

İMEAK  
Deniz Ticaret  
Odası'nın  
resmi yayınıdır.

# Deniz Ticareti

DERGİ KURULUŞ: 1984

KASIM / 2021



10 KASIM

*Özlemle Anıyoruz*

1881-1938



**UZMAR®**



7/24

**31 KILAVUZ KAPTAN**

350 UZMAN DENİZCİ

**30 DENİZ ARACI**

MAKSİMUM VERİMLİLİK

**SIFIR RİSK**

TEK VİZYON

**ÖNCE EMNİYET**

1973'TEN BERİ

LİMANLARDA  
**EMNİYET**  
BİZE EMANET



*Denizcilik Sektöründe 20 Yıldır Sizlerle...*



**BERK GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ LTD. ŞTİ.**

Evllya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza

No: 2/5 Tuzla / İSTANBUL

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

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

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

**BERK LOJİSTİK LTD. ŞTİ.**

Evllya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza

No: 2/5 Tuzla / İSTANBUL

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

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

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





# CITADESIGN

Marine Interior Design



# ÜRKMEZ SAC & DEMİR

## Ticaret Limited Sirketi

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

ABS<sup>®</sup> ClassNK

BUREAU  
VERITAS

DNV

Lloyd's  
Register



GEMİ İNŞA PROJE  
UYGULAMALARINIZDA  
PROFESYONEL  
ÇÖZÜMLER

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





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

M. ZİYA KALKAVAN

ALİ FUAT ALTIN

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



**Yıl 37**

**KASIM 2021**

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

**SAHİBİ**

İMEAK DTO adına Yönetim Kurulu Başkanı: TAMER KIRAN

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü: BAŞARAN BAYRAK

**YAYIN KURULU**

**BAŞKAN:** BAŞARAN BAYRAK

PINAR KALKAVAN SESEL

MUSTAFA MUHTAROĞLU

PROF. DR. MUSTAFA İNSEL

**İDARE MERKEZİ**

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

İSTANBUL-TÜRKİYE

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

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

www.denizticaretodasi.org.tr

**YAYINA HAZIRLIK**

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

Validebağ / Kadıköy İSTANBUL - TÜRKİYE

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

info@tayfajans.com

Genel Yayın Yönetmeni: HAKKI ŞEN - hakkisen@tayfajans.com

Genel Koordinatör: AYŞE OLCAY - ayseolcay@tayfajans.com

Reklam Koordinatörü: ZEYNEP USTA HÜSEYİNOĞLU

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

Art Direktör: FATMA BAŞ - fatmabas@tayfajans.com

Muhabir: SERPİL GEDİK - muhabir@virahaber.com

**Katkıda Bulunanlar:**

SEVİM TARHAN ATASOY

**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](http://www.avsglobalsupply.com)

at 1500  
ports  
in 126  
countries

EXPO<sup>®</sup>MARITT

**EXPOSHIPPING**

16<sup>th</sup> INTERNATIONAL MARITIME EXHIBITION & CONGRESS  
ISTANBUL

Stand  
C-111

30 KASIM - 03 ARALIK  
VIAPORT MARINA - TUZLA

**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** menzilde 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 konumlandırılabilir **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..**

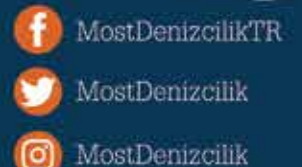


## ACIL ÇAĞRI:

+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







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

*Our light is your guidance...*

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

*Shipbrokers & Consultants since 2006*



# İÇİNDEKİLER



## 16

### MECLİS

MECLİS GÜNDEMİNDE  
DÜNYA EKONOMİSİ VE  
DENİZCİLİK PİYASALARI  
VARDI

## 28

### GÜNDEM

10 KASIM 1938:  
BÜYÜK MATEM

## 12

### TAMER KIRAN

BUGÜNÜ YÖNETEBİLME VE  
GELECEĞİN DÜNYASI İÇİN  
GEREKLİ DÖNÜŞÜMLERİ  
HAYATA GEÇİRMENİN ÖNEMİ

## 48

### ENERJİ

PROF. DR. AYKUT İ. ÖLÇER

## 52

### YENİ TEKNOLOJİLER

MEVLÜT CİVELEK:  
METANOLÜ ENERJİ  
GEÇİŞİ İÇİN BU KADAR  
ÖNEMLİ YAPAN NEDİR?

