 2018 yılında stratejik hedefler olarak 2030 yılı ile birim yük ve taşıma mesafesi için 2008 yılına kıyasla yüzde 40 azaltma, 2050 yılı için toplam sektör sera gazı salınımlarını 2008 yılına kıyasla yüzde 50 azaltma hedeflerini belirlemiştik. Aradan sadece üç yıl geçmesine rağmen bu yıl temmuz ayında Uluslararası Denizcilik Örgütü hedeflerini revize ederek, 2050 yılı için karbon nötr bir endüstri hedefini destekler pozisyonuna geldi" diye konuştu.

Avrupa Birliği'nin benimsediği yeşil mutabakat stratejisinin ise daha ağır kurallar ve yaptırımlar içerdiğini belirten Kıran şöyle devam etti: "Avrupa Birliği 2030 yılı ile sıfır karbon emisyonlu gemilerin geliştirilip pazara sürülmesini,



TAMER KIRAN

mevcut gemilerin enerji verimliliğinin geliştirilmesini, emisyonlar için karbon fiyatlandırmasının yürürlüğe konulmasını, çevreci yakıtlarının altyapı sisteminin geliştirilmesi ve desteklenmesini, Akdeniz ve Karadeniz'de emisyon kontrol alanı kurulmasını, fosil yakıt kullanımı ile oluşan sera gazları salınımını kirleten öder prensibi ile Emisyon Ticaret Sistemi ile fiyatlandırılmasını hedeflemektedir. Eğer Avrupa Birliği'nde Emisyon Ticaret Sistemi devreye girerse, ülkemizde de aynı sistemin kurulması gereksinimi ortaya çıkmaktadır. Tüm bu gelişmeler mevcut gemilerin kısa bir sürede kullanılamaz hale geleceğini göstermektedir. Şuan içinde bulunduğumuz en büyük çıkmaz ise, her ne kadar araştırma ve geliştirme çalışmaları hızla devam etse de, emisyon hedeflerine ulaşacak yakıtla çalışacak gemi motorları henüz icat edilmemiştir.”

İklim değişikliği sorununun Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde onaylanan Paris İklim Anlaşması ile beraber devlet politikası haline geldiğini vurgulayan Tamer Kiran, “Her ne kadar halihazırda hükümetlerin bu fosil yakıt üretimine destekleri, aynı ülkelerin karbon azaltımına yönelik hedefleriyle uyumsuzluk gösterse de bundan sonraki süreçte kaçışı



olmayan bu yolda ilerlemek; işlerimizi, sektörümüzü, hayat anlayışımızı buna göre geliştirmek zorundayız. Ancak bu sürecin sadece sektörlerin çabaları ile yürütülmesi mümkün değildir. Nasıl Covid-19 salgınında sorunun çözümü için devletler ortak hareket ettiyse, bu konuda da özel sektör ve kamu hatta devletlerarası işbirliği büyük önem arz etmektedir. Küresel ısınmaya karşı denizcilik endüstrisi; teknoloji geliştirme ve tedbir alma konusunda üzerine düşen görevleri yerine getirmektedir. Gelişmeler iş dünyasına büyük sorumluluklar yüklerken, bu konuda devlet desteklerini de elzem bulmaktadır. Avrupa Birliği'nin bu konuda kendi gemilerine denizcilik firmalarına önemli miktarda AR-GE ve uygulama desteği sağladığını da görmekteyiz. Ticaretinin yarısına yakınına Avrupa Birliği ile gerçekleştiren ülkemizin Avrupa Yeşil Mutabakatı göz önünde bulundurularak uluslararası rekabetçiliğini koruyabilmesi ve yeşil ekonomi dönüşümünü sağlanabilmesi hayati önem taşımaktadır. Deniz Ticaret Odası olarak Avrupa Yeşil Mutabakatını da belirtilen hususlar doğrultusunda uygulanacak tedbirler karşısında, deniz ticaret filomuzun ne durumda olduğunu tespit etmek amacıyla bir çalışma yürütüyoruz. Bu çalışmamızı bu yılın sonunda tamamlamayı planlıyoruz. Diğer taraftan yeşil dönüşüm

konusundaki gelişmeleri yakından takip ediyor; öngörüler, değişimler hakkında denizcilik sektörümüzü bilgilendirmeye çalışıyoruz. Türk sahipli deniz ticaret filomuzun, gemi inşa sanayimizi, limanlarımızı kısaca denizciliğimizi bir bütün olarak düşünüp, getirilmek istenen değişiklikler nedeniyle büyük ekonomik maliyetlerle karşılaşmamak için tüm sektörlerimizde olduğu gibi denizcilik sektöründe de her alanda desteklenmesi büyük önem arz etmektedir” şeklinde konuştu.

Müşterek Meslek Komite toplantılarının önemine de dikkat çeken Kiran, komitelerden gelen sorunların ilgili makamlara iletildiğini hatırlatarak, “Deniz Ticaret Odası Yönetimi olarak attığımız her adımda en yakın çalışma arkadaşlarımız olarak gördüğümüz meslek komitelerimizden güç aldık, almaya devam ediyoruz. Sizden yönetim kurulumuza gelen tüm fikirler bizim için çok önemli. Sektörlerle ilgili talepleri, meslek komitelerinden gelen kararlar doğrultusunda değerlendiriyor ve ilgili makamlara sunuyoruz. Dün olduğu gibi gelecekte de omuz omuza çalışmaya devam edeceğimizi bu vesileyle bir kez daha belirtmek istiyorum. Hepimizin bildiği gibi müşterek meslek komite toplantılarımızı yılda iki kez yapmak durumundayız. Bu toplantımız aynı zamanda 2021 yılının ikinci toplantısı

MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI

oluyor. Müşterek Meslek Komiteleri toplantıları sektörümüzün önünü açmak, sorunlarımıza çözüm üretebilmek amacıyla bizlere çok kıymetli istişare ortamı sunuyor. Aramızda bulunan çok değerli genel müdürlerimiz ile birlikte bugünkü toplantımızın da verimli geçeceğine inanıyorum. Bu arada sorunlarımızın çözümü noktasında en çok kapısını aşındırdığımız Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımız ile fevkalade uyumlu ve yapıcı bir ortamda ilişkilerinizi sürdürdüğümüzü özellikle belirtmek istiyorum. Taleplerimize duyarlılık gösteren idaremizle, en üst düzeyde işbirliğine devam ediyoruz. Bu nedenle sayın genel müdürlerimiz ve çalışma arkadaşlarına sektörümüz adına huzurlarınızda teşekkür ederken, komitelerimize çalışmalarında başarılar diliyorum sevgi ve saygılarımı sunuyorum.

BU ADA GEZİLİP GÖRÜLMESİ VE İBRET ALINMASI GEREKEN BİR YER

DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır da toplantıyı başlatmadan hemen önce söz alarak, “Denizcilik sektörünün değerli paydaşları hepinizi saygı ve sevgiyle selamlıyorum. 8’inci Müşterek Meslek Komiteleri Toplantısı’nın hayırlara vesile olmasını, verimli geçmesini, sorunlara hızla çözüm üretip sonuç alacağımız bir toplantı olmasını diliyorum” dedi. Çakır, ayrıca böyle tarihi bir mekanda, tarihi bir adada toplantıyı gerçekleştirmekten duyduğu memnuniyeti dile getirdi. Eski adı ile Yassıda, yeni adı ile Demokrasi ve Özgürlükler Adası’nı bu hale getirmek için emek harcayanlara teşekkür eden Salih Zeki Çakır, burasının gezilip görülmesi ve ibret alınması gereken bir yer olduğuna dikkat çekti.

Toplantıda daha sonra, Müşterek Meslek Komite Başkanları ve üyeleri söz alarak sektörel sorunlarını dile getirdi.

BÜLENT ARSLAN BÜROKRATLARA TEŞEKKÜR ETTİ

İlk söz alan 07’inci Grup Gemi ve Teknelerin Bakım ve Onarımı Meslek Komitesi Başkanı Bülent Arslan, yapı kayıt belgesinin; aynı zamanda yapı kullanım izin belgesi yerine geçmesini



MUSTAFA MUHTAROĞLU

sağlayan DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran’a ve Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Salih Tan’a teşekkürlerini ilettiler. Bir diğer teşekkürünü de Türk bayraklı gemiler için yapılan testlerde yetkilendirilmiş yurt dışında yerleşik firmaların yetkisinin kaldırılması konusunda gösterdiği hassasiyetten dolayı Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan’a ilettiler.

DEMİRLEMENİN PLANLI OLMASI GEREKİYOR

13’üncü Grup Gemi Akaryakıt İkmal ve Sağlama Faaliyetleri Meslek Komitesi Başkanı Mustafa Muhtaroglu ise 2021 Ağustos ayında İstanbul’da 241 bin ton yakıt sattıklarını açıklayarak, Gümrük İdaresi ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’na teşekkür etti. Konuşmasının devamında İstanbul’a gelen gemilerin demirleme konusunda bir plansızlık yaşadığını ve bunun büyük sorunlara yol açtığını ifade eden Muhtaroglu, “Bir Türk gemisi Yunanistan’dan kalktı geldi. Bu geminin yakıt alacağı üç gün öncesinden belli. İstanbul’a yaklaşırken yer olmadığı için gemiyi demirletmediler. 5-6 saat sonra demirledi. Ondan iki saat sonra gelen gemi demirledi. O gemi 6 saat sonra yakıtını alabildi, ondan daha sonra gelen gemi yakıt aldığı için Boğaz’dan önce geçti. Türk gemisinin 10 bin dolar zararı çıktı ortaya. Dolayısıyla İstanbul demir yerleri, dünyanın en kıymetli yeridir. Bizim sadece geçişi değil, demir yerlerini de planlamamız lazım. Yapacağımız işleri ancak böyle arttırabiliriz. Çok yoğun bir trafiğin içinde iş yapıyoruz. Geminin yakıt alacağını bilerek demirlemenin planlanması gerektiğini



ARIF ERTİK

ısrarla söylemeye çalışıyorum” dedi. Bu sorunun yanı sıra başka bir sıkıntı daha yaşadıklarını ve Sahil Güvenlik Komutanlığı’nın cezalarına maruz kaldıklarını kaydeden Muhtaroglu konuyu şöyle aktardı: “Bizler yakıt satarak bu ülkeye milyar dolarlar kazandırıyoruz. Bir mükafat beklemiyoruz, ama ceza yazılmasını da istemiyoruz. Konu ile ilgili olarak Kocaeli Liman Başkanı ile görüştük. O da çözüm üretmek için elinden gelen gayreti gösterdi; ancak Ankara ile ilgili bir durum olduğunu söyleyince ben burada da gündeme getirmek istedim. Şöyle ki; bizim 65-70 tane yakıt ve su tankerimiz var. Bunların da belgeli ve kayıtlı servis botları var. Gemi çalışanları sabah ihtiyaçlarını almaya gidiyor, ceza yazılıyor. Bunu çözmemiz gerektiğine inanıyorum. Sahil Güvenlik Komutanlığı’nın bizi koruması gerekiyor. Niye liman sahasına müdahale ediyor bilmiyorum. Bize ceza kesmeyin.” İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nin de ruhsat almaları konusunda baskı yaptığını, alınmaması halinde ise seferden men etmekle tehdit ettiklerini açıklayan Muhtaroglu, konunun çözüme ihtiyacı olduğunu ifade etti.

LİMANLARDAKİ FARKLI UYGULAMALAR VAKİT KAYBINA NEDEN OLUYOR

08’inci Grup Denizaltı Hizmetleri ve İnşaatı Faaliyetleri Meslek Komitesi Üyesi Arif Ertik, konuşmasına bitişik liman tarifeleri işletmesi için teşekkürlerini iletterek başladı. Liman başkanlıklarında yapılan farklı uygulamalardan dolayı çok fazla vakit kaybı yaşadıklarını dile getiren Ertik, “Bizim sektörün merkez liman



SİNA ŞEN

başkanlığı Tuzla Liman Başkanlığı'dır. Türkiye'deki 70 liman başkanlığının 70'inin de aynı mevzuatı uygulamasını istiyoruz. Bu mevzuatlarda sıkıştığımız şeylerden birisi, hizmet teknelerinin 60 gün bitişik limana seyir alabilmesi, ikincisi de 60 günlük check in raporunun düzenlenmesi... Her ikisi de mevzuatımızda açık olmasına rağmen biz bunu bir iki tane liman başkanlığı dışında düzenlettiremiyoruz. Bir de Sayın Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Durmuş Bey'in yardımları olmasına rağmen biz 20 senedir Boğazlardan geçerken sektörümüzün kullandığı bir muafiyet var; 90 metrenin altında yedekli geçişlerimizde römorkör almadan ücretsiz olarak geçiyorduk. Bu sektörümüz için çok önemli çünkü devamlı çalışan ambulans gibi bir sektörüz. Bir mevzuatın yanlış yorumlanması yüzünden Boğaz'da Rus veya Türk gemisi dört mil ile yaklaşıyor ve Boğazdan dört mil ile geçmediği takdirde römorkör müdahalesi olmuyordu. Bizim muafiyetimizdeki 7 knot kelimesinden dolayı bu durum yanlış yorumlandı. Bizim de son vermiş olduğumuz cevapta Boğaz'dan geçerken bizde 4 knotun altına düşmemeliyiz fakat boğaza girinceye kadar 7 knot süratle gelmeliyiz. Bir römorkörün arkasındaki yükü 7 knot yapması zaten imkansız. 20 senedir kullandığımız çok önemli bulduğumuz bu mevzuatı kullanamıyoruz. Lütfen tekrar bu konuya eğilmenizi istiyoruz" diye konuştu.

YOLCU MOTORLARI ÜRETİMİ DURMA NOKTASINDA

31'inci Grup Liman İçi ve Liman Dışı Hatlı Tarifeli Sefer Yapan Yolcu Gemisi Taşımacılığı Meslek Komitesi Üyesi



YUSUF SERTKAYA

Sina Şen, toplantının Demokrasi ve Özgürlükler Adası'nda yapılmasından çok memnun kaldığını belirterek, sorunlarını şöyle aktardı: "Adalar ilçesi beş mahalleden oluşuyor. Bunların içerisinde ise küçük balıkçı su ürünleri kooperatifleri var. Kınalıada, Burgazada, Heybeliada ve Büyükada da ikamet ediyorlar.

Geçmiş dönemde kira kontratlarını yapıyorlardı; sonrasında yapılan bir düzenlemeyle tamamı Tarım ve Orman Bakanlığı'na devredildi. Sorun da bundan sonra başladı. Tarım ve Orman Bakanlığı henüz buraları kooperatiflere kiralamadığı için kıyı tesis işletme izni alınamıyor. Balıkçı esnafı, kıyı tesis işletme izinlerini alamadığı için buradaki teknelerini karaya çekemiyorlar. ÖTV'siz yakıttan da yararlanamıyorlar. Dolayısıyla denize elverişlilik belgesini hayata geçiremiyorlar. Esnaf, denize elverişlilik belgelerini alma sürelerinin beş yıl olarak düzenlenmesini talep ediyor."

İstanbul liman sınırları içerisinde toplu taşımacılıkla uğraştıklarını aktaran Şen, 2004 yılından itibaren Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın vermiş olduğu desteklerle ÖTV'siz yakıttan faydalandıklarını söyledi. Dünyada yaşanan ekonomik krizler sebebiyle Türkiye'nin de bu durumdan payını aldığını ifade eden Şen, "Hükümetimiz buradaki vergilerde kendine düşen paylarından feragat ederek ÖTV'sizi vatandaşa yansıtıyor; ancak bundan yararlanan denizcilik camiası olumsuz etkileniyor. Dolayısıyla önümüzdeki süreçte deniz taşımacılığı yapan veya bu imkanlardan yararlanan deniz

taşitlarıyla ilgili bakanlığımızın desteğini arz ediyoruz" dedi.

Yolcu motorları inşasında artan maliyetler sebebiyle bir duraklama yaşandığını dile getiren Şen, İstanbul'un çoğunlukla deniz taşımacılığını tercih ettiğini, ancak yeni üretimin olmadığını, bu konuda da devletten destek beklediklerini ifade etti. Şen, son olarak Adalar mevkiinde yer alan sığılıklar için Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün yapmış olduğu ışıklandırmadan dolayı teşekkürlerini iletti.

DENİZCİLİK EĞİTİMİNDE YAŞANAN SORUNLAR DEĞERLENDİRİLDİ

Konuşmasına Demokrasi ve Özgürlükler Adası'nda yaşananlara ve önemine değinerek başlayan 44'üncü Grup Deniz Eğitimi, Mühendislik, Danışmanlık ve Denizde Destek Faaliyetleri Meslek Komitesi Üyesi Yusuf Sertkaya, denizcilik eğitimi konusunda yaşanan sıkıntılardan bahsetti. Sorunları 4 ana başlık altında aktaran Sertkaya, şunları ifade etti: "Birinci olarak belirlediğimiz konu, gemilerde staj yapan öğrencilerin İŞKUR'un işbaşı eğitim programlarından faydalanması. Bilindiği üzere denizcilik sektöründe işbaşı eğitim programlarına dahil edilebilecek stajyerlerin tamamına yakını mesleki eğitim müfredatları, içerikleri itibarı ile bu süreci zorunlu olarak gemilerde icra etmek zorundadırlar. Gemilerin çoğunlukla bağlama limanları dışında uluslararası sularda bulunması ve çalışması söz konusudur. Bu bakımdan İŞKUR tarafından ilgili mevzuat uyarınca yapılması gereken, işyeri denetimlerinin gerçekleştirilmesi genellikle mümkün olmamaktadır. Buna ek olarak limanların gümrüklü bölge olması nedeniyle İŞKUR denetçilerinin geliş iznine tabi olabileceği iş sağlığı ve iş güvenliği bakımından gemilere çıkmadan önce iş sağlığı ve iş güvenliği eğitimi almaları gerektiği gibi hususlar söz konusu denetimleri ayrıca zorlaştırmaktadır. Bahse konu denetim sorumluluğunun gemi kaptanına verilecek bir şekilde mevzuat değişikliğinin yapılması gemilerde staj yapan öğrencilerin

İŞKUR'un işbaşı eğitimi programından yararlanmasını sağlayacaktır. Bu kapsamda İŞKUR tarafından halen yürütülmekte olan mevzuat değişikliği çalışmalarına odamızın temsilcilerinin de katılması son derece faydalı olacaktır.”

İkinci konu olarak denizci kökenli akademisyen ve denizci eğitimci yetiştirilmesinin desteklenmesi gerektiğine vurgu yapan Sertkaya, “Odamız koordinesinde 2 Haziran 2021 tarihinde icra edilen Türk Deniz Eğitim Sorunları ve Çözüm Önerileri konulu webinarında Milli Eğitim Bakanlığı'na bağlı meslek liseleri ve özel kursların denizci eğitimi ihtiyacı müzakere edilmiş, özellikle meslek liselerinde denizci eğitimci ihtiyacının önemli sorun teşkil ettiği tespit edilmiştir. Diğer taraftan denizcilik fakültelerimizde görevli denizci kökenli akademisyenlerin de yurtdışı eğitim, seminer ve toplantılara katılmalarının maddi olarak desteklenmesine ihtiyaç olduğu belirlenmiştir. Bu tespitler ışığında odamız denizci kökenli akademisyen ve denizci eğitmen yetiştirilmesinde üzerine düşen görevi yerine getirmekte ve getirmeye de devam etmektedir” diye konuştu.

Üçüncü konu başlığı olarak denizcilik eğitim kurumlarındaki mevcut simülatörlerin ortak kullanımının sağlanması olarak ele alan Sertkaya, İMEAK DTO'nun mevcut simülatörlerin güncelleme çalışmalarında gerekli desteği sağladığını ve destek vermeye devam edeceklerini söyledi. Sertkaya, şöyle devam etti: “Bilindiği gibi denizcilik eğitimi veren eğitim kurumlarımızın mevcut yönerge gereğince yangın eğitim merkezi, cankurtarma araçlarının kullanma yeterliliği eğitim platformu ve denizde canlı kalabilme eğitim havuzu veya su alanları işbirliği protokolü ile ortak kullanılabilirken simülatör ve laboratuvarların kullanımı için ise kurumlar arası protokol yapılamamaktadır. Diğer taraftan aynı üniversite bünyesinde bulunan denizcilik



MURAT KIRAN

eğitimi veren fakülte ve meslek yüksekokulları işbirliği kapsamında simülatörleri ortak kullanabilmektedir. Bu kapsamda ülke kaynaklarımızın verimli bir şekilde kullanılması amacıyla denizcilik eğitim kurumlarının simülatör ve laboratuvarların ortak kullanabilmeleri için denizcilik eğitim sektörünün görüşleri alınarak hazırlanan ve denizcilik genel müdürlüğümüze sunulan mevzuat değişikliği teklifimizin değerlendirilmesi, ülke kaynaklarının ve sektörün yararına olacaktır. Son olarak, vardiya tutma ve can kurtarma araçlarının kifayetsiz kullanma belgesi eğitimlerine değinmek istiyorum. İstihdam ve eğitim konusunda en önemli sorun gemi adamlarının istihdam sorunudur. Her geçen gün büyüyerek devam eden sorun, armatörlerin gemilerinde yabancı tayfa olması... Bu noktada cevabını aradığımız soru armatörlerin neden Türk tayfa yerine yabancı tayfa tercih ediyor olmasıdır.”

MURAT KIRAN: “TAMİR VE GEMİ İNŞA KONULARINDA ÇOK İYİ NOKTALARA ULAŞTIK”

GISBİR Yönetim Kurulu Başkanı Murat Kiran ise yaptığı konuşmada 2011 yılında göreve geldikleri günden itibaren talep ettikleri tüm sorunların çözüme kavuşturulduğunu belirterek şunları ifade etti: “Bu süreçte tabiki Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan başta olmak üzere, son Başbakanımız Sayın Binali Yıldırım ve çalıştığımız tüm ekipler gerek bakanlarımız genel müdürlerimiz adeta dirsek dirseğe çalıştık. Sorunları hep yerinde gösterdik. Bu vesileyle hiçbir defansla karşılaşmadan bilakis sorunlarımızın çözülmesi için idaremiz

bizim namımıza adeta yol aradılar. Bu nedenle sektörümüzün geldiği noktada emeği geçen öncelikle tüm idarecilerimize teşekkür ediyorum. 2011'i 2008'i hatırlarsak, yaşadığımız sorunlarla adeta bitirilmeye noktasına gelmiş bir sektör vardı. Bugün bölgede bir numara olma noktasında yoluna devam ediyor. Yani baktığımızda tamir noktasında neredeyse yüzde 70'ine hitap eder hale gelmişiz. Yeni inşada adet bazında neredeyse yüzde 60'ları yakalamışız. Dolayısıyla ben tüm sektöre canı gönülden teşekkür ediyorum.”

Her ne kadar meslek komiteleri farklı olsa da neticede dirsek dirseğe çalışmaları gerektiğini vurgulayan Murat Kiran, çevre konusuna dikkat çekerek, “Çevrenin çok iyi irdelenmesi gerektiğini her platformda söylüyorum. Avrupa Birliği kriterleri adı altında daha önce gerek iş sağlığı güvenliği noktasında, gerek mesleki yeterlilik noktasında çeşitli sorunlarla içimize sokulmak istenen truva atlarını bir şekilde bertaraf ettik.

İnşallah çevre noktasında da başarılı olacağımıza inanıyorum. Çünkü tüm üyelerim bu konuda çok hassaslar; hiçbir şekilde istismar etmiyorlar” diye konuştu. Şu anda ellerinde yeterince kalifiye eleman olmadığını kaydeden Kiran, bu doğrultuda, idarenin de desteklerini isteyeceklerini söyleyerek konuşmasını şöyle sonlandırdı: “Türkiye'de birçok sektörde olduğu gibi bizde de gerek işlerimizin yoğunluğundan, gerek başka işlere yönelmelerden dolayı kalifiye insan bulmakta çok zorlanır hale geldik.

Özellikle yat sanayinde ciddi sıkıntılar yaşıyoruz. Her zaman kaybetmekten korktuğum marangoz ustası dediğimiz acil işleyebilecek insanların sayısının azalması bizi çok üzüyor. Yeni eleman bulmak konusunda çok zorlanıyoruz. Bunu destekleyecek çok iyi programlarımız var. Bu doğrultuda da idaremizin bizden desteğini esirgemeyeceğine olan inancımız tamdır.”



RECEP DÜZGİT

RECEP DÜZGİT: İBB HUKUKSUZ UYGULAMA YAPIYOR

42'nci Grup Düzensiz Sefer Yapan Gemi Acenteleri Üyesi ve DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt de şunları ifade etti: "2007 yılında Başbakanlık, Denizcilik Müsteşarlığı elinde gerekli imkanlar bulunmadığı için kendi yetki alanındaki bölgelerde denetim yapma işini bir protokolle Sahil Güvenliğe devretti. Bu protokolün üzerinden çok zaman geçti ve bugün Denizcilik Müsteşarlığı artık Cumhurbaşkanlığı kararnamesiyle kurulmuş bir bakanlık. Bence imkanlarda daha çok gelişti. Ve bu yetki biraz enteresan... Ne yazık ki kamu denetim işine geldiğinde genelde kayıt olanların üstüne gider; en kolay onları denetlemektir. Şimdi denetim öyle bir hale geldi ki, hukuki olmayan, geçerliliği bile olmayan İBB Hat İzin Belgesi'ni bile sahil güvenlik sorar oldu, işlem yapar oldu. Keza 45 dakikalık seyir yapan devamlı limanda bağlı duran teknelerden atık belgeli 15 günde bir belge istenmesi söz konusu. Sırf ceza uygulama birimi oldu. Yenilenmesi de söz konusuydu. Biz tabi ki ceza olmasın demiyoruz, ama uygulamalarda çok ciddi hatalar var." İkinci bir konu olarak İBB'nin kararları ile ilgili olumsuz sürecin devam ettiğini belirten Düzgüt, "İBB İstanbul halkına görev yapan ve sorumlulukları mevzuatla belirlenen bir yer. UKOME'de bir karar aldılar; aldıkları kararlar elimizde var. Bu tip şeylerde hukuki gerekçe sunulur ve hukuki dayanağı olur. Konuştuğumuz hat izni istedikleri konuda dayanakları Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın yayınladığı düzenli sefer yapan teknelerle ilgili yönetmelik. Düzenli sefer yapmayan ve

İBB uygulamasıyla da ilgisi olmayan teknelerden de zorla istiyorlar. DTO, İBB'ye üç defa yazı yazdı. Bize elle tutulur yasal cevap gelmiyor. İBB hukuksuz uygulama yapıyor ve bunda ısrar ediyor. Kamuoyunda farklı algı oluşuyor, ama bunu pek yakıştıramadım" diye konuştu.

Balıkçılık konusuna da değinen Düzgüt, Boğazlarda gırgırla balıkçılık yapılmaması gerektiğini; teknelerin birbiriyle yarışmasına ağ çevirmesini tehlikeli gördüğünü ve hiç yakışık almadığının altını çizdi. Son olarak gemi trafiğinden kaynaklı Boğazda yaşanan sorunlar neticesinde Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün hemen çözüm ürettiğini dile getiren Düzgüt, teşekkürlerini ilettili.

EGE VE AKDENİZ'İ YUNANLILARA KARŞI KAYBETMEK İSTEMİYORUZ

Düzgüt'in konuşması sonrasında söz alan İMEAK DTO Aliğa Meclis Üyesi Ali Jale, Ege kıyılarına sefer yapan feribotçuların sesi olarak toplantıya katıldığını vurguladı. 2019 Ekim ayından bu yana sefer yapamadıklarını kaydeden Jale şöyle devam etti: "En iyi ihtimalle 23 aydır sefer yapamıyoruz. Dolayısıyla 23 aydır sefer yapamamızın bize getirmiş olduğu öncelikli olarak hem maddi, hem manevi olarak büyük yükümlülük var. Bizler 15 firmayız. 15 firmanın içinde de 32 tane Türk bayraklı gemimiz. Bu 32 Türk bayraklı gemide sizde takdir edersiniz ki, birçok personel istihdam edilmekte. Sefer yapamadığımız için birçoğumuz personel çıkarma yoluna gitmedik. Çünkü bu personelleri yetiştirebilmek adına büyük emekler sarf etmiştik. Dolayısıyla bizim gibi birçok firma kendi personellerini istihdam ettirmekte büyük fedakarlıklar yapmakta. Bu konuda da bize yardım edilmesini ve desteklerinizi bekliyoruz. Bir diğer sorun olarak da 12 adet klassız gemileri olduğunu ifade eden Jale, devamında şunları söyledi: "12 klassız gemimizi Mart 2023'e kadar klaslamamız öngörülmektedir. İlk mevzuat 2015'te yayımlandı, 2017'de



ALİ JALE

tekrar bir mevzuat değişikliğine gidildi ve 2018'e kadar süre verildi. 2018'den sonraki süre bazı ek gereklilikler yerine getirildi, ondan sonra ki süreçte 2018 yılından önce denize elverişlilik belgesi almış gemilerin klassız şekilde ek yeterlilikleri yerine getirerek klassız şekilde devam edebilmeleri gündemdedi. Fakat en son 2019 ve 2020 yılı son nihai çıkan yönetmelikte üç yıl süre verildi. Üç yıl süreden sonra Mart 2023 yılı itibariyle 2018 yılından önce denize elverişlilik belgesi almış olsa dahi klassız gemi artık bu hatta sefer yapamayacak, 2023'e kadar kendini klaslaması gerekiyordu, süreç böyleydi. Biz 25- 26 aydır herhangi bir ticari faaliyet gösterememekteyiz. 12 tane gemimizin klaslanması isteniyor. Dolayısıyla biz klas konusunu tekrar gündeme getirdik, karşılıklı müzakere edilmesini sizlerden talep etmekteyiz. Diğer söylediğim konuların başında ekonomik olarak zaten yardım talebimizi de dile getirmiştik. Bu konularla ilgili gerçekten çok dertliyiz, çok mağdur durumdayız. Ege ve Akdeniz'i Yunanlılara karşı kaybetmek istemiyoruz. Sizlerden yardım ve desteklerinizi talep ediyoruz."

CE BELGELERİ İLE İLGİLİ SORUN VAR

48'inci Grup Su Üstü Aktiviteleri Hizmetleri Meslek Komitesi Üyesi Celal Önel, CE belgeleri ile ilgili sorunlara değindi. Önel, "Su üstü sporları yaparken ticari sürat tekneleri kullanıyoruz. Dalış, su altında spor yaparken de kısmen ticari ve sürat tekneleri kullanıyoruz. Jet skiler ve deniz motorlarını, ticari sürat teknelerini takabilmemiz için CE belgemizin olması gerekiyor. Bu deniz motorlarını

MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI



CELAL ÖNEL

Avrupa'dan aldığımız takdirde CE belgesine sahipler. Aynı marka, aynı model, aynı fabrikadan çıkan deniz motorları ya da jet ski Avrupa haricinde Amerika veya Uzak Doğu'dan aldığımızda CE belgesi maalesef olmuyor. Liman başkanlıklarına başvurduğumuzda CE belgesi olmadığı için motorumuzu kaydedemiyoruz. Bu sorunu bir şekilde aşmamız lazım, buna çözüm bulunmasını rica ediyoruz" dedi.

İSTANBUL'DA YOĞUNLAŞMA VAR

13'üncü Grup Gemi Akaryakıt İkmal ve Sağlama Faaliyetleri Komitesi Üyesi Mustafa Aslan, ise şunları söyledi: "Malumunuz gemi yakıt ikmali ile de birçok sektörde olduğu gibi İstanbul'da oldukça büyük bir yoğunlaşma var. Bizim sektörümüzün yüzde 80 civarı şuan İstanbul'da elleçleniyor. İstanbul şuan çok büyük bir metropol; baktığınız zaman çok büyük bir yoğunlaşma, birçok konuda da sıkıntı da var. Adil bir dağılım olabilmesi adına bu oranın bir kısmının farklı illere yayılması da oldukça önem arz ediyor. Bu anlamda Aliğa'da uygulanamayan fakat İstanbul'da halihazırda yıllardır uygulanan bir uygulamayı biz Aliğada'da devreye koymak istedik. O da şuydu: Aliğa'ya uğrak yapmayacak olan, giriş çıkış yapmayacak olan gemilere Aliğa transit geçiş de akaryakıt ikmali açıkta yapılabilmesi konusuydu. Uzun uğraşlar sonucunda Adem Başkanımızdan öğrendiğimiz kadarıyla son birkaç aşamaya gelmiş bulunuyoruz. Önümüzdeki hafta Aliğa Gümrük Müdürlüğü'nde son bir görüşmemiz olacak. Ben Sayın Genel Müdürlerime, Sayın Tamer Kıran'a, Meclis başkanımıza, Şube Başkanımız



MUSTAFA ASLAN

Adem Başkan'a çok çok teşekkür ediyorum. Yeni yıl müjdesi olarak da sizden resmi açıklamanızı bekliyoruz."

BALIKÇILAR 4 BUÇUK AY AVCILIK YAPMIYOR

12'nci Grup Deniz Sanayi Malzemesi İmali ve Alım-Satım Faaliyetleri Meslek Komitesi Üyesi Barbaros Çınar zehirli sertifikalar konusunda dikkat edilmesi gerektiğine dikkat çekerek, "Az önce Recep Düzgüt Beyefendi bizim Sarıyer'den tanıdığımız babası da balıkçılıktan gelme arkadaşımız, az önce İstanbul Boğazı'nda balık gırgırcı avcılarının yasak olmasını söyledi. Sayın başkanım, sizler tersane sahibisiniz, armatörsünüz. Balıkçılar 4 buçuk ay avcılık yapmıyor; teknelerini bağlıyor. Bunun haricinde her getirdiğiniz yasak, balıkçı ailelerine ki bende bir balıkçı ailesinin çocuğu olarak zarar veriyor. Bunu aklından dahi kimse geçirmesin. Daha bu balıkçı ne yapsın? Marmara dahil bizlerin görüşü alınmadan hiçbir kararın altına kimse imza atmasın. Bu konuya dikkat edelim" diye konuştu.

GELİR GİDER DENGESİ TAMAMEN BOZULMUŞ DURUMDA

31'inci Grup Liman İçi ve Liman Dışı Hatlı Tarifeli Sefer Yapan Yolcu Gemisi Taşımacılığı Meslek Komitesi Üyesi Kasım İnandı da yakıt konusuna vurgu yaparak şunları ifade etti: "Akaryakıt fiyatlarındaki artışı, özellikle toplu yolcu taşımacılığı yapan sektörü durdurma noktasına getirdiğini belirtmek istiyorum. 2004 yılında damdan düşenin halini damdan düşen anlar misali eski Başbakan Sayın Binali Yıldırım Bey'in İDO Genel Müdürlüğü döneminde yaşadığı



BARBAROS ÇINAR

sıkıntıları çözmek adına denize ucuz yakıt sağlamanın formülünü mevcut akaryakıttaki ÖTV'yi indirerek tespit etmişlerdi ve bunu hayata geçirmişlerdi. O dönem ÖTV indirimi akaryakıtta motorinde yüzde 50 indirim sağlanmıştı. Ve denizcilik sektörüne tüm kabotaj hattında, özellikle yolcu taşıyan sektöre çok önemli bir katkı sağlamıştı. Ancak o günden bugüne geldiğimizde ekonomideki gelişmeler, hükümetimizin uygulamaları, ÖTV'de ki düşüş aynı zamanda dünya piyasalarının da etkisiyle akaryakıttaki artış, sektörü tamamen durdurma noktasına getirmiştir. Bunun yanı sıra bilet taşıma ücretlerinin Büyükşehir Belediyeleri UKOME kararları belirlenmesi ve gerekli ölçüde arttırılmaması sonucu gelir gider dengesi tamamen bozulmuş durumda. Bugün konu o kadar önemli ki, bunu özellikle bir daha vurgulamak istedim. Yine 2004'teki gibi bir karar, çok önemli bir destek bekliyoruz. Akaryakıt fiyatını yarı yarıya düşürecek bir destek... Maliyetin altında fiyat nasıl olur; sübvansiyonla olur. Hükümetimiz bir şekilde, özellikle bu sefer sadece deniz yoluyla yolcu taşıyanlara, gemilere ucuz akaryakıt sağlamanın bir formülünü muhakkak hayata geçirmeleri gerekiyor. Aksi halde tüm özel sektör gemilerini bağlamak zorunda kalacaklar. İkinci bir konu, gemiler için yetkilendirilmiş kuruluşlar yönetmeliği çıktığından beri sıkıntılı. 2017 yılında yayınlandığında bir sene sonra yürürlüğe girmek üzere Ege adalarında çalışan gemilere bir klas zorunluluğu getirilmişti. İdare temsilcileriyle görüştüğümüzde bunun bir devlet kararı olduğunu, sektörü olumsuz etkileyeceklerini



KASIM İNANDI

bildiklerini, ancak bu kararlarından vazgeçmeyeceklerini dile getirmişlerdi. Bu karara göre de komitemiz üyesi olan iki kuruluş gemileri klasladılar. Ciddi maliyete katlandılar. Sonrasında Kasım 2018'de klas şartı kaldırıldı. Bunun yerine idarenin getireceği ilave kurallar uygulanabilir diye hüküm getirildi. Bu ilk yönetmeliğe göre idarenin kararına güvenip gemilere yatırım yapan, maliyete katlanan kuruluşları ciddi bir hayal kırıklığına uğrattı.”