## 56

### SÖYLEŞİ

ZİHNİ MEMİŞOĞLU  
GEMİ TEDARİKÇİLERİ  
DERNEĞİ YÖNETİM KURULU  
BAŞKANI

## 62

### MEGA YAT

TÜRKİYE MEGA YAT  
ÜRETİMİNDE KALİTESİYLE  
DÜNYADA ÜST SIRALARA  
YÜKSELDİ

## 68

### BUNKER

ZİYA GÜRÜN

## 74

### YAT TURİZMİ

YAT KAPTANLIĞI /  
PERSONELİ EĞİTİMİ NASIL  
OLMALI?

## 78

### AKADEMİK BAKIŞ

UĞUR KAÇAN:  
GEMİ AŞÇILIĞI HAKKINDA

ODADAN HABERLER .....	30
ŞUBELERİMİZDEN .....	40
SEKTÖRDEN HABERLER .....	80
ÇEVRE .....	94
EĞİTİM .....	96
LOJİSTİK .....	98
İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ .....	100
DTO AB BÜLTENİ .....	102
GEMİ TUTULMALARI .....	104
KÜLTÜR-SANAT .....	106
S&P .....	108
YÜK İSTATİSTİKLERİ .....	112
ISTFIX ANALİZ .....	114
HURDA RAPORU .....	116



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](http://www.eskomarine.com.tr), mail: [marine@eskomarine.com.tr](mailto: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"

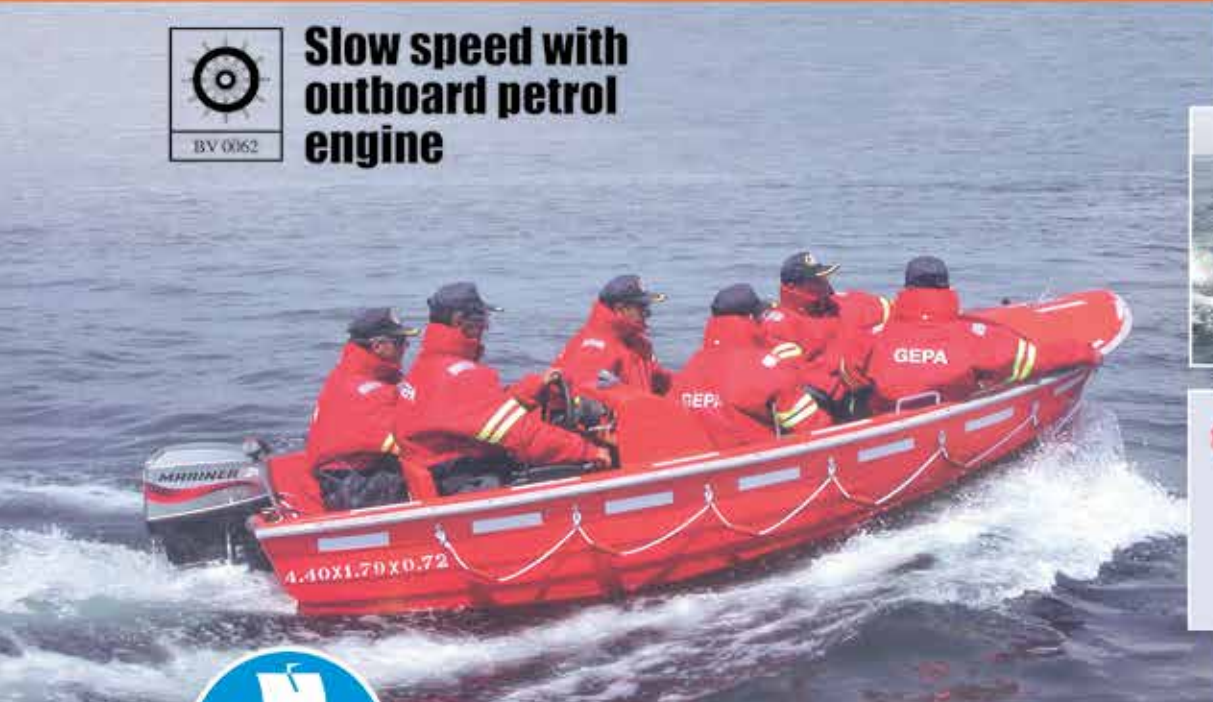


## RESCUE BOATS

**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



EXPERT FOR TOWAGE AGENCY

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

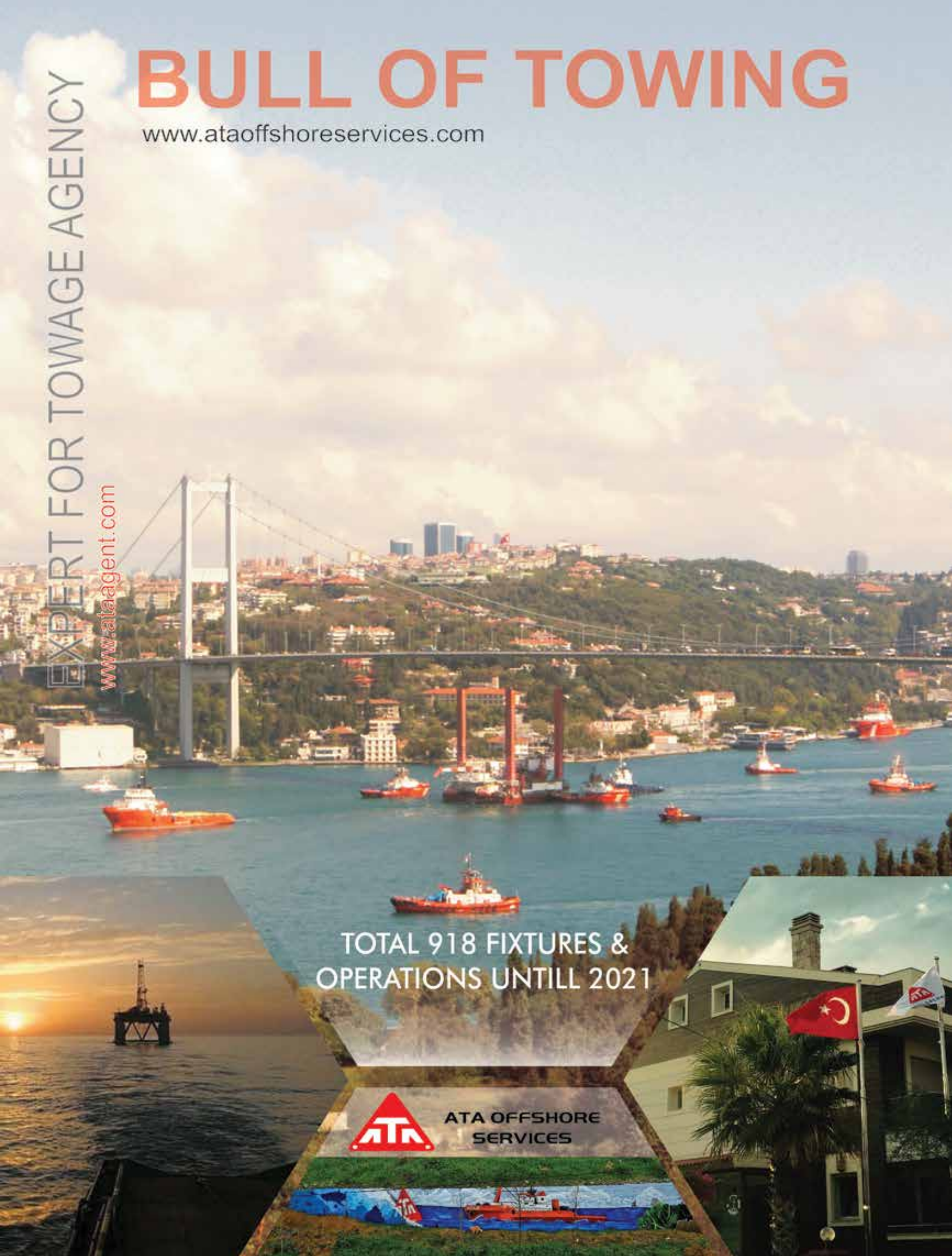
# BULL OF TOWING

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

TOTAL 918 FIXTURES &  
OPERATIONS UNTILL 2021



ATA OFFSHORE  
SERVICES





# Bugünü yönetebilme ve geleceğin dünyası için gerekli dönüşümleri hayata geçirmenin önemi

Pek çok sorunun bir arada yaşandığı ve belirsizliklerin arttığı zor bir dönemden geçiyoruz. Bir yandan Covid-19 hala tehdit olmaya devam ederken, küresel ekonomide dünyadaki tedarik zincirlerindeki sorunların maliyet baskısını artırdığını ve yükselen enerji fiyatlarının küresel enflasyonu daha da yukarı çektiğini görüyoruz. Dolayısıyla böylesi bir ortamda bugünü yönetebilmek ve geleceğin dünyası için gerekli dönüşümleri hayata geçirmek, her zamankinden daha da önemli hale geliyor. Dünyanın odaklandığı ve büyük değişimlere öncülük etmeye aday en önemli konu hiç şüphesiz iklim değişikliği... Tüm dünyanın etkilendiği ve sorunun çözümü için bütün devletlerin iş birliği yaptığı Covid-19 pandemisi gibi iklim değişikliği de, yine devletlerin ortak hareket etmesi gereken global bir sorun olarak karşımıza çıkıyor.