İMEAK DTO Marmaris Şube Başkanı Halil Bağlı, şöyle konuştu: “31.12.2021 tarihinde genel müdürlüğünüzün veri tabanınızda bulunan geçici izin belgeleri veya sizin kayıt altınızda bulunan bütün çekek yerlerinin eğer evraklarını tamamlayamazlarsa, belgelerinin iptal olacağına yönelik yazı bulunuyor. Yazılar bize de geldi. Bu sorun sadece Marmaris değil; Ege ve Akdeniz bölgesinin tamamında var. Sorunumuz diğer tersanelerle aynı liste ile denetlenmek. Önerim; bizi farklı bir kategoride değerlendirerek, bizim için ayrı bir sınıf yapılması ve şartların bizlere daha uygun olması.”

MÜSİLAJDA BALIKÇININ SUÇU YOK

Deniz Ürünleri Avcıları Üreticileri Merkez Birliği Başkanı Nihat Işık da müsilaj konusunda balıkçılık sektörünün çok fazla üzerine gidildiğini belirterek şunları kaydetti: “Balıkçı ile herkesin derdi var. Neden anlamıyorum. Zaten dört buçuk ay bir av yasağımız var. Denizi dinlendiriyoruz. Ondan sonra denize çıktığımız zaman 24 metre bir yasağımız var. Gemilerimizin demirleme sahası var. Marmara Denizi'nin üçte birini ancak kullanıyoruz. Milyonlarca



HALİL BAĞLI

adet lüfer geçti, balıkçımız 24 metre yasağından dolayı yakalayamadı. Avcılık bölgesine yasak sahadan geçti. Zaten müsilajda üzerimize yıkılan bir durum. Yani müsilajda yüzde binde bir bile zararı olmayan bu balıkçılar hala suçlanmaya devam ediyor. Deniz Ticaret Odası'ndan rica ediyorum. Müsilaj konusunda balıkçının bir suçu yok. Balıkçı zaten mazottan ve yasaklardan mustarip; birde müsilaj çıktı. Bizim vatandaşa sağlıklı yiyecek sunmaya devam etmemiz gerekiyor. Hepinizden destek bekliyoruz.”

GEMİLERİMİZE BİKEN KILAVUZ KAPTANLARIMIZIN AŞI KARTLI OLMASINI RİCA EDİYORUZ

37'nci Grup Gemi Brokerleri ve Navlun Komisyoncuları Meslek Komitesi Üyesi ve KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Pınar Kalkavan Sesel, konuşmasında şunlara değindi: “2-3 hafta önce bir iş için gittiğim Yunanistan'da bir armatörlük firmasının kapısından içeri girerken benden PCR testi istediler. Yanımda vardı, PCR testini verdim. Kayda geçtiler derken yine kapıda aşı kartımı istediler. Onu da verdim.

İmzayı attım. Bunu anlatmamın sebebi gemilerimize binen kılavuz kaptanlarımızın aşı kartlı olmasını rica ediyoruz. Diğer bir konu gemiye binecek kişi ve teknisyenler için alınan GBT'lerin her yerde 7/24 alınabilme imkanı sağlanmasını talep ediyoruz. Son olarak da derneğimizin birinci kuruluş amacı olan yaşlı kosderlerimizin yenilenmesi konusu başlıca gündem maddemizi oluşturuyor. İdaremizin attığı adımlar umutlarımızın canlı kalmasına vesile oluyor. Teşekkür ediyorum.”



NİHAT IŞIK

SÜREKLİ BİR EĞİTİM MERKEZİ KURULMALI

24'üncü Grup Denizaşırı (Uzak Yol) Dökmeyük Gemi Taşımacılığı Meslek Komitesi Üyesi ve Türk Armatörler Birliği Başkanı Cihan Ergenç ise Greenhouse konusunda uyarılarda bulunarak, “Greenhausgas konusu armatörler ve dünya denizciliğinde gerçekten baş döndürücü hızla ilerliyor. Vaktimiz var diye düşünmeyin; en az bir yıla ihtiyacımız var. Bir yılda bile bu konuyu başarmakta zorlanabiliriz.

Herkesin bu konuda bilgilenmesi ve derhal işlemlere, hesaplamalara, klas onayına, teknik konulara geçmesi gerekiyor” dedi. Ergenç, aynı zamanda sürekli bir eğitim merkezi kurulması gerektiğini söyledi. Bu merkezin DTO, TAB, STK'lar, üniversitelerin de içinde olduğu bir yapı olması gerektiğini aktardı. Ergenç, hatta orada çalışacak insanların da eğitileceği bu merkezde çok daha büyük bir data olacağı için bilgi akışı anlamında önemli bir işlevi de yerine getireceğini belirterek sözlerine son verdi.

ÜNÜVAR: YENİ DEMİR YERİ İLE İLGİLİ BİR ÇALIŞMA YAPABİLİRİZ

Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Durmuş Ünüvar, meclis üyelerinin bildirdiği sorunların kendi alanını kapsayan konu başlıklarına cevap verdi. Ünüvar, şunları söyledi: “Mustafa beyin söylediği demir yeri sıkıntısı ve İstanbul'a yeni bir demir yeri planlaması... Bunun da Boğazdan geçişin entegrasyonuna ilişkin önerisi vardı. Boğazdan geçişteki entegrasyonu nasıl yapabiliriz bilmiyorum, ama yeni demir yeri ile ilgili bir çalışma yapabiliriz.”

MÜŞTEREK MESLEK KOMİTELERİ TOPLANTISI



DURMUŞ ÜNÜVAR

Boğazda gemilerin 7 mil hız sınırlarıyla ilgili açıklama yapan Durmuş Ünüvar, bu konuyla ilgili Denizcilik Genel Müdürlüğü'ne başvuruldu. Boğaz dışında römorkörden 7 mil sürat yapması isteniyor. Bu konuda gelen şikayetler arasında, römorkör çeki yaparken 7 mil sürati nasıl gösterelim de var. Dışarıda göstermeyeyim, boğaza gireyim veya 4 milin altına düşersem de römorkör o zaman gelsin diye bir talep var. Bu konuyla ilgili talep olursa, biz de görüşlerimizi veririz” şeklinde konuştu.

TAN: BALIKÇI BARINAKLARINDA YENİ BİR TAHSİS DEĞİL AMA KULLANIMININ DEVAMI SAĞLANABİLİYOR

Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Salih Tan ise; CE sertifikası ile ilgili yaşanan sıkıntılar, balıkçı barınakları sorunu, tekne çekek yerlerinin kapatılması ile ilgili sıkıntılar ve Boğazlarda kullanılan 7 mil sürat sorunu ile ilgili değerlendirmelerde bulundu. Salih Tan CE konusunun 10 yıldır önüne geldiğini belirterek, bu mevzuatın Ticaret Bakanlığı'nın da içinde olduğu AB kuralları çerçevesinde oluşturulduğuna vurgu yaptı. Bu konuda sürekli yazışmalar yapıldığını da aktaran Tan, bu konuda bir ilerleme sağlanmadığını söyledi. Balıkçı barınakları konusuna da değinen Salih Tan buraların Tarım ve Orman Bakanlığı'na bağlandığını belirterek bu konuda Milli Emlak kadar hızlı aksiyon alınmadığına dikkat çekti ve “Yılların verdiği bir tecrübe var. Ancak Tarım Bakanlığı nasıl bir rayiç belirleyecek, neye göre olacak onu göreceğiz. Balıkçı kooperatifleri aracılığıyla İl Tarım Müdürlüklerine başvurulduğunda,



SALİH TAN

yeni bir tahsis değil ama kullanımının devamı sağlanabiliyor” dedi. Tekne çekek yerlerinin izinlerinin 2021 Aralık ayında sona ermesi konusunda da Halil Bağlı'nın söylediği yazıya değinen Tan, “Bunun bir hatırlatma yazısıdır. Aksi takdirde kapanacağı değil mevzuatın



PINAR KALKAVAN SESEL

ilgi maddesinin bir hizmet bedeli alınarak devam edeceğine dair bir yazıdır. Sektör temsilcilerinden gelen talep doğrultusunda, bizi kapatmayın, belirli bir ücret karşılığında devamımızı sağlayın denmiştir, bu ona istinaden gönderilen bir yazıdır” şeklinde konuştu.

BAYLAN: DENİZCİLİK EĞİTİMİ İÇİN ULUSAL DENİZ EMNİYETİ MERKEZİ'Nİ KURACAĞIZ

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan da, meslek komite başkanlarının sektörel sorunlarına karşı şu başlıklarda cevap verdi: “Sorunların çözümleriyle ilgili elimizden gelenin en iyisini yapmaya çalışıyoruz. Bu konuda, meslek komite başkanları olarak; çekinmeden bizlere her şeyi iletebilirsiniz. Demir yeri sahası sorunuyla ilgili çalışmalar başlatacağız. LNG gemiler ile ilgili yapılan çalışmalara destek vermek istiyoruz. Çekek



ÜNAL BAYLAN

yerlerinin kapatılması sorunuyla ilgili bir mevzuatımız var. Bu da çözülmeyecek bir konu değil. ÖTV'li yakıt sorununu gündemimize alacağız. Şunu anlamanızı rica ediyorum: Bazen; sorunların çözümünde destek yetersizliği olabiliyor. Bu konuda bizleri mazur görünizi



CİHAN ERGENÇ

istiyoruz. Simülasyonların ortak kullanımı konusunda, şu anlık yenilerinin açılmasını istemiyoruz. Bu durum, denizcilik sektörüne bir yatırım. Güzel olan şeyleri prensip olarak destekleyerek hayata kazandırmak istiyoruz. Gemi adamları yetiştirme konusunda önümüze getirilen bütün projeleri destekliyoruz.

Gemi istatistiklerine acentelerin dikkat etmesi gerektiğini düşünüyoruz. Yük dengesizlikleri bu durumun tam olarak denetlenmediğini gösteriyor. Bu konulardaki denetimler sonucunda cezai işlemler gerçekleşiyor.

Ulusal Deniz Emniyeti Merkezi'ni kurarak denizcilik eğitimi konusunda bir adım atmak istiyoruz. Tekrardan iletmek istiyorum; bizlere bir şey danışmaktan çekinmeyin. Dünya denizcilikte farklı bir noktaya gidiyor. Bizler de bunun arkasından gitmeliyiz.”

SERT, GÜÇLÜ, ETKİLİ!

TRELAWNY TFP200 Güverte Kazıyıcı ile en zor koşullarda bile etkin yüzey hazırlığı!

TRELAWNY ürün geliştirme programının en son model ürünü TFP200 Güverte Kazıyıcı, hafif korozyondan ağır kireç çözmeye kadar pek çok farklı temizlik işinde, gemi ve tesis sahiplerinin en yakın dostu olacak!

Sert çelik şasisi sayesinde, en zor koşullarda bile etkili yüzey hazırlığı sağlayan TFP200 Güverte Kazıyıcı, yenilenen marş kutusu muhafazası ve fiş konumu ile artırılmış güvenlik de sağlıyor.

TFP200 Güverte Kazıyıcı ve bütün TRELAWNY ürünleri, Türkiye lisanslı marin distribütörü Özgen Ship Supply güvencesiyle hizmetinizde!



TFP200 GÜVERTE KAZIYICI

- Saatte 30m²'ye kadar yüzey kazıma.
- 195 mm. kesme genişliği.
- Kolay kullanım, bakım ve manevra kabiliyeti.
- Hassas vidalı tip derinlik ayarı.
- Açılı toz emiş bağlantısı, ile tozsuz endüstriyel süpürge entegrasyonu.
- Sert çelik şase ile dayanıklı çalışma kabiliyeti.
- Güvenlik artırıcı marş kutusu muhafazası ve fiş konumu.

UYGULAMALAR

- Kolay manevra kabiliyeti için kompakt kalırken geniş alan kireç çözme için uygundur
- Sert kaplamaların kazınması
- Çelik yüzeylerden kaplamaların ve tortuların çıkarılması

TRELAWNY ürünlerinin Türkiye Lisanslı marin distribütörü
Özgen Ship Supply güvencesiyle

ÖZGEN
Shipsupply

TRELAWNY
SURFACE PREPARATION TECHNOLOGY™



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

info@ozgenshipsupply.com

VEFAT/BAŞSAĞLIĞI

SEKTÖRÜN USTA KALEMİ HAKKI ŞEN SON YOLCULUĞUNA UĞURLANDI

Türk basın dünyasının duayenlerinden, denizcilik sektörünün usta kalemlerinden, Tayf Ajans ve Vira Haber'in kurucusu, Deniz Kültürü Derneği'nin kurucu başkanı, DTO'nun resmi yayın organı Deniz Ticareti Dergisi'nin Genel Yayın Yönetmeni Hakkı Şen son yolculuğuna uğurlandı.



Merhum Hakkı Şen'in cenazesi 24 Kasım Çarşamba günü Sarıgazi Cemevi'nde ikinci namazını müteakip kılınan cenaze namazının ardından; İMEAK Deniz Ticaret Odası ve denizcilik sektörünün tüm kurumlarının temsilcileri, ailesi, dostları ve çalışma ve yol arkadaşları tarafından Sarıgazi Mezarlığı'nda aile Kabristanı'na defnedildi.

Denizcilik sektörüne yönelik yaptığı çalışmalarda her zaman deniz kültürünün gelişmesi için çaba harcayan, bunun için ekibiyle birlikte üç uluslararası festivale imza atan merhum Hakkı Şen'in, Deniz

Kültürü Derneği çatısı altında yaptığı denizcilik sektörüne yönelik İklim Değişikliği Kurultayları da hem sektörde, hem de ulusal medyada büyük yankı bulmuştu. Hakkı Şen her zaman deniz kültürü ve temiz denizler için çalıştı, dostluklar biriktirdi.

HAKKI ŞEN'İN ARDINDAN

Denizler için şu söyledikleri her zaman hatırlanacaktır: "Unutmamak gerekir: Kendi denizlerini sevmeyen, kendi ülkesini de sevmez; deniz sever olmadan, yurtsever de olunmaz. Ve denizler bütün ulusları birbirine bağlar, çünkü çağımızda ne yazık ki, 'kir tutuyor olsa da', denizler düşmanlık tutmaz. Çünkü mavi evrensel barışın rengidir... Denize ağ atan insan, hem kendi ocağının nafakasını, hem de balık neslinin bekasını aynı anda düşündüğü zaman... Okula giden her çocuk okuma yazmayla kulaç atmayı aynı anda öğrendiği zaman... Denizcilik sektörü ekonomik bilgiyi, kültürel zenginlikle uyumlu hale getirdiği zaman... Hükümetlerde olmayan Denizcilik Bakanlığı'na çekirdekten yetişme denizci milletvekillerimizden birisi oturduğu zaman... Deniz Kültürü Derneği ve Vira kendi misyonunu yerine getirmiş olacak... Bu yüzden öyle ekonomik krizdi, şuydu buydu, dolar yükseldi, zarardı, kardı demeden, yola devam! Denizci atalarımızın şu sözü her daima kulaklarımızda küpe olmalı: Geminin eğrisine, büğrüsüne bakma. Rotanın doğrusuna bak!"

Deniz Ticareti Dergisi olarak yakın çalışma arkadaşımız merhum Hakkı Şen'e Allah'tan rahmet; ailesine, çalışma arkadaşlarına, dostlarına başsağlığı diliyoruz.

VEFAT/BAŞSAĞLIĞI

SEKTÖRÜN BEYBABASI KAPTAN ALTAY ALTUĞ SON YOLCULUĞUNA UĞURLANDI

1952 yılında Yüksek Denizcilik Okulu'ndan mezun olan, Türk denizciliğinde özel kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin gelişmesinde önemli bir rol oynayan, Uzmar'ın kurucusu Kaptan Altay Altuğ 23 Kasım Salı günü vefat etti.



UZMAR Uzmanlar Denizcilik'in kurucusu, denizcilik sektörünün Beybabası Kaptan Altay Altuğ için önce 24 Kasım 2021 Çarşamba günü İstanbul'daki Ataşehir Mimar Sinan Camii'nde öğle namazını müteakip cenaze namazı kılındı. Sonrasında merhum Altay Altuğ'un cenazesi İzmir'e götürüldü ve 25 Kasım 2021 Perşembe günü İzmir Karşıyaka Beşikçioğlu Camisi'nde öğle namazı sonrasında kılınan cenaze namazının ardından Doğançay Mezarlığı'ndaki aile kabristanında toprağa verildi. İstanbul ve İzmir'deki törene başta AK Parti Genel Başkan Vekili Binali Yıldırım olmak üzere denizcilik sektörünün önde gelen temsilcileri katıldı.

KAPTAN ALTAY ALTUĞ

Kıdemli Kaptan Altay Altuğ, 1952 yılında bugünkü İstanbul Teknik Üniversitesi Denizcilik Fakültesi'nden mezun oldu. Türkiye Denizcilik Kurumu'nda (Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş.) 1961'e kadar yolcu ve kargo gemilerinde görev yaptı. Denizden kazanılanın denize geri verilmesi gerektiğine olan inancıyla başta denizcilik eğitimi olmak üzere pek çok alanda sosyal sorumluluk projelerine öncülük eden merhum Altay Altuğ, özellikle mezun olduğu o dönemki adıyla Yüksek Denizcilik Okulu, şimdiki adıyla İTÜ Denizcilik Fakültesi'ne önemli desteklerde bulundu. İTÜ Denizcilik Fakülte Kampüsü'ne kazandırılan öğrenci yurdunun hayata geçmesinde büyük katkıları olan Altay Altuğ ve Uzmar Denizcilik, merhum Kaptan Altay Altuğ'un adını taşıyan Laboratuvar ve Yemekhane Binası'nı fakülteye kazandırdı. Altuğ, ilk modern pilot istasyonunu İzmir'de yüzen bir duba üzerine kurdu. VHF telsiz haberleşme tesislerini ilk olarak faaliyete geçirdi. İzmir Aliğa Rafinerisi'nde kılavuzluk hizmetlerinin kurulmasında önemli bir rol oynadı.

1979'da emekli olduğunda, içinde Türkiye'nin ilk özel kılavuzluk ve römorkörcülük şirketini kurmak için derin bir coşku ve girişimcilik hevesi vardı. Benzersiz bir lider ve öncü olarak hareket eden Altuğ, ideali olan bu girişimi hayata geçirerek Türkiye'de bir ilki başardı ve bu hizmetleri çağdaş uygulamalara dönüştürdü.

Deniz Ticareti Dergisi olarak merhum Altay Altuğ'a Allah'tan rahmet, başta ailesi olmak üzere tüm denizcilik sektörüne başsağlığı diliyoruz.

İMEAK DTO'DAN İZMİR ÇIKARMASI

İMEAK Deniz Ticaret Odası ve Türk Deniz Eğitim Vakfı Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve beraberindeki heyet 12 Kasım 2021 Cuma günü, İzmir'in Çeşme ilçesinde inceleme ve ziyaretlerde bulundu.



İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ın Çeşme programına, Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan, İMEAK DTO İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Öztürk, TÜDEV Yönetim Kurulu Üyeleri Ahmet Can Bozkurt ile Kasım İnandı



ve TÜDEV Genel Müdürü Çetin Erzor katıldı. Program kapsamında ilk olarak TÜDEV Çeşme Yat Kaptanlığı Eğitim Merkezi'ne giden Tamer Kıran ve beraberindekiler binada incelemelerde bulundular. Ardından heyet, Çeşme Belediye Başkanı Ekrem Oran ve



TURYOL Çeşme Ofisi'ni ziyaret ettiler. Son olarak İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi'nin yeni hizmet binası inşaatında incelemede bulunan Başkan Kıran'ın İzmir programına DTO Aliğa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek de katıldı.

DEÜ ULUSLARARASI LİMAN KONGRESİ DÜZENLENDİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Dokuz Eylül Üniversitesi'nce düzenlenen, V. Ulusal / I. Uluslararası Liman Kongresi'nin açılışına video konferans yoluyla katılarak bir konuşma yaptı.

Tamer Kıran konuşmasında, Covid-19 salgını döneminde küresel dünya ticaretinin devamlılığının sağlanmasında en kritik görevin deniz yolu taşımacılığına düştüğünü belirterek, 2020 yılında 13,34 milyar tonluk dünya taşımacılığının 11,54 milyar tonunun yani yüzde 86'sının denizyolu ile gerçekleştirildiğini kaydetti.

Bu yüklerin elleçlemesinin denizcilik sektörünün önemli bir alt kırılımı olan limanlarda yapıldığını belirten Tamer Kıran, tedarik zincirinin önemli bir parçası olan limanların; salgın, deprem, doğal afetler gibi geniş kesimlerin

hayatını olumsuz etkileyen felaketlerde ulaşım kanallarının açık kalmasını sağlayarak hayati rol üstlendiklerini söyledi.

Covid-19 sonrası tedarik zincirinin önemli ölçüde değişeceğini, üretim süreçlerinde tasarım ve planlamada değişiklik olacağını, daha kısa tedarik zincirlerinin kurulacağını, çevik bir tedarik zinciri tasarımının ön plana çıkarak geleneksel tedarik zinciri yaklaşımından değer zinciri konseptine geçişin hızlanacağını öngördüğünü belirten Tamer Kıran, şunları söyledi: "Ülkemizde faaliyet gösteren liman

tesislerinin işletme standartlarının yükseltilmesi ve çevre duyarlılığının en üst düzeye çıkartılması için birçok çalışma yapılmaktadır. Limanlarımızın birçoğu teknik açıdan gayet iyi durumda olmasına rağmen teknolojinin gelişimine paralel yük elleçlemesi de her gün daha farklı teknolojilerle yapılmaya devam ettiği için özel sektörümüz bu alanda fevkalade yatırımlar yapmış, ihtiyaç durumuna göre yapmaya devam etmektedir. Türk limancılık sektörünün değişen rekabet koşullarına ayak uydurarak dünya ticaretindeki yerini koruyacağına olan inancım tamdır."



MCE KARGO

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

www.MCEKARGO.com

KAPTAN ALTAY ALTUĞ LABORATUVAR VE YEMEKHANE BİNASI'NIN AÇILIŞI YAPILDI

İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ) Denizcilik Fakültesi Kaptan Altay Altuğ Laboratuvar ve Yemekhane Binası, Eski Başbakan ve TBMM Başkanı, AK Parti Genel Başkanvekili Binali Yıldırım'ın da katıldığı törenle 8 Kasım 2021 Pazartesi günü açıldı.



AK Parti Genel Başkanvekili Binali Yıldırım'ın yanı sıra Eski Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı ve AK Parti Kars Milletvekili Ahmet Arslan, İstanbul Vali Yardımcısı Hasan Hüseyin Can, Tuzla Belediye Başkanı Şadi Yazıcı, Tuzla Kaymakamı Ali Akça'nın da katıldığı törene, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt ve Yönetim Kurulu Üyesi Sina Şen,



Prof. Dr. Oral Erdoğan, İTÜ Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Oğuz Salim Söğüt ve öğretim üyeleri ve sektör temsilcileri de hazır bulundu.

UZMAR Denizcilik'in katkılarıyla inşa edilen, İTÜ Denizcilik Fakültesi Kaptan Altay Altuğ Laboratuvar ve Yemekhane Binası Teslim ve Açılış Töreni'nde konuşan İTÜ Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Oğuz Salim Söğüt UZMAR Denizcilik ailesine Tuzla Yerleşkesi'ne

Fakültemiz mezunlarının bize dün olduğu gibi, yarın da destek vereceğinden hiçbir şüphemiz yoktur" dedi. UZMAR Denizcilik Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Noyan Altuğ ise, uzun yıllar denizcilik sektöründe yer alan bir aile olarak İTÜ'den ve firmanın kurucusu olan Altay Altuğ'dan çok şey öğrendiklerini ifade etti ve "Babam 1925 doğumlu, 1952 yılında da Denizcilik Yüksekokulu'ndan mezun oldu. Babamın kuşağı hep zorluklar, sıkıntılar içerisinde büyümüş, okumuş, yaşamış...

Bunları kısmen biz de yaşadık, ama asıl güçlükleri onlar yaşamış" şeklinde konuştu. Babası Altay Altuğ'un denizden kazanılanın denize geri verilmesi gerektiği yönündeki anlayışıyla her zaman sektöre ve eğitime önem verdiklerini ifade eden Noyan Altuğ, fakülteye "Laboratuvar ve Yemekhane Binası" kazandırmaktan memnuniyet duyduklarını belirtti.

"EĞİTİM BİZİM İÇİN EN ÖNCELİKLİ KONUDUR"

Tamer Kıran da, törende yaptığı konuşmada, Türk denizciliğinin çatı kuruluşu olan Deniz Ticaret Odası'nın, sektörü ileriye götüreceği her kurumla iş birliğine açık olduğunu belirtti. Eğitimi, en öncelikli konu olarak ele aldıklarını belirten Tamer Kıran, Oda kaynaklarının yüzde 50'sinin eğitime ayrıldığını belirtti. İTÜ ile 6-7 ay kadar önce iş birliği anlaşması yaptıklarını hatırlatan Tamer Kıran, yapımı süren eğitim havuzunun Ocak ayında açılmasının planlandığını söyledi. Ülkemizin geleceğini kurtaracak sektörlerden bir tanesinin denizcilik sektörü olduğunu belirten Tamer Kıran, "Bunu gerçekleştirebilmek için denizcilik eğitimine çok önem vermemiz gerekiyor.



laboratuvar ve yemekhane binasının yapımına destek veren UZMAR Yönetim Kurulu Başkanı Noyan Altuğ iştirak etti. Törende, İTÜ Rektörü Prof. Dr. İsmail Koyuncu, Piri Reis Üniversitesi Rektörü

yaptıkları katkılardan dolayı teşekkürlerini belirterek, "Eğitim ve araştırma hedeflerimizin gerçekleşmesinde Tuzla yerel yönetimimizin ve sektörümüzün yanımızda olmasından çok mutluyuz.

TAMER KIRAN AKDENİZ DENİZCİLİK ZİRVESİ'NİN AÇILIŞINDA KONUŞTU

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, İstanbul Marriott Hotel Asia'da, 25 Kasım 2021 Perşembe günü düzenlenen Akdeniz Denizcilik Zirvesi'nin açılışına katıldı ve bir konuşma yaptı.



Zirve toplantısının açılışına, İMEAK DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, DTO Yönetim Kurulu Üyesi Burak Akartaş ile yurt içi ve yurt dışından denizcilik sektörünün önde gelen temsilcileri katıldı.

Tamer Kıran zirvenin açılışında yaptığı konuşmada; Kovid-19 salgınının, dünya tedarik zincirindeki değişiklikleri hızlandığını, şirketlerin güçlü tedarik zincirleri oluşturmak için çeşitlendirme ve bölgeselleşme stratejilerini öne çıkardığını kaydetti. Yeni dönemin Akdeniz'de üretim ve lojistik yönünden daha sıkı iş birliğine vesile olmasının beklendiğini belirten Kıran, "Tedarik zincirinde Çin'den doğacak boşluğu Türkiye olarak güçlü sektörlerimizde doldurmaya, güçlü bir tedarik merkezi olmaya kuvvetli bir aday olduğumuzu belirtmek isterim" dedi. Etkilerini günlük yaşantımızda artarak hissettiğimiz iklim değişikliği tehdidinin dünyanın karşılaştığı ciddi riskler sıralamasında en başta yerini aldığını kaydeden Tamer Kıran, bu tehdidin küresel ekonomi politikalarını, uluslararası ticaretin

kurallarını ve ürün standartlarını da hızla değiştireceğine dikkat çekti.

Avrupa Komisyonu tarafından 2019 yılında duyurulan Avrupa Yeşil Mutabakatı kapsamında 2050 yılında Avrupa'nın iklim nötr ilk kıta yapılmasının hedeflendiğini belirten Tamer Kıran, bu hedef dahilinde denizcilik faaliyetlerini de kapsayan ulaşım sektöründen kaynaklanan emisyonların önemli oranda azaltılmasının amaçlandığını hatırlattı. Ülkemizin de taraf olduğu Barselona Sözleşmesi çerçevesinde Akdeniz deniz çevresinin korunması ve sürdürülebilir kullanımının sağlanması için kıyıdaş ülkeler arasında iş birliği çalışmaları yürütüldüğünü kaydeden Tamer Kıran, şunları söyledi: "Bu kapsamda, Mart 2024'e kadar Akdeniz'in SECA ilan edilerek yürürlüğe girmesine yönelik bir yol haritası belirlenmiştir. Akdeniz için Bölgesel Acil Müdahale Merkezi (REMPEC) tarafından gemilerin düşük kükürtlü yakıt kullanımına yönelik yapılan çalışmaların denizcilik sektörümüze etkileri, gemilerin yakıt uyumu, yakıt tedarik imkanları, Akdeniz'de SECA'nın bölgemize ve sektörümüze etkilerini



içeren teknik konularda çalışmalar gerçekleştirilmektedir. İlgili bakanlıklarca da bahse konu hususlarda uluslararası düzeyde girişimlerde bulunmaktadır."

Akdeniz'in SECA alanı ilan edilerek yürürlüğe girmesi sürecinde Türkiye'nin Akdeniz Bölgesi'nde deniz ticareti ve uluslararası alanda rekabeti idame edebilmesi, öne geçebilmesi ve sürdürülebilir temiz bir çevreye katkı sunabilmesi için; bu durumun gereklerini kesintisiz yerine getirebilecek teknik ve lojistik altyapıya sahip olması ihtiyacı bulunduğunu belirten Tamer Kıran, "Bu durumda, uluslararası toplumun, özellikle Avrupa Birliği'nin çevre hassasiyetine Türkiye'nin de gerekli duyarlılığı gösterdiğini vurgulamak açısından ve ayrıca kültürel ve ekonomik kriterler yanında gemi kazaları ve çevre kirliliği riski sebebiyle, uzun kıyı şeridimizin bulunduğu Akdeniz, Ege, Türk Boğazları ve Marmara Denizi ile Karadeniz'in bir bütün halinde Baltık Denizi gibi Kükürt Emisyon Kontrol Alanı (SECA) uygulamalarına tabi olmasının uygun olabileceği değerlendirilmektedir." diye konuştu.



ClassNK is a major supporter of the Digital Era

While the maritime industry is reshaping its structure due to digitalization, ClassNK's role of ensuring the safety of ships and environmental protection as a third party organization remains the same. ClassNK is proactively applying digital technology to strengthen its services based on outcomes from a variety of research in areas including robots and analytic technology.

Further, ClassNK contributes to the digital transformation of the entire maritime industry by providing a platform for the collection and distribution of data. Together with industry players, ClassNK is promoting IoS-OP(www.shipdatacenter.com) consisting of clear rules for fair data use between data owners and users, along with a highly secured data center.

ClassNK
www.classnk.com

TÜRKLİM'İN GENEL KURULU YAPILDI

Türkiye Liman İşletmecileri Derneği'nin 24. Olağan Genel Kurul Toplantısı, 5 Kasım 2021 Perşembe günü, Fenerbahçe Faruk Ilgaz Tesisleri'nde düzenlendi.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ın da katıldığı genel kurulda, TÜRKLİM'in Yönetim Kurulu Başkanı Hakan Genç, görevi TÜRKLİM'in yeni Başkanı Aydın Erdemir ve yönetimine devretti.

Toplantıda sektördeki erkek egemen algısını bozan bir buluşmaya da imza atıldı. Terminal çekici operatöründen operasyon saha elemanına kadar limancılık sektörünün farklı alanlarında çalışan dokuz kadın liman işçisi de toplantıda yer aldı. Genel Kurul'da bir

konuşma yapan Tamer Kıran, İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın sektörün çatı kuruluşu olduğunu belirterek, Türk Armatörler Birliği, Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği, Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği, TÜRKLİM gibi derneklerin en çok destek aldığı kuruluşlar olduğunu kaydetti.

Kıran, "Bu derneklerimiz ile belki statümüz farklı ancak aynı çatı altındayız. Yaptığı çalışmalarını bu yüzden çok önemsiyoruz. Bu yüzden, her daim yakın ilişki içerisinde olduk" dedi.



Tüm kuruluşların, rekabet değil iş birliği içerisinde olmasının önemini vurgulayan Tamer Kıran, TÜRKLİM'in geçmiş Yönetim Kurulu Başkanı Hakan Genç ve ekibine faydalı çalışmalarını için teşekkür ederken; yeni Yönetim Kuruluna başarılar diledi.

TÜRKLİM Yönetim Kurulu Başkanı Aydın Erdemir de yeni yönetim döneminde Deniz Ticaret Odası ile iş birliği içinde çalışacaklarını ve sektörün sorunlarına birlikte çözüm arayacaklarını belirtti.

DTO YÖNETİMİNDEN TÜRKLİM'E ZİYARET

Türkiye Liman İşletmecileri Derneği'nin 24. Olağan Genel Kurul Toplantısı'ndan sonra TÜRKLİM'in yeni yönetim Kurulu Başkanı seçilen Aydın Erdemir'i DTO yönetimi ziyaret etti.

TÜRKLİM Yönetim Kurulu Başkanı Aydın Erdemir'e yapılan ziyarete İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Şadan Kaptanoğlu ve Yönetim Kurulu Üyesi Mustafa Can katıldı. Oda yönetimi, TÜRKLİM Yönetim Kurulu Başkanlığına yeni seçilen Aydın Erdemir ve yönetimine başarı dileklerinde bulundu.



İMEAK DTO YÖNETİMİ İSKENDERUN'DA

İMEAK Deniz Ticaret Odası yönetimi ve şube başkanları bir dizi temasta bulunmak üzere İMEAK DTO İskenderun Şubesi'ni ziyaret etti.



Ziyarete İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'a; Yönetim Kurulu Başkan Yardımcıları Şadan Kaptanoğlu ve Recep Düzgüt, Yönetim Kurulu

Yönetim Kurulu Başkanı İrfan Erdem, Marmaris Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Halil Bağlı, Kocaeli Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Vedat Doğusel,

Şaban Arıkan, İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Öztürk, Aliğa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek ve eşleri eşlik etti. İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve beraberindekiler İskenderun Kaymakamı İskender Yönden'e nezaket ziyareti gerçekleştirerek bölgenin sorunları hakkında fikir alışverişinde bulundular. Başkan Tamer Kıran İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın yapılanmasıyla ilgili Kaymakam İskender Yönden'e bilgi vererek, "İş yaparken kamu gücümüz yok, yaptığımız işler karşısında kamu görevlisi gibi sorumluyuz, kamu niteliğindeki STK gibi masele örgütüyük. Devlet nezdinden tanınırlığımız oldukça yüksek.

Çünkü Oda olarak her şeyi kapsıyoruz. Armatör de, tersane de, balıkçı da, liman da, acente de yakıtçı da üyemiz olduğu için devlet bizimle muhatap olduğunda tüm konulara cevap verebilecek durumda oluyoruz, meslek komitelerimiz vasıtasıyla" dedi.

İş insanı Recep Atakaş'ı da ziyaret eden heyet ardından İMEAK Deniz Ticaret Odası İskenderun Şubesi'ne geçti. İMEAK Deniz Ticaret Odası İskenderun Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Kemal Kutlu, Meclis Başkanı Adnan Yener, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Suphi Şaşati, Yönetim Kurulu Üyeleri Atilla Demirkent, Özhan Akgünlü, Ümit Özdemir, Meclis Üyesi Bekir Şengül, Ayhan Binbay, Aydın Antakyalıoğlu ve Şube Müdürü Ahmet Taştekin, heyeti karşıladı. İskenderun Körfezi deniz ticareti sorunlarının tartışıldığı toplantıda sorunlar ve çözüm yolları konuşuldu.



İskender Yönden - Tamer Kıran



Tamer Kıran - Recep Atakaş

Üyeleri Başaran Bayrak, Faruk Miras, İMEAK Deniz Ticaret Odası Genel Sekreteri İsmet Salihoğlu, Karadeniz Ereğli (Batı Karadeniz Bölgesi) Şubesi

Antalya Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Çetin, Bodrum Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Orhan Dinç, Fethiye Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı

İskenderun temaslarını tamamlayan DTO heyeti Antakya'ya geçerek Uzun Çarşı, Müze Otel ve Hatay Arkeoloji Müzesi'ni ziyaret etti.



T H O R
MARINE S.A.®

TÜRKİYE'DE SİGORTA GÜVENCESİNDE LASHING HİZMETİ VEREN TEK FİRMA

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

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



Thor Uluslararası Denizcilik Liman Hizmetleri Pazarlama A.Ş.

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

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

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

Gsm 7/24: +90 532 710 8003

E-mail : thor@thormarinesa.com.tr

Web : www.thormarinesa.com.tr

GÜNDEMDEKİ SON GELİŞMELER DEĞERLENDİRİLDİ

İMEAK DTO Aliğa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek, elleçlenen konteyner miktarında yüzde 12 pay ile Aliğa limanlarının Türkiye sıralamasında 5'inci sırada yer aldığını söyledi.