Bu konuda, aralarında Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'ın da yer aldığı dünya liderleri, İtalya'nın başkenti Roma'da, 30-31 Ekim tarihlerinde düzenlenen G20 Zirvesi'nde bir araya gelerek, küresel ısınmayı 1,5 derecede sınırlama ana hedefine bağlılıklarını teyit ettiler. Bu toplantının ardından İskoçya'nın Glasgow Kenti'nde 1 Kasım'da başlayan ve 12 Kasım'a kadar sürecektir Birleşmiş Milletler İklim Zirvesi'nden çıkacak sonuçlar merakla bekleniyor. İklim değişikliği sorunu, geçtiğimiz haftalar içerisinde Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde onaylanan Paris İklim Anlaşmasıyla beraber artık ülkemizde de bir devlet politikası haline gelen bir konu oldu. Her ne kadar halihazırda hükümetlerin fosil yakıt üretimine destekleri, aynı ülkelerin karbon azaltımına yönelik hedefleriyle uyumsuzluk gösterse de, bundan sonraki süreçte kaçışı olmayan bu yolda ilerlemek, işlerimizi, sektörlerimizi, hayat



**TAMER KIRAN**

*İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı*

anlayışımızı geliştirmek durumundayız. İş dünyası olarak belirsizliklerle dolu bu süreci çok yakından takip ediyoruz.

Odamızın ev sahipliğinde 20 Ekim'de, İstanbul Ticaret Odası, İstanbul Sanayi Odası, İstanbul Ticaret Borsası'nın katılımıyla gerçekleştirdiğimiz "İstanbul Odalar ve Borsa Yönetim Kurulları Müşterek Toplantısı"nda gündemin birinci maddesini "Sürdürülebilirlik ve Yeşil Mutabakat: İş Dünyasına ve Ticaret Hayatına Etkileri, Yapılması Gerekenler" konusu oluşturdu.