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

Toplantının gündeminde Demokrasi ve Özgürlükler Adası'nda gerçekleştirilen İMEAK DTO 8'inci Müşterek Meslek Komiteleri toplantısı, transit yakıt ikmali ile ilgili son gelişmeler ve Aliğa limanları ile Türkiye genelinde gerçekleşen yük ve konteyner istatistikleri yer aldı. İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliğa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek toplantıda yaptığı konuşmada "Kültür ve Turizm Bakanlığı Avrupa Birliği ve Dış İlişkiler Dairesi Başkanlığı tarafından 17 - 18 Kasım 2021 tarihleri arasında İzmir'de gerçekleştirilecek olan 'Türkiye Yunanistan 9. Turizm Forumu ve 4. Turizm Karma Komisyonu' toplantısına İMEAK DTO Aliğa Şubesi olarak

katılacaklarını belirten Başkan Şimşek "İzmir'de gerçekleştirilecek olan bu toplantıya Yunanistan heyetinin, Kültür ve Turizm Bakanı ile birlikte her iki ülkeden turizm sektör kuruluşlarının temsilcileri, tur operatörleri, hava yolu şirketlerinin temsilcileri, iki ülke arasında feribot taşımacılığı yapan şirketler, akademisyenler katılım sağlayacak.

Bu toplantının bizler açısından önemi özellikle Yunan adalarına hizmet veremeyen üyelerimizin dertlerini direk olarak ilk muhataplarına iletebilecekleri bir ortam olacağını düşünüyorum. Umarım bu toplantı sonrası kapıların açılma haberi alınarak, pandemi boyunca en kötü etkilen sektör temsilcilerimiz işlerine geri dönebilirler" dedi.

ALİĞA LİMANLARINDAKİ YÜKSELİŞ DEVAM EDİYOR

Aliğa ve Türkiye genelinde limanlarda kaydedilen 2021 yılının 10 aylık döneminde konteyner ve



yük istatistiklerine değinen Başkan Şimşek: "2021 yılının 10. ayında Aliğa limanlarında elleçlenen konteyner miktarı, bir önceki yılın aynı dönemine oranla artış göstererek 1 Milyon 161 bin TEU olarak gerçekleşti.

Bu dönemde Aliğa limanlarında elleçlenen yük miktarı 90 milyon groston, Netton olarak ise 60 milyon ton olarak gerçekleşti. Türkiye toplamı ise 434 milyon net ton olarak gerçekleşirken, Aliğa yüzde %13,8 pay ile 2. sırada yer aldı.

Aliğa Limanlarına gelen gemi adedi sayısına baktığımızda bu yılın on aylık dönemi ile geçen yılın aynı dönemine oranla yüzde 10 artış göstererek 4 Bin 813 olarak gerçekleşti.

Türkiye genelinde elleçlenen konteyner miktarını TEU bazlı olarak değerlendirdiğimizde ise 2021'in ilk 10 ayının, geçen yılın aynı dönemine göre artış göstererek 10,3 milyon TEU olarak gerçekleşmiştir.

Elleçlenen konteyner miktarında yüzde 12 pay ile Aliğa, Türkiye sıralamasında 5'inci sırada yer almıştır. Bu sonuçlarla sektörümüzdeki bu hareketlilik diğer aylara da yansımaya devam edecektir" diye konuştu.

(DTO Aliğa Şubesi)

MERSİN LİMANI BÜYÜYOR, ROTALAR YENİDEN ÇİZİLİYOR

*MERSIN PORT CONTINUES TO EXPAND,
REDRAWING ROUTES*

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

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



EGE DENİZİ'NDE KOMŞUYLA YOLLAR AÇILIYOR

Kültür ve Turizm Bakanı Mehmet Nuri Ersoy ve Yunanistan Turizm Bakanı Vasilis Kikilyas'ın katılımlarıyla yapılan Türkiye-Yunanistan 9'uncu Turizm Forumu ve ardından düzenlenen 4'üncü Turizm Karma Toplantısı, Ege'nin iki yakası arasında turizm alanında işbirliğinin önünü açtı.



Kültür ve Turizm Bakan Yardımcısı Nadir Alpaslan ile Yunanistan Turizm Bakan Yardımcısı Vasiliki Loizou'nun katılımlarıyla İzmir'de yapılan Türkiye-Yunanistan 4'üncü Turizm Karma Toplantısı'nda Türkiye kıyıları ile Yunanistan adaları arasında pandemi nedeniyle yaklaşık iki yıldır yapılamayan feribot seferlerinin gelecek sezondan itibaren yeniden başlaması için yeşil ışık yandı.

Toplantıda, 2022 sezonundan itibaren Selanik ve İzmir arasında havayolu seferlerinin başlayacağı müjdesi verilirken, İzmir-Selanik denizyolu seferlerinin başlaması yönündeki çalışmaların hızlandırılması üzerinde duruldu. Egeport Kuşadası ve Galataport İstanbul'un ardından İzmir başta olmak üzere Türkiye'nin diğer limanlarının kruvaziyer gemilere açılması konusunda işbirliği de gündeme geldi. Toplantıya katılan Yunan turizmciler, Ege'de deniz turizmini geliştirmek için iki ülkenin iyi

bir koordinasyon kurması gerektiğini, kruvaziyer turizmde iki ülkenin kaderinin birbirine bağlı olduğunu vurguladılar.

Toplantının açılışını yapan Kültür ve Turizm Bakan Yardımcısı Nadir Alpaslan, her iki kıyı arasında milyonlarca yolcu taşıyan Türk feribot firmalarının seferlerine 2022 yılının Mart-Nisan aylarında yeniden başlayabileceğine dair beklentilerinin olduğunu belirterek, Yunanistan'dan gerekli girişimlerde bulunması istedi. Alpaslan, İzmir-Selanik feribot seferlerinin başlatılmasının yanı sıra Ege'nin uzak pazarlarda birlikte tanıtılabileceğini söyledi.

Yunanistan Turizm Bakan Yardımcısı Vasiliki Loizou, Türkiye ile deniz turizmi başta olmak üzere alternatif turizm alanında işbirliğine açık olduklarını belirterek, 2021 yılında beklenti ötesinde turist ağırladıklarını, gelecek sezondan umutlu olduklarını söyledi.



KRUVAZİYERDE TÜRK-YUNAN İŞBİRLİĞİ

Toplantıda konuşan İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Öztürk, Ege'de feribotların seferlere yeniden başlamasının Türk-Yunan işbirliği için son derece önemli olduğunu söyledi. Akdeniz Kruvaziyer Limanlar Birliği'nin (Med Cruise) başkanlığına bir Türk'ün seçildiği toplantıda Yunan limanlarının Türklere destek verdiğini hatırlatan Öztürk, "Kruvaziyerde başlayan bu işbirliğinin artarak devam etmesini arzu ediyoruz. European Healthy Gateways (Avrupa Sağlık Geçidi) incelemeleri sayesinde Egeport Kuşadası ve Galataport İstanbul, kruvaziyer gemilerini ağırlamaya başladı. Gemilerin diğer Türk limanlarına da uğraması için gerekli incelemelerin yapılmasını talep ediyoruz" dedi. İMEAK Deniz Ticaret Odası Marmaris Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Halil Bağlı da, pandemi öncesinde olduğu gibi Yunan adalarına kolay seyahatin önünün açılmasını istediklerini belirtirken, İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliğa Şubesi Meclis Üyesi Ali Jale de feribot seferlerinin ne zaman başlayacağı ile ilgili bir tarih beklentisi içinde olduklarını vurguladı.

(DTO İzmir Şubesi)

GLOBAL DENİZCİLİK HİZMETLERİMİZ



IMO BALAST SUYU YÖNETİM SÖZLEŞMESİ 2004

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

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



DENİZ PLASTİK ÇÖPÜ

Son yıllarda, özellikle Kuzey Pasifik Okyanusu'ndaki deniz kalıntılarının ve su kolonunda bulunan mikroplastiklerin "çöp yaması" ile ilgili olmak üzere okyanuslarda plastiğe küresel bir ilgi var. Okyanustaki çoğu plastik atığın kara kaynaklarından elde edilmesine rağmen, IMO, gemilerden kaynaklanan fraksiyonu ele almak için denizdeki plastik çöplerle ilgili bir eylem planı geliştirmektedir.

- Mikroplastiklerin yoğunluğunun ve türünün ölçümü
- Gemilerde plastik kullanım envanteri
- İçme suyu analizi (bireysel plastik su şişelerinin kullanımını azaltmak için)



US VGP 2013

Bu sektöre yönelik hizmetlerimiz şunlardır:

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



İÇ HAVA KALİTESİ (IAQ)

Gemilerinizdeki iç hava kalitesi, iş gücünüzün kişisel refahını ve sağlığını, üretkenliğini ve moralini doğrudan etkiler. İç ortamın iklimini, havalandırmasını ve nemini doğru bir şekilde düzenlemenizi sağlamak bu nedenle çok önemlidir.

- Isıtma ve klima sistemlerinin denetimi
- Alerjenler, ozon, asbest ve diğer tehlikeli maddelerin ölçümleri
- Koku ölçümü ve izlenmesi
- VOC taraması
- Toz partikül kirliliği
- Mayalar, küfler ve havadaki mikrobiyolojik kontaminasyonlar

GLOBAL DENİZCİLİK HİZMETLERİMİZ

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

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

DENİZCİLİK SEKTÖRÜ EXPOMARITT EXPOSHIPPING FUARI'NDA BULUŞTU

16 yıldır Türk gemi inşa ve yan sanayisini dünya denizcilik profesyonelleri ile Türkiye'de buluşturan Exposhipping Expomaritt İstanbul, 30 Kasım Salı günü Viaport Marina Tuzla'da düzenlenen törenle ziyarete açıldı. Fuar 3 Aralık 2021'de sona erdi.



İMEAK Deniz Ticaret Odası adına Informa Markets olarak Exposhipping Expomaritt İstanbul, 16'ncı Uluslararası Denizcilik Fuar ve Konferansı'nda birçok etkinliğe imza atıldı. Fuarın açılış sunumunu televizyoncu, belgesel yapımcısı ve yazar Savaş Karakaş'ın yaptığı törende; Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Durmuş Ünüvar, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Salih Tan, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, İMEAK DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, DTO Meclis Başkan Vekili Kenan Türkantos, DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcıları Şadan Kaptanoğlu ve Recep Düzgüt, Türkiye İhracatçılar Meclis Başkan Vekili ve DTO Yönetim Kurulu Üyesi Başaran Bayrak, Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği (GİSBİR) Yönetim Kurulu Başkanı Murat Kiran, Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği Yönetim Kurulu Başkanı Cem Seven, Informa Markets Türkiye Genel Müdürü Atilla Marangozoğlu, Türk Armatörler

Birliği Yönetim Kurulu Başkanı Cihan Ergenç'in yanı sıra birçok önemli STK'nın başkanları, çok sayıda davetli, katılımcı ve ziyaretçi hazır bulundu.

DURMUŞ ÜNÜVAR: TÜRK DENİZCİLİĞİ BİR MARKA OLMA YOLUNDA HIZLA İLERLİYOR

Sektörün önde gelen isimleri ile uluslararası konukları bir araya getiren Exposhipping Expomaritt'e denizcilik sektörü yoğun ilgi gösterdi. 37 ülkeden 180 katılımcı ve 600 markanın katıldığı fuarın açılışında konuşan Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Durmuş Ünüvar, "Türk denizciliği bir marka olma yolunda hızla ilerliyor. Gemi inşa lider ülkelerle özel amaçlı gemiler konusunda rekabet eder durumdayız. Denizcilik teknolojisi birikiminin gelişmesinde sektör paydaşlarının büyük payı var.

Biz de Türk denizciliğinin kazandığı bu momentumun daha da gelişmesi için Bakanlık olarak politikalar geliştirmeye,

yasal düzenlemeleri günün gereklerine uygun hale getirmeye devam ediyoruz. Hepimiz çok daha iyisini yapabileceğimizi biliyoruz" diye konuştu.

TAMER KIRAN: ELİMİZDEN GELEN DESTEĞİ VERMEYE ÇABA GÖSTERİYORUZ

Ünüvar'ın ardından söz alan İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, denizcilik sektörünün buluşma noktası olan Expomaritt Exposhipping İstanbul başta olmak üzere fuar organizasyonlarının, ürün ve hizmetlerin hedef kitleye tanıtımı, iş çevresinde marka bilinirliğinin artırılması, kurumsal imajın geliştirilmesi, sektördeki son gelişmelerin takibi ve iş ağının güçlendirilmesi gibi



DURMUŞ ÜNÜVAR

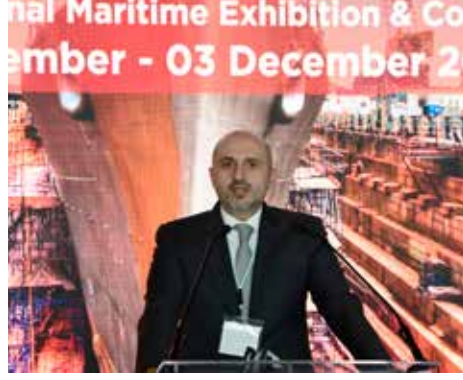
sağladıkları imkanlardan ötürü oldukça önemli olduklarına dikkat çekerek, "Deniz Ticaret Odası olarak fuar organizasyonlarını çok önemsiyor, etkin ve başarılı bir şekilde geçmesi için elimizden gelen desteği vermeye çaba gösteriyoruz" dedi.

Türk denizciliğinin çatı kuruluşu olarak sektörün serbest ve iyi rekabet



TAMER KIRAN

ortamında gelişmesi, uluslararası rekabet gücünün artması ve ülke kalkınmasına katkıda bulunması için var güçleriyle çalıştıklarını belirten Tamer Kiran, şunları söyledi: “Uluslararası ticarete, oyun kurallarının yeniden belirlendiği önümüzdeki süreçte Türk sahipli deniz ticaret filomuzu, gemi inşa sanayimizi, limanlarımızı kısaca denizciliğimizi bir bütün olarak düşünüp, her alanda güçlendirmemiz mutlak bir zorunluluk



MURAT KIRAN

İstanbul’u denizcilik sektörünün önemli merkezlerinden biri haline getireceğine ve büyüme hedefimize ulaşmamıza önemli katkı sağlayacağına inanıyorum. Fuar katılım sağlayan, destek olan ve organizasyonda emeği geçen tüm kurum ve kuruluşlara teşekkür ediyor, fuarın denizcilik sektörüne hayırlı olmasını diliyorum.”

MURAT KIRAN: SEKTÖRÜMÜZ AZIMLE ÇALIŞMAYA DEVAM EDİYOR

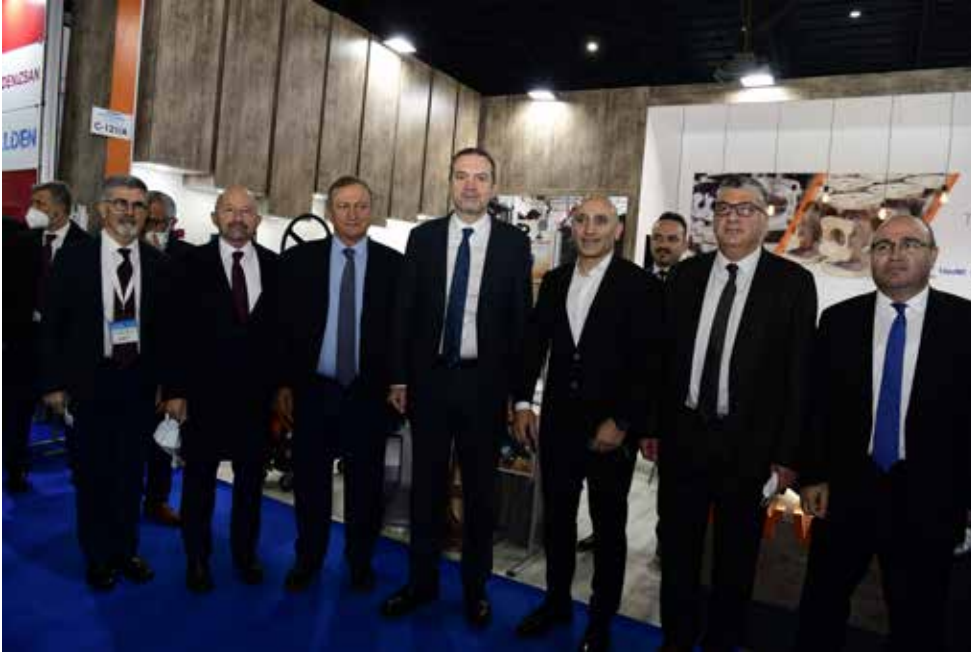


CEM SEVEN

ekonomimize ve sektörümüze katkı sağladığını düşündüğüm Exposhopping Expomaritt İstanbul’un dünyadaki diğer örnekleri gibi markalaşması en büyük temennimizdir. Bugün kendi askeri gemilerini inşa eden dünyanın sayılı ülkeleri arasındayız. Yat inşasında dünyada ilk üç arasındaki yerimizi koruyoruz. Türk yat üreticileri arasında bugün dünyada marka haline gelmiş firmalarımızın da bulunduğu biliyorum ve bundan gurur duyuyorum. Ülkemizde inşa ettiğimiz feriler, enerji gemileri, römorkörler, offshore gemileri, balıkçı gemileri, kimyasal tankerler, yük gemileri ve diğer ticari gemiler sayesinde ve bunlara bakım onarımı da eklediğimizde, yıllık ihracat rakamımız, 2 milyar Dolar’a yaklaştı. İhracatımızın her yıl daha ileri gitmesi için sektörümüz azimle çalışmaya devam ediyor” dedi.

CEM SEVEN: FUARLAR İHRACATA KATKI SUNUYOR

Türkiye’de düzenlenen gemi ve yat sektörlerine ilişkin fuarların yerel ve uluslararası sektör paydaşlarının bir araya gelmesi noktasında önem arz ettiğinin altını çizen GYHİB Yönetim Kurulu Başkanı Cem Seven, “Gemi Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği olarak yurt dışında gerçekleştirilen sektörel fuarlarda Türkiye’nin milli katılımını üstleniyor, ülkemizde gerçekleşen sektörel fuarların da hem ülkemiz hem de Türkiye gemi ve yat inşa sektörlerinin uluslararası tanıtımına katkı sağlaması noktasında desteklerde bulunuyoruz. Bu itibarla, ülkemizin önde gelen uluslararası sektörel organizasyonlarından Exposhopping



haline gelmiştir. Ticaret filomuzu, artık 29 milyon DWT’den, 50 milyon DWT’ye çıkarmamız, limanlarımızı dünyanın en önemli lojistik merkezleri, tersanelerimizi ise yeni nesil gemilerin üretildiği yerler haline getirmemiz gerekmektedir. Expomaritt Exposhopping İstanbul’un da yerli ve yabancı katılımcıları ve ziyaretçileri ile

Exposhopping Expomaritt İstanbul gibi fuarların, gemi inşa sanayisinin meraklısının yaygınlaşması ve deniz tutkunlarının üreticilerle bir araya gelmesini sağlayan önemli fırsatlar olarak gördüğünü ifade eden Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği GİSBİR Yönetim Kurulu Başkanı Murat Kiran, “Ülkemize,



İstanbul Fuarı'nın sektörümüze olumlu katkılar sağlamaya devam edeceğini umarak, tüm sektöre hayırlı olmasını diliyorum” dedi.

Açılış konuşmalarının ardından Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Durmuş Ünüvar, İMEAK Deniz Ticaret Odası



Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, GISBİR Yönetim Kurulu Başkanı Murat Kiran, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği Yönetim Kurulu Başkanı Cem Seven, Informa Markets Türkiye Genel Müdürü Atilla Marangozlu ve sektör başkanlarının katılımıyla kurdele kesimi yapıldı ve toplu fotoğraf çekimi

gerçekleştirildi. Resmî açılışın ardından başkanlar, sektör profesyonelleri ve basın mensupları, tek tek stantları ziyaret ederek, katılımcı firma temsilcileriyle görüştü.

BAŞARAN BAYRAK: İSTANBUL'U BİR DENİZCİLİK MERKEZİ OLARAK GÖRMEK İSTİYORUZ

TİM Başkan Vekili, DTO Yönetim Kurulu Üyesi ve Fuarlar Komitesi Başkanı olan Başaran Bayrak'da fuarla ilgili şu değerlendirmede bulundu: “Pandemi nedeniyle yaklaşık bir yıl gecikmeli olarak açılan fuarın Türk Gemi Sanayisi'nin ve tersaneciliğin en önemli vitrini olarak bu sektörün tanıtımına büyük katkı vermesini bekliyoruz. Bazen krizler fırsatları da beraberinde getirir, pandemi süresince denizcilik ve deniz taşımacılığının ne denli önemli olduğu bir kez daha bütün dünyaca anlaşılmıştır. Özellikle konteyner taşımacılığı ve kuru yük taşımacılığında fiyatlar bir hayli yükselmiş ve bu da tersaneciliğimizde yeni bir takım fırsatların kapıda olduğunu göstermiştir. Bunun yanında Green Deal mutabakatı çerçevesinde yeni regülasyonların ve teknolojilerin hayata geçirilme çabaları yine gemi sanayimize yeni fırsatlar getirecektir. Bütün bunları değerlendirmek uluslararası oyuncularla bir arada bulunmak, yeni pazar ve ilişkileri geliştirmek için Exposhipping,

Expomaritt iyi bir fırsat oldu. Bütün bu çalışmalar yakın gelecekte İstanbul'u denizcilik konusunda bir hab olmasına katkı verecektir. İnşallah yakın gelecekte İstanbul'u bir denizcilik merkezi olarak görebilmeyi arzu etmekteyiz”.

MARINE TALKS KONUŞMALARARI

Fuarın ilk günü ana sponsor olan AVS Global tarafından düzenlenen konferansa Başkan Abdülvahit Şimşek, Catering Müdürü Sevda Güler, Küresel Tedarik Müdürü Mükremin İnan ve Kalite Güvence Müdürü Sevinç İlgar Nas, konuşmacı olarak katıldı. İlgili takip edilen etkinlikte, provizyon yönetimi ve catering, global gemi ikmal ve teknik mağaza yönetimi ile kalite yönetimi başlıkları ele alındı. Yaptığı sunumda hayatta başarılamayacak hiçbir şey olmadığını altını çizen ve manav dükkanından global bir marka olan AVS Global'e uzanan başarı hikayesini anlatan AVS Global Yönetim Kurulu Başkanı Abdülvahit Şimşek, “Önce lokal hizmet verdik, sonra kendi kabuğumuzu kırdık. Bölgesel hizmetimizi ilerleterek ulusal olduk. Şimdi ise uluslararası bir konumdayız. Türkiye'ye ait global bir marka değeri olan bir şirket olmaya çalışıyoruz. Gençlerin dinamizminden faydalanarak bugünlere geldik.

Bunu asla unutmayın. Bu sektör girişimci ruhları asla yalnız bırakmaz ve unutmaz. Sektör girişimci ruhları keşfettiğinde bağrına basar. Bizim 35 yılımızın hikayesi bu. Bugün 126 ülkede, 1500 küsür limanda ayda ortalama 600 gemiye global anlamda hizmet veriyoruz” dedi.

Fuarın bir diğer altın sponsorlarından olan EKOL Denizcilik Eğitim Merkezi de Marine Talks konuşmalarında bir oturum gerçekleştirdi. Oturumun sunuculuğunu ve açılış konuşmasını yapan Emel Hayrettaş Ekol Denizcilik Eğitim Merkezi'nde denizcilik eğitimi veren kurumlar içinde en modern sistemlere sahip olduklarını dile getirerek şu ifadeleri kullandı: “Ekol



Denizcilik Eğitim Merkezi'nde yer alan simülatorümüz, ülkemizde denizcilik eğitimi veren eğitim kurumları içinde en son modern sistemdir. Amacımız, öğrencilerimiz denize çıkmadan önce denizde karşılaştıkları durumları güvenli bir ortamda deneyimleyebilmeleridir.

haritalama sistemi, GMDSS haberleşme, gemilerin yük elleçleme simülatorleri, makine dairesindeki tüm faaliyetlerin izlendiği ERM simülatorleri yerini aldı.

Buradan çıkan sonuç ise gerek güverte gerek makine ortamını simüle



Maltepe'deki eğitim merkezimizin bir katı gemi olarak düşünüldü ve tüm simülatorlerimiz bu simülasyon merkezimize yerleştirildi. Simülatorler arasında köprüüstü, ECDIS elektronik

edebilecek alt yapının okulumuzda mevcut olduğudur." Ekol Denizcilik'in eğitim faaliyetlerinden de bahseden Hayretdağ; "Millî Eğitim Bakanlığı ve Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı olarak 99

yılında kurulan okulumuz, o günden bugüne eğitimlerini sürdürmekte ve yalnızca lise mezuniyetiyle kayıt yaptırarak okulumuzda eğitim alınabilmektedir.

650 öğrenci kapasitesi, alanında uzman 40 eğitimci ve 50 idari personel ile faaliyetlerine devam etmektedir. İmkanlarımız dahilinde yüzme havuzumuz, 250 kişilik konferans salonumuz, spor salonumuz ve kafe olanaklarımız bulunmaktadır. Ayrıca Ekolde 2 yıllık vardiya ve makine zabıtlığı eğitimleri ile birlikte gemi adamlarının ihtiyaç duyduğu, IMO'ya bağlı tüm kurslar 91 ayrı başlıkta uluslararası geçerlilikte verilmektedir" şeklinde konuştu.

Marine Talks'ın son günü 2 Aralık'ta Avrupa Yeşil Mutabakatı'na uyum sürecinde önem kazanan konulara dair etkinlikler yer aldı. Optimarin Türkiye Satış Müdürü Ufuk Işıksal'ın "Güvenilir ve Kolay Balast Suyu Arıtma Sistemi" başlıklı sunumu sonrası Ortech Marine Genel Müdürü Ömür Karataş'ın "Yakın Geleceğin Deniz Yakıtları" ile TMMOB Gemimo Yönetim Kurulu Üyesi Ahmet Yaşar Canca'nın "Paris İklim Değişikliği Anlaşması'nın Denizciliğe ve Deniz Mühendisliğine Etkileri" başlıklı konferanslar ile Marine Talks etkinliği sona erdi.

DENİZCİ KADINLAR WISTA TURKEY BULUŞMASI

Fuarın üçüncü gününde WISTA Turkey, denizcilik sektöründe çalışan kadınları "Denizci Kadınlar Kahvaltısı" organizasyonunda bir araya getirdi. Bu etkinliklerin yanı sıra, Exposhipping Expomaritt İstanbul katılımcı firmaları da fuar boyunca gerçekleştirecekleri etkinlikler ile ziyaretçiler çok renkli ve hareketli bir fuar deneyimi yaşattılar.

EOS Group, SapiTurkey, Bulutlu Marine, Jotun Boya, YAF Diesel, Nippon Paint Marine, Onursan Gemi, İlkfer Group stantlarında etkinlikler gerçekleştiren firmalar arasında yer alıyor. Sektöre dair en son teknolojik gelişmeler ise fuar alanındaki İnovasyon Pavilyonu'nda sergilendi.

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

**POMarine
olarak**

başarıdan başarıya koşuyor,
farkımızı ortaya koyuyoruz.

Denizlerin de lideri Petrol Ofisi.
Yolların çok ötesi.

PO Marine

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

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

bağımsız gözetmen eşliğinde yaparak

dünyada bir ilki
gerçekleştirdik.

4.200

gemiye yakıt ikmalı yaptık.

**%100 Müşteri
Memnuniyeti**

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

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

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

2020

— yılında —

1 milyon m³

denizcilik yakıtı satışı yaparak

%16

büydük. Hem transit
hem de iç pazarda lider olduk.

%27 | %56
TRANSİT | İÇ PAZAR

PAYIYLA LİDER



Petrol Ofisi

TÜRKLİM LİMANCILIK SEKTÖRÜNÜN TEK VE EN GÜÇLÜ SİVİL TOPLUM ÖRGÜTÜDÜR



AYDIN ERDEMİR

TÜRKİYE LİMAN İŞLETMELERİ DERNEĞİ (TÜRKLİM) YÖNETİM KURULU BAŞKANI

“

Uzun zamandır ülkemizin önemli limanlarında yöneticilik yapan ve birçok sivil toplum kuruluşunun da yönetiminde olan Aydın Erdemir, son olarak TÜRKLİM Yönetim Kurulu Başkanlığı'na seçildi. “TÜRKLİM olarak iletişimin gücüne inanıyoruz” diyen Aydın Erdemir; Türkiye'nin önemli limanlarından 70'inin üye olduğu TÜRKLİM'de yeni dönemde yapacaklarını, hedeflerini ve yönetim stratejisini Deniz Ticareti Dergisi'ne anlattı.

”

Siz uzun zamandır önemli limanlarımızdan birinin de yönetimindesiniz. Şimdi de TÜRKLİM'in yönetim kurulu başkanlığına seçildiniz. Bize biraz bu koltuktaki hedeflerinizden, planlarınızdan bahseder misiniz?

Yıldız Teknik Üniversitesi'ndeki Jeofizik Mühendisliği eğitiminden sonra çalışma

hayatımın ilk yıllarında kıyı yapılarını da içeren zemin mühendisliği alanlarında da kısa bir süre çalıştım ama esas olarak işin mühendislik tarafından çok liman yönetimi ve işletmeciliğini alanında çalışmaya karar kıldım. Zaten ailemde, yakınlarım ve yakın çevrem içinde işletmeye alındığından bu yana Haydarpaşa Limanı'nda işçilik

yapan bir öyküm de var. Kadıköy'de doğdum ve doğduğumdan beri de burada yaşıyorum. Kısaca liman işletmeciliği biraz aile ve sülale geleneği gibi benim için. Üniversite öncesi okuduğum Haydarpaşa Teknik Lisesi yıllarımda Haydarpaşa Limanı'nda zaman geçirmek, operasyonları izlemek en keyifli anlarımdı. Tamamına



yakınının mavi yakalı olduğu bu geleneğin beyaz yakalı ilk temsilcisi sayılıyım. İşletmecilik alanında İstanbul Üniversitesi'nde Yönetim ve Organizasyon Yüksek Lisans Programı'nda okudum. Daha sonrasında da sekiz yıl kaldığım İngiltere'de Middlesex Üniversitesi'nde MA Marketing Management Master Programı'nı bitirdim. İngiltere dönüşü katıldığım Tekfen Holding'e bağlı TOROS'ta 25 yıla yakındır çalışıyorum. Grubun içindeki limanları (TOROSPORT Ceyhan ve TOROSPORT Samsun) ve TOROS'un gemi acenteliği işlerini yönetiyorum. Yine grubumuzun hizmet işkolundaki serbest bölge işletmeciliği de bana bağlı.

Ayrıca yakın zamana kadar Iskenderun Körfezi içindeki BOTAŞ ile Samsun Liman Başkanlığı sınırları içinde yetkinin TOROS'ta olduğu (1996-2017 arası) dönemde grubumuzun kılavuzluk ve römorkör hizmetlerini de yönetiyordum. TÜRKLİM'de de 21 yıla yakın gönüllü olarak çalışma gruplarında, denetim kurulunda çalıştım. En son dört dönemdir de yönetim kurulu üyesiydim. TÜRKLİM'in üyesi olduğu Sektörel Dernekler Federasyonu'nda (SEDEFED) Başkan Yardımcılığı ve Yürütme Kurulu Üyeliği, SEDEFED'in üyesi olduğu Türk Girişim ve İş Dünyası Konfederasyonu'nda (TÜRKNKFED) Yönetim Kurulu Yedek Üyeliği yapıyorum.

Bu kuruluşlarda sürdürülebilirlik komisyonlarında aktif çalışıyorum. Ayrıca TÜSİAD Lojistik Kurulu üyeliği ile TOBB Denizcilik Sektör Meclisi Üyeliğim ile TOBB Serbest Bölgeler Meclisi Üyeliğim devam ediyor.

TÜRKLİM'de bugüne kadar olduğu gibi bundan sonra da üstlendiğimiz görevi öncelikli olarak şirketlerimizden

aldığımız yetki ve destekle yapıyoruz. Üyeliklerimiz kurumsal olduğu için görev süremiz şirketlerimizdeki görev süremizle de bağlantılı. TÜRKLİM'de yönetim kurulu başkanlığı çok değerli bir yarış.

Bu görevi yaparken, asli işiniz dışında ciddi zaman vermeniz önemli. TÜRKLİM etkili ve değerli bir sektör kuruluşu haline geldi. Büyüyen ekonomimizin ihtiyaçlarını öncülleyen liman altyapı yatırımlarını zamanında yapabilmeleri için kamu otoritelerinde ve paydaşlarımızda gereken farkındalığı yaratmak ve çözüm odaklı yaklaşımlarla bu amaca hizmet edecek imkânları sağlamak TÜRKLİM'in faaliyetlerinin odağında yer alıyor. Günümüze kadar gelen süreç içinde sayıları ve kapasiteleri gittikçe artan özel sektör liman ve iskele işletmecilerinin sektörel sorunlarına ortak bir platformda çözüm aramak ve dayanışmayı sağlamak maksadıyla 1996 yılında Marmara Liman İşletmecileri Derneği (MARLİM) kurulmuştu.

İlk kurulduğunda, İzmit Körfezi'nde bulunan iskele ve terminalerin çoğunlukta olduğu derneğin üye yapısı sonradan Gemlik ve Ambarlı'daki limanların katılımı ile tüm Marmara Denizi'ne yayıldı. Derneğimiz, 2002 yılında faaliyet alanını Türkiye bütününe yayarak, merkezini İstanbul'a taşımıştır.

Derneğimizin temsil ettiği kuruluşların ülke ekonomisindeki yeri ve Türkiye çapında faaliyet göstermesi nedeniyle derneğimiz, 07.02.2006 yılında T.C. İçişleri Bakanlığı'nın onayı ile unvanını Türkiye Liman İşletmecileri Derneği "TÜRKLİM" olarak değiştirmiştir. Bu gelişme ile diğer bölgelerdeki özel sektör liman işletmelerinin de katılımı ile derneğimizin faaliyet alanı tüm Türkiye sahillerini kapsamıştır. TÜRKLİM'in değerli bir mottosu var: "TÜRKLİM; ülkemizin iç ve dış ticaretinin ve deniz yoluyla yapılan turizmin temel yapı taşı olan liman işletmelerimizin ve limancılık sektörünün tek ve en güçlü sivil toplum örgütüdür."

International Association of Ports and Harbors (IAPH) ve Sektörel Dernekler Federasyonu (SEDEFED) aktif üyesi olan TÜRKLİM, sadece ülkemizdeki değil, dünya ve Avrupa Birliği ile ilgili gelişmeleri yakından takip etmekte ve dernek üyesi limanları bilgilendirmektedir.

Pandemi süreci aslında limanlarımızın, lojistik sektörünün ne kadar önemli olduğunu ortaya koydu. Önümüzdeki süreçte limancılık anlamında neler olacak? Nasıl bir büyüme öngörüyorsunuz?

Bir yandan hayatımızın her alanında baş döndürücü bir hızla ilerleyen, bazen mutluluk bazen de endişe veren teknolojik gelişmeler varken, bir yandan da yaşadığımız Pandemiyle birlikte hayatımıza giren en önemli iş modeli bir o kadar trajik tanımlı "belirsizliği yönetmek" oldu. Pandemiyle beraber ortaya çıkan küresel ticaret zincirlerindeki kırılmayı ve bunun sonuçlarını hala yaşamaya devam ediyoruz.

Pandeminin ilk etkilerinin görülmesi üzerine her sektörde olduğu gibi limancılık sektöründe de çok fazla belirsizlik ve bilgi kirliliği olduğunu fark edince hızlı reaksiyon göstererek "Türkiye Limanları Covid-19 Ekonomik Etki Analizi" adlı aylık bültenlerimizi yayınlamaya başladık. Bu çalışma Mart - Aralık 2020 tarihleri arasında aylık olarak yayınlandı. Yaptığımız çalışmanın temel amacı pandeminin limancılık sektörünün temel unsurlarına olan etkilerini ölçmek, doğru bilgiye ulaşmak ve gerekli önlemleri alabilmektir.

Bu kapsamda; Limanlara Uğrak Yapan Gemi Sayısındaki Azalma Oranı, Gemilere Yönelik İlave Kısıtlamaların Artış Oranı, İlave Prosedürlerden Dolayı Gemilerin Bekleme Sürelerindeki Artış Oranı, Hinterlant Taşımalarındaki Gecikmelerin Artış Oranı, Limanlardaki Depo/Antrepoların Kapasite Kullanımındaki Artış Oranı ve Liman ve Limanla İlişkili Kurumlarda Personel İstihdamındaki Azalma Oranlarını tespit ettik. Bunu yaparken

de, danışmanlarımızın desteği ile bir bilimsel metodoloji izledik. Öncelikle bir anket geliştirdik ve bu anketi düzenli aralıklarla üyelerimize iletmeye başladık. 2020 yılı Mart ayından başlamak üzere Aralık ayına kadar topladığımız verileri sıcaklığı sıcaklığına web sitemiz üzerinden kamuoyuna aktardık. Aylık raporlarımız halen web sitemizde mevcuttur, ilgilenenler web sitemizden erişebilir. Basit bir ifadeyle oranların yüksek olması bir sorun olduğu anlamına geliyor. İlk bakışta 2020 yılı Mart-Nisan-Mayıs döneminde verilerin oldukça anormal olduğu, sonrasında Temmuz 2020 ayından itibaren istikrarlı bir normalleşmenin görüldüğü izlenmiştir. 2020 yılı sonuna doğru sonraki çalışmalardan da görüleceği gibi veriler normalleşmeye başlayınca çalışmayı sonlandırdık. Nitekim limanlarımız o tarihten bu yana piyasa koşullarında çalışmalarını sürdürmektedir. Tabii bu arada pandemiden en fazla etkilenen kruvaziyer limanlarımız olmuştur. Pandemiyle birlikte bütünüyle duran kruvaziyer limanlarımızda hareketliliğin geçtiğimiz aylarda başladığını görüyoruz. Hem Galataport ve hem de Kuşadası Limanımıza dönük bir gemi trafiği başladı, yaza aylarına doğru bu hareketliliğin önemli miktarda artacağını bekliyoruz.

Dijitalleşme anlamında çok önemli bir dönem geçirdik, bu süreç devam edecek gibi görünüyor. Bu anlamda yatırımları nasıl planlamak gerekir?

Bildiğiniz gibi 2009 yılında dünya ağır bir ekonomik kriz geçirdi. Bu krizin kalıcı etkileri oldu. Bunu nerden anlıyoruz? Çünkü kriz öncesindeki dünya ticareti ve hasılasındaki gelişim rakamlarına bir daha ulaşamadı. Bu durum neredeyse tüm sektörlerde ciroların ve dolayısıyla karların düşmesine ve maliyetlerin sorgulanmasına neden oldu. Bu krizi takiben Almanya'nın "Endüstri 4.0" kavramını ilk kez bir fuarda ortaya attığında yıl 2011 idi. Daha sonra bu kavram dijital dönüşüm olarak hızla küresel bir uygulamaya dönüştü.



Dijital dönüşüm; önerdiği yapay zekâ, büyük veri, nesnelerin interneti, ileri düzey otomasyon gibi teknolojiler ile küresel dönüşüm için aranan bir kan oldu. Bu dönüşümün durdurulması mümkün değil. Çünkü kalitenin, hızın ve sanal ticaretin önünü kesemezsiniz. Ülke ve birey olarak uyum göstermek zorundasınız. Konuya limancılık sektörü açısından bakarsak uyum gösteren değil, dijital dönüşümün öncü iş dallarından birisidir. 2009 krizi nasıl yeni bir teknoloji devrimi üzerinden yürütülen bir değişim ve paradigma yarattı ise, bunun hayata geçse de istenilen hıza ve yaygınlığa ulaşmakta sorunlar yaşanıyordu. Nasıl 2009 krizi bir dijital devrimi tetiklemişse, yaşanan Pandemi de bu değişimi olağanüstü hızlandırdığı gibi bunun dışında kalmayı imkânsız hale getirdi. Bugün dünyada 100'e yakın liman tesisi tam ya da yarı otomasyon ile yönetiliyor. Ülkemizde ofis ortamında rihtim operasyonlarını yürüten limanlarımız var. Neredeyse tüm limanlarımızda kullanılan "Terminal Operasyon Sistemleri" "CRM" ve başka tamamlayıcı ERP uygulamalarıyla sektörümüz bu yeni dönüşüme hızla adapte oluyor. Özellikle konteyner terminallerinde bu dönüşüm oldukça hızlı ilerliyor. Elbette planlama çok önemli, bu planlamanın değişimin getirdiği riskleri de dikkate alması

gerekıyor. Nitekim "siber güvenlik riski" dijital dönüşümün bir ürünüdür ve TÜRKLİM'in de çalışma gruplarından birisi bu konuya eğilmektedir. Bu değişim limanların örgüt yapısını da etkiliyor. Artık limanlarımız, bilişim ve siber güvenlik uzmanlarının örgüt içinde çok kritik roller üstlendiği bir örgütsel değişimin içindedir.

TÜRKLİM çatısı altında birçok liman işletmesi var. Yeni dönemde planladığınız çalışmalar, stratejiler neler? 2022'de nasıl bir dünya bekliyor bizi?

Her ne kadar Türkiye'de 200'ü geçen KTİİ iznine sahip kıyı tesisi olsa da TÜRKLİM'in bugün 70 üyesi var. Küresel liman operatörü firmalarımız da dahil olmak üzere ülkemizin tüm lider firmalarını temsil ediyor. Bu üyeler ülkemizdeki yük faaliyetlerinin oldukça önemli oranlarını elleçliyorlar. 2020 yılı verilerine göre konteyner hareketinin %96'sını, genel kargo/kuru dökme yük hareketinin %68'ini, sıvı kimyasal yük hareketinin %100'ünü ve kruvaziyer turizminin %95'ini elleçliyorlar. Gelecek üç yıllık dönemde üye sayımızın giderek artacağını göreceğiz. Çünkü TÜRKLİM üyesi olan limancılık sektörümüz açısından bir kıymet ve anlam da ifade ediyor. Dolayısıyla TÜRKLİM üyelerinden aldığı

güç ile ülkemizde limancılık sektörünün tek ve en güçlü sivil toplum örgütüdür. TÜRKLİM limancılık sektörünün sesi olmakla birlikte kulağıdır da. Hatta gücümüz üyelerimizi dinlemekten onların sorunlarını gerekli platformlara taşımaktan ve çözüm bulmamızdan kaynaklanıyor. İletişimin gücüne inanıyoruz. Hem kamunun ilgili birimleri, hem de kamuoyuyla doğru ve sağlıklı bir iletişime çok önem veriyoruz. Bu bilinçle pandeminin devam ettiği gerçeğini de görerek ve yaşayarak, belirsizliği yönetmenin son derece önemli olduğunu görerek, dünyadaki teknolojik, ekonomik ve sosyal dönüşümü de dikkate alarak TÜRKLİM'i yöneteceğiz. Özellikle çevre bilincinin ve çevre ile ilgili yaptırımların arttığı bir döneme giriyoruz. Elbette 2022 yılına ilişkin en temel beklentimiz Pandemi ortamının artık sona ermesi ve (bunu mecazi olarak söylemiyorum) insanlığın artık rahat bir nefes almasıdır. Bu kapsamda en temel stratejilerimiz ekonomik ve çevresel sürdürülebilirlik, yeşil dönüşümün sektörümüzdeki süreçlerini yönetmek, iletişimin yani ilgili taraflar ve paydaşlarımızla iş birliğinin geliştirilmesi, raporlar, bültenler ve eğitimler ile farkındalığın artırılması, kronik sorunlara çözüm aranması ekseninde ilerleyecektir.

DTO sektörün çatı kuruluşu, önceki dönemde olduğu gibi bir arada çalışmalar planlanıyor mu?

Genel kurulumuza da katılan İMEK DTO'nun Yönetim Kurulu Başkanı Sayın Tamer Kıran, "Hepimizin Odası" hareketi ile yola çıkmışve 2018 yılında başkanlığa seçilmişti. Başkan bey sözünü tuttu ve sektörün çatı kuruluşu olarak tüm kesimler ile iyi ilişkiler kurduğu gibi bu makama gerek bilgisi, gerek mütevazılığı, gerekse de çalışkanlığı ile değer kattı. Bizim geçmişte de İMEAK DTO ile ilişkilerimiz vardı, fakat Tamer Başkan ile bu ilişkiler oldukça ciddi bir ivme kazanmıştır. TÜRKLİM bugün İMEAK DTO'da limancılık sektörü ile ilgili de sözü geçen bir sektörel kuruluştur. Gelecek dönemde İMEK DTO'da limancılık

sektör grubunda çok daha aktif roller almayı hedefliyoruz. Nitekim genel kurulumuzda bu dilekelerimizi karşılıklı olarak kamuoyu önünde dile getirdik. Bugün İMEAK DTO'nun limancılıkla ilgili meslek komitelerinde hem başkan ve hem de komite üyesi olan önemli arkadaşlarımız TÜRKLİM'in yeni seçilen yönetim kurulunda yer almışlardır.

TÜRKLİM çatısı altında bir belgelendirme merkeziniz var. Buradaki çalışmalardan da bahsedebilir misiniz?

TÜRKLİM, kendi sektörüne yön veren, çalışanlarını eğiten ve belgelendiren bir kuruluş olma yolunda yürüttüğü faaliyetler ile 2008 yılından itibaren Limancılık Meslek Standartları'nın belirlenmesi çalışmalarına başlamış ve Avrupa Birliği tarafından finanse edilen ve Hazine Müsteşarlığı Merkezi Finans ve İhale Birimi tarafından başlatılan "Türkiye'de Mesleki Yeterlilik Kurumunu (MYK) ve Ulusal Yeterlilik Sistemini Güçlendirme" adlı AB hibe projesini hayata geçirmiştir. Bu maksatla "TÜRKLİM KARIYERPORT: Mesleki Yeterlilik ve Personel Belgelendirme Merkezi Kurulması Projesi" hazırlanmış ve değerlendirme sonunda derneğimiz uygun görülerek 23.03.2011 tarihinde Merkezi Finans İhale Birimi ile sözleşme yapılarak projeye başlamıştır. Proje sonunda Mesleki Yeterlilik ve Personel Belgelendirme Merkezi derneğimizin yeni ofisinde kurulmuş olup, TÜRKAK Akreditasyonu sonunda hizmet vermeye başlamıştır. Ekim ayı sonu itibarıyla sektörde toplam 11.450'ye yakın personel belgelendirmiştir. Belgelendirilmesi yapılan 12 limancılık mesleğine baktığımızda bunlar;

Limana Pompa ve Tank Saha Operatörü, Limana Saha İstif Makineleri Operatörü – CRS ve ECS, Limana Vinç Operatörü – RTG ve SSG, Mobil Vinç Operatörü – MHC, Sahil ve Gemi Vinci, Limana Forklift Operatörü, Limana Kuru Yük Operasyon Elemanı (Puantör), İşaretçi, Kapı / Kantar Görevlisi, Limana Operasyon Planlamacısı, Terminal Çekici Operatörü, Limana RTG Operatörü ve Limana SSG Operatörü'dür. Her

ne kadar aynı mesleklerle ilgili farklı kuruluşlarda belgelendirme yapsa da liman şirketlerimiz kendi öz kuruluşları olan TÜRKLİM'den bu hizmeti almaya devam edeceklerdir.

Çevre ve iklim krizi önümüzdeki dönemde en çok konuşulacak konuların başında geliyor. Limanlar çerçevesinden bakarsak, bu konularda ne gibi çalışmalar yapılıyor? Sizin de gündeminizde bu konular olacak mı?

Bu konu zaten ilk gündemden bu yana gündemimizde ve takibimizdeydi. Üretim sektörünü bu kadar ilgilendiren bir konunun tedarik zincirine bir etkisinin olmaması mümkün değil. Bildiğiniz gibi limanlar tedarik zincirlerinin en önemli altyapısıdır. TÜRKLİM olarak bu konuda konusunda uzman değerli bir danışman hocamıza görev verdik, danışmanımızın değerli yönlendirmeleri ve bilgi birikimi ile konuyu yakından takip ediyoruz. Bu sayede çevre ve iklim değişikliklerinin limanlara etkilerini ve Yeşil Mutabakat kapsamında atılması gereken stratejik adımları belirlemeyi, önlemler almayı hedefliyoruz. Bugünün evrensel değerleri insanın, çevrenin ve soluduğumuz havanın sürdürülebilirliğini sağlama odaklıdır. Neredeyse her endüstri dalında ve hayatımızdaki her detayda bu odaklanmanın etkileri görülmektedir. Doğası gereği küresel bir niteliği sahip olan ulaştırma sektörü ve sektörün tartışmasız en baskın ulaştırma şekli olan deniz yolu taşımacılığı, bu değişimin her dönem öncülerinden birisi olmuştur.

TÜRKLİM çatısı altında çalışma grupları var. Bu çalışma gruplarının faaliyetlerinden de bahsedebilir misiniz? Masalarda öne çıkan konu başlıkları neler?

Çalışma gruplarımız bizim kendi içimizdeki en kritik organlardan birisidir. Sadece temsil edilen yük grubunda değil, aynı zamanda limancılık sektörü açısından kritik öneme sahip diğer konularda da çalışma grupları kuruyor ve etkin bir şekilde çalıştırıyoruz. Yönetim kurulu üyelerimizin her biri

kendi alanındaki çalışma grubunun da başkanlığını yapıyor. Halihazırda her ay düzenli olarak toplanan 8 çalışma grubumuz var, bunlar elleçlenen yükü temsilen: Genel Kargo ve Kuru Dökme Yük, Konteyner, Ro-Ro ve Tekerlekli Yük, Sıvı Dökme Yük ve Kurvaziyer ve Yolcu Limanları, SEÇ-İSG, Siber Güvenlik ve Yeşil Dönüşüm/GreenDeal çalışma gruplarıdır. Çalışma gruplarımızda sektörümüze ilişkin sorunlar tartışılmakta, eğer bu sorunların benzerleri daha öne farklı bir üyemizde yaşandıysa deneyimler aktarılmakta, yaygın bir sorun ise en iyi uygulamalar örnek olarak gösterilmekte ve tüm bu süreç titizlikle raporlanmaktadır.

Bu sayede tamamen uzmanlık gerektiren, kitaplarda ve makalelerde bulamayacağınız, deneyime ve tecrübeye dayanan bir bilgi birikiminin üyelerimiz arasında aktarımı ve tartışması sağlanmaktadır. Böylece bir tehlikeli iş dalı olan limancılık sektöründe emniyet ve güvenlikle ilgili kusur ve risklerin minimize edilmesi sağlanmaktadır. Aynı zamanda bu çalışma gruplarında uygulamaya ve deneyime dayalı bilgi birikimi, akıllı uygulamalar konusundaki öneriler idare ve diğer paydaşlarımızla yapılan tüm çalışmalarımıza yöne vermektedir. Önümüzdeki dönemde sektörün ve üyelerimizin ihtiyaçlarına göre ya da bölgesel ve küresel dinamiklere göre yeni çalışma grupları ilave etmemiz de olasıdır.

Yeni yönetimde, yeni dönemde nasıl bir çalışma anlayışınız olacak? Nasıl bir vizyon planınız var?

TÜRKLİM, kurulduğu 1996 yılından bu yana Türkiye’de limancılık sektörünün sesi olmuş, limanların ekonomik ve sosyal değer yaratma yeteneklerini güçlendiren politikaları geliştirmiş ve savunmuştur. TÜRKLİM, ülkemizde limancılık sektörünün güçlü ve tek sivil toplum örgütü olarak sektöre ilişkin ortak sorunları çözmeye, sürdürülebilir uygulamaları geliştirmeye ve limanların denizcilik sektörlerine ve ülkemize

verdiği hizmetleri sürekli iyileştirmeye odaklanmıştır. Kamu kuruluşları ve üye limanları ile ilişkileri oldukça güçlü olan TÜRKLİM, bu yeteneği ile sektöre ilişkin doğru bilginin üretilmesine ve bu değerli bilginin kamuoyu ile paylaşımına önem vermektedir. TÜRKLİM, dış ticaretimizin ve Türkiye limancılık sektörünün gelişimi için çalışmakta, toplumun yararına daha temiz, daha güvenli ve çevresel açıdan sürdürülebilir yarımları hedeflemektedir. Diğer taraftan ülkemize baktığımızda Türkiye Doğu medeniyetlerinin batısında, batı medeniyetlerinin doğusunda yer alan çok kültürlü bir ülke olarak geçmişten bu yana pek çok uluslararası ticaret güzergahının üzerinde yer almış, lojistik hafızası oldukça güçlü bir ülkedir. Uzun yıllardır uluslararası sistemle sağladığı entegrasyon ve Avrupa Birliği (AB) tam üyelik perspektifiyle merkezi konumu, iletişim altyapısı ve bulunduğu coğrafyanın sağladığı avantajlarla çokuluslu şirketler ve küresel ticaret için de önemli bir bölgesel merkez konumundadır. Bu bölgesel merkez konumunu bir üretim, dağıtım ve lojistik avantaja dönüştürmek ülke olarak önemli görevimizdir. Burada TÜRKLİM’e de büyük roller düşmektedir.

Son olarak özellikle öne çıkarmak istediğiniz bir konu, bir mesaj var mı?

Genel kurul konuşmamda da ilk sözlerim seçilen bu yeni yönetimin Cumhuriyetimizin 100. Yılı olan 2023 yılında da görevde olacağını belirtmiştim. Bu durum aynı zamanda sektörümüzün 100. yıldaki ve sonrasındaki hedefleri açısından da önemlidir. Üreten, gelişen, adil bir gelir dağılımıyla zenginleşen, teknolojiyi içselleştirmiş modern ve çağdaş bir ülke olma hedefimiz aynı zamanda Cumhuriyetimizin de hedefidir.

Atatürk’ün denizciliği devletin ve toplumun en önemli ülküsü yapma hedefi; denizlere hâkim olmanın ve denizci bir millet olmanın da önemini çok daha iyi anlamalı ve çalışmalıyız. Bu hedefler doğrultusunda; 2050 yılında karbon-nötr olma hedefine yönelik yeşil

ekonomi yol haritasının gerekliliklerini tüm paydaşlarının katılımıyla hazırlayan, kararlı uygulamaları sinerji içinde gerçekleştirecek kurumsal yapıları oluşturan, ekosistemin dengesini gözetken, gelecek kuşaklara yeşil ekonomik dönüşümü içselleştirmiş bir liman yönetim modeli sunan ve her şeyden öte limancılık işkolumuzda toplumsal cinsiyet eşitliğini vazgeçilmez bir iş modeli haline getirmiş bir limancılık sektörünün temellerini ve paradigmasını oluşturma görevi şüphesiz ki TÜRKLİM’in en öncelikli vizyonudur. Doğal olarak uluslararası bağlantıları, küresel ortaklık ve paydaşlık nitelikleri çok yüksek seviyede olan limancılık sektörünün bu paradigma ve iş modeli etrafında yükselmesinin ve büyümesinin önünü açmak, başta yeşil dönüşüm olmak üzere küresel uygulamalarla uyumlu bir şekilde limancılık sektörümüzü çok daha yüksek bir seviyeye taşımak amacıyla yol haritalarını, ihtiyaç ve etki analizlerini, kapasite ihtiyaçlarını ve mevzuat gereksinimlerini belirleyecek çalışmalarını başta kamu idaremiz olmak üzere tüm paydaşlarımızla birlikte yapmak TÜRKLİM’in temel görevleri arasında olacaktır.

Her yıl yayınladığımız sektör raporlarını bu yıl en geç Nisan 2022 ayı sonuna kadar yayınlayacağız. Bu yılki sektör raporumuzun esas konusu “Vizyon 2050” olacak. Türkiye’nin 2050 yılına dönük tahminleri ve bunun arkasındaki öngörülerimizi yayınlayacağız. Bundan 15 sene önce Vizyon 2023 raporumuzu yayınlamıştık. Bu raporumuz son 15 yıldır hem kamu idaremizin, hem de özel kuruluşların limancılıkla ilgili yaptığı tüm çalışmaların referansı olmuştu. Vizyon 2050’de 2023 yılı için yapılan öngörülerini de gerçekleştiren değerlerle karşılaştıracacağız. Yine yakın bir zamanda Türkiye’de faaliyette olan küresel liman operatörlerimizle ilgili de çok değerli bir çalışmayı kamuoyuna sunacağız. 2021 yılında yayınladığımız, çok ses getiren “Türkiye Limanları Ekonomik Etki analizi” gibi daha çok sayıda sürpriz raporlarımız da olacak.



Customer Satisfaction Delivered

Sınırları aşıyor, standartları yukarı taşıyoruz!

www.kinay.com



Küresel iklim değişikliği ile mücadele ve denizcilik sektörü ilişkileri



*PROF. DR. MUSTAFA INSEL

Küresel iklim değişikliği etkisinin son yıllarda daha şiddetli hissedilmesi ile iklim değişikliği mücadele tedbirleri tüm ticaret ve sanayi sektörlerinde değişikliklere sebep olmaya başlamıştır. Bu yazı denizcilik sektörü açısından bu gelişmeleri temel iklim değişikliği ile mücadele anlaşmalarından, denizcilik regülasyonuna kadar gözden geçirme amacını gütmektedir.

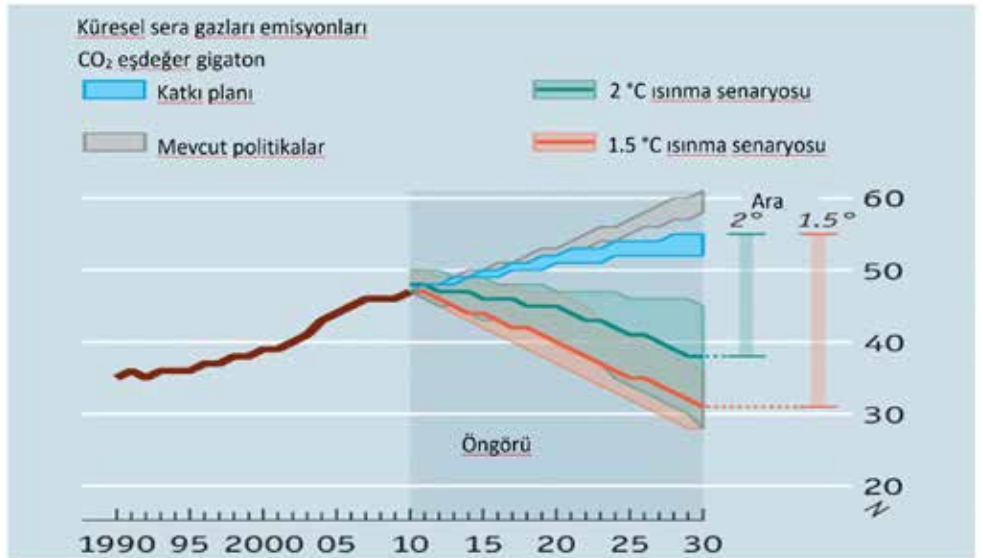
Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi (United Nations Framework Convention on Climate Change-UNFCC) küresel ısınmaya karşı hükümetler arası ilk çerçeve sözleşmesi olup, 1992 yılında Brezilya'nın Rio de Janeiro Şehri'nde imzalanmıştır. Genel anlamda insan kaynaklı çevresel kirliliklerin iklim üzerinde etkisi nedeniyle atmosferdeki sera gazlarının oranlarının düşürülmesi için eylem stratejilerini ve ülkelerin yükümlülüklerini düzenlemesine rağmen, yaptırım gücü zayıf olan

sözleşme tarafların iyi niyet beyanları düzeyinde kalmıştır. Anlaşmada Ek 1 sanayileşmiş ve piyasa ekonomisine geçiş ülkelerini, Ek 2 iklim değişikliği ile mücadelede maddi kaynak gereken ülkelere destekte bulunan sanayileşmiş ülkeleri listelemektedir. Türkiye 2001 yılında kendi isteği ile Ek 2 listesinden çıkmıştır.

Taraflar Arası Konferanslar (Conference of the parties – COP) sözleşmenin 1994 yılında devreye girmesinden sonra her yıl taraflar arasında düzenlenmekte, gelişmeler değerlendirilmekte, ek anlaşmalar düzenlenmektedir. 1995 yılında Berlin'de düzenlenen COP 1 ile başlayan konferanslar, COP 26 ile İskoçya'nın Glasgow Şehri'nde 31 Ekim-12 Kasım 2021 tarihleri arasında düzenlenecek konferans ile devam etmektedir. 1997 yılında COP 3

1990 yılı seviyelerine çekilmesini hedeflemiştir. Yine Ek 1 ve Ek 2 listeleri yer almış; Ek 1 ülkeleri sera gazları salınımlarını azaltmayı kabul eden ülkeler, Ek 2 ise Ek 1'de yer almayan gelişmekte olan ülkelere iklim değişikliği mücadele için finansal destek verecek ülkeleri kapsamaktadır. Kyoto Protokolü ile yüksek enerji tüketen sektörler hedef alınmış, ülkeler arası karbon salınım kredisi ticaretine imkan verilmiştir.

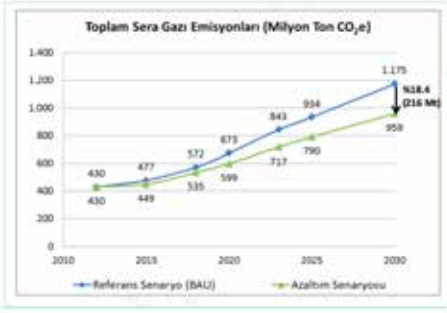
Paris Anlaşması 2015 yılında 191 devletin imzalaması ile kabul edilmiş 2016 yılında yürürlüğe girmiştir. Anlaşmayı Türkiye Ek 2'de yer alması nedeniyle onaylamamış, bu konuda değişiklik yapılması üzerine 21 Eylül 2021'de onaylamıştır. Halihazırda anlaşmayı onaylamayan 5 ülke kalmıştır. Paris anlaşması küresel ortalama sıcaklık artışını sanayi öncesi seviyelerden azami



Sera gazları emisyon öngörülürü, mevcut, Paris Anlaşması Katkı Planı, 2°C ve 1.5°C senaryoları

sırasında Kyoto Protokolü, 2015 yılında COP 21 sırasında Paris Anlaşması düzenlenmiştir. Kyoto Protokolü 1997 yılında imzalanmasına rağmen 2005 yılında devreye girmiş, ülkelerin atmosfere saldıkları karbon miktarının

2°C artış ile sınırlı tutmayı, 1.5 °C için çaba harcanmasını hedeflemektedir. Kyoto Protokolü'nün aksine sadece gelişmiş ülkelerin değil, gelişmekte olan ülkelerin de karbon salınım azaltma planlarını sunmasını şart koşmuştur.



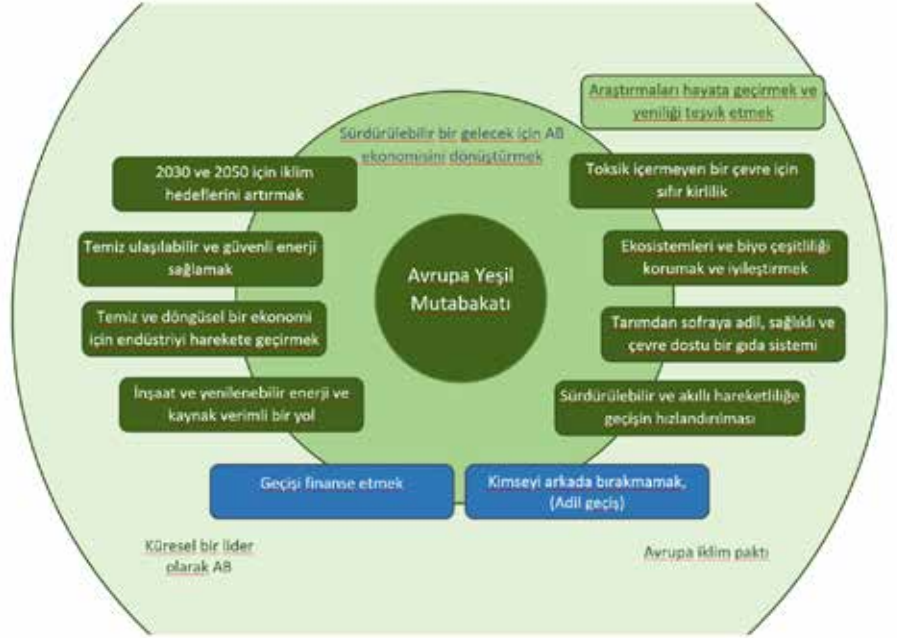
Türkiye'nin Paris İklim Anlaşması'na göre sera gazları emisyon azaltımı

İstatistiklere göre dünyada sera gazları salınımlarının % 28'inin Çin, % 15.9'unun ABD, % 5.81'inin Hindistan, % 4.79'unun Rusya, % 3.84'ünün Japonya tarafından gerçekleştirildiği Türkiye'nin ise % 1 seviyesinde küresel sera gazları salınımı yaptığı tahmin edilmektedir.

Ülkemizin Paris Anlaşması ile beyan ettiği hedef; 2030 yılında normal gelişme ile erişilecek sera gazları salınımlarında % 18-21 azaltım yapmak olmuştur. Aşağıda verildiği üzere ülkemizin 2030 yılı sera gazları emisyon tahmini herhangi bir önlem alınma ise 1.175 milyon ton CO₂ iken, Paris Anlaşması'na karşılık ülkemizin hedefi 959 milyon ton CO₂ olmuştur.

AB FIT FOR 55 İÇİN TEDBİRLER ALMAYA BAŞLADI

Avrupa Yeşil Mutabakat 11 Aralık 2019 tarihinde AB Komisyonu tarafından yayınlanarak, Avrupa Birliği'nin uluslararası anlaşmaların iklim değişikliği ile mücadelede yetersiz kaldığı düşüncesinden hareketle kendi sınırları içerisinde çeşitli mekanizmaları devreye sokma yönünde hareketi ile ortaya çıkmıştır. AB 2050 yılında Avrupa'yı karbon nötr kıta haline getirmeyi hedef olarak koymuş, bu amaçla sera gazları azaltımını 2030 yılı ile % 55 azaltım (Fit for 55) için bir dizi tedbiri devreye sokmaya başlamıştır. Yeşil mutabakatın önemli bir parçası olan sürdürülebilir ve akıllı ulaştırma stratejisi ise, Aralık 2020'de yayınlanmış, bu stratejide 2050 yılında ulaştırma kaynaklı sera gazları emisyonlarının 2009 yılına göre % 90 azaltılması hedeflenmiştir. Ayrıca mevcut gemilerin enerji verimliliğinin artırılması, 2030 yılında sıfır emisyonlu gemilerin



Avrupa Birliği Yeşil Mutabakat Temelleri

üretilmeye başlanması, Akdeniz'in ECA ilan edilmesi de yer almıştır.

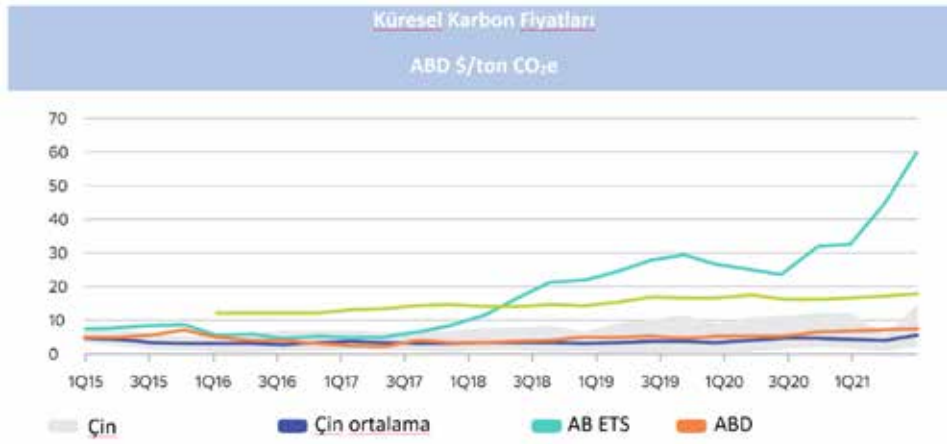
Yeşil Mutabakatın en önemli öğelerinden birincisi Avrupa Birliği içerisinde uygulanmakta olan Emisyon Ticaret Sistemi (Emission Trading System-ETS) oluşturmaktadır. Avrupa Birliği Kyoto Protokolü ve Paris Anlaşması ile koyduğu hedeflere ulaşmak için enerji yoğun sektörler için sera gazları emisyon sınırları koymuş, bu sınırın üstünde sera gazı salınımı yapan kuruluşların karbon salınım kredisi satın almaları zorunluluğunu getirmiştir. Eğer bir kuruluş verilen sınırın altında sera gazları salınımı yapıyor ise, kalan sera gazı salınım miktarını serbest piyasada karbon kredisi olarak satabilir konuma getirilmiştir. Sistem önce ülkelerin sera gazları azaltım hedefleri için kullanılmış, daha sonra tüm AB'yi kapsayacak şekilde sektörler bazında uygulanmaya başlamıştır.

Yeşil Mutabakat ile AB komisyonu emisyon sınırlarının 10 yıllık süre içinde sıfırlanmasını ve kirlenen öder prensibi ile karbon salınımı yapan kuruluşların serbest piyasada satılacak ETS karbon kredisi almasını önermektedir. AB ülkelerinin parlamentolarında onaylamalarından sonra sistem devreye girecektir. AB, Yeşil Mutabakat kapsamında ilk defa denizcilik ETS

sistemine dahil etmeyi de gündemine almıştır. Normalde sadece AB sınırları içerisinde uygulanan ETS'ye AB limanlarına gelen, AB limanlarından ayrılan veya AB limanları arasındaki seferlerde 5000 GT'dan büyük gemilerin ETS'ye uyması hedeflenmektedir.

Bu durumda halihazırda 2018 yılından beri uygulanan izleme-raporlama-doğrulama (Monitoring, reporting and Verification MRV) sistemi içinde raporlanan karbondioksit salınımları (harcanan yakıtın HFO için 3.17 katı, MDO/MDO için 3.2 katı, LNG için 2.75 katı) karşılığı ETS karbon kredilerinin denizcilik firmalarınca alınması gerekmektedir. AB önerisi bu uygulamanın 2023 yılında başlayıp kademeli olarak artarak, 2026 yılında tam uygulanması ile % 50 oranında uygulanmasıdır. AB diğer % 50 karbon kredisinde gemilerin çıkış/varış limanının bulunduğu diğer ülke alınmasını önermektedir. Bu durum bu seferlerde harcanan yakıtın tonunda bu günkü karbon kredi fiyatları ile 100 ABD doları ek finansal yük getirmektedir.

ETS sisteminde karbon kredilerinin fiyatı arz-talep dengesine göre belirlenmekte olup, AB ETS karbon kredi fiyatının 2020 sonrasında yeşil mutabakat ile hızla aratarak 60-80 Euro/ton CO₂'e arasına yükselmiştir.



Küresel karbon kredi fiyatları

AB yeşil mutabakatının ikinci önemli bileşeni; Sınırdaki Karbon Düzenlemesi Mekanizması SKDM (Carbon Border Adjustment Mechanism-CBAM) olup, AB'nin ETS dolayısı ile artan üretim maliyetleri nedeniyle üretimin AB dışına taşınıp, daha yüksek sera gazları emisyonu ile gerçekleştirilip, ithalat yoluyla AB de pazarlanmasını önlemeyi amaçlamaktadır. SKDM sistemi üretimin düşük karbon salınımlı (veya karbon salınımı ile vergilendirilmiş) AB yerine, yüksek karbon salınımlı ülkelerde yapılması durumunda ortaya çıkan sera gazı salınım artışı için karbon kaçağı terimi kullanılmakta, AB tarafından sınırdaki sera gazları salınım için vergi alınmasını getirmektedir.

Alınacak vergi her bir ürün tipi için oluşturulacak standart üretimde sera gazları salınım tablolarına göre alınacak olup, üretim sırasında daha az sera gazı salınımı yapıldığının sertifikalandırılması durumunda azaltılabilecektir. Vergi değeri CO₂'e değerinin ithalat sırasındaki haftalık ETS karbon kredi değeri ile fiyatlandırılması ile belirlenecektir. Ayrıca üretimin yapıldığı ülkede AB ETS eşdeğeri bir karbon fiyatlandırma sistemi var ve ürün için bu uygulandı ise, SKDM bedelinden üretim ülkesinde yapılan vergilendirme düşülecektir. Mekanizmanın 2023'de çalışmaya başlaması 10 yıllık bir kademeli geçiş ile uygulanması, başlangıçta 5 enerji yoğun üretim olan çimento, elektrik, demir/çelik, alüminyum, gübre ürünlerinde uygulanması hedeflenmektedir. Ancak

bu ürünlerin girdilerinin veya bu ürünleri girdi olarak kullanan ürünlerin sisteme dahil edilip edilmeyeceği daha sonra belirlenecektir. Örneğin demir/çelik kullanan gemi inşa ithalatlarından veya demir/çeliğin Avrupa'da pazara sürülmesinin parçası olan liman emisyonlarının dahil edilip edilmeyeceği daha sonra belirlenecektir. Yeşil Mutabakat ETS ve SKDM dışında bir seri yeni uygulama ve regülasyonu da beraberinde getirecektir. Denizciliği doğrudan ilgilendiren fosil yakıtlarda her türlü desteğin kaldırılması (Energy Taxation Directive), alternatif yakıtlar altyapısı (Alternative Fuels Infrastructure), Denizcilik Yakıtları (Fuel EU Maritime) ve henüz AB tarafından açıklanmamış regülasyonların olması beklenmektedir.