Hepimiz, özellikle Avrupa Birliğinin, üretim ve ticareti derinden etkileyecek "Yeşil Mutabakat" stratejisi ile ilgili süreçlerin etkin bir şekilde yürütülmesi, devletin yaptığı çalışmalara iş dünyasının da katılması, farklı detayları olan Yeşil Mutabakat konusunda

bir koordinasyon içinde hareket edilmesi noktasında mutabık kaldık. İstanbul'daki iş dünyasının bu konuda yaptıkları ve yapacakları çalışmalarla ilgili Odalar ve Borsa'nın bir araya gelerek değerlendirme yapması, ortak çalışmaların TOBB şemsiyesi altında toplanarak, ilgili bakanlıklar nezdinde gündeme taşınması konusunda görüş birliğine vardık. Yine aynı toplantıda küresel ısınmanın bir sonucu olarak Marmara Denizi'nde ortaya çıkan müsülaj sorunu nu da değerlendirdik. Konuyu yakından takip eden Bandırma Onyedü Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Mustafa Sarı'nın sunumunu dinledik. Müsülaj konusu İstanbul ve Marmara'yı yakından ilgilendiren ve ciddiyetle takip edilmesi gereken bir konu olmaya devam ediyor. Bu konuda ileri biyolojik arıtma tesisleri kuruluncaya kadar evsel ve çevresel atıklarla denizlerin kirlenmesini önlemek ve bu konuda farkındalık yaratmak çok önemli. Odalar ve Borsa olarak bu konuyu gündemde tutmak ve farkındalık çalışmalarına katkı sağlama konusunda görüş birliğine vardık.

Bu ay 10 Kasım'da, Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ü, aramızdan ayrılışının 83'üncü yıldönümünde saygı, şükran ve rahmetle anacağız. O'nun bizlere mirası olan Türkiye Cumhuriyeti'nin ilelebet var olması ve gelişmesi için durmadan çalışmaya devam edeceğiz. Yine Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün, "Milletleri kurtaranlar yalnız ve ancak öğretmenlerdir" sözüyle kıymetlerini vurguladığı öğretmenlerimizin Öğretmenler Günü'nü de 24 Kasım'da kutlayacağız. Denizcilik camiası adına öğretmenlerimize şükran ve saygılarımı sunarken, emekli öğretmenlerimize sağlıklı ve huzurlu günler diliyor, vefat eden ve şehit öğretmenlerimizi rahmetle anıyorum. Kalın sağlıcakla...





İlk hidrolik hibrit sistemli römorkör



İlk LNG yakıtlı römorkör



İlk uzaktan kumandalı römorkör

# Dünyada İlklere imza atmaya devam ediyoruz...







# ONURSAN



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

## Liferaft Service

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

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



Your Liferaft on board



SAVE MORE TIME



Our Rental Liferaft

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

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

#### Approvals



You may contact us for the latest approvals for liferafts





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](https://lr.org/eexi)





# MECLİS GÜNDEMİNDE DÜNYA EKONOMİSİ VE DENİZCİLİK PİYASALARI VARDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Ekim Ayı Meclis Toplantısı pandemi koşulları kapsamında, gerekli tüm tedbirler alınmak suretiyle DTO Meclis Salonu'nda yapıldı. Bazı üyelerin video konferans sistemi üzerinden katıldığı toplantıda, Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan “Dünya Ekonomisi ve Denizcilik Piyasaları” konulu sunum yaptı.



Salih Zeki Çakır - Arif Kenan Türkantos

İMEAK DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır başkanlığında açılışı yapılan toplantıda gündeme geçilmeden önce vefat eden kişilerin isimleri okundu ve kendilerine Allah'tan rahmet, yakınlarına başsağlığı dilendi. Meclis Katip Üyesi Serhat Barış Türkmen'in okuduğu isimler şöyle: “Oda üyesi Alyans Mühendislik Gemi Makina Sanayi ve Ticaret Ltd. ortaklarından Metin Yazıcıoğlu, Oda üyesi Lam-Lyonel A. Makzume Vapur Acenteliği A.Ş. ortaklarından Ronalt Antuan Makzume ve Rayment Makzume'nin kız kardeşleri Müryel Makzume, Oda üyesi Şekip Yalçın'ın annesi Selma Yalçın.”

Toplantı; 09.09.2021 zabıtları, 2021 ağustos ayı mizanının onaylanması ve İstanbul Vergi Dairesi Başkanlığı 8 No'lu daimi takdir komisyonuna İMEAK Deniz Ticaret Odası tarafından 2 asil 2 yedek üye belirlenmesi ile devam etti. Oylama

sonucunda asil üyeler Cihat Yavuz Güler ve Ahmetcan Bozkurt; yedek üyeler ise Ziyaeddin Bayraktar ile Şendoğan Göksu oldu. Eylül ayı faaliyetlerine ilişkin hazırlanan video sunumunun ardından söz alan İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran ABD'de bulunduğu için zoom aracılığıyla katıldığı toplantıda yaptığı konuşmada, ekonomik değerlendirmelerde bulundu.

## GENEL EMTİA FİYATLARI VE TEDARİK SORUNLARI ENFLASYONU YÜKSELTİYOR

Küresel ekonomide tarihi bir büyüme yılı içinde olunmasına rağmen, büyüme ivmesinde düşüş sinyallerinin artmaya başladığını belirten Tamer Kiran, pandeminin etkisiyle ortaya çıkan tedarik zincirlerindeki sorunun artması ve enerji fiyatlarındaki artışın hızlanmasını ivme kaybının en temel

nedenleri olarak görüldüğünü söyledi. Tedarik zincirlerindeki sorunların maliyet baskısını arttırması ve yükselen enerji fiyatlarının küresel enflasyonu daha da yukarı çeken unsurlar olmaya başladığını belirten Tamer Kiran, “İvme kaybı yaşansa bile büyümenin belli bir gücünü koruması durgunluk beklentilerini şimdilik biraz uzakta tutmakla birlikte, enflasyondaki yükseliş eğilimi tüm dünyada çok daha fazla ortaya çıkıyor. Genel emtia fiyatları ve tedarik sorunları son bir yılda enflasyonu tüm dünyada zaten yükseltmeye başlamıştı. Enerji fiyatlarındaki yükseliş enflasyon kaygılarını daha da attırılmış durumda. 2015 Paris İklim Anlaşması, özellikle fosil yakıt arzını arttırmaya yönelik yeni yatırımları azaltmaya başladı. Küresel ekonomide normalleşme çabalarının artması ile yükselen enerji talebi arzın üzerine çıkmaya başladı. Örneğin İngiltere elektrik üretiminin yüzde 25'ini rüzgar enerjisiyle karşılamaya başlamış durumda.

Eylül ayında Kuzey Denizi rüzgarlarının azalması elektrik tüketimini azaltınca, İngiltere de doğalgaz ve kömüre yönelme oldu ve bu da fiyatları arttırdı. ABD'deki birçok ülkede de benzer durumlar yaşanıyor. Bu nedenle yenilebilir enerjiye daha güçlü geçiş sağlanana kadar enerji fiyatlarında benzer baskıları görmemiz kuvvetle muhtemel görünüyor. Küresel enflasyon beklenenden daha yüksek ve uzun olma ihtimalini unutmamamız gerekiyor. Bu tablo, başta ABD Merkez Bankası olmak üzere tüm merkez bankalarının enflasyon ile mücadelelerini hızlandırabilir. Böyle bir süreç ülkemiz dahil birçok gelişmekte olan ülkeyi sermaye hareketlerinin yönü açısından



etkileyebilir. Küresel enflasyon risklerinin arttığı bu ortam ülkemizde zaten yüksek olan enflasyon ile mücadelenin öncelikli olması ülkemizin makro ekonomik istikrarı açısından son derece önemli olmaya devam etmektedir” diye konuştu.

Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası'nın, 23 Eylül'deki toplantısında politika faizini %19'dan %18'e düşürdüğünü, enflasyonun ise yükselişini geçtiğimiz ay da sürdürdüğünü hatırlatan Tamer Kıran, “Enflasyon ve kur tarafında sıkıntılı seyir devam ederken, tüketici güveninde ise yükselme devam ediyor. Ekonomik güven endeksi geçen sene eylül ayında 94.3 ve ağustos ayındaki 100.8 seviyesinde. Bu eylül ayında 102.4'e geldi” dedi.