IMO'NUN SERA GAZLARI AZALTIM HEDEFLERİ

UNFCC, Kyoto Protokolü, Paris Anlaşması, COP konferansları genelde hedefleri ülkelerin kendi sera gazı azaltım katkı hedeflerini belirlemeleri üzerine kuruludur. Denizcilik sektörünün uluslararası olması nedeniyle bu anlaşmalarda doğrudan yer almamış, ancak denizcilik sektörü üzerinde baskı oluşturulmuştur. Küresel sera gazları salınımlarının % 2-3'ünden denizcilik sektörünün gerçekleştirildiği tahmin edilmektedir. Bu nedenle Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization-IMO) 2018 yılında sera gazlar ön stratejisini belirlemiştir. Bu stratejiye göre IMO'nun sera gazları azaltım hedefleri;

- 2030 yılında bir ton yük kapasitesinin 1 mil taşınması için karbon emisyonlarının 2008 yılına göre % 40 azaltılması, 2050 yılında % 70 azaltılması için çaba gösterilmesi,

- 2050 yılında denizcilik sektörünün toplam sera gazları emisyonlarının 2008 yılına göre % 50 azaltılması olarak belirlenmiştir. Bu hedefler 2023-2026 yılları arasında gözden geçirilecek olup, üye devletlerin ve denizcilik sektör kuruluşlarının açıklamaları 2050 yılı için karbon nötr hedefinin kabul edilmesinin büyük olasılık olduğunu göstermektedir.

IMO 2018 sera gazları strateji hedeflerine varmak için sera gazları azaltım tedbirlerini kısa, orta ve uzun dönem tedbirleri olarak sınıflandırmış olup, kısa dönem için;

- 400 GT dan büyük yeni gemi inşaatında enerji verimliliği dizayn indeks (Energy Efficiency Design Index EEDI),
- 400 GT'dan büyük tüm gemilerde mevcut gemi enerji verimliliği indeksi (Energy Efficiency Existing Shipindex - EEXI)
- 5000 GT'dan büyük gemiler için karbon yoğunluk göstergesi (Carbon Intensity Indicator - CII)
- Gemilerde Enerji Yönetim Sistemi (Ship Energy Efficiency Management Plan - SEEMP)

kurallarını uygulamaya koymuştur. Orta ve uzun dönem tedbirleri IMO'da görüşülmeye başlanmış olup, pazar bazlı tedbirler (Market Based Measures-MBM) olarak adlandırılan yakıt vergisi (Fuel Levy) veya Emisyon Ticaret Sistemi (Emission Trade System-ETS) bir benzeri karbon emisyon fiyatlandırma sisteminin kurulması birçok üye ve sektör kuruluşları tarafından desteklenmektedir. Hedeflere teknolojik olarak varılması kısa dönemde gemilerde enerji verimliliğinin artırılması, ara yakıt olarak kullanılabilir LNG/LPG'nin uygulanması, uzun dönemde ise hidrojen, metanol, amonyak veya benzeri yeni yakıt sisteminin kurulması ile mümkün olabilecektir.

**YANMAR**

TICARI MARIN

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

250-500HP



30-250HP



500-1500 HP



3000-6000 HP



1500-3000 HP



Yanmar ile 7 gün 24 saat kontrol

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

Eksiksiz tahrik motorları ve jeneratör setleri ürün yelpazesi

www.yanmar.eu
www.yanmar.com

Yeşil ekonomi devrimi...



* PROF. DR. MUBARİZ HASANOV

Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin 6 Ekim 2021 tarihinde Paris Anlaşması'nı onaylaması ile ülke için çok önemli bir süreç de başlamış oldu. Paris Anlaşması, küresel ısınmayı sanayi öncesi dönemle kıyaslandığına 2°C'nin altında tutmayı, hatta 1.5°C ile sınırlandırmayı hedeflemektedir. Küresel ısınmayı kontrol altında tutabilmek için sera gazlarının salınımının sınırlandırılması ve uzun vadeli dönemde doğanın absorbe edebileceği seviyeye kadar azaltılması amaçlanmaktadır. Bu kapsamda, birçok ülke, içinde bulunduğumuz yüzyılın ortalarına kadar net sıfır karbon emisyonlu ekonomiye geçme hedefi benimsemiştir. Bu hedeflere ulaşılması, küresel boyutta üretim ve ticareti köklü şekilde değişmesine de yol açacaktır. "İklim Değişikliği Ekonomisi: Stern Araştırması" raporunun yazarı LSE ekonomistlerinden Profesör Lord Nicholas Stern'e göre, sıfır emisyon hedefi, barış döneminde gözlemlenmiş en büyük ekonomik dönüşümü gerektirmektedir.

Paris Anlaşması, 2015 yılı Aralık ayında Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çevre Sözleşmesi Taraflar Konferansı'nda 195 ülkenin katılımı ile onaylanmıştır. Anlaşma 22 Nisan 2016 tarihinde imzaya açılmış ve yeter sayıda ülkenin imzalaması sonucunda aynı yılın 4 Kasım tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Küresel sera gazının %98'inden sorumlu 192 ülke ile Avrupa Birliği Paris İklim Anlaşması'nı onaylayarak yürürlüğe koymuştur. Paris Anlaşması'nın yerine geçtiği 1997 Kyoto Protokolü, sadece sınırlı sayıda gelişmiş ülkenin sera gazlarını azaltması hedefini koymuştu. Kyoto Protokolü'nden farklı olarak, Paris Anlaşması gelişmekte olan ülkelerin de, gelişmiş ülkelerle birlikte küresel ısınma ile mücadele etmesini ve emisyon azaltma planlarını uygulamaya koymasını gerektirmektedir. Ülkelerin emisyon hedefini belirlemek için bir mekanizma öngörülmemiştir. Her bir ülke kendi emisyon azaltma hedefini kendi belirlemeli ve düzenli olarak rapor etmelidir. Paris Anlaşması'nın en önemli unsurlarından biri de küresel ısınmaya karşı direnç kazanmak ve emisyon hacimlerini azaltmaları için gelişmiş ülkelerin gelişmekte olan ülkelere finansal ve teknolojik destek vermesini temin edecek mekanizmaların öngörülmüş olmasıdır.

ANLAŞMA ÇERÇEVESİNDE 2053 YILINA KADAR SIFIR KARBON SALINIMINA GEÇME HEDEFİMİZ VAR

Paris Anlaşması'na taraf olan her bir ülke, küresel iklim değişikliği ile mücadele çerçevesinde, "Ulusal Olarak Belirlenmiş Katkılar" olarak adlandırılan hedeflerini belirlemektedir. Türkiye, Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi'ne taraf ülke olarak, Paris Anlaşması'na yönelik ulusal katkı niyetini 30 Eylül 2015 tarihinde anlaşma sekreteriyasına iletmmişti. Paris Anlaşması imzalandıktan sonra "Ulusal Olarak Belirlenmiş Katkılar" da güncellenmesi beklenmektedir. Ancak yine de 2015 yılında sunulan ulusal katkı niyeti, Türkiye'nin küresel iklim değişikliği ile mücadelesine bakışını değerlendirmek ve bundan sonra sunulacak hedefler açısından önemli bir belgedir. Zira Paris Anlaşması gereğince ülkeler Ulusal Katkı Beyanlarını dönemsel olarak gözden geçirmeli ve öncekinden daha yüksek hedefler koymalıdır. 2015 yılında sunulan ulusal katkı niyetinde, 2021-2030

döneminde, küresel iklim değişikliği ile mücadele programı uygulanmamış olsaydı gerçekleşmesi öngörülen emisyon hacminin %21 oranında azaltılması hedeflenmişti. Şöyle ki, söz konusu katkı niyetinde 2012 yılında 430 milyon ton karbondioksit eşdeğeri olan toplam sera gazı salınımının 2030 yılında 1.175 milyon ton düzeyine çıkması beklenirken, uygulanacak politikalarla sera gazı salınımının 246 milyon ton azaltılarak 929 milyon ton ile sınırlandırılması hedeflenmişti.

Belirlenen hedefe ulaşmak için elektrik, sanayi, ulaştırma, binalar ve kentsel dönüşüm, tarım, atık ve yutak alan olmak üzere yedi alanda enerji verimliliğini artırıcı ve sera gazı salınımını azaltıcı önlemler alınması öngörülmüştü. Bu çerçevede, rüzgar ve güneş santrallerinin kurulu gücünün artırılması (sırası ile 16GW ve 10GW), nükleer santralin devreye alınması, binalarda enerji verimliliğinin artırılması, yeşil yerleşim yerlerinin yaygınlaştırılması, sanayide enerji yoğunluğunun azaltılması, ulaştırma sektöründe enerji verimliliği yüksek olan demiryolu ve deniz ulaşımının payının artırılması, alternatif yakıtlı ve temiz araçların kullanımının yaygınlaştırılması ve akıllı ulaşım sistemleri ile yakıt tüketiminin azaltılması, atık yönetiminin iyileştirilmesi, geri dönüşümün ve atıktan enerji kazanımının artırılması ile atmosferden karbondioksiti yutarak depolayan ve işleyen alanların (orman ve benzeri alanların) geliştirilmesi amaçlanmıştır. Türkiye, Paris Anlaşması çerçevesinde 2053 yılına kadar net sıfır karbon salınımına geçme hedefini benimsemiştir. Dolayısıyla bu hedefe ulaşmak için, üretim, ulaştırma ve tüketim de dâhil olmak üzere, tüm alanlarda köklü değişiklikler olacağı beklenmektedir. Ulusal olarak belirlenmiş katkı beyanlarında tespit edilen hedeflere ulaşılmaması durumunda herhangi bir yaptırım mekanizması öngörülmemiştir. Bu yüzden de birçok ülkenin ilan edilen politikalara bağlı kalmayacağı endişesi

vardır. Ancak ülkeler arası güçlü ekonomik bağlar, özellikle gelişmekte olan ülkeler için kuvvetli bir yaptırım potansiyeli taşımaktadır. Avrupa Birliği uzun zamandan beri sera gazı salınımını azaltıcı politikalar uygulamaktadır. Bu politikalar sonucunda AB ekonomisi 1990-2018 döneminde %61 oranında büyümüşken, sera gazı salınımı %23 oranında azalmıştır. AB’de 2000’li yılların başında ilan edilen 20-20-20 (2020 yılına kadar yenilenebilir enerjinin toplam enerji arzındaki payını %20 düzeyine çıkarmak, enerji verimliliğini %20 artırmak ve sera gazları salınımını 1990 yılı ile kıyaslandığı zaman %20 oranında azaltma) hedeflerine ulaştıktan sonra, sera gazı salınımı ile mücadele kapsamında daha yüksek hedefler benimsenmiştir. 11.12.2019 tarihinde ilan edilen Yeşil Mutabakat çerçevesinde, 2030 yılına kadar sera gazı salınımını 1990 yılı ile kıyaslandığında en az %50 oranında azaltmayı, 2050 yılına kadar ise net sıfır emisyon düzeyine ulaşma hedefini belirlemiştir. Cari politikaları uygulaması durumunda AB’nin 2050 yılına kadar emisyonu %60 civarında azaltacağı tahmin edilmektedir. Dolayısıyla, AB’nin emisyonu azaltmak için daha sert politikalar uygulaması beklenmektedir.

Uluslararası ortaklarının AB ile aynı hedefleri paylaşmaması durumunda oluşabilecek karbon sızıntısını önlemek amacıyla sınırda karbon uyumlaştırması mekanizmasının uygulanması öngörülmektedir. Avrupa Birliği’nin daha yüksek çevre standartlarını benimsemesi durumunda, bu düzenlemelerden kaçınmak isteyen üreticiler, üretimlerini daha düşük standartların uygulandığı ülkelere kaydırma eğiliminde olabilir veya düşük çevre standartlarına sahip ülkelerdeki üreticiler AB-de yerleşik üreticiler karşısında rekabet üstünlüğü kazanabilir. Üretimin düşük çevre standartlarına sahip ülkelere kayması ise, küresel olarak karbon salınımının azaltılmasına engel oluşturacak ve konan hedeflere ulaşılacaktır. Dolayısıyla, ithal edilen ürünlerin ithalat fiyatının, bu ürünlerin karbon içeriğini doğru yansıtmamasını temin etmek ve AB’nin Emisyon Ticaret Sistemi’nden karbon

sızıntısı riskini azaltmak için seçili sektörlerde, ithal ürünlere karbon vergisi uygulaması ön görülmektedir. Sınırdaki karbon uyumlaştırma mekanizmasının 2021 yılında hazırlanması, 2023-2025 yıllarındaki geçiş sürecinden sonra 2026 yılından itibaren yürürlüğe konması öngörülmektedir. 2023 yılından itibaren raporlama sisteminin yürürlüğe konması, 2026 yılından itibaren ithalatçıların karbon vergisi ödemeye başlanması tasarlanmaktadır. Sınırdaki karbon uyumlaştırma mekanizmasının demir-çelik, çimento, gübre, alüminyum ve elektrik üretimi gibi enerji-yoğun ve dolayısıyla karbon sızıntısı olma ihtimalinin daha yüksek olduğu sektörlerle başlaması, zamanla tüm mal ve hizmetleri kapsayacak şekilde kapsamının genişletilmesi beklenmektedir. İlave olarak, Karbon Vergisi ilk aşamada sadece doğrudan emisyonları kapsarken, yani ilgili mal ve hizmetin üretiminde çevreye salınan sera gazlarını kapsarken, zamanla değer zincirinin tüm halkalarını da kapsamaya günde gelecektir. Örneğin, ilgili malın üretiminde kullanılan ara mal ve elektriğin üretiminde salınan sera gazları gibi dolaylı emisyonlar için de karbon vergisi uygulanabilecektir.

MALİYETLER ÖNEMLİ ÖLÇÜDE ARTACAK

Avrupa Birliği ülkelerine satılacak mal ve hizmetlerin karbon içeriğinin belgelenmesi ve bunun için vergi ödenmesi, hiç kuşkusuz, AB’ye ihracat yapan veya Avrupalı ortaklar ile iş yapan şirketlerin maliyetlerini önemli ölçüde artıracaktır. Avrupa ülkeleri Türkiye’nin en büyük ihracat pazarı olduğu için bu ülkelerde ticaretle ilgili düzenlemeler, doğal olarak, doğrudan ve dolaylı olarak, tüm Türk şirketlerini de olumsuz etkileyecektir. İlave olarak, karbon ayak izinin ölçülmesi ve raporlanması talebi doğası itibarı ile tarife dışı engel olduğu için, AB ile olan dış ticaretimizi uygulanacak vergiden çok daha büyük oranda etkileyecektir. Uluslararası ticarete karbon vergisi uygulaması, sadece AB ile sınırlı kalmayacaktır. Kanada ve Japonya da benzer politikaları gözden geçirmektedir. ABD’de Kaliforniya eyaleti, elektrik

enerjisi ticaretinde benzer bir mekanizma uygulamaktadır. OECD, iklim değişikliği ile mücadele çerçevesinde küresel ölçekte sera gazı salınımının azaltılması için karbon vergisinin gerekli olduğunu gösteren çalışmalar yürütmektedir. G20 ülkeleri maliye bakanları da karbon fiyatlandırma mekanizması konusunda uluslararası iş birliğine gerek olduğunu vurgulamışlardır. Paris İklim Anlaşması, küresel ölçekte üretim ve ticareti köklü şekilde değiştirecektir. 1970’li yıllara kadar kota ve vergilerle, 1980 sonrası küresel serbestleşme döneminde tarife dışı engellerle yönlendirilen ve devam ettirilen korumacılık ve küresel ticaret savaşları, yakın gelecekte iklim değişikliği ile mücadele çerçevesinde yürütülecek gibi görünüyor. Daha da önemlisi, AB tarafından uygulanacağı ilan edilen sınırda karbon uyumlaştırma mekanizması (karbon içeriğinin raporlanmasını ve karbon içeriği için vergi ödenmesini öngörülmektedir), hem tarife dışı engel hem de ithalat vergisi gibi çalışacaktır. Dolayısıyla, yeni küresel ticaret düzeninde, üretim, taşıma ve tüketimi de içeren tüm ekonomik faaliyet alanlarında daha kapsamlı ticaret engelleri oluşturulabilir.

Bu yüzden de yeni ekonomik düzenle uyum sağlamakta zorlanan sektör ve ülkeler ayakta kalma savaşı vermek zorunda kalacaktır. Türkiye’nin hem ilan ettiği gibi 2053 yılına kadar net sıfır karbon ekonomisine geçebilmesi, hem de sınırda karbon uyumlaştırması mekanizmasının ülke ekonomisine olumsuz etkilerini hafifletebilmesi için birçok alanda hızla kapsamlı önlemler alınması gerekmektedir. Uzun vadeli dönemde sera gazı emisyonlarının azaltılabilmesi için yenilenebilir enerji kaynaklarının toplam enerji arzındaki payının artırılması, fosil kaynakların kullanılmasının kaçınılmaz olduğu durumlarda karbon gazlarının yakalanması ve depolanması için gerekli önlemlerin alınması ve tüm alanlarda enerji verimliliğini artırılması ve kayıpların azaltılması gerekmektedir. 2020 yılı itibarı ile Türkiye’de enerji arzının %17,7’lik kısmı yenilenebilir (hidroelektrik enerji, güneş, biyoenerji, jeotermal, rüzgâr) kaynaklardan elde edilmiştir.

Türkiye Avrupa ile kıyaslandığı zaman çok daha zengin yenilenebilir enerji kaynaklarına sahiptir. Türkiye'nin yenilenebilir enerji alanındaki potansiyelinin tam yararlanabilmek için, yenilenebilir enerji santralleri ile birlikte, hidrojen enerjisi alınlarına da ciddi yatırım yapması gerekmektedir. Zira, uzun vadeli dönemde ülkelerin sıfır emisyon hedefine ulaşabilmeleri için hidrojen yakıtının olmazsa olmaz bir enerji taşıyıcı olduğu kabul edilmektedir. Özellikle yenilenebilir kaynaklardan üretilen hidrojenin (yeşil hidrojen olarak da bilinir) kullanımının hızla artacağı beklenmektedir. Yenilenebilir kaynaklardan elde edilen enerjinin düşük maliyetle depolanması ve taşınmasına olanak tanıdığı için, hidrojen geleceğin enerji taşıyıcısı olarak adlandırılmaktadır. Hidrojen sanayide ve elektrik üretiminde yakıt olarak kullanılmakla birlikte demir ve kara yolları araçlarında (yakıt hücreli motorlarla) ya da deniz (amonyak veya sentetik yakıt) ve hava yollarında (sentetik yakıt) yakıt olarak kullanılmaya potansiyeline sahiptir.

Kömür, petrol ve doğal gaz gibi olmak üzere fosil yakıtların tamamı ile yenilenebilir kaynaklarla ikame edilmesi mümkün değildir. Ancak, sanayide fosil yakıtların kullanılmasının zorunlu olduğu hallerde, karbon yakalama ve depolama tesislerinin kurulması ile emisyon hacimlerini ciddi oranda azaltmak imkânı vardır. Türkiye'nin bir taraftan ekonominin enerji yoğunluğunu azaltıcı politikaları uygulaması, bir taraftan da üretim ve tüketim aşamasında çevreye atılan sera gazlarının azaltılmasını temin eden önlemler alması gerekmektedir. Ekonominin enerji yoğunluğunun azaltılabilmesi için bir an önce AB'de uygulanan sisteme benzer bir Emisyon Ticaret Sistemi uygulanmaya konmalıdır. Bununla birlikte, yenilenebilir kaynakların kullanımı ve yeşil üretim teknolojilerinin geliştirilmesi ve uygulanması da özel vergi ve sübvansiyon politikaları ile desteklenmelidir. İlave olarak, tüm mal ve hizmet grupları için karbon ayak izinin hesaplanması ve raporlanması sistemi uygulamaya konabilir. Bu yöntem, hem üretici ve tüketicilerin çevre bilincinin gelişmesine imkân yaratarak daha yeşil

ürünlerin teşvik edilmesine, hem de Türk ürünlerinin başta AB olmak üzere diğer pazarlara da kolay çıkmasına olanak sağlayacaktır. Yeşil dönüşüm, büyük yatırımlar gerektirmektedir. Uluslararası Enerji Ajansının hesaplamalarına göre, ilan edildiği gibi 2050'li yıllara kadar net sıfır karbon ekonomisine geçilebilmesi için, 2030 yılından itibaren küresel yeşil enerji yatırımlarının yıllık 4 trilyon ABD doları seviyesine çıkarılması gerekmektedir. Bir örnek vermek gerekirse, Alman enerji devi RWE 2030 yılına kadar 50 milyar Avro hacminde yenilenebilir enerji yatırım yapmayı hedeflediğini ilan etmiştir. Norveç'in Equinor Şirketi de 2021-2026 yılları arasında yenilenebilir enerjiye 23 milyar Avro yatırım yapacağını, sonraki yıllarda yatırım bütçesinin en az yarısını yenilenebilir enerjiye tahsis edeceğini beyan etmiştir. Türkiye'nin de ilan edilen hedeflere ulaşması için büyük hacimlerde yatırım yapması gerekecektir. Türkiye Paris Anlaşması'nı özel statüde imzaladığı için uluslararası fonlardan yeşil dönüşüm için kaynak alabilecektir.

Ancak doğal olarak uluslararası piyasalardan temin edilecek bu fonlar Türkiye'nin yeşil dönüşümünü finanse etmek için yeterli olmayacaktır. Kamu ve özel sektör firmalarının da yeşil dönüşüm için ciddi oranlarda yatırım yapması gerekiyor. Yeşil dönüşüme ek olarak küresel ölçekte gözlenmekte olan bir diğer dönüşüm de dijital dönüşümdür. Hem yeşil dönüşüm, hem de dijital dönüşüm büyük sermaye yatırımları gerektirmektedir. Gelişmiş ülke dışındaki ülkelerin bu yatırımları sadece iç kaynaklarla finanse edebilmesi, imkânsız denecek kadar zordur. Daha da önemlisi her iki dönüşüm, finansal yatırıma ek olarak teknoloji transferi ve uluslararası işbirliklerinin de geliştirilmesini talep ediyor. Paris Anlaşması, gelişmiş ülkelere iklim değişikliği mücadele kapsamında finansal destekle birlikte teknolojik destek sağlamalarını da şart koşmaktadır. Dijital dönüşümde veya yeşil ekonomiye geçişte geç kalmanın maliyetleri, sanayi devrimine geç kalmanın maliyetlerinden daha büyük olacaktır. Dolayısıyla, Türkiye yeşil dönüşüm ile dijital dönüşümü, birbirlerini

tamamlayacak ve destekleyecek şekilde tasarlamalı ve uluslararası işbirliklerini teşvik edici mekanizmaları ivedilikle uygulamaya koymalıdır.

KAYNAK:

¹Türkiye anlaşmayı onayladığını BM Sekretaryasına 11 Ekim tarihinde bildirdiği için, Paris Anlaşması, bu bildirimden sonraki 30-ncü gün olan 10 Kasım tarihinde yürürlüğe girmiş oldu.

²Karbon ayak izi olarak da bilinir. Üretim nedeniyle çevreye doğrudan (üretim sırasında) veya dolaylı olarak (nakliye, ara malı üretimi sırasında) salınan sera gazının hacmini içermektedir.

³1 Haziran 2007 tarihinde yürürlüğe giren REACH (Registration, Evaluation, Authorisation, and Restriction of Chemicals – Kimyasal ürünlerin Kaydı, Değerlendirilmesi, İzin verilmesi ve Kısıtlanması) düzenlemesi, Türkiye ve AB dışındaki diğer ülkelerdeki kimyasal ürün üreticiler için ciddi bir külfet getirmiş ve tarife dışı engellerin ithalat vergilerinden daha caydırıcı, hatta çoğu küçük işletme için tamamı ile engelleyici olabileceğini göstermiştir.

⁴Yenilenebilir kaynaklardan elde edilen hidrojene "yeşil hidrojen", fosil yakıtlardan elde edilen ve üretim aşamasında karbon yakalama yöntemleri uygulanmayan hidrojene "gri hidrojen", karbon yakalama ve depolama/kullanma yöntemleri uygulanarak üretilen hidrojene "mavi hidrojen", nükleer yakıttan elde edilen enerji ile üretilen hidrojene "kırmızı hidrojen", genel elektrik şebekesinden gelen elektrikle üretilen hidrojene "sarı hidrojen", metan ve biyogazların pirolizi yöntemi ile üretilen ve dolayısıyla çevreye karbon gazı salınımı yapılmadan üretilen hidrojene ise "turkuaz hidrojen" denmektedir.

⁵Fosil yakıtlar tüketilmeye devam ettiği sürece çevreye sera gazı salınmaya devam edilecektir. Sanayide kullanılan fosil yakıtların emisyon ettiği sera gazlarını yakalayan tesisler kurmak mümkün olduğu halde, konutlar tarafından veya küçük ulaştırma araçları tarafından kullanılan yakıtların emisyonlarını önlemek aşırı maliyetli olacaktır. Bu yüzden de, karbon salınımını teknik olarak sınırlamak mümkün olmadığı halde, emisyon edilen karbon gazlarını yakalamak ve depolamak/işlemek mümkündür. Bu yüzden de net sıfır emisyon hedefi konmakta, yani en az emisyon edilen kadar karbon dioksit gazının yakalanması ve depolanması talep edilmektedir.

* PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ MÜHENDİSLİK FAKÜLTESİ ENDÜSTRİ MÜHENDİSLİĞİ BÖLÜMÜ

MEKE

Çocuklarımıza temiz denizler bırakalım

2021

DENİZLER VE SULAK ALANLARDA TEHLİKE ALTINDAKİ TÜRLER



Bu tablonun hazırlanmasında İstanbul Kültür Varlıklarını Koruma Kurulunun desteğiyle çalışılmıştır.

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

TEPELİ PELİKAN
Pelicanus cristatus

Endüstriyel faaliyetler, atıklar ve sosyal alanların çok etkili bir şekilde pelikan popülasyonlarına zarar vermektedir ve yerli alanları da tehdit eder.

Türkiye'de Dışık Yarımadaya pelikan popülasyonları azalmıştır ve yerli alanları da tehdit eder.

Büyük Menderes Deltası Milli Parkı'nda pelikan popülasyonları azalmıştır ve yerli alanları da tehdit eder.

Yıldırım, B. (2019). Türkiye'de Dışık Yarımadaya pelikan popülasyonları azalmıştır ve yerli alanları da tehdit eder. İstanbul Kültür Varlıklarını Koruma Kurulunun desteğiyle çalışılmıştır.

“İYİ” İÇİN ÇALIŞIYORUZ

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

f in
#mekemarine



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

Bir yıl daha biterken...



* **MUSTAFA MUHTAROĞLU**

Sevgili editörümüz Ayşe Hanım, Aralık 2021 sayımız için yılı değerlendiren bir yazı istediğinde, ilk düşündüğüm zamanın ne kadar hızlı geçtiği oldu. Daha 2020 telaşı, 01 Ocak 2020 de başlayan VLSFO (0.5) yakıtı ilişkin yoğun gündem dün gibi yakinken, bırakın o milat gibi düşündüğümüz 2020 senesini 2021 yılını da bitirdik. İlk söylenmesi gereken sanıyorum yılın son derece hareketli, inişli çıkışlı, son derece değişken geçtiği; tüm dünyada belki de “çılgın” diyeceğimiz gelişmeler yaşıyoruz. İyiden iyiye alıştığımız pandemi bir yana örneğin, hemen aklıma gelen Amerika seçimlerinde parlamentonun basılması ve insan ölmesi herhalde hiç birimizin ihtimal dahi vermeyeceği, asla inanmayacağı bir şeydi. Piyasalarda da buna benzer şeyler oluyor ve garip şekilde kanaksıyoruz

Tabii burada ülkemiz ekonomisine ayrı bir parantez açmak lazım. Tüm dünyadaki gelişmeler, denizcilik

piyasalarındaki olağanüstü olaylar yanında ülkemiz ekonomisine dair yaşananlar da gerçekten tarihe geçen konular olarak yerini aldılar. Döviz kurları tarihin en yüksek seviyelerini gördü, ülkemiz iş insanları ana işleri yanında tüm bunları yönetmek durumunda kaldı. Allaha şükür navlun piyasaları çok iyi; hepsini unutturuyor, yoksa 150 dolardan 750 dolara çıkan yakıt fiyatları karşısında çok başka şeyler yaşıyor olabilirdik.

GELECEĞİN YAKITLARI GELİYOR

Biz tedarikçilerin, denizde hizmet verenlerin öznesi gemi ve tabii ki armatörler, gemi işletmeleri iyi kazanınca birçok şey iyi gidiyor, o nedenle 2021 yılına bu anlamda iyi hatta çok iyi bir yıl demeliyiz. Özellikle konteyner hatlarının açıklanan rakamları gerçekten insanı hayrete düşürüyor, en son CMA CGM 3'üncü çeyrek kazancını 5.6 milyar dolar olarak açıkladı. Aynı firma 01.12.2021 günü Rotterdam'da ilk kez bio katkılı LNG bunker aldı, ton karşılığı fiyatı 1483 dolar olan... Bu yakıtı ancak bu kazançları yapan firmalar alabilirler demekten insan kendini alamıyor ama gelecek; geleceğin yakıtları bu şekilde yavaş yavaş kendini gösteriyor.

Bunker piyasaları açısından durum biraz iki taraflı; gerçekten pandemi dönemi çok zor geçti, hemen herkes zarar etti. Ben her sabah defterime Boğazda geçiş bekleyen gemileri yazıyorum. Bu yazıyı yazdığım sabah İstanbul Boğazı'nda iki tarafta geçiş bekleyen 246 gemi vardı.

İnanın bana bekleyen gemi sayısının sıfır olduğu, gelen geminin direk geçtiği günler oldu. Tabii ki böylesi bir trafik bizim için tükenmiş bir talep demektir, oysa hepimiz aynı depo, barç kiralalarını, aynı bordroları ödüyorduk. Gerçekten yakıt ikmalciler çok zor bir 12-18 ay geçirdi; ayakta kalmak bir başarı idi ki, bazıları sendeledi. Zor dönemin ardından Allah'a şükür

hazirandan bu yana işler gayet iyi, yaraları sarıyoruz.

TÜM İDARE BİZE GEREKEN DESTEĞİ SAĞLIYOR

İstanbul bunker piyasasına baktığımızda, EPDK raporlarına göre; ağustos ayında 240 bin ton, eylül ayında 220 bin ton yakıt satıldı, bunlar gerçekten iyi rakamlar. Bölgenin en önemli ikmal merkezi durumundayız. Sıkıntılarımız yok mu? Tabii ki var, ancak başta Gümrük ve Denizcilik İdaremiz olmak üzere tüm paydaşlarımız bizi son derece destekliyorlar. Bu sektör ülkemiz için önemi daha da artan, döviz getiren, istihdam yaratan bir sektör; mutlaka desteklenmesi lazım ki, bizim istediğimiz finansal bir şey yok.

İsteğimiz sadece işlerin hızlı yürümesi, gereksiz bürokrasiyle uğraşmamak, teknolojiyi kullanarak işleri daha basit ve verimli hale getirebilmek. En son 24.12.2021 günü Denizcilik Genel Müdürümüz ve ekibi, ardından 01.02.2021 günü Bölge Müdürümüz bizleri kabul edip dinlediler. Sektörü, sıkıntılarını, çözümleri anlatma imkanımız oldu. Gerçekten tüm idare bize gereken desteği sağlıyor, hepsine müteşekkirimiz.

Kasım ayı içinde çok sayıda ziyaretçimiz oldu. Avrupa'dan, Ortadoğu'dan çok sayıda misafir geldi. Şunu gözlemledim; herkes birbirini görmeyi, etkinlikleri özlemiş. Bu anlamda Gemi Brokerleri Derneği yemeği çok önemli ki, o haftayı İstanbul'da bir buluşma, denizcilik haftası kimliğine dönüştürmeye gayret ediyoruz.

Ondan önce 21.02.2022'de Yönetim Kurulu Üyesi olduğum Uluslararası Bunkerciler Birliği IBIA'nın geleneksel akşam yemeği Londra'da yapılacak. Odamızın da desteklediği ve geniş katılım gösterdiği bu etkinlikte yerler 01.12.2021 itibarıyla doldu. Çok yoğun



bir ilgi oldu, bu da bahsettiğim özlem ve beklentiyi kanıtıyor. Yılı maalesef bir kaç üzücü olayla kapatıyoruz. Dergimizi çıkararak, Vira Haber Genel Yayın Yönetmeni ve yayın komitesi üyemiz Hakkı Şen'i kaybettik. Bir kaç gün önce konuşup şakalaştığımız, dergi için birlikte çalıştığımız bir arkadaşımızı böyle aniden kaybetmek gerçekten hepimizi derinden üzdü. Allah rahmet eylesin, başımız sağ olsun...

*** DTO 13 NO'LU GEMİ AKARYAKIT İKMAL VE SAĞLAMA FAALİYETLERİ KOMİTE BAŞKANI – IBIA YÖNETİM KURULU ÜYESİ**

KASIM 2021 YAKIT FİYATLARI

1. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	535.500	675.000	765.000
Piraeus	491.000	684.000	737.500
Malta	516.000	606.500	738.500
Novorossisk	514.500	575.000	767.500
Ceuta	500.000	619.000	747.500
Gibraltar	500.000	619.000	747.500
Rotterdam	455.500	592.000	691.500
Fujairah	508.000	627.000	773.500
Singapore	470.000	616.500	705.000
Brent 84.71			

2. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	527.000	685.000	775.000
Piraeus	473.500	679.500	741.000
Malta	504.000	620.000	763.000
Novorossisk	497.250	582.500	700.000
Ceuta	495.500	614.500	749.000
Gibraltar	495.500	614.500	749.000
Rotterdam	454.500	591.000	702.500
Fujairah	515.500	645.000	805.000
Singapore	468.000	639.500	721.500
Brent 84.78			

3. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	502.000	650.000	740.000
Piraeus	457.500	655.500	716.000
Malta	485.000	599.000	724.500
Novorossisk	492.000	581.000	750.000
Ceuta	485.500	604.500	727.000
Gibraltar	485.500	604.500	727.000
Rotterdam	433.500	567.500	665.500
Fujairah	497.000	630.000	790.000
Singapore	470.000	620.000	691.500
Brent 82.43			

4. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	500.000	640.000	730.000
Piraeus	464.000	647.000	715.000
Malta	503.000	609.000	683.000
Novorossisk	476.000	555.000	736.000
Ceuta	493.500	609.000	716.000
Gibraltar	493.500	609.000	716.000
Rotterdam	436.000	596.500	646.000
Fujairah	473.500	635.000	785.000
Singapore	466.000	634.000	688.000
Brent 82.22			

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

Türkiye'ye yönelen satın alma eğilimleri artarak devam edecek



* AYŞEM ULUSOY

Çin'de başlayan koronavirüs salgını, küresel ticarete tedarik sıkıntısını da beraberinde getirdi. Bu zor zamanların ardından 2021 yılının Türkiye özelinde sektörlere değer katacağı noktalar da ufukta görünmeye başladı. Türkiye de dahil olmak üzere bazı ülkeler, Çin'den gelen ham maddelere veya yan ürünlere bağımlı olmanın, kriz dönemleri için büyük risk taşıdığına farkına vardı. Bu nedenle dünya genelindeki tedarikçilerin büyük bölümü, ürün ya da hizmet aldıkları pazarları çeşitlendirme yoluna gittiler. Pandemi sürecinde, Çin'den yeterince hizmet ve tedarik sağlayamayan küresel şirketlerden bazıları, satın alma operasyonlarını Türkiye'ye yönlendirdi. Küresel ticaretteki bu hedef değişimini pandemi şoku ile başvurulmuş geçici bir yöntem

olarak değerlendirmiyoruz. Türkiye'ye yönelen satın alma eğilimleri artarak devam edecektir.

Tüm dünya ile birlikte ülkemizi Mart 2020 itibarıyla etkisi altına alan pandemi süreci sonucunda, hatırlarsanız birçok gemi seferi özellikle doğu/batı rotasında iptal edilmiş ve büyük miktarlarda siparişler, fabrikalarda, limanlarda yığılmıştı. Çin'in pandemiye erken atlatması ve bekleyen tüm bu siparişleri 2020 sonbaharı itibarıyla yoğun bir şekilde yüklenmeye başlamasıyla Çin çıkışlı tüm navlunlarda tarihi artışlar oldu. Örneğin Shanghai/İstanbul 40HC navlunu USD 2000/40HC seviyelerinden USD 9000 seviyelerine kadar çıktı.

Dünya üzerindeki birçok ülkeden ekipmanların, hatlar tarafından Çin limanlarına pozisyonlandırılması nedeniyle birçok ülkede ekipman sıkıntısı baş gösterdi. Çok yüksek hacimlerde konteynerlerin özellikle Amerika'nın batı yakasındaki Los Angeles ve Long Beach limanlarına varması, pandemi koşullarında çalışan liman ve limana hizmet veren taşeronların kapasitesinin düşük olması nedeniyle yığılmalara neden oldu. Konteyner gemilerinin demirde bekleme süresi ortalama 10 günlere kadar çıktı ve durum hala devam etmekte. Bu durum konteyner ile mal taşınan tüm sektörleri etkiledi.

PARSİYEL TAŞIMACILIKTA CİDDİ BİR ARTIŞ YAŞANMAYA BAŞLADI

Geçtiğimiz aylarda konuyu üyelerimize ve paydaşlarımıza aktarmış, hatta durumu tam da şu şekilde öngörmüştük: "Bu sıkıntılı ve global çaptaki sorunu mümkün olan en

iyi şartlarda atlatabilmek için, müşterilerimize durumu doğru bir şekilde açıklamamız ve sipariş yükleme süreçlerini mümkün olduğu kadar zamana yayarak daha küçük adetlerle yüklemelerini planlamalarını istememiz gerekiyor." Temel olarak bu öngörümüz tam da bu aylarda gerçekleşti ve parsiyel taşımacılıkta ciddi bir artış yaşanmaya başladı.

Dünya kargo pazarının neredeyse yüzde 80'ini denizyolu taşımacılığı oluşturuyor ve bunun yüzde 20'lik kısmı bulk(dökme) olarak gerçekleşiyor. Baltık Endeksi'ndeki yüzde 50'ye yakın düşüş son 1,5 aylık bir durum olarak karşımıza çıkıyor. Bu konuda daha çok Çin'in kömür ithalatı talebindeki ciddi düşüşün ve Çin ekonomisindeki genel yavaşlamanın etkili olduğunu değerlendiriyoruz. Ancak maalesef denizyolu konteyner taşımacılığı konusundaki endeksler aynı düşüş seviyelerini göstermiyor ve navlunlar hala yüksek seviyelerdedir.

Ülkemizin ihracatında önemli bir yeri olan konteyner taşımacılığındaki navlun zirve seviyelerini korumaktadır ve bu seviyelerin 2022 boyunca ve hatta 2023'e sarkacak şekilde devam edeceğini tahmin etmekteyiz.

Pandemi koşullarının hala geçerli olması, arz talep dengesizlikleri, yeni nesil konteyner gemilerine yapılan yatırımlar ve deniz konteyner taşımacılığında faaliyet gösteren düzenli konteyner taşımacılığı yapan armatörlerin piyasayı domine etmeleri de yüksek navlun seviyelerinin devam etmesine neden olmaktadır.

* UTİKAD YÖNETİM KURULU BAŞKANI



Bureau Veritas
your reliable partner for
ships classification and certification

For further details please contact us:

Bureau Veritas

Bureau Veritas Deniz ve Gemi Sınıflandırma Hizmetleri Ltd. Şti.

Esas Maltepe Ofispark, Altayçeşme Mah.

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

Tel: +90 216 518 40 50

Fax: +90 216 518 39 05

Visit us at: www.bureauveritas.com.tr



Move Forward with Confidence

BUREAU
VERITAS

TÜRKİYE LOJİSTİK PORTALI HİZMETE GİRDİ

TİM (Türkiye İhracatçılar Meclisi), taşımacılık hizmeti sunan sektör ve ihracatçılar arasında adeta bir köprü görevi görecek “Türkiye Lojistik Portalı”nı hayata geçirdi.



Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM), ‘Dış Ticaret Fazlası Veren Türkiye’ hedefine ulaşabilmek için yeni bir projeyi daha hayata geçirdi. Ülke lojistik imkanlarının daha etkin kullanılması amacıyla ihracatçılar ile lojistik sektörü arasında köprü görevi kuracak Türkiye Lojistik Portalı hizmete alındı. Sektör paydaşlarının da iş birliğiyle tasarlanan turkiyelojistikportali.com, TİM Dış Ticaret Kompleksi’nde düzenlenen lansmanla kamuoyuna tanıtıldı.

TİM Başkanı İsmail Gülle’nin ev sahipliğinde düzenlenen lansmana TİM Başkan Vekili ve DTO Yönetim Kurulu Üyesi Başaran Bayrak, Hizmet İhracatçıları Birliği Yönetim Kurulu Üyesi ve Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, Hizmet İhracatçıları Birliği Yönetim Kurulu Üyesi Şahap Çak, Gemi Brokerleri Derneği Başkanı

Orhan Semih Dinçel, Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği Başkanı Pinar Kalkavan Sesel, Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği(UTİKAD) Başkanı Ayşem Ulusoy, Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği Genel Müdürü Muhammet Ali Şeyda katıldı.

“5 YIL İÇERİSİNDE 250 MİLYON TONA YAKLAŞACAĞIZ”

Törende yaptığı konuşmada, Türk ihracatçısının başarısına dikkat çeken TİM Başkanı İsmail Gülle “Son 12 ayda, 212 milyar doların üzerinde ihracat gerçekleştirerek yıllık hedefimizi şimdiden aşmayı başardık. Şimdi yeni hedefimiz, 300 milyar dolara ulaşmak. Tonaj bazında da ciddi bir artış söz konusu... 2010’da 95 milyon ton ihracat yaparken, bugün 172 milyon tonu aşmış durumdayız. 5 yıl

içerisinde, bu rakamın 250 milyon tona yaklaşacağını öngörüyoruz. Bu kutsal formayı giydiğimiz, ilk kez ihracat yaptığımız gün artık sadece kendimiz için değil, sektörümüz için, ülkemiz için, takımımız için koşmaya başladık. Yeri geldi zorluklarla karşılaştık, yeri geldi ödüllerle başarılarımızı paylaştık. Yeri geldi, taktik değiştirerek başka ülkeleri hedefledik. Elimizde bavalumuzla, ayak basmadık tek bir ülke dahi bırakmayarak sürekli koştuk. İşin özü, bu formanın hakkını verebilmek. İhracat ailesi, tüm zorluklara rağmen bu formanın hakkını teslim etti. Başarılarımızın sonucunda, küresel ticarete artık yeni bir ligdeyiz. Bu aileye, bu inanca, bu gayrete zaten şampiyonluk yakışır; çok şükür ki öyle de oldu. Bu takımda yalnız değildik. Biz üretirken lojistik sektörümüz ürünlerimizi sırtlayarak dünyayla buluşturdu. Tüm bu başarılarla, en büyük paydaşımız olan

MAVİ NEFES PROJESİ ÇALIŞMALARI DEVAM EDİYOR

DenizTemiz Derneği/ TURMEPA ve Garanti BBVA'nın iş birliği ile başlatılan, deniz kirliliğini önlemek adına Marmara Denizi'nde atık yüzey temizliği ve bölge illerinde deniz temizliği konusunda farkındalık eğitimlerini kapsayan Mavi Nefes Projesi devam ediyor.



Proje kapsamında öğrencilerin, deniz kirliliğini önlemek üzere proje geliştirecekleri çeşitli atölyelerin yer aldığı Mavi Nefes Eğitim Otobüsünün ilk durağı Kocaeli oldu. Marmara Denizi'ni koruyacak Mavi Nefes Projesi eğitim otobüsünün açılışı İzmit Kent

Garanti BBVA Bölge Müdürü Bülent Yılmaz, Kocaeli Vali Yardımcısı Aslan Aşarbay, Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Başkan Vekili Yaşar Çakmak, Kocaeli İl Millî Eğitim Müdür Yardımcısı Nail Ekiz, TURMEPA ve Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi Başkanı Vedat Doğusel katıldı.

Açılış konuşmasını yapan TURMEPA Yönetim Kurulu Başkanı Şadan Kaptanoğlu, "Biz TURMEPA olarak denizi temizlemenin en kolay yolunun onu kirliletmemeyi öğrenmek olduğunu biliyoruz. Bu nedenle Türkiye'nin her yerine ulaşmaya, verdiğimiz eğitimlerle denizi sevdirmeye ve



Kocaeli oldu. Bu yıl önce Kocaeli, sonra İstanbul Anadolu Yakası (Üsküdar-Kadıköy) ve Bursa'da olacağız. Gelecek yıl Tekirdağ, İstanbul Avrupa Yakası ve Çanakkale ve 3'üncü yılımızda da Yalova ve Balıkesir'de olacağız. Her ilimizde birer hafta, İstanbul'da ise 2'şer hafta Mavi Nefes Otobüsümüz şehirlerin önemli merkezlerinde sizlerle olacak. Otobüste ve otobüs önünde kurulacak alanda etkinlikler yapılacak. Otobüs içerisinde ise Sıfır Atık Mavi bilincini kazandırmak amacıyla Üretim Becerileri Atölyesi ve Robotik Kodlama Atölyesi gerçekleştireceğiz. Böylece çocuklarımızın denizleri korumak için teknolojinin olanaklarından faydalanarak kendi projelerini geliştirmelerini sağlayacağız." diye belirtti.



Merkezi'nde TURMEPA Yönetim Kurulu Başkanı Şadan Kaptanoğlu ve Garanti BBVA Bölge Müdürü Bülent Yılmaz'ın katılımıyla gerçekleştirdi.

Kocaeli Büyükşehir Belediyesi'nin katkılarıyla gerçekleştirilen Mavi Nefes Eğitim Otobüsü açılış törenine DenizTemiz Derneği/ TURMEPA Yönetim Kurulu Başkanı Şadan Kaptanoğlu,

denizlerimizi koruma bilincini aşlamaya çalışıyoruz. Mavi Nefes Eğitim Projemiz kapsamında da Marmara Bölgesi'ndeki 7 ilimize gideceğiz: Kocaeli, Bursa, Tekirdağ, Çanakkale, Yalova, Balıkesir ve tabii ki İstanbul. Online eğitimlerle 60 bin ortaöğretim öğrencisine ve 4 bin öğretmene ulaşmayı hedefliyoruz. Bugün ilk defa Mavi Nefes Eğitim Otobüsümüz yola çıktı. İlk durağımız da

Açılışa katılan Garanti BBVA Bölge Müdürü Bülent Yılmaz, "Garanti BBVA olarak sürdürülebilirlik politikası kapsamında iklim kriziyle mücadele için çok değerli çalışmalarımız bulunuyor. Yakın zamanda da deniz ekosistemini etkileyen müsilaj sorununun çözümüne destek olmak amacıyla DenizTemiz Derneği/TURMEPA'yla işbirliğine gittik. Denizlerimizin temizlenmesi ama daha da önemlisi deniz temizliği konusunda gelecek nesillerin eğitilmesi ve farkındalığın artırılması için



çalışıyoruz. Eğitim Otobüsü de Mavi Nefes Projesi'nin önemli bir ayağı olan farkındalık eğitimleri kapsamında hayata geçiyor. Burada kirletmemek yoluyla çocuklarımıza denizleri korumayı

öğretmek için atölyeler düzenlenecek. Üretim Becerileri Atölyesi ve Robotik Kodlama Atölyesi'yle çocuklarımızda sıfır atık bilinci oluşacağına inanıyoruz. Çocuklarımız, Eğitim Otobüsündeki eğitimlerle denizlerimizin ne kadar kıymetli olduğu ve denizleri korumak için yapılacaklar konusunda önemli bilgiler edinecek" dedi.

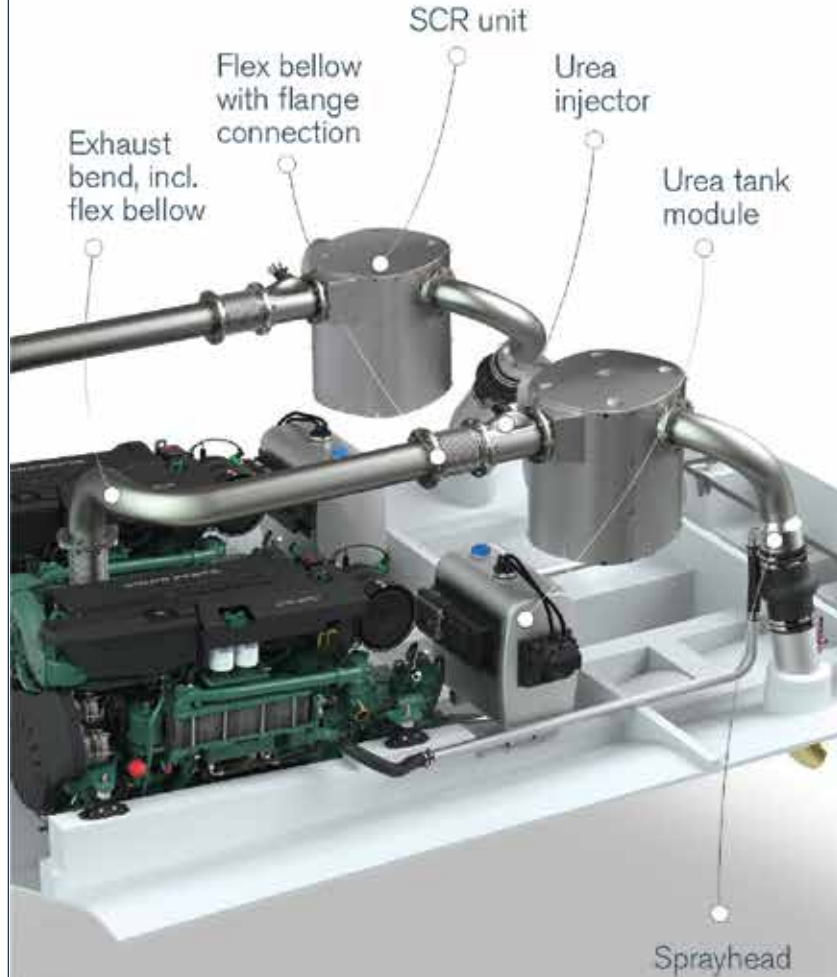
TURMEPA ve Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şube Başkanı Vedat Doğuşel ise, "Kocaeli denizciliğin başkentidir. Denizciliği doğru anladığımızda doğru anlatabiliriz. Bu projenin de buna çok büyük katkısı olacak. Deniz varsa bizler de varız. Rüzgarımız kolayına pruvamız neta olsun" diye konuştu.

EĞİTİM OTOBÜSÜ 7 İLDE ÖĞRENCİLERLE BULUŞACAK

İzmit Kent Merkezi'nde gerçekleştirilecek etkinliklerle binlerce ziyaretçiyle buluşması hedeflenen Mavi Nefes Eğitim Otobüsü bir hafta süresince Kocaeli'nde öğrencileri ağırlayacak. Belirlenen rota kapsamında Marmara Bölgesi'nde Kocaeli, İstanbul, Bursa, Balıkesir, Tekirdağ, Yalova ve Çanakkale'de birer hafta kalacak olan otobüste, öğrencilerin Sıfır Atık felsefesiyle Üretim Becerileri Atölyesi ve Robotik Kodlama Atölyesinde deniz eğitimlerini farklı disiplinler ve teknolojiyle birleştirmesi amaçlanıyor. Otobüs içinde STEAM eğitimleri ERTEV desteğiyle gerçekleştiriliyor.

Projenin ilk ayağı olan denizlerdeki genel kirliliğin önüne geçmek ve ihtiyaç halinde müsilajla mücadele etmek için çalışmalar da devam ediyor. Projenin deniz temizliği ayağında İstanbul Boğazı'nı temizleyen 2 adet deniz süpürgesi, acil durumlarda müsilaj ve katı atık temizliği yapmak üzere başka bölgelere de gidiyor. Mavi Nefes Projesi'nin farkındalık eğitimi ayağında ise çevrimiçi eğitimlerle Milli Eğitim Bakanlığı'na bağlı ortaokullarda okuyan öğrencilere ve öğretmenlere denizlerin önemi, deniz ekosisteminin korunması ve sürdürülebilir su kaynakları için bireysel sorumlulukları aktarılıyor. Bölgelere özel hazırlanmış eğitim sunumları, dijital oyunlar, kısa filmler ve farkındalık faaliyetleriyle özellikle öğrenciler, öğretmenler ve çarpan etkisiyle bölge halkının bilgilendirilmesi sağlanıyor. Çevrimiçi eğitimler de Marmara Bölgesi'nde İstanbul, Bursa, Balıkesir, Tekirdağ, Yalova ve Çanakkale'de öğrencilerle ve öğretmenlerle buluşulacak. Proje ile 3 yıl süresince 60 bin öğrenci ve 4 bin öğretmene ulaşılması hedefleniyor.

VOLVO PENTA INBOARD IMO III PACKAGE



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

See more at www.volvopenta.com

FİGEN AYAN, MED CRUISE BİRLİĞİ'NİN İLK TÜRK BAŞKANI OLDU

Galataport İstanbul Liman İşletme Genel Müdür Yardımcısı Figen Ayan, Med Cruise Birliği'nin 59'uncu genel kurulunda Med Cruise Başkanı olarak seçildi. Figen Ayan, 2021-2024 yılları arasında Akdeniz Çanağı'ndaki 140 limanı temsil eden birliğin başkanlığını yapacak.



Galataport İstanbul'da liman işletmeciliğinden sorumlu Galataport İstanbul Liman İşletme Genel Müdür Yardımcısı Figen Ayan, Akdeniz çanağındaki 140 kruvaziyer limanını temsil eden MedCruise Birliği'nin ilk Türk başkanı olarak göreve seçildi.

Dünya genelinde kadın çalışan oranının az olduğu denizcilik sektöründe, Med Cruise tarihinin ikinci kadın başkanı olma onurunu da yaşayan Figen Ayan, 27 yılı aşan profesyonel iş tecrübesine sahip bir isim. 2005 yılından bu yana kendisini liman işletmeciliğine adanmış olan Ayan, Akdeniz çanağındaki 140 limanı temsil eden birlikte 2021-2024 yılları arasında başkanlık yapacak.

Dünyadaki en büyük ikinci pazar konumunda olan Akdeniz çanağını temsil eden Med Cruise Birliği, Tenerife Limanı'ndan Kuzey Afrika'ya, Karadeniz Bölgesi'ne kadar geniş bir coğrafyada bulunan limanları kapsıyor. Birliğin Akdeniz Çanağı'ndaki 21 ülkeden 74 üyesi bulunuyor ve 140 kruvaziyer limanını temsil ediyor.

Türkiye'deki üye limanlar arasında Galataport İstanbul ile beraber Kuşadası, Bodrum, Antalya, Alanya ve Trabzon kruvaziyer limanları bulunuyor. Med Cruise Birliği yönetim kurulunda on iki kişi yer alıyor. İspanya'dan Yunanistan'a Fransa'dan Romanya ve Türkiye'ye uzanan yönetim

kurulu üyelerinin farklı kültürlerden harmanlanıyor olması MedCruise Birliği'ni güçlendiren çeşitliliğin başında geliyor.

Figen Ayan, şehrin tarihi limanını dünya standartlarında bir kruvaziyer limanına dönüştüren ve yeraltı terminali, özel kapak sistemi, geçici gümrüklü alan gibi inovasyonları sektör ile tanıştıran Galataport İstanbul'da 2014 yılından beri görev alıyor. Dünyanın liman şehirleri için örnek gösterilen projede yer alan uluslararası limanın, Türkiye turizmüne ve ekonomisine büyük katkı sağlaması bekleniyor.

FİGEN AYAN: DESTANSI BİR HİKAYE YARATACAĞIMIZA İNANIYORUM

2021-2024 döneminde MedCruise Birliği'nde başkanlık yapacak olan Galataport İstanbul Liman İşletme Genel Müdür Yardımcısı Figen Ayan, birliğin yeni başkanı seçilmesiyle ilgili şunları söyledi: "Med Cruise Birliği'nin üyeleri, limanlar, destinasyonlar ve kruvaziyer firmaları arasında köprü vazifesi görerek yolcular, mürettebat ve sektörün tüm oyuncularını için güvenli bir ortam yaratıyor.

Med Cruise Birliği üyeleri olarak bizler, kruvaziyer sektörünü ve kültürlerarası mozaiği inceliklerimizle daha da güçlendiriyor ve sürdürülebilir limanları gelecek nesillere taşıyoruz.

Med Cruise Birliği'nin yeni başkanı olarak yönetim kurulu üyelerimiz, limanlar ve ortak üyelerimizle ele ele vererek çalışmak için sabırsızlanıyorum. Hep birlikte bu yeni dönemde destansı bir hikaye yaratacağımıza inanıyorum."

CEMRE TERSANESİ'NDEN DÜNYANIN EN BÜYÜK SIFIR EMİSYONLU FERİBOTU

Scandlines ve Cemre Tersanesi, Puttgarden-Rødby güzergâhı için dünyanın en büyük sıfır emisyonlu yük feribotunu inşa etmek için bir sözleşme imzaladı.



Danimarkalı feribot operatörü Scandlines, Almanya'nın Puttgarden Şehri ile Danimarka'nın Rødby Şehri arasındaki sefer yapacak bir adet sıfır emisyonlu feribotun inşası için Cemre Tersanesi ile sözleşme imzaladı. Feribotun 2024 yılında teslim edilmesi planlanıyor. Cemre Tersanesi, yeşil gelecek stratejisi doğrultusunda teknolojik yenilikleri yakından takip etmeye ve dünyanın "en" ve "ilk"lerine zemin oluşturmaya devam ediyor. Bu kapsamda Scandlines ve Cemre Tersanesi, Puttgarden-Rødby güzergâhı için dünyanın en büyük sıfır emisyonlu feribotunu inşa etmek için bir sözleşme imzaladı.

147 metre uzunluğunda olan 140 yolcu ve 66 adet tır taşıma kapasiteli yeni inşa projesi sayesinde Scandlines yük taşıma kapasitesini yüzde 23 oranında arttırmış olacak. Geliştirilen dizaynı ile tırlar hem üst, hem de alt güvertelerde taşınabilecek. Geminin modüler yapısı

biner araçları da taşımaya uygun olacak. Hibrit dizel/batarya elektrikli sevk sistemi ile gemi iki farklı operasyon koşulunda çalışarak sıfır emisyon ile 10 knot hızda seyir yaparken, bünyesinde bulunan jeneratörlerin desteğiyle 16 knot hızda dizel-hibritmodda seyrini gerçekleştirecek. Geminin dizaynı, yenilikçi ve enerji-efektifliğini göz önünde bulunduran çözümlerin yanı sıra ayrıca ileriye dönük metanol ICE çözümlerine hazır olacak şekilde geliştirildi. Lloyd's Register klas kurallarına göre inşa edilecek olan gemi yaklaşık 10 MWh batarya kapasitesi ile türünün en büyük batarya kapasiteli gemisi unvanını taşıyacak.

Limana Güvenli Dönüş (Safe Return to Port) kurallarına uygun olarak inşa edilmesi bu projenin geliştirilmesi sırasında önem verilen bir başka unsur olarak projeyi bir adım daha öne çıkarmakta. Sıfır emisyon ile seyredecek gemi sayesinde, Scandlines'in

Almanya-Puttgarden ve Danimarka-Rødby limanları arasında hali hazırda çalışan dört gemisinden biri tersaneye çekildiğinde yedek feribot olarak da hizmet verebilmesi planlandı.

Cemre Tersanesi İş Geliştirme Departmanı Müdürü Burak Mursaloğlu yaptığı açıklamada, "Bizim için oldukça önemli olan bu proje için ihaleye çıktığı ilk andan beri ciddi çalışmalar yaptık. İhaleye hazırlık sürecinde ve sonrasında, Scandlines ile geliştirici çözümler üreterek projeye teknik katkıda bulunmaktan gurur duyuyoruz. Cemre Tersanesi bir mühendislik firması ve tecrübelerimize, mühendislik birikimimize ve çözümlerimize oldukça güveniyoruz. Scandlines projesi RoPax/ Ferry sektöründe hem Cemre'yi hem de Scandlines'ı üst seviyelere çıkaracak, yeşil dönüşüme inandığımızı ve yeni nesil projelerde uygulayabilecek çözümlere sahip olduğumuzu gösterecek bir proje" şeklinde konuştu.

TERSAN'DAN YEŞİL BİR ADIM DAHA: ÇATI GÜNEŞ ENERJİ SİSTEMİ

Ayda 2 milyon KWh elektrik tüketen Tersan Tersanesi, hali hazırda IREC sertifikalı (Uluslararası Yenilenebilir Enerji Sertifikası) rüzgar santrallerinden üretilen % 100 yenilenebilir enerji kullanıyor.



Tersan Tersanesi, yeni ve büyük bir adım ile Selenka Enerji ile anlaşarak, kapalı atölyelerin üzerine yaklaşık 8.800 adet panelden oluşan solar çatı enerji sistemi kurulumunu tamamladı. Solar çatı sisteminin kapasitesi 3,8 MW gücünde bu sistem sayesinde yılda 4.900.000 kWh'den fazla enerji Tersanenin kendisi tarafından üretiliyor. Bu da toplam enerji kullanımının% 30'una denk geliyor. Eylül ayında başlayan panel montajı yaklaşık 1 ay kadar sürerek ekim ayında tamamlandı. Kasım içerisinde ise enerji üretimine başlayacak.

Yenilenebilir enerji kaynaklarına geçişin, düşük veya sıfır karbon ekonomisine küresel geçiş için hayati önem taşıdığı şu dönemde Tersan, hali hazırda yeni çevre kurallarına ve yönetmeliklerine uymakla kalmayıp, aynı zamanda mümkün olan en az karbon ayak izi bırakacak çevre dostu ve yeşil gemiler inşa ediyor. Yeni güneş enerjisi sistemi ile Tersan'ın cesur bir iklim eylemi gerçekleştirdiğini ve enerji tedarik stratejilerini inisiyatiflerin ortaya koyduğu sürdürülebilirlik hedefleriyle uyumlu hale getirdiğini söyleyebiliriz.

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

GALATAPORT İSTANBUL YILIN SON YOLCU GEMİSİNİ AĞIRLADI

Şehrin tarihi limanını, dünya standartlarında bir kruvaziyer limanı ile kültür sanat, alışveriş ve gastronomi mahallesine dönüştüren Galataport İstanbul, 930 yolcu kapasitesine sahip Viking Venüs yolcu gemisine üç gün boyunca ev sahipliği yaptı.



Galataport İstanbul yılın son gemisini karşıladı ve seferlerin başladığı 1 Ekim'den itibaren Venüs Viking ile birlikte toplam 8 kruvaziyer gemisini ve mürettebat dahil yaklaşık 7000 yolcuyla ağırlamış oldu. Toplam 930 yolcu kapasitesine sahip Viking Venüs gemisi, 26 Kasım'da limandan ayrıldı.

Galataport İstanbul'a yıllık olarak mürettebat dahil 1,5 milyon kruvaziyer yolcusu gelmesi bekleniyor. Turizm Bakanlığı verilerine göre Türkiye'ye

gelen bir turist ortalama 62 dolar harcıyor. Galataport İstanbul'a gelecek kruvaziyer yolcusu turistlerin ortalama harcamasının 400-600 Euro arasında olacağı tahmin ediliyor.

CLIA'nın (Uluslararası Kruvaziyer Hatları Birliği) 2018 yılı raporuna göre ise, indi-bindi yapan bir yolcu ana liman şehrinde 376 dolar, günübirlik seyahat eden bir yolcu 101 dolar harcıyor. Bu araştırmalar kruvaziyerlere ülkeye gelen ziyaretçilerin, gemilerin uğradığı her ülkede turistlerin ortalama harcamalarının çok üstünde bir döviz girdisi sağladığını ortaya koyuyor.

Galataport İstanbul Liman İşletme Genel Müdür Yardımcısı Figen Ayan, aynı zamanda ilk Türk başkanı seçtiği Med Cruise Birliği ile gerçekleştirdiği görüşmeler sonrasında kruvaziyer gemilerinin yoğun olarak İstanbul'a gelmesini beklediklerini belirtti.

Figen Ayan, dünyadaki en büyük ikinci pazar konumundaki Akdeniz çanağını temsil eden MedCruise

Birliği ile İstanbul'u yeniden kruvaziyer gemilerinin rotasına sokma girişimlerinin olumlu sonuç vermesi ve Viking Venüs gemisinin ziyareti hakkında şunları söyledi: "Galataport İstanbul olarak yolcu gemilerini ağırlamaktan memnuniyet duyuyoruz. Viking Venüs'ün bu yılın son yolcu gemisi olmasıyla beraber planlamamızda olmayan ek seferlerinde çıkabileceğini de düşünüyoruz.

Limanımızda, yıllardır beklediğimiz yolcu gemileri trafiğine kısa sürede ulaşmayı planlıyoruz. Uluslararası ve ulusal tüm düzenlemeleri yerine getirdiğimiz, dünyada eşi olmayan özel kapak sistemiyle ayrılan rıhtım ve dünyada ilk kez uygulanan yer altı terminalimiz halihazırda kruvaziyer şirketlerinin merceği altında.

2022 yılı için 250'ye yakın gemi rezervasyonumuzu aldık. Önümüzdeki yıl ev sahipliği yapmayı beklediğimiz yolcu gemilerimizle kruvaziyer turizmimize katkı sağlamaya devam edeceğiz."

DP WORLD YATIRIMA DEVAM EDECEK

Dünya genelinde 68 ülkede 80'den fazla limana sahip olan ve Türkiye'de Yarımca Limanı ile faaliyetlerini sürdüren dünyanın en büyük limancılık şirketlerinden DP World, Türkiye'de yatırımlara devam edeceğini açıkladı.

DP World Yarımca CEO'su Kris Adams, "50 milyon doları 2020'de olmak üzere Türkiye'ye yaptığımız 600 milyon dolar yatırım ile DP World Yarımca'nın yıllık kapasitesini 1.2 milyon TEU'ya ulaştırdık. Önümüzdeki yıl 10 milyon dolar daha yatırım yapacağız. Türkiye'ye

ve potansiyeline inanıyoruz" diye konuştu. Adams ayrıca Jebel Ali Port'ta Türklere ait bir ticaret merkezi kurma hazırlığında olduklarını kaydetti.

Kris Adams, pandeminin sektöre etkilerini de değerlendirdi. Küresel

ticaretin yavaş yavaş salgının etkisinden sıyrılmaya ve normalleşmeye başladığını dile getiren Adams, "Genel anlamda normalleşme var, ticaret olduğu yere dönüyor ancak tam olarak normalleşmesi biraz zaman alacak" ifadelerini kullandı.

DEARSAN'DAN NİJERYA'YA İKİ OPV76

Dearsan Tersanesi ile Nijerya Donanması arasında iki adet "OPV76 Açık Deniz Karakol Gemisi" için sözleşmesi imzalandı.



İmza töreninde konuşma yapan Nijerya Deniz Kuvvetleri Komutanı Awwal Gambo, Gine Körfezi'nde korsanlık faaliyetlerini azaltmanın ilk

hedefleri arasında olduğunu söyledi. Bunun için Nijerya Donanması'nın görev gücündeki etkinliğini artırmak için iki adet Dearsan OPV76 Açık Deniz Karakol Gemisi'nin inşa ettirilmesine karar verdiklerini belirten Gambo, "Bunu 2021 – 2030 stratejik planımızın bir kilometre taşı olarak görüyoruz. Bu gemiler korsanlık, kaçakçılık ve uyuşturucu ticaretiyle mücadelenin yanı sıra doğal afetlerde de insani yardım görevlerinde de kullanılacak" dedi. Dearsan Tersanesi'nden yapılan açıklamada ise Nijerya Deniz Kuvvetleri'nin istekleri doğrultusunda OPV'lerindizayn ve inşa faaliyetlerinin tümüyle tersane bünyesinde gerçekleştirileceği ve tamamen yerli sistemlerle donatılacağı bildirildi. Açıklamada, "Askeri gemi inşası ve ihracatı alanında öncü ve lider konumda bulunan Dearsan olarak Türkiye'mizin savunma sanayii alanında başlatmış olduğu kalkınma hamlesine katkıda bulunmaya devam edeceğiz" denildi.

DEARSAN OPV76 AÇIK DENİZ KARAKOL GEMİSİ

Dearsan'ın açık deniz karakol gemisi OPV76, modüler mimarisi ile devriye görevlerinden arama kurtarma ve yüzey harbine varıncaya kadar birçok farklı görevi yerine getirebiliyor. 4 Dizel Motor ve 2 CPP Pervane'den oluşan CODAD tahrik sistemine sahip gemide 3 adet dizel jeneratör bulunuyor. Farklı baş topları, uzaktan komutalı silah sistemleri ve savaş zamanı satıhtan satıha ile donatılabilen OPV76 kullanıcıların ihtiyaçlarına da hızla uyarlanabiliyor.

Teknik özellikler:

Uzunluk: 76.8 metre
 Genişlik: 12 metre
 Draft: 3,30
 Maksimum hız: 28 knot
 Menzil: 2500 mil
 Deplasman: 1250 ton
 Mürettebat: 47 kişi



INEBOLU SHIPYARD
 IS APPROVED
 BY RUSSIAN CLASS

Your Home At Black Sea
 Feel The Real Hospitality



AIRPORT NEAR
 İNEBOLU

KOSDER'DEN YUNAN KOSTER ARMATÖRLERİ DERNEĞİ'NE ZİYARET

Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği (KOSDER) Yönetim Kurulu Üyeleri, ekim ayında KOSDER'i ziyaret eden Yunan Koster Armatörleri Derneği (HSSA) yetkilileriyle Pire'de bir araya geldi.



KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Pınar Kalkavan Sesel, Başkan Yardımcısı Hakan Çendik ve Yönetim Kurulu Üyesi Burak Akartaş'ın bulunduğu KOSDER heyetini, HSSA Yönetim Kurulu Başkanı Charalampos Simantonis, Başkan Yardımcısı Vassilios Terzis ve Yönetim Kurulu Üyeleri karşıladı.

Ziyaret hakkında açıklamalarda bulunan KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Pınar Kalkavan Sesel; HSSA'nın 14 Ekim tarihinde KOSDER'e yaptığı ziyareti hatırlatarak şu ifadeleri kullandı:

“Sayın Vassilios Terzis ve beraberindeki misafirlerimizin Derneğimize yaptığı ziyaret, bizleri ziyadesiyle memnun etmişti. İki ülke denizciliği açısından önemli bir adım olarak gördüğümüz bu görüşmenin akabinde nazik davetlerinden dolayı Başkan Charalampos Simantonis ve Yönetim Kurulu Üyelerine şükranlarımı sunuyorum.” İki heyet tarafından toplantıya ilişkin yapılan ortak açıklamada; denizci sivil toplum kuruluşlarının uluslararası boyutta dayanışma içerisinde olması gerektiği kaydedilerek; HSSA ve KOSDER'in bu

konuda örnek teşkil edecek çalışmaları en kısa sürede hayata geçireceği ifade edildi. Açıklamanın devamında; dünyanın en önemli coğrafyasını paylaşan Türkiye ve Yunanistan'ın deniz taşımacılığı konusunda da ortak paydada buluşmasının önemi vurgulandı. Ayrıca önümüzdeki süreçte gerçekleştirmesi planlanan organizasyonlarla KOSDER ve HSSA'nın birlikteliğinin pekiştirileceği belirtildi. Öte yandan; koster gemilerini bölgede temsil eden iki güçlü ülkenin iki güçlü Sivil Toplum Kuruluşu olarak iş birliği içerisinde olunacağı mesajı verilirken, KOSDER ve HSSA'nın gerçekleştireceği çalışma ve projelerde ortak hareket etmeleri konusunda mutabakata varıldı.

Toplantı sonunda Başkan Sesel; kendilerini en iyi şekilde ağırlayan HSSA yönetimine teşekkürlerini iletirken, HSSA Yönetim Kurulu Başkanı Charalampos Simantonis ise; Türkiye'deki ziyaretlerinden kısa bir süre sonra KOSDER heyetini Yunanistan'da ağırlamanın mutluluğunu yaşadıklarını söyledi.

SANMAR DENİZCİLİK ÜÇÜNCÜ TERSANESİNİ SATIN ALDI

Sanmar Denizcilik A.Ş., Türkiye'de üçüncü tersanesini satın aldığını duyurdu.

1976 yılında kurulan Sanmar Denizcilik, İstanbul ve Yalova'da bulunan, Sanmar Tuzla ve Sanmar Altınova Tersaneleri'nde yüksek teknolojiye sahip römorkörler inşa ediyor.

Yeni tersane, Sanmar Tuzla Tersanesi'nin hemen yanında yer alıyor. Sanmar Denizcilik standartlarını sağlayabilmek ve şirketin çevreye gösterdiği saygıyı



koruyabilmesi adına sıfırdan inşa edilecek. Planlamalar esnasındaki bir diğer öncelik de çalışanların güvenliği ve konforu olacak. Tersanede yeni bir ofis binası, atölyeler, depo alanları ve ön imalat holleri yer alacak. Yeni tersane faaliyete geçtiğinde, Sanmar'ın halihazırda kalitesiyle öne çıkan imalat sürecine pozitif katkı sağlayacak.

TÜRK DONANMASININ YENİ GEMİLERİ İÇİN GERİ SAYIM

STM Savunma Teknolojileri Mühendislik ve Ticaret A.Ş., Test ve Eğitim Gemisi ile Lojistik Destek Gemisi'nin ilkinin bu ay içerisinde teslim etmeyi hedefliyor.