### “İHRACATIMIZ REKORLAR KIRMAYA DEVAM EDİYOR”

Dış ticaretimizdeki hızlanmanın sürdüğünü, eylül ayında ihracatın bir önceki yılın aynı ayına göre %30 artışla 20,8 milyar dolara, ithalatın ise %12 artışla 23,4 milyar dolara ulaştığını kaydeden Tamer Kıran, şunları söyledi: “İhracatımızın rekorlar kırmaya devam etmesi ve büyümeye olan artan katkısı son derece memnuniyet vericidir. Bu gelişme cari işlemler açığımızın azalmasına katkıda bulunurken, aynı zamanda rezerv artışını da desteklemektedir. Küresel ekonomide, özellikle AB'deki yavaşlama ülkemizin ihracat artış hızını önümüzdeki dönemde bir miktar yavaşlatabilir, ama önceki yıllara göre güçlü kalma ihtimali yüksek görünmektedir. Turizmin katkısı da özellikle gelecek yıl artarak devam edecektir. Cari işlemler dengesine olumlu katkısı olan bu gelişmelerin istikrarlı kararlarla desteklenmesi durumunda kur riskleri azalarak makro ekonomik istikrara daha fazla katkı oluşacaktır.”

Ticaretteki bu canlı gelişmelerin doğal olarak denizcilik piyasalarına da olumlu yansımaya devam ettiğini belirten Tamer Kıran, yılın ilk dokuz ayı itibarıyla “Dökme Yük” ve “Konteyner” piyasasında kazançların canlı kalmaya devam ettiğini belirtti. Kıran, özellikle konteyner tarafında talep artışının devamı, liman sıkışıklıkları ve lojistik yetersizlikler gibi faktörlerin, navlunları ve gemi kiralamalarını rekor seviyelere taşıdığını, dökmecelemlerde de Çin



Tamer Kıran

kaynaklı ticari büyümenin pozitif etkisiyle hareketli bir piyasa yaşandığını söyledi.

### “SEKTÖRÜN SORUNLARINI TAKİP EDİYORUZ”

Covid-19 salgını ve iklim değişikliği nedeniyle birbiri ardına alınan yeni kararlar nedeniyle gündemin hızla değiştiği bir ortamda, denizcilik sektörünü yakından ilgilendiren konuları takip etmeye ve Oda üyelerini ilgilendiren birçok konuda çalışmalarına ara vermeden devam ettiklerini kaydeden Tamer Kıran, şöyle konuştu: “Ticaret Bakanlığı Uluslararası Hizmet Ticareti Genel Müdürlüğü, bir süre önce hizmet sektörleri için sağlanmakta olan desteklerin değerlendirilmesi çerçevesinde 2023 yılı hedefleriyle önümüzdeki dönem ihracat hedeflerine ulaşmak amacıyla lojistik ve taşımacılık sektörünün talep ve ihtiyaçları doğrultusunda revize edilmesi yönünde çalışmalar başlattı. Odamız da çalışmalara katılarak, lojistik ve taşımacılık sektörü için sağlanan desteklere ilişkin somut önerilerini bir yazı ile ilgili müdürlüğe iletti. Yazımızda denizcilik sektörünün kendine özgü dinamikleri, uluslararası kuralları ve çalışma koşulları göz önüne alındığında 2015/8 sayılı ve 2564 sayılı kararlarda lojistik ve taşımacılık sektörünün altında ayrı bir başlıkta ele alınması ile denizcilik sektörünün çalışma prensiplerine uygun

destek unsurlarının belirlenmesinde yarar gördüğümüzü belirterek, taleplerimizi sıraladık. Ticaret Bakanlığı tarafından incelendikten sonra taleplerimizin büyük bir oranda kabul göreceği umudunu taşımaktayız.”