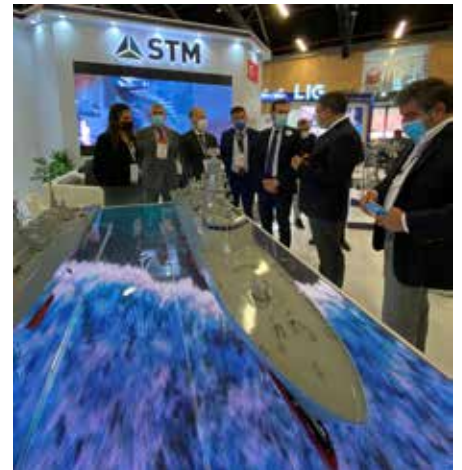
STM Savaş Sistemleri Grup Yöneticisi Enver Küçükerman, 10'uncu Deniz Sistemleri Semineri'nde şirketin sorumluluk üstlendiği projeler ve yürüttüğü çalışmalara ilişkin bilgiler verdi. Buna göre, STM Deniz Projeleri Direktörlüğü, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı ve Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayii Başkanlığının ortaya koyduğu vizyon ve proje modeli doğrultusunda bir dizi proje yürütüyor. MİLGEM Projesi'nde yerleştirme faaliyetleri neticesinde yerlilik oranı MİLGEM özelinde yüzde 70-75 seviyelerine yükseldi.

MİLGEM Projesi ile başlatılan yerli ve milli savaş gemisi üretimi yeteneğini daha da geliştirecek olan İSTİF Sınıfı Fırkateyn 2021 yılının başında denize indirildi ve 2023'ün ikinci yarısında Deniz Kuvvetleri Komutanlığı hizmetine girmesi hedefleniyor.

Test ve Eğitim Gemisi ise MİLGEM tekne formu kullanılarak İstanbul Denizcilik Tersanesi'nde inşa edildi. STM'nin ilk kez ulusal bir özel sektör tersanesi ile işbirliği içinde gerçekleştirdiği gemi inşa projesi teslimata hazır hale getirildi. Test ve Eğitim Gemisi'nin bu ay içerisinde tesliminin gerçekleştirilmesi planlanıyor. Türk Tipi Hücumbot Projesi kapsamında Türk Deniz Kuvvetleri'nin ihtiyacını en üst seviyede karşılayacak, süratli, vuruş gücü yüksek, inovatif özelliklere sahip etkin bir platform çözümü sunmak üzere dizayn çalışmalarına Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayii Başkanlığı ile imzalanan sözleşmeye uygun olarak devam ediliyor. Lojistik Destek Gemisi Projesi'nde STM, daha önceden inşasına başlanan 2 geminin geri kalan tüm faaliyetlerini bitirerek kullanıma sunmak üzere çalışmalarını sürdürüyor. İlk geminin tesliminin bu ay, ikinci geminin ise Şubat 2024 sonuna teslimatı amaçlanıyor.



Yurt dışında denizaltı modernizasyon, Türkiye'de ise denizaltı modernizasyon ve inşa projelerinde de sorumluluklar üstlenen STM, Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayii Başkanlığı ve Deniz Kuvvetleri Komutanlığı rehberliğinde yürütülecek Milli Denizaltı Programı için öngörülecek modele uygun olarak göreve hazır olduğunu ifade etti. Türkiye'nin denizaltı tasarım ve inşasına olan ihtiyacını da dikkate alan STM, özellikle



yurt dışı dost ve müttefik ülkelerden gelen talepleri de dikkat alarak, bir adet Küçük Boyutlu Denizaltı tasarımını tamamladı ve seçili blok bazında inşaya başlamayı hedefliyor.

GENÇ GİRİŞİMCİLER YAZILIM VE DONANIM ALANINDA BİR İLKE İMZA ATILAR

Denizcilik sektörünün en genç girişimcileri arasında yer alan iki şirket Novumare ile 365 Teknoloji, yazılım ve donanım alanında güç birliği anlaşması imzaladı.



Dünya denizcilerinin buluşma adresi 16. Expomaritt Exposhipping İstanbul Uluslararası Denizcilik Fuarı, yoğun ziyaretçi akını, firmaların tanıtımlarını yaptıkları Marine Talks oturumları ve coşkulu kutlamalarının yanı sıra

heyecan verici işbirliği anlaşmalarına da ev sahipliği yaptı. Denizcilik sektörüne odaklanan, Ar-Ge ihtiyaçlarını karşılayan ve dijitalleşme çalışmaları ile dikkat çeken sektörün en yenilikçi şirketlerinden Novumare Teknoloji ile

5 yıl önce kurulan ve son teknoloji ürünü yazılımları ile 60 gemilik bir filoya hizmet veren 365 Teknoloji arasında, teknolojik yatırımlar ve dijitalleşme ağırlıklı donanım ve yazılım konusundaki ihtiyaçları belirleme ve buna yanıt olmak için işbirliği ve güç birliği anlaşması imzalandı. Novumare ile 365 arasında yapılan sözleşme kapsamında ortak çalışma yürütmeyi planlayan iki şirket, gemilerin makine daireleri ve güverte ekipmanlarının sisteme entegre edilip, dijital olarak hızlı bir şekilde yol almasını hedefliyor.

Dünya denizcilik sektöründeki son teknolojilerini yakından takip eden girişimciler Novumare'nin geliştirdiği kazan suyu analiz ve ıslah otomasyonu olan H2O Monitör ve Sniffy donanımlarının 365'in yazılımları ile entegre etmeyi planlıyor. Anlaşma ile ileride büyük adımlar atacaklarını ve uluslararası arenada yer almak istediklerini belirten Novumare Genel Müdürü Ömer Berkay Dağlı, "Bu uzun bir yol. Bu yolda sadece bahsettiğimiz projeler ile kendimizi sınırlandırıp, kısıtlamak istemiyoruz. Birlikte çok daha farklı planlar ve üretimler yapacağımıza inanıyoruz" dedi.

Beş yıldır denizcilik teknolojileri ve yazılım alanında çalışmalarını yürüten ve halihazırda onlarca gemilik filoya hizmet veren 365 Technologies Genel Müdürü Doğukan Şimşek, Novumare ile ortak fikirlere sahip olduklarını ve katma değeri yüksek nitelikli ürünler üzerine çalışacaklarını söyledi. Her iki şirketin de kendi kabiliyetlerini daha doğru kullanarak ortaya çıkaracakları değer üzerine yoğunlaştıklarını belirten Şimşek, "Sektörümüzün yazılım ve teknoloji alanında dünyayla rekabet



“BİZ SİZİN LİMANA NASIL ULAŞTIĞINIZ İLE İLGİLENİYORUZ”



ÖMER OĞUZ
LEO MARINE GENEL MÜDÜRÜ

Petrol Ofisi'nin deniz madeni yağları distribütörü olarak hizmet veriyorsunuz. Biraz bu ortaklıktan bahsedebilir misiniz?

Leo Marine Firması'nın kuruluşundan bugüne üç sene geçti. Onun öncesinde babam Hasan Tuğrul Oğuz'un sahibi olduğu, 22 yılı aşkın süredir Petrol Ofisi

deniz yakıtları bayiliği ve aynı zamanda akaryakıt/madeni yağ barge işletmeciliği yapan Semerkan Denizcilik'te, üniversite öğrenim hayatıma devam ederken çalışmaya başladım. Petrol Ofisi ve Chevron firmaları arasında 2014 yılında deniz madeni yağları alanında imzalanan stratejik işbirliği antlaşması sonucu

“

2019 yılında kurulmuş olup, akaryakıt ve madeni yağ sektöründe Türkiye'nin lider kuruluşu olan Petrol Ofisi'nin deniz madeni yağları distribütörü olarak hizmet vermeye devam eden Leo Marine Genel Müdürü Ömer Oğuz, kuruldukları günden bu yana sağlam ve emin adımlarla büyüdüklerini ifade etti. Oğuz; Deniz Ticareti Dergisi'ne yaptıkları çalışmaları, hedeflerini ve teknik anlamda kullandıkları malzemelerin özelliklerini anlattı.

”



madeni yağ ikmallerinde hizmet verecek Petrol Ofisi ve Chevron tarafından onaylı çift cidarlı madeni yağ barcımız ile madeni yağ alanına giriş yaptık. Gelişen



piyasa şartları, Türk tersanelerinde yeni inşa projelerinin ve tamir/bakım için uğrak yapan gemi sayılarının hızla artması sonucu taleplere zamanında, uygun maliyetle ve eksiksiz bir şekilde cevap verebilmek adına Petrol Ofisi Deniz Madeni Yağları departmanı ile yapmış olduğumuz görüşmeler sonrasında Petrol Ofisi ve Texaco (Chevron) markalı denizcilik ürünlerinin bayiliği üzerinde antlaşmaya vardık ve 2019 yılında firmayı kurarak ilk satışımızı gerçekleştirdik.

Madeni yağ sektörü hakkında biraz bilgi verir misiniz?

Semerkan Denizcilik'te ana iş kolumuz akaryakıt ve barge işletmesi üzerineydi. Madeni yağ satışlarımız çok fazla yoktu. Bu alanda fırsat görüp daha detaylı odaklanabilmek adına Leo Marine Firması'nı kurduk. Kuruluşumuz ile birlikte sektöre daha da yakınlaşarak, kullanıcıların ihtiyaçlarını anlama ve bununla beraber uluslararası yakıt ve yağ trader firmaları, armatörler, tersaneler ve gemi işletme firmaları ile ilişkilerimizi geliştirme fırsatlarını yakaladık. Tuzla depomuzda tutmuş olduğumuz ürün çeşitliliği ve miktarı, firmamıza dedike nakliye araçlarımız sayesinde taleplere neredeyse aynı gün içinde cevap verip, ikmal garantisi güvencemizle iş ortaklarımızın memnuniyet ve bize olan güven seviyelerini yukarılara taşıdık. Bu süre zarfında birçok yeni inşa gemi projesinin ve bakıma gelen gemilerin madeni yağ tedarikini gerçekleştirdik. Sadece satış değil, satış sonrası

Petrol Ofisi

hizmetlerimiz ile de sürdürülebilir büyümenin temellerini attık. İş ortaklarımızın tüm analiz süreçleri ile yakından ilgilenerek, kendilerine sonuçlar hakkında zamanında bilgilendirme yaparak ekipman ömürlerinin uzamasına ve doğru yağ seçimlerine katkıda bulduk ve bulunmaya devam ediyoruz.

Bugün bu büyümeyi yakalamamızda, Petrol Ofisi deniz madeni yağları departmanında çalışan arkadaşlarımızın büyük desteği var. Onlardan çok şey öğrendik ve hala öğrenmeye devam ediyoruz. Bu vesile ile hepsine ayrı ayrı teşekkürlerimi sizlerin aracılığı ile bir kez daha iletmek isterim.

2020 itibariyle düşük sülfürlü yakıt kullanımı başladı. Daha önceki görüşmemizde bu konuda hazırlıklarınızın olduğunu söylemiştiniz. Bu geçiş süreci nasıl oldu?

Bu konuda Petrol Ofisi Teknik Hizmetler Müdürlüğü ve Ürün Müdürlüğü çok hızlı hareket ederek, 2020 başı itibariyle "Maximarine" serisi ürünlerin testlerini tamamlayıp sahaya sürdü. Portföye yeni girmiş olan Maximarine CYL 20, 40 ve 70 ürünleri performans seviyeleri ile pazarda ön plana çıktı diyebilirim. Özellikle VLSFO kullanan gemilerde CYL 40 ürünümüz uygun feed ratelerde yüksek performans sağlayarak ekipman ömürlerinin uzamasına ve istenmeyen aşınmaların önüne geçilmesine özel formülü sayesinde ciddi katkıda bulundu.

Türk armatörlerinin yanında, artık birçok yabancı armatör ve trader'ın da Petrol Ofisi ürünlerini talep ve tercih ettiğini görmek gurur verici. Bununla beraber Chevron'da, yapmış olduğu AR-GE çalışmaları sonucu ürün gamına eklediği ve saha testleri fazlasıyla tatmin edici olan Ultra 20, 40 ve 100 BN yağlarını piyasaya sürerek pazarda tercih sebebi olmayı başardı. Her iki firmanın teknik ekibinin de piyasadaki gelişmeleri yakından takip ediyor olması bizlerin işlerini daha da kolaylaştırıyor.

İş ortaklarımıza bu geçiş döneminde optimum yağlama yağını tespit edebilmesi adına analiz sıklığını arttırmalarını ve on board analizler ile desteklemelerini tavsiye ettik. Özellikle iki zamanlı makinelerdeki korozyon ve aşınmaları on board dripoil analiz ve detaylı yağ analizleri ile takip etmelerini sağlayarak ekipmanlarına en uygun BN seviyesini kendilerinin belirlemesini sağladık. Petrol Ofisi teknik hizmetler birimi ile yakın çalışma halindeyiz, iş ortaklarımızın sorularına en kısa sürede dönüş yaparak, pandemi başında başlattığımız firmaya özel online teknik eğitimleri Petrol Ofisi teknik ekibi liderliğinde belli periyotlarda düzenlemeye devam ediyoruz.

Madeni yağ tedarikinin yanında kontratlı çalıştığımız birçok müşterimize onboard test kitlerinden tedarik ederek, düzenli olarak yağlama yağlarının durumlarını kontrol etmelerini tavsiye ettik. Şuan bu test kitlerimiz ciddi oranda talep görmekte olup, birçok armatörümüzün de işini kolaylaştırdığına şahit olduk. Bu önerilerimiz ve almış olduğumuz aksiyonlar doğrultusunda şimdiye kadar iş ortaklarımızdan firmamıza ulaşan olumsuz bir geri bildirim olmadığını da gururla söyleyebilirim.

Denizcilik sektörü pandemi ile beraber en çok ön plana çıkan sektörlerden biri oldu. Sürekli yeni konular gündeme geliyor. Özellikle çevre konusu en çok konuşulanlar arasında. Bu değişimlere hazır olduğunuzu düşünüyor musunuz?

Çevre konusunda gerek Petrol Ofisi, gerekse Chevron çok hassaslar. Bu konuda çalışmalarını olduğunu biliyorum. Şuan çevreye duyarlı EALs (Environmentally Acceptable Lubricants) hidrolik, dişli ve gres yağları Chevron'un ürün gamında bulunmaktadır. En çok talep gören ve en fazla satış yaptığımız yağlar arasında. Özellikle sterntube de kullandıkları EAL hidrolik yağımızı diğer muadillerinden ayıran en büyük özellik, içerdiği formül sayesinde yağın deniz suyu ile karışımının mümkün olmaması ve sterntubeseallerinde hasara ve korozyona sebebiyet vermemesi. Bu

özelliği nedeniyle firma teknik müdürleri tarafından en çok tercih edilen marka olduğunu söyleyebilirim. Biz de firma olarak bu gelişmeleri zamanında iş ortaklarımıza aktarmaya çalışıyor ve onlardan gelen geri bildirimleri ise Petrol Ofisi yetkili birimlerine ileterek koordinasyonu sağlıyoruz.

Yeni yakıtlar yine gündemde. Sizin bu konudaki öngörüleriniz neler?

Söz konusu çevre ve temiz bir doğa olunca alternatif yakıtlara geçiş de kaçınılmaz olacak ve yakın bir zaman dilimi içinde yerini almaya başlayacaktır. Artık fosil yakıtlar yerini çevreye daha az zehirli gaz salınımı yapan alternatif yakıtlara bırakıyor. Şuan LNG, metanol, hidrojen gündemde hatta uygulamada olan yakıtlar. LNG ile çalışan gemi sayısının önümüzdeki 10 yıl içinde hızla artacağını ve yakın bir zaman diliminde de Türkiye’de deniz yakıtı olarak LNG ikmali yapılacağını öngörüyorum.

Şuan Türk tersanelerinde Baltık ülkeleri armatörleri / balıkçıları için inşa edilen LNG yakıtı ile çalışan birçok projenin olması sevindirici. Portföyümüzde gaz motorları için özel olarak formüle edilmiş Chevron ürünleri de bulunmaktadır. Bu ürünleri genel olarak sipariş üzerine getirttiğimiz ama öyle gözüküyor ki yakın bir gelecekte stok tutmamız gerekecek.

Şu an da piyasaların gidişatının iyi gittiği bir dönemdeyiz. Tedarik firmaları bu durumdan nasıl etkileniyor, değerlendirebilir misiniz?

Dünya ticaretinin büyük bir kısmı deniz yolu ile sağlanıyor. Deniz yolu ticaretinin aksaması beraberinde çok büyük kayıpları getiriyor. En son Süveyş Kanalı’nda karaya oturan geminin dünya ticaretine vermiş olduğu zararı hepimiz yakından takip ettik. Denizcilik sektörü hiçbir zaman kesintiye uğramamak zorunda bu sektör durursa dünya ticareti durur. Bu nedenle denizcilik sektörünün durma lüksü yok. Pandemi sonrası her ne kadar arz-talep dengesinde normalin dışında hareketler olsa da deniz ticareti son 13-14 yılın en iyi zamanlarını yaşıyor. Haliyle bu durumda gemilerin

daha fazla çalışmasına, yakıt ve yağ harcamasına neden oluyor. Biz de Leo Marine olarak artan bu talebe en kısa sürede ve en uygun maliyetle bayisi olduğumuz Petrol Ofisi’nin desteği ile cevap vermek için elimizden geleni yapıyoruz.

Dünya genelinde değerlendirecek olursak Türkiye’nin tedarik zinciri konumu hakkında neler söylemek istersiniz?

Özellikle Yalova’ya yapılan yatırımlardan sonra Türk tersaneleri tamir/bakım konusunda önemli bir pay sahibi oldu. Kaliteli ve uygun fiyatlara hizmet veren bir tamir/bakım ülkesi olduğumuzu düşünüyorum, fakat denizcilik ile ilgili birçok ekipmanı da ithal etmeye devam ediyoruz. Yani dışa bağımlıyız, bu nedenle bu alanda da dışa bağımlılığımızı azaltmak için yerli ve milli markalarımızın yaratılması gerekiyor. Yazıya döktüğüm kadar kolay olamayacağını tahmin ediyorum, ama bunun da vaktinin geldiğini, devlet teşvikleri ve üniversitelerimiz ile bu alanlara eğilmesinin gerektiğini düşünüyorum.

Yeni inşa sektöründe tekrar yükselişe geçtiğimizi görüyorum, lakin hızımız biraz yavaş bunun en büyük nedenlerinden biri Uzak Doğu ile rekabet etme gücümüzün zayıf olması. İş gücü kapasiteleri çok büyük, plan program konusunda bizden bir adım öndeler. Bir gemi inşa mühendisi olarak söyleyebilirim ki, doğru yatırımlara devam edilmesi durumunda bizler için de çok uzak hayaller değil. Bugün Tersan, Sefine, Sedef tersanelerinin üretmiş olduğu projeleri, Deniz Ticaret Odamızın çalışmalarını ve tersane sahiplerinin yatırımlarını gördükçe gelecek için umutlu olduğumu net söyleyebilirim. Yeter ki, doğru zamanda doğru yatırımlar yapılsın, teşviklerin önü açılsın.

Leomarine olarak yeni projelerinizi görecektir miyiz? Gelecek hedefleriniz neler?

Geçtiğimiz sene EPDK’dan İhrakiye Teslim Lisansımızı aldık. Son 5-6 aydır Tuzla, Yalova, Yenikapı Demir

Bölgesi’nde ihracat satışlarına ağırlık verdik. Büyümemiz sağlıklı gidiyor, piyasada çözüm ortağı olduk. Mottomuz “Biz sizin limana nasıl ulaştığınız ile ilgileniyoruz” iş ortaklarımız tarafından benimsendi. Boşa söylenmiş bir cümle değil, olabildiğince arkasında durmak için çaba sarf ediyoruz. Armatörlerimizin çektiği zorlukları biliyor ve onların limanlara en güvenli şekilde gidebilmesi adına elimizden gelenin fazlasını yapmak için çalışıyoruz. Haftanın 7 günü hizmet verdiğimizizi net söyleyebilirim. Türkiye’nin hemen hemen her limanında ihracat yapabilecek duruma geldik. Gelecekte, Petrol Ofisi’nin talep, yönlendirme ve onayı doğrultusunda ikmal alanımızı ve depolama kapasitemizi genişletmek istiyoruz. Belli bir büyüklüğe, finansal güce ve bilinirliğe ulaştıktan sonra yurtdışındaki stratejik limanlarda Petrol Ofisi deniz madeni yağlarını depolayıp satan ilk bayi olma hedeflerimiz arasında yer alıyor.

Sektörde bu kadar ön plana çıkma nedeninizi sorsak neler söylersiniz? Neden sizi seçmeliler?

En başta güven ve çözüm odaklılık diyebilirim. Güvenin olmadığı bir ortamda sağlıklı ve uzun süreli bir ticaretin olmayacağını farkındayız. Bu nedenle güvene dayalı uzun soluklu iş ortaklıkları kurmayı hedefliyoruz. Talepleri dinliyor, reçeteyi taleplerine göre beraber şekillendiriyoruz.

Yukarıda da belirttiğim gibi biz iş ortağımızın limana nasıl gittiği ile ilgileniyoruz. Onlara bu yolculuklarında tedarik etmiş olduğumuz ürünler, hizmetler ve bunların kalitesi ile eşlik ediyoruz.

Son olarak önümüzdeki süreç için dileğiniz nedir?

Öncelikle pandemi ortamının en kısa sürede sona ermesini temenni ediyorum. Neredeyse iki yıldır birbirimizi göremeden ilişkilerimizi devam ettirmeye çalışıyoruz ve bu durum insanlığın doğasına ters. Her an etkileşimde olmak ve bir şeyler paylaşmak aslında özlemimizi duyduğumuz. Bu vesile ile tüm denizcilik camiasına sağlık ve bol kazanç dolu yıllar diliyorum.

EEXI – ENERGY EFFICIENCY EXISTING SHIP INDEX

Don't wait. Act now.

**Manage your EEXI
complexity and risk.**

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

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



EMSA COVID-19 KASIM AYI RAPORUNU YAYIMLADI

EMSA, COVID-19'un "Deniz Taşımacılığına Olan Etkisi" konulu kasım ayı raporunu yayımladı.

Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı (European Maritime Safety Agency - EMSA), COVID-19 salgınının deniz taşımacılığına olan etkisine ilişkin kasım ayı raporunu yayımladı. AB Denizcilik Bilgi ve Değişim Sistemi (Safe Sea Net), Uzak Mesafe Tanımlama ve İzleme Sistemi (Long Range Identification and Tracking System – LRIT) ve MARINFO'dan alınan verileri kullanan rapor, COVID-19 salgınının deniz taşımacılığı trafiğine olan etkilerini istatistiksel verilerle inceliyor.

Avrupa limanlarına gelen gemiler sayısal olarak incelendiğinde bu sayının 2020 yılında 2019 yılına kıyasla %10 düştüğü gözlemlendi. Ekim 2021'de AB limanlarına gelen gemi sayısı ise 2019 yılının aynı dönemine kıyasla %5 oranında artış gösterdi.

Kruvaziyer gemileri, dondurulmuş yük gemileri ve araç taşıyıcı gemiler COVID-19 salgınından en çok etkilenen sektörler arasında yer aldı. Ayrıca yolcu gemisi sayısında %26; Ro-Ro yolcu gemisi sayısında ise %15 artış oldu. Ülke bazında ise; Hırvatistan, Güney Kıbrıs, Finlandiya, İzlanda, Norveç, Portekiz ve İspanya salgından en çok etkilenen ülkeler arasında yer aldı.

Söz konusu rapor 2019, 2020 ve 2021 yıllarına ilişkin olarak MARINFO'dan gelen verileri işleyerek, COVID-19 salgınının, AB üye devleti bayrağı taşıyan gemilerin faaliyetleri üzerindeki etkisini, dünyanın herhangi bir yerinde bulunan limanlara yapılan sefer sayılarını baz alarak analiz ediyor.

İngiltere hariç olmak üzere AB üye devleti bayrağı taşıyan gemilerin 2020 yılında dünyadaki tüm limanlara

yaptıkları sefer sayılarında 2019 yılında kıyasla %3.5; toplam gross tonaj sayısında ise %11.1 azalma oldu. Özellikle salgının Avrupa'da artış göstermesi ile birlikte birçok AB üye devleti tarafından getirilen karantina önlemleri neticesinde 2020 yılının mart ayı ortalarından itibaren söz konusu sayılarda önemli bir düşüş oldu. Ancak Ağustos 2020 itibarıyla kırılan bu düşüş trendi, yine bu tarihten itibaren daha stabil hale geldi.

Kasım 2021'de, 2019 yılındaki değerlere kıyasla %9.3'lük bir artış ile limanlara uğrak yapan gemi sayısında toparlanma gözlenmiş fakat toplam gross tonajda %-4 oranında ufak bir düşüş oldu.

2021 ve 2019 yılı verileri kıyaslandığında Belçika, Hırvatistan ve Fransa bayraklı gemiler liman uğrak sayısı konusunda en çok etkilenen ülkeler oldu. Bunun yanı sıra Litvanya, Polonya, Danimarka ve Norveç bayraklı gemiler ise, 2019 yılının kasım ayına kıyasla 2021 yılının kasım ayında bu anlamda önemli bir artış gösterdi.

Bu bilgilere ilave olarak söz konusu raporda EMSA, salgının Avrupa-Çin ve Avrupa-ABD arasındaki deniz taşımacılığı rotalarına olan etkileri hakkında da bilgi veriyor. 2019 yılı ile karşılaştırıldığında; 2020 yılında Avrupa'dan Çin ve ABD'ye giden gemi trafiğinde azalma oldu. 2021 yılında ise Avrupa ile Çin arasındaki gemi trafiği 2020 yılının değerlerinin üzerinde olmasına rağmen söz konusu değerler hala 2019 yılındaki seviyelerin altında seyrediyor.

Fakat ABD ile Avrupa arasındaki gemi trafiğinde ve özellikle AB'den

ABD'ye yapılan ihracatta toparlanma gözlenmiş olup, Mart 2021'den itibaren söz konusu gemi trafiği ve ihracata ilişkin değerler pandemi öncesindeki değerlerin üstüne çıktı.

Ayrıca rapora göre kruvaziyer gemileri, yolcu gemileri ve Ro-Ro yolcu gemileri gibi yolcu taşıyan gemiler de pandemiden etkilenen gruplar arasında yer aldı. AB limanlarında demirleyen ve AB limanlarına sefer yapmakta olan söz konusu gemiler ile ilgili olarak Mart 2020 tarihinde

EMSA tarafından bir analiz yapılmış olup, söz konusu analiz kapsamında, AB limanlarına bağlı ve limanlarda demirleyen kruvaziyer gemi sayısında artış gözlemlendiği bildirildi.

Ayrıca kruvaziyer gemilerindeki kişi sayısı Mart 2020 tarihi itibarıyla kademeli olarak düşmüş ve söz konusu gemilerde yalnızca gemi personelinin kalmasından dolayı bu gemilerdeki yolcu sayısı çok düşük bir seviyede seyretti.

Dünyadaki bütün büyük kruvaziyer gemi şirketleri salgının dünya çapında yayılmasıyla birlikte mart ayının ortalarından itibaren seferlerini durdurmuş, bazı şirketler ise sınırlı sayıda gemilerle belirli bölgelerde faaliyetlerini sürdürmüştür.

Son olarak raporda, pandemi şartlarının devam etmesinden dolayı 2020 yılının başlarından bu yana 2019 yılına kıyasla limanlarda demirleyen gemi sayısında artış olduğu ifade edildi.

Kaynak: EMSA



ONURSAN



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

Liferaft Service

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

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



Your Liferaft on board



SAVE MORE TIME



Our Rental Liferaft

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

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

Approvals



You may contact us for the latest approvals for liferafts



AR-GE FONU HAYATA GEÇİYOR MU?

Hükümetler, sıfır karbonlu deniz taşımacılığı için ICS tarafından önerilen Ar-Ge Fonu üzerinde karar kıldı.



26'ncı Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Konferansı'ndan (UN Climate Change Conference – COP 26) bir hafta sonra 174 ülke, karbon emisyon azaltımı konusunda uluslar arası deniz taşımacılığı sektörünün karşılaştığı zorlukların ele alınması amacıyla Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (International Maritime Organization – IMO) Londra'daki merkezinde bir toplantı gerçekleştirecek.

Londra'da gerçekleştirilecek Deniz Çevresini Koruma Komitesi (Marine Environment Protection Committee – MEPC) toplantısında sürecin, 5 milyar dolar tutarındaki Ar-Ge fonu olan IMO Denizcilik Araştırma Fonu (IMO Maritime Research Fund – IMRF) ile devam ettirilmesine yönelik görüşmeler yapılacak. Hükümetlerin ve vergi mükelleflerinin katkıları olmadan tamamı denizcilik sektörü tarafından oluşturulan fon, sıfır karbonlu yakıtların açık denizde seyreden büyük

gemilerde kullanılabilmesi amacıyla Teknolojiye Hazırlık Seviyeleri'ndeki (Technology Readiness Levels) hızlı artışı daha da hızlandırmak için kullanılacak. Onaylandığı takdirde, 5 milyar dolar tutarındaki söz konusu Ar-Ge fonunun 2023 yılında hayata geçirilmesi beklenmekte olup, bu sayede 2030 yılına kadar çok sayıda sıfır karbonlu geminin suya indirilmesi ve 2050 yılı net sıfır karbonlu deniz taşımacılığı hedefinin gerçekleştirilmesi amaçlanıyor.

IMO Denizcilik Araştırma Fonu'nun oluşturulması için ilk öneri 2019 yılında yapılmış olup, günümüzde Danimarka, Yunanistan, Japonya, Panama, Singapur ve Birleşik Krallık gibi büyük denizci ülkelerin yanı sıra gelişmekte olan Liberya, Nijerya ve Palau gibi deniz taşımacılığı sektörünün büyük bir kısmını temsil eden ülkeler de söz konusu fonu destekliyor. Fakat uluslararası ticaret ile iştigal eden

gemiler tarafından kullanılan yakıtlardan ton başına alınacak 2 dolar tutarındaki ödeme ile finanse edilecek zorunlu Ar-Ge destek sisteminin onaylanması için MEPC toplantısına katılan hükümetlerin çoğunluğunun söz konusu fonu onaylaması gerekiyor.

Uluslararası Deniz Ticaret Odası (International Chamber of Shipping – ICS) Genel Sekreteri Guy Platten konuyla ilgili olarak bir açıklama yaptı: “Bu, COP26'dan bu yana karbonsuzlaşmaya yönelik hükümetler tarafından verilen taahhütler ile ilgili olarak ilk önemli sınav. 5 milyar dolar tutarındaki Ar-Ge fonu hükümetlere, verdikleri sözlerin bir anlamı olduğunu ve sıfır karbonlu sektöre geçiş konusunda ciddi olduklarını kanıtlamaları için bir fırsat sunacaktır. COP 26'da hükümetler birçok plan açıkladı fakat bu planların hayata geçirilmesi için gerekli sıfır karbonlu teknolojilere sahip olduğumuzdan emin olmalıyız”.

Deniz taşımacılığı sektörü tarafından tam anlamıyla desteklenen 2050 yılı net karbonsuzlaşma hedefine yönelik COP 26'da yapılan kapsamlı çağrılara rağmen, Ar-Ge fonunun oluşturulması konusunda bazı hükümetler tarafından ortaya çıkarılan engellere ilişkin ICS'in endişeleri bulunuyor.

Bu endişenin sebebi ise, küresel karbondioksit emisyonlarının azaltılmasına yönelik çabaların, hükümetlerin ulusal veya bölgesel çıkarlarını olumsuz yönde etkileyebileceği düşüncesi olarak öngörülüyor.

Kaynak: Safety4sea

1 Ocak – 29 Kasım 2021 itibarıyla Türk Bayraklı gemilerin Memorandumlar kapsamında güncel denetim ve tutulma istatistikleri aşağıdaki tablolarda sunulmaktadır. 2021 yılı Kasım ayına ilişkin olarak Amerika Birleşik Devletleri Sahil Güvenlik Komutanlığınca yapılan denetimlerde bir Türk Bayraklı gemi tutulmuştur.

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİNE GÖRE TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI

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

1 Eylül – 30 Kasım 2021 tarihleri arasında Paris ve Tokyo MoU'da "stabilite" konusunda Yoğunlaştırılmış Denetim Kampanyası (CIC) uygulanacaktır. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yapılan duyuruda; uluslararası sefer yapan Türk Bayraklı gemilerin, gerçekleştirilecek olan denetim kampanyasına hazırlıklı olunması ve kampanya süresince bahse konu gemilerde tutulma yaşanmamasını teminen, Liman Başkanlıkları ve Yetkilendirilmiş Kuruluşlarca 21 Haziran – 30 Kasım 2021 tarihleri arasında "stabilite" konulu denetim kampanyası uygulanacağı bildirilmektedir.

YILLARA GÖRE TUTULMA TABLOSU (2016-2021 KASIM) *

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2016	2017	2018	2019	2020	2021 (KASIM)
PARIS MOU	21	14	7	4	3 (176 Denetleme)	1 (178 Denetleme)
TOKYO MOU	2	3	0	2	0 (29 Denetleme)	0 (27 Denetleme)
BS MOU	39	11	2	0	1 (267 Denetleme)	0 (237 Denetleme)
MED MOU	1	0	5	0	0 (57 Denetleme)	0 (52 Denetleme)
USCG	-	-	1	0	1 Tutulma **	1 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**



ULUÇ KEDME *

Pandeminin etkilerinin devam etmekte olduğu bir senenin daha sonuna gelmiş bulunmaktayız. Yılın üçte ikilik bölümünü denizcilik sektörünün hemen her alanında fazlası ile pozitif seyir ile geçirmemize karşın son bölümünde özellikle büyük tonaj endekslerinde negatif seyre dönüldüğünü görüyor, ancak halen marketin direncini kaybetmediğini gözlemliyoruz. Ancak bu sene alışılabilir artış trendinin durağanlaşmasının özellikle alım-satım tarafında duraklamaya sebebiyet verdiğinden bahsetmemiz yanlış olmayacağı gibi bunda ana etkenin halihazırdaki navlunların halen gemi fiyatlarına yansımamasını gösterebiliriz.

Endekslere baktığımızda düşüşlerin öncelikle Capesize ve Panamax

Büyük tonaj endekslerinde negatif seyre dönüldü

endekslerinde ciddi oranlarda görüldüğünü ve yine bu düşüş trendini Supramax ve Handysize endekslerinin takip ettiğini görüyoruz. Son bir aylık tabloya baktığımızda Supramax Endeksi'nde %40'a yakın, Handysize Endeksi'nde ise %25'e yakın bir negatif ayrışma dikkati çekmek ile birlikte, Baltık Kuruyük Endeksi'nde ise özellikle Capesize ve Panamax gibi daha hacimli endekslerinde etkisi ile %45 civarı bir düşüşe tanıklık etmekteyiz.

Ancak bu düşüşlerin özellikle Akdeniz/ Karadeniz ve Kontinent bölgelerinde 20 bin tona kadar olan tonajlarda çok fazla hissedilmediğini gözlemlemekteyiz.

Halihazırda önümüzdeki sene için beklentilerin genel olarak halen pozitif olduğunu söylemek ile birlikte daha doğru analiz için özellikle yılbaşı sonrasının beklendiğini söyleyebiliriz.

Dökme tarafında yaşanan düşüşün benzerini konteyner marketlerinde de görmek ile birlikte bunların aksine tanker segmentine baktığımızda ise son bir aylık süreçte yılın başında beri stabil giden siyah ve beyaz mal endekslerinin tırmanışa geçmekte olduğunu görüyoruz.

Kasım ortası gibi 86 dolar ile geçtiğimiz 5 yılın zirvesini gören Brent petrol ise, yükselen enflasyon endişeleri ve ABD, Çin ve Japonya gibi büyük ekonomilerin yaşanan enflasyon yükselişinin de önüne geçmek amacı ile ortak hareketle ham petrol rezervlerinden satışa hazırlandığı duyumu ile % 7'ye yakın değer kaybederek, 79 dolar seviyelerinde işlem görmektedir.

Demir çelik ve hurda fiyatların da özellikle Sub kontinent bölgesinde stabil giden seyrin aksine özellikle talep bazlı olarak Türkiye'de artış eğiliminde olduğunu görüyoruz.

Son bir aylık sürece baktığımızda özellikle bu eğilimi hurda fiyatlarındaki % 10 civarı artıştan da kolaylıkla takip edebiliyoruz.

Son olarak halihazırdaki negatif yönlü gevşemelerin henüz gemi fiyatlarına, olumlu beklentilerin de devam etmesi sebebi ile yansımaması ve marketin reel durumu ile armatörlerin beklentileri arasında fark olması sebebi ile özellikle son bir aylık süreçte gemi alım-satım tarafında da bir daralma yaşandığını gözlemliyoruz.

KASIM 2021 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

Gemi İsmi	DWT	İnşa Yılı	İnşa Ülkesi	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	Fiyat US\$ M
RAMANAS ROSE	84.500	2021	JAPAN	BULK	GREECE	44,00
SHANDONG HAI CHANG	75.200	2011	CHINA	BULK	CHINA	16,73
KANOORA	61.396	2013	JAPAN	BULK	NA	28,20
WP BRAVE	58.627	2012	KOREA	BULK	NA	21,75
IKAN SELAYANG	56.139	2013	JAPAN	BULK	NA	26,50
ATLANTIC YUCATAN	55.863	2006	JAPAN	BULK	CHINA	17,00
PAC IFIC 08	52.471	2004	JAPAN	BULK	CHINA	15,50
STONY LAKE	45.269	1997	CHINA	BULK	NA	6,50
FEDERAL DANUBE	37.116	2004	CHINA	BULK	NA	23,0 *

FEDERAL ELBE	37.058	2003	CHINA	BULK		*
ROYAL JUSTICE	36.976	2012	JAPAN	BULK	NA	22,00
GLOBAL PASSION	33.686	2011	JAPAN	BULK	NA	17,50
AROMA 2	28.509	2009	JAPAN	BULK	NA	NA
QUEEN ASIA	28.425	2011	JAPAN	BULK	NA	15,50
CAPE GARLAND	178.394	2009	JAPAN	BULK	CHINA	32,50
IBIS WIND	82.937	2013	JAPAN	BULK	CHINA	28,50
LENA B	81.922	2017	CHINA	BULK	VIETNAM	35,00
DANSAS	81.027	2015	CHINA	BULK	U.A.E	NA
GOLDEN ENDURER	79.457	2011	CHINA -	BULK	GREECE	37,2 *
GOLDEN OPPORTUNITY	75.825	2008	CHINA -	BULK		*
ORIENT VIOLET	77.111	2015	JAPAN	BULK	GREECE	30,50
CARMENC ITA	58.773	2009	PHILIPPINES	BULK	NA	21,00
HTC DELTA	56.533	2014	CHINA	BULK	NA	21,50
SHANDONG HAI SHENG	56.531	2011	CHINA	BULK	NA	17,00
KAMBOS	33.225	2008	JAPAN	BULK	UK	NA
SKALA	33.628	2012	JAPAN	BULK	UK	NA
MAGNOLIA	28.389	2010	JAPAN	BULK	NA	NA
STELLA IVY	262.000	2015	CHINA	BULK	SINGAPORE	58,00
STELLA BELLA	250.380	2016	CHINA	BULK	SINGAPORE	60,00
BAOGANG GLORY	207.826	2008	JAPAN	BULK	CHINA	NA
TRUE ENDURANCE	179.147	2012	S.KOREA	BULK	TURKEY	33,00
ASL MARS	175.085	2004	CHINA	BULK	CHINA	16,20
BLUEMOON	170.089	2002	JAPAN	BULK	NA	15,75
ZEPHYRUS	81.800	2019	CHINA	BULK	CHINA	36,50
OCEAN GINGER	75.735	2002	JAPAN	BULK	NA	11,50
TESORO	53.350	2007	CHINA	BULK	CHINA	15,75
SILVER EAGLE	50.337	2003	CHINA	BULK	CHINA	13,00
NEW INSPIRATION	36.334	2013	JAPAN	BULK	UK	20,60
NEW HISTORY	36.332	2013	JAPAN	BULK	UK	20,60
XING ZHI HAI	34.443	2015	JAPAN	BULK	NA	22,00
ORIANA C	34.417	2012	S.KOREA	BULK	GREECE	NA
MEL PRIDE 3	2.260	1999	JAPAN	BULK	NA	8,30
GAIL	29.966	2011	CHINA	BULK	CHINA	13,00
NEW LIFE	28.227	2013	JAPAN	BULK	GREECE	NA
CONRAD	207.647	2017	CHINA	BULK	USA	55,50
ROSCO MAPLE	181.453	2010	JAPAN	BULK	GREECE	33,75
AQUA HONOR	175.428	2012	CHINA	BULK	N/A	28,10
SHUANG XI	93.237	2010	CHINA	BULK	N/A	20,20
XIN HUA	82.269	2012	CHINA	BULK	N/A	22,00
VORANA MANX	82.000	2021	CHINA	BULK	N/A	40,00
BANASOL	72.562	2001	JAPAN	BULK	CHINA	13,80
STOVE TIDE	57.679	2016	PHILIPPINES	BULK	NORWAY	29,50
STOVE FRIEND	58	2016	PHILIPPINES	BULK	NORWAY	29,50
SEACON 6	57.000	2012	CHINA	BULK	CHINA	15,30
HTC CHARLIE	56.451	2014	CHINA	BULK	N/A	20,45
MEDI OKINAWA	56.118	2011	JAPAN	BULK	BANGLADESH	22,00
SPRING HAWK	55.688	2010	JAPAN	BULK	N/A	21,50
SPRING SUNSHINE	46.947	2013	CHINA	BULK	CHINA	17,90
TEO	35.829	2011	CHINA	BULK	M. EASTERN	16,50

EOS ESPERANCE	33.686	2012	JAPAN	BULK	CHINA	*35,0
EOS VICTORY	33.686	2012	JAPAN	BULK		*
YANGTZE BRILLIANCE	32.323	2011	CHINA	BULK	CHINA	15,50
AMIRA ILHAM	28.434	2009	JAPAN	BULK	N/A	13,50
IRENES RESPECT	39.418	2006	S.KOREA	CONTAINER	FRANCE	43,00
SAN ALVARO	28.123	2007	S. KOREA	CONTAINER	DENMARK	33,00
AS FEDERICA	18.349	2007	CHINA	CONTAINER	NA	23,00
AS FAUSTINA	18.236	2007	CHINA	CONTAINER	NA	23,00
STEFAN SIBUM	13.172	2008	GERMANY	CONTAINER	NA	21,50
GRETE SIBUM	13.100	2008	GERMANY	CONTAINER	NA	20,10
HERON HUNTER	51.743	2009	S.KOREA	CONTAINER	ISRAEL	NA
HARPY HUNTER	51.701	2009	S.KOREA	CONTAINER	ISRAEL	NA
ALS FAUNA	51.733	2008	S.KOREA	CONTAINER	ISRAEL	NA
ALS JUNO	50.300	2009	CHINA	CONTAINER	ISRAEL	NA
GH MELTEMI	41.253	2010	CHINA	CONTAINER	SWITZERLAND	35,00
ISEACO HORIZON	39.333	2005	S.KOREA	CONTAINER	FRANCE	41,50
GEORGIA TRADER	30.608	2007	GERMANY	CONTAINER	SWITZERLAND	33,00
VEGA VIRGO	11.837	2011	CHINA	CONTAINER	U.A.E	18,50
MANISA BIANCA	8.961	2000	NETHERLANDS	GC	NA	7,50
RDO CONCERT	85.622	2009	S.KOREA	CONTAINER	SINGAPORE	110,00
TONGVA	53.644	2008	S.KOREA	CONTAINER	NA	NA
MILAN TRADER	34.019	2002	GERMANY	CONTAINER	NA	33,00
ATLANTIC FLOSTA	33.739	2002	GERMANY	CONTAINER	SWITZERLAND	29,00
AS RICCARDA	21.800	2012	CHINA	CONTAINER	SWITZERLAND	24,00
FILIA T	23.422	2019	CHINA	CONTAINER	TAIWAN	41,00
ACAC IA REI	23.327	2010	CHINA	CONTAINER	CHINA	32,50
ROBERT RICKMERS	23.063	2003	POLAND	CONTAINER	SWITZERLAND	20,00
MARINUS	7.082	2003	TURKEY	TANKER	NA	3,90
AMERICAS SPIRIT	111.920	2003	S.KOREA	TANKER	TAIWAN	12,50
NAVIG8 PRIDE	110.928	2018	CHINA	TANKER	USA	96,0 *
NAVIG8 PROVIDENCE	110.928	2018	CHINA	TANKER		*
ECO LOS ANGELES	50.185	2020	S.KOREA	TANKER	DENMARK	36,50
ECO C ITY OF ANGELS	49.815	2020	S.KOREA	TANKER	DENMARK	36,50
NORD HIGHLANDER	37.145	2007	S.KOREA	TANKER	GREECE	8,75
OCEAN PITTA	9.543	2013	CHINA	TANKER	S. AMERIKA	4,00
JUSTICE VICTORIA	74.902	2010	JAPAN	TANKER	GREECE	17,30
IVY EXPRESS	51.442	2009	S.KOREA	TANKER	GREECE	15,00
STENA CONQUEROR	47.323	2003	CROATIA	TANKER	CHINA	6,90
CHEMBULK VIRGIN GORDA	34.614	2004	JAPAN	TANKER	VIETNAM	NA
CHEMBULK BARCELONA	33.573	2004	JAPAN	TANKER	VIETNAM	NA
CHEMBULK NEW ORLEANS	32.363	2003	JAPAN	TANKER	VIETNAM	NA
CRANE ARGO	12.163	2010	JAPAN	TANKER	CHINA	6,50
E MEI SAN	317.952	2010	CHINA	TANKER	N/A	36,75
FOS	306.999	2002	S.KOREA	TANKER	N/A	28,00
NORDIC SIRIUS	150.183	2000	JAPAN	TANKER	N/A	14,00
STENA IMPERIAL	49.750	2015	CHINA	TANKER	CHINA	N/A
OCEAN C LOVER	34.747	2019	CHINA	TANKER	CHINA	18,40

HURDA FİYATLARI KASIM 2021			
ÜLKE	Dökme Kuruyük (per T/LTD)	Tanker (per T/LTD)	Konteyner (per T/LTD)
BANGLADEŞ	US\$ 595-605	US\$ 605-615	US\$ 615-625
PAKİSTAN	US\$ 585-595	US\$ 595-605	US\$ 605-615
HİNDİSTAN	US\$ 555-565	US\$ 565-575	US\$ 575-585
TÜRKİYE	US\$ 325-335	US\$ 335-345	US\$ 345-355

KASIM 2021 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

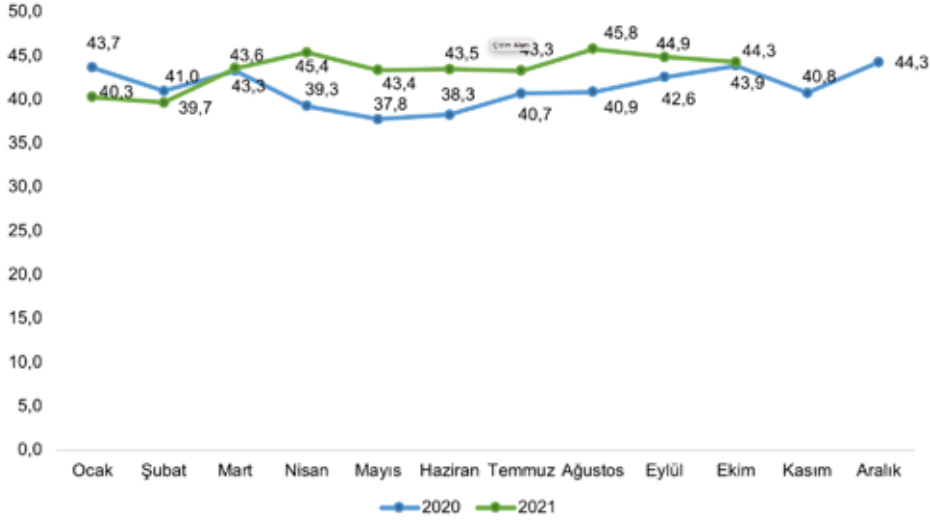
DOLE HONDURAS	16.337	8.291	1991	CONT.	INDIA	471
KAREN KNUITSEN	153.617	25.865	1999	TANKER	INDIA	NA
UMNENGA I	105.401	18.009	1999	TANKER	AS IS PORT ELIZABETH	578
WALLEYE	70.296	13.907	2003	TANKER	INDIA	627
ARIS	38.695	11.443	2001	TANKER	U.A.E	NA
CHEMICAL PIONEER	35.489	12.269	1968	TANKER	AS IS PHILADELPHIA	NA
MELATI SATU	32.127	20.211	1997	TANKER	INDIA	NA
PELICAN	11.915	4.236	1999	TANKER	AS IS KFK/ SRI LANKA	942
MAHABBAH	1.969	6.614	1972	RO-RO	AS IS SAFAGA	500
MASARRAH	1.945	5.700	1977	RO-RO	AS IS SAFAGA	500
SONANGOL LUANDA	159.178	23.192	2000	TANKER	NA	NA
SONANGOL GIRASSOL	159.057	23.313	2000	TANKER	NA	NA
HENG LONG	99.999	16.209	1997	TANKER	BANGLADESH	NA
ST. LEO THE GREAT	3.520	6.833	1992	RORO	NA	400
VLADIMIR VELIKIY	159.990	24.277	2002	TANKER	AS IS BATAM	590
STOLT SPRUCE	36.778	11.312	1993	TANKER	INDIA	NA
TIINA TOO	9.103	2.762	1992	TANKER	INDIA	955
SAGA WAVE	47.062	10.679	1991	GC	INDIA	600
PILATUS 15	1.114	3.193	1986	GAS TANKER	INDIA	855
EM LONGEVITY	306.324	46.657	2000	TANKER	BANGLADESH	592
INGRID	105.528	15.591	2000	TANKER	PAKISTAN	614
TANGO	37.339	8.593	2000	TANKER	BANGLADESH	NA
LUCKY DOLPHIN	35.758	7.486	1996	TANKER	BANGLADESH	608
BON ATLANTICO	14.003	445	2001	TANKER	INDIA	NA
PHARMONY	10.749	3.193	1999	TANKER	INDIA	855
SEIN SUN R	5.438	3.211	1984	REEFER	BANGLADESH	495

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

2020-2021 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2021 yılı eylül ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %5,6 artış göstererek 44.926.950 ton olmuştur.

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



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

Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2021 yılı ekim ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %1,4arttı.

- Limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı 2021 yılı Ekim ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %2,3 artarak 13.318.945 ton,
- Limanlarımızda gerçekleştirilen ithalat amaçlı boşaltma miktarı 2021 yılı Ekim ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %0,8 artarak 19.119.687 ton,
- Dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı 2021 yılı Ekim ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %1,4 artarak 32.438.632 ton olmuştur.

Tablo 1. Denizyolu ile Dış Ticaret, Ekim 2021

Aylar	Yıllar	İhracat		İthalat		Dış Ticaret	
		Miktar (Ton)	Değişim	Miktar (Ton)	Değişim	Miktar	Değişim
Ekim	2020	13.017.990	2,3%	18.970.343	0,8%	31.988.333	1,4%
	2021	13.318.945		19.119.687		32.438.632	
Ocak - Ekim	2020	113.761.661	13,1%	188.797.908	0,8%	302.559.569	5,4%
	2021	128.679.386		190.226.748		318.906.134	

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)



TÜRK LOYDU



TÜRKİYE'NİN KLAS KURULUŞU

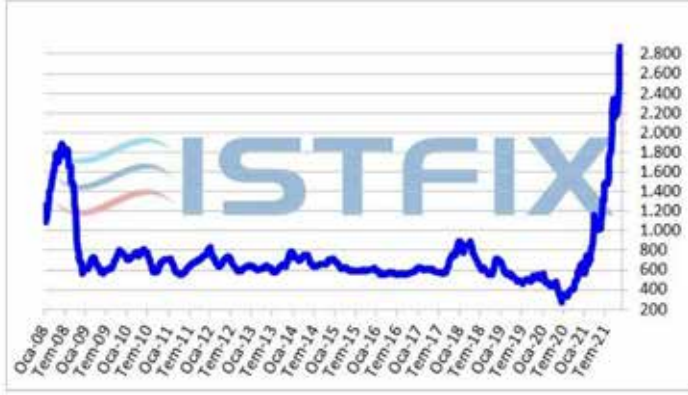
Teknolojide Öncü, Bağımsız, Uzman

www.turkloydu.org

30.11.2021

48. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

ISTFIX Bileşik Endeksi bu hafta geçen haftanın kayıplarını geri aldı. Endeks geçen haftaki 2.663 puandan 2.827 puana çıktı.



ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2021



ISTFIX – Son 1 yıl

HABERLER

Avrupa ve Birleşik Devletler

Moody's, önümüzdeki yıl gelişmekte olan ülkelerde büyümenin pandemi öncesi seviyelere yükselmesini bekliyor. G20'nin gelişmekte olan piyasaların, bu yılki yüzde 7,3 tahminine karşın, 2022'de yüzde 4,8 ve 2023'te yüzde 4,5'lik bir reel gayri safi yurtiçi büyüme kaydetmesi bekleniyor. Çin hariç G20 gelişmekte olan ülkelerin büyümesinin 2021'de yüzde 6,2 olması, ve 2022'de yüzde 4,2'ye, 2023'te ise yüzde 3,5'e düşmesi bekleniyor. Birleşik Krallık merkezli IHS Markit'in avro bölgesi için düzenlediği Bileşik Satın Alma Yöneticileri Endeksi (PMI), Ekim'deki 54,2'den Kasım'da 55,8'e ulaşarak, Reuter'in beklenti anketi sonucu olan 53,2 puanı da aştı. Avro bölgesinde iş büyümesi hızlanıyor, ancak yeni Covid-19 kısıtlamaları ve fiyat baskılarının Aralık ayındaki genişlemeyi sınırlaması bekleniyor. OECD bölgesi gayri safi yurtiçi hasılası (GSYİH), 2021'in 3. çeyreğinde ilk kez pandemi öncesi seviyeyi aşarak, 2019'un 4. çeyreği ile 2021'in 3. çeyreği arasında yüzde 0,5 arttı. Ancak, GSYİH'nin çeyreklik büyümesi, 2021'in üçüncü çeyreğinde 0,9 olarak ölçülerek, ikinci çeyrekteki yüzde 1,7'nin aşağısında kaldığı görüldü. Bu arada Barclays analistlerinin tahminleri

küresel ekonominin 2021'de yüzde 6, 2022'de ise yüzde 4,4 büyüyeceğini işaret ederken, 2022'nin ikinci yarısından itibaren enflasyonun da yavaşlayacağı öngörülmüyor. Birleşik Devletler Başkanı Joe Biden, Donald Trump'ın atamış olduğu Federal Rezerv (Fed) Başkanı Jerome Powell'ı görevden alabileceği yönündeki spekülasyonlara rağmen, Powell'ı zorlu dönemdeki istikrarlı liderliğini de överek Fed Başkanlığı'na ikinci bir dönem için aday gösterdi.

Birleşik Devletler Başkanı Joe Biden, stratejik rezervlerden milyonlarca varil petrolün Çin, Hindistan, Güney Kore, Japonya ve Birleşik Krallık ile koordineli olarak, OPEC+'ın petrol üretimini artırma çağrılarını görmezden gelmesi sonrası fiyatları soğutmak amacıyla piyasaya sürüleceğini duyurdu. Birleşik Devletler 50 milyon varil, Hindistan 5 milyon varil, Birleşik Krallık 1,5 milyon varil ve Japonya 4,2 milyon varil piyasaya sürecek.

Emtia Haberleri

Netice olarak petrol fiyatları sert düştü. Batı Teksas tipi ham petrol 68 dolar/varile Brent ise 73 dolar/varile düştü. Ocak-Eylül döneminde, Türkiye'nin hurda ithalatı yüzde 16,6 artarak 18,85 milyon tona yükseldi. Avrupa Birliği yüzde 51,9 ile ana tedarikçi olurken, onu yüzde

14,6 ile Birleşik Devletler ve yüzde 11,5 ile BDT izledi. Avrupa Çelik Üreticileri Birliği (EUROFER) raporuna göre, Avrupa Birliği'nin ikinci çeyrekteki çelik ithalatı, yükselen çelik talebi ve 2020 yılının ikinci çeyreğindeki rekor düşük seviyeler nedeniyle yıllık yüzde 48 arttı. Hindistan ve Ukrayna'dan yapılan ithalat sırasıyla yıllık yüzde 112 ve yüzde 79 artarken, Rusya ve Türkiye'den yapılan ithalat sırasıyla yıllık yüzde 25 ve yüzde 15 arttı. Ocak-Eylül döneminde Türkiye'nin sıcak hadde rulo sac (HRC) ithalatı yıllık yüzde 39,4 artışla 3,7 milyon tona ulaştı. Türkiye'nin HRC ithalatında 1,51 milyon ton ile Rusya ilk sırada yer alırken, onu 792.000 ton ile Ukrayna izledi. Buğday fiyatları, Rus bir yetkilinin fiyatlarda güçlü bir artış olması durumunda tahıl ihracat vergilerini artırabilecekleri sinyalini vermesi sonrası 9 yılın zirvesine çıktı.

Rusya, Temmuz-Ekim döneminde 15,9 milyon ton buğday (yıllık yüzde 13 düşüş), 2 milyon ton arpa (yıllık yüzde 30 düşüş) ve 0,7 milyon ton mısır (yıllık yüzde 27 artış) ihracatı yaptı. Ukrayna Devlet Gümrük Servisi'ne göre, 2021/2022 hasat yılının başlangıcından bu yana Ukrayna, yıllık 3,33 milyon ton artışla 21 milyon ton tahıl ihraç ederken, bu ihracatın 13 milyon tonu yıllık 1.97milyon ton artışla buğday oldu.

NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	8.609	12.308	15.937	22.873
Geçen Hafta	8.171	11.681	15.125	21.707
Geçen Ay	7.537	10.776	13.952	20.025
Geçen Yıl	1.910	2.730	3.535	5.073



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2021

TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonnage	Cargo	LOAD. - DISCH. PORT	L/D Rate (t/day)	Freight (\$/tonne)
1,000	DAP	GABES-ISKENDERUN	1000/1000	40.00
3,000	SHREDDED TIRES (70')	SAVONA-CANAKKALE	1100/1100	43.50
3,200	SALT IN BB	EREGLI-CHEMNOMORSK	1000/1000	22.00
4,500	BAGGED CEMENT (PALLETS)	ISKENDERUN-RETHYMNON	2250/2250	23.00
5,000	SFM (68')	VARNA-HAIFA	2000/2000	58.00
5,000	SFM (66')	NIKOLAEV-RAVENNA	1750/1750	70.00
6,000	SFSM (64')	NIKOLAEV-MANFREDONIA	1500/1500	68.00
6,000	SOYBEANS (50')	NIKOLAEV-MARMARA	2000/1500	39.00
6,000	SOYBEAN MEAL (54')	NIKOLAEV-KARASU	2000/2000	36.00
6,500	SALT IN BULK	DAMIETTA-SAVONA	2500/2500	32.00
6,600	AGRI PRODUCTS (56')	NIKOLAEV-MARMARA	2000/2000	46.00
6,600	SFM (68')	CONSTANTA-ASHDOD	2500/2000	63.00
7,000	STEEL PRODUCTS	NOVOROSSIYSK-ASHDOD	1250/1250	60.00
7,500	STEEL PIPES	DILISKELESİ-SHEERNESS + CARDIFF	1500/1500	90.00
7,500	STEEL COILS	CIVITAVECCHIA-CONSTANTA	3500/3500	21.00

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 1994 inşa 3.050 DWT "Fri Marlin" kosterinin 2,3 milyon dolara satıldığı raporlandı.

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

Sıra NO	Gemi Adı	IMO NO	Tipi	Bayrak	Tonajı GT	Tonajı DWT	Tonajı LDT	İnşa Yılı	Geliş Tarihi
1	Integrity	8919934	Ro-Ro	ABD	52.479	29.152	10.870	1992	28.01.2021
2	DampierSpirit	8613748	Tanker	Bahamalar	59.289	115.232	16.079	1988	3.04.2021
3	TantawanFpso	7421980	Tanker	Bahamalar	67.408	136.960	25.662	1976	5.05.2021
4	Damla	7637149	Ro-Ro Yolcu	Belize	13.505	1.887	7.230	1978	28.01.2021
5	Dzintarkrasts	8421951	Balıkçı	Gine-Bissau	1.898	690	1.480	1984	9.02.2021
6	Alina	7525683	Kuruyük	Gürcistan	20.206	34.318	6.254	1977	17.03.2021
7	NikaVictory	8805509	Soğutmalı Yük Gemisi	Gürcistan	2.060	2.133		1987	4.06.2021
8	Volvox Delta	8304567	Tarama Gemisi	Hindistan	8.089	10.915	6.072	1984	16.06.2021
9	Aberdeen	9125736	Tanker	Honduras	47.274	87.055	17.419	1996	3.05.2021
10	St Victoria	910931	Yolcu	İtalya	75.166	8.039	30.357	1996	27.01.2021
11	AssoVentuno	9183192	Römorkör	İtalya	1.996		1.479	1998	3.03.2021
12	TransoceanArctic	8754449	Sondaj Platformu	Kamerun	20.067		17.037	1986	7.01.2021
13	Noble Danny	8765242	Sondaj Platformu	Kamerun	39.831		30.247	1999	18.02.2021
14	Enasco Ds-3	9443372	Sondaj Gemisi	Kamerun	60.105		35.873	2010	11.03.2021
15	Alcyon A	8104228	Römorkör	Kamerun	1.210	1.000		1981	7.06.2021
16	Melody	8800298	LPG	Kamerun	3.643	4.247		1989	16.09.2021
17	Arctic	7517507	Tanker	Kanada	20.236	26.440	10.472	1978	17.04.2021
18	Catharina	8942577	Kuruyük	Komorlar	3.969	4.296	1.799	1969	7.01.2021
19	Tzoanna VI	7517533	Kuruyük	Komorlar	1.896	2.944	968	1976	10.02.2021
20	Rauf H	8325535	Kuruyük	Komorlar	4.362	6.342	2.157	1985	10.02.2021
21	Edi	7218395	Yolcu	Komorlar	28.372	596	14.400	1973	16.05.2021
22	CsIRhine	8721363	Kuruyük	Malta	6.944	10.110	3.462	1983	25.03.2021
23	Gsp Phoenix	9083158	Römorkör	Malta	2.033		1.723	1995	21.05.2021
24	GspVega	8107062	Römorkör	Malta	1.768		1.964	1974	21.05.2021
25	B Gas Commander	9112155	LPG	Malta	2.458	2.347	1.463	1996	6.06.2021
26	GSP Phoenix	9083158	Servis Motoru	Malta	2.033	891		1995	4.06.2021
27	Ocean Confidance	8758079	Sondaj Platformu	Marshall Adaları	27.954		24.890	1987	7.01.2021
28	LeivEiriksoon	8767317	Sondaj Platformu	Marshall Adaları	36.768		31.614	2001	14.04.2021
29	LevSoldatov	8721363	Kuruyük	Moğolistan	3.086	3.337	1.867	1986	15.04.2021
30	Bislan	6919514	Kuruyük	Moldova	2.406	2.818	1.151	1969	13.01.2021
31	Jigawa	7208106	Ro-Ro	Moldova	2.758	2.100	1.345	1972	28.01.2021
32	DeepseaBergen	8750833	Sondaj Platformu	Norveç	15.546		14.739	1983	7.01.2021
33	BettyKnutsen	9172870	Tanker	Norveç	24.185	35.807		1999	9.07.2021
34	Rainbow	8230297	Kuruyük	Palau	2.457	3.183	1.252	1976	14.01.2021
35	SeagasGovernor	8219932	Tanker	Palau	4.658	4.563	2.186	1983	17.04.2021
36	Vav	7369118	Ro-Ro Yolcu	Palau	7.564	5.170	3.612	1974	7.05.2021
37	Amur 2506	8721325	Kuruyük	Panama	3.086	3.340	1.865	1985	13.01.2021
38	Rey	7336563	Kuruyük	Panama	548	1.247	1.360	1975	15.04.2021
39	SeaCruiser 1	8817100	Ro-Ro	Panama	7.694	3.184		1989	20.06.2021

Sıra NO	Gemi Adı	IMO NO	Tipi	Bayrak	Tonajı GT	Tonajı DWT	Tonajı LDT	İnşa Yılı	Geliş Tarihi
40	West Navigator	9162100	Sondaj Gemisi	Panama	69.851	99.304		1998	7.06.2021
41	Harats	8721404	Kuruyük	Panama	2.998	3.332		1986	7.07.2021
42	Standorf	8902993	LPG	Panama	21.907	28.820	10.875	1990	25.08.2021
43	Celebration G	9258997	Kuruyük/Konteyner	Panama	7.576	10.400	3.914	2002	10.09.2021
44	InzhenerPlavinsky	8603365	Kuruyük	Rusya	8.026	9.382	4.917	1988	10.02.2021
45	Ataman	8230182	Kuruyük	Rusya	2.740	3.504	1.276	1971	19.03.2021
46	Deniz S	8103389	Kuruyük	Sierra Leone	4.281	4.510	2.411	1981	14.01.2021
47	Enigma	9077587	Kuruyük	Sierra Leone	4.998	4.678	3.232	1997	7.03.2021
48	Randa	8414283	Kuruyük	Suriye	2.831	5.160	1.573	1984	19.04.2021
49	Lady Caroline	7909619	Ro-Ro	Tanzanya	1.734	305	948	1979	20.05.2021
50	Al Hani	8314433	Kuruyük	Togo	3.990	6.479	2.084	1984	15.01.2021
51	Youssef M	7726093	Kuruyük	Togo	2.610	4.510	1.455	1980	5.04.2021
52	Safi	7108899	Kuruyük	Togo	2.526	3.684	1.456	1971	15.05.2021
53	Nika	880559	Kuruyük	Togo	2.060	2.099	1.660	1970	31.05.2021
54	Samsun	7615684	Ro-Ro Yolcu	Türkiye	10.870	1.790	6.593	1985	3.05.2021
55	Yakamoz 5	5055323	Tanker	Türkiye	498	598	440	1961	10.02.2021
56	Hicri Kaan	8508670	Tanker	Türkiye	5.359	7.859	3.186	1986	5.04.2021
57	Çatalkaya	7434834	Römorkör	Türkiye	127		80	1984	22.04.2021
58	Cemal Kaptan	7809883	Kuruyük	Türkiye	3.036	3.036	1.003	1979	28.01.2021
59	Burak A	7364601	Kuruyük	Türkiye	1.245	2.140	730	1975	19.03.2021
60	Sabahat Telli	8111831	Tanker	Türkiye	3.253	4.558		1982	12.07.2021
61	Parsa	8914776	Tanker	Türkiye	4.988	8.224	3.100	1991	13.08.2021
62	Duruca	8916504	Tanker	Türkiye	4.556	6.999	2.718	1993	21.10.2021

Kaynak: Gemisander ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

* Renklendirilen gemiler Ekim 2021 tarihinde geri dönüşüme giren gemilerdir.

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



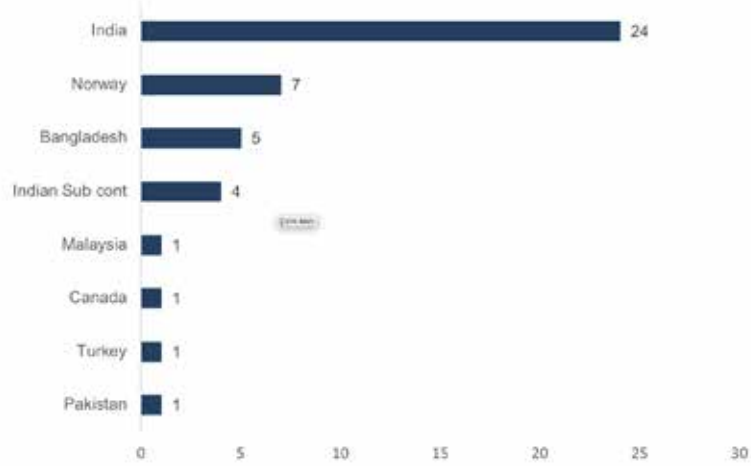
Kaynak: Clarksons Research Services Limited ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

DÜNYADA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Gemi Tiplerine Göre Listelenmiştir) AĞUSTOS-EKİM 2021

Gemi Tipi	Mayıs			Haziran			Temmuz		
	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT
Accom. Unit	-	-	-	1	42,0	2.420	-	-	-
AHTS	5	30,6	8.267	1	35,0	2.903	5	138,0	15.029
B/D/G Dredger	1	32,0	1.328	-	-	-	-	-	-
Bulk	3	30,0	99.407	1	34,0	41.574	1	78,0	15.169
C,U & FP Lay	1	24,0	6.000	-	-	-	-	-	-
Chem&Oil	11	27,3	220.727	11	25,1	223.442	7	202,0	116.512
Container	2	32,0	23.413	-	-	-	-	-	-
Crew Tender	-	-	-	-	-	-	1	10,0	-
Cruise	-	-	-	-	-	-	1	27,0	7.180
Ethy/LPG	-	-	-	1	32,0	4.247	-	-	-
GCargo	2	50,5	1.235	3	29,0	6.743	-	-	-
LNG	2	31,0	143.510	2	39,5	139.615	-	-	-
LPG	1	31,0	28.820	-	-	-	1	35,0	1.114
M. Sulphur	1	22,0	15.866	-	-	-	-	-	-
Methanol	2	26,0	50.717	1	23,0	30.957	-	-	-
MPP	-	-	-	4	21,0	24.926	-	-	-
MSV	-	-	-	-	-	-	1	22,0	3.631
Open Hatch	-	-	-	-	-	-	1	30,0	47.062
Pass/Car F.	2	43,0	2.049	-	-	-	4	154,0	10.316
Pass/Cargo	1	30,0	4.963	1	29,0	5.014	-	-	-
Products	6	25,3	169.847	8	24,6	136.537	8	198,0	425.342
PSV	-	-	-	-	-	-	2	35,0	7.855
Reefer	5	44,0	13.388	1	39,0	5.538	1	37,0	5.438
Research	-	-	-	-	-	-	1	49,0	2.000
RfrFish C.	-	-	-	2	32,5	12.089	-	-	-
RoPax	-	-	-	-	-	-	1	35,0	8.036
Seis. Survey	2	39,5	3.896	-	-	-	-	-	-
Shuttle	-	-	-	2	22,5	283.648	1	22,0	153.617
StandbySafety	1	39,0	-	-	-	-	-	-	-
Supply	1	26,0	1.090	1	37,0	1.180	1	48,0	1.055
Tanker	7	25,7	906.754	15	25,8	2.033.234	6	138,0	852.838
Tug	2	24,0	145	1	37,0	124	1	46,0	-
TSH Dredger	1	32,0	4.752	-	-	-	-	-	-
Genel Toplam	59	30,9	1.706.174	56	27,3	2.954.191	44	1304,0	1.672.194

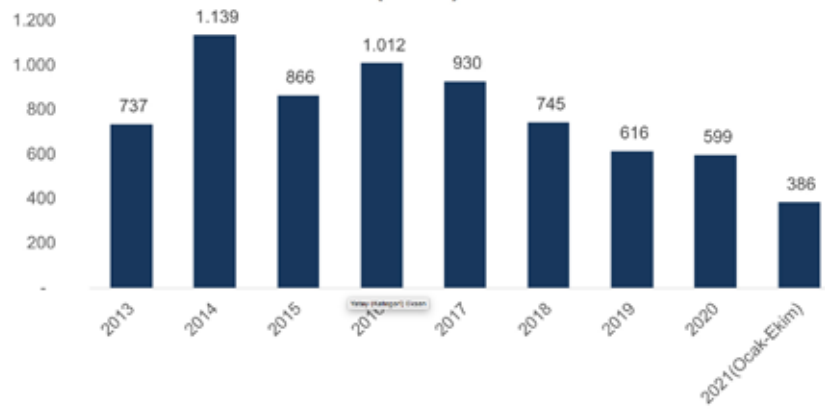
Kaynak: Clarksons Research Services Limitet ve IMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

GEMİ GERİ DÖNÜŞÜMÜNDE ADET BAZINDA ÜLKELER (EKİM 2021)



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

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



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

*İMEAK Deniz Ticaret Odası Deniz Ticareti ve Deniz Ulaştırması Genel Sekreter Yardımcılığı bünyesinde hazırlanmıştır.
HAZIRLAYANLAR: Metin AK (Sektörel Araştırmalar Uzmanı) Aycan KULAKSIZ HACİBEBEKOĞLU (Sektörel Araştırmalar Uzmanı) Meryem ÇELİK
(Deniz Ticareti Sorumlusu)



PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ

Bu Üniversitede İş Var!

- ➔ DENİZCİLİK FAKÜLTESİ
- ➔ HUKUK FAKÜLTESİ
- ➔ İKTİSADİ ve İDARİ BİLİMLER FAKÜLTESİ
- ➔ MÜHENDİSLİK FAKÜLTESİ
- ➔ DENİZCİLİK MESLEK YÜKSEKOKULU
- ➔ LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ



360°
sanaldır



İSTANBUL / TUZLA

AÜNİVERSİTE

www.pirireis.edu.tr

[pirireisuni](#) [pirireisuniversity](#) [pirireisuniversitesi](#)



**SPARE PARTS
SERVICE**

**MAXIMIZE
ENGINE
PERFORMANCE**

MESSI INCORPORATION
Marine Engine Ship Spares International Inc.
Atatürk Mah.E.Gazi Sk.Metropol Istanbul Sit.
C1 Blok No.2B/376 Ataşehir/ İstanbul/TURKEY

P: +90 216 346 17 00-03
P: +90 216 599 06 39
M: sales@mesimarine.com
M: info@messiservice.com

in mesimarine
@ mesimarineinc



BSKY

DÜNYADAKİ TEK FİLTRESİZ UV TIP BWTS

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

İLETİŞİM:

✉ info@yafdiesel.com.tr

🌐 www.yafdiesel.com.tr

🏠 Tuzla/İstanbul

☎ 0216 494 49 02