Tamer Kıran, eylül ayı itibarıyla bir süredir görüşmeleri sürdürülen ve gemi tedarik sektörünü yakından ilgilendiren Liman Tek Pencere Sistemi (LTPS) ile ilgili yaşanan sorunlar, Transit Sevkiyatlarda Beyanname onayı, Transit Beyannamelerde plaka ve süre sorunu (NCTS), çoklu transit işlemleri, Transit - İhracat kapsamında kumanya yüklemeleri ve İhracat Beyannamesi VEDOP kapama işlemleri ile ilgili sorunların çözümlendiğini belirtti. Kıran; “Sorunlarımızın çözülmesi noktasında yapıcı tutumları ve yardımları dolayısıyla başta Ticaret Bakanımız Sayın Mehmet Muş olmak üzere ilgili bürokratlarımıza sektörümüz adına teşekkürlerimi ifade etmek istiyorum” diye konuştu.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın ekim ayında düzenlediği 12'nci Ulaştırma ve Haberleşme Şurası'na ilişkin de görüşlerini belirten Kıran, “Üst düzey bir katılımı gerçekleştirilen şurada 55 farklı ülkeden hükümet temsilcileri, kamu ve özel sektör temsilcileri ufuk açıcı politika önerilerinde bulundu. Şuranın



ikinci gününde sürdürülebilir lojistikte inovasyon yeni trendler ve yeşil lojistik uygulamaları konulu oturuma katılarak düşüncelerimi dile getirdim. Yeni lojistik rotalar ve Türkiye'nin stratejik önemi, yeşil lojistik uygulamaları ve sürdürülebilir ulaşım, yeni nesil ulaşım ve dijital çağda ulaştırmanın geleceği konularında kayda değer politika önerilerinin olduğu şurayı başarı ile düzenleyen Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'mıza teşekkür ediyorum. İnanıyorum ki, ülkemiz şuradan çıkan sonuçları iyi değerlendirerek ulaştırma ve haberleşme teknolojilerini başarıyla uygulayan ülkeler arasında ön sıralardaki yerini alacaktır" dedi.

### YANGIN VE SEL FELAKETİ İÇİN 2 MİLYON YARDIM

Deniz Ticaret Odası olarak ağustos ayında çıkan yangınlar ve akabinde Karadeniz'de yaşanan sel felaketinin ardından yaraları sarmak ve zarar gören vatandaşların ihtiyaçlarının giderilmesi için birer milyon olmak üzere toplamda 2 milyon TL yardımda bulduklarını ifade eden Tamer Kiran, şöyle konuştu: "Oda olarak her iki afette de yaraları sarmak için elimizden gelen tüm gayreti göstermiş orman yangınlarından zarar gören vatandaşlarımızın ihtiyaçlarını giderilmesi için Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği tarafından başlatılan yardım kampanyasında 1 milyon TL, Batı Karadeniz'deki sel felaketi için İçişleri Bakanlığı Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı'nın kampanyasına da 1 milyon TL nakdi yardımda bulunmuş; ayrıca yangın bölgelerine de ihtiyaç duyulan malzemeleri göndermiştik. Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ile bağlı oda ve borsalar tarafından doğal afetler için toplanan yardımlara ilişkin çek 29 Eylül'de AFAD yönetimi başkanlığında İçişleri Bakanı Süleyman Soylu ve AFAD Başkanı Yunus Sezer'e törenle takdim edildi. Törende İçişleri Bakanı Süleyman Soylu'nun AFAD adına odamıza verdiği teşekkür plaketini sizler adına aldım. Deniz Ticaret Odası olarak ülkemizin zor günlerinde üzerimize düşen her türlü sorumluluğu her zaman yerine getirmeye hazır olduğumuzu bir kez daha teyit ederken, ülkemizin bu tarz afetlerle bir daha hiç karşılaşmamasını temenni ediyorum."



### "PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ EN YÜKSEK KAYIT ORANINA ULAŞTI"

Piri Reis Üniversitesi'nin 2021'de de öğrencilerden büyük ilgi gördüğüne dikkat çeken Tamer Kiran, "Üniversiteye, yeni akademik yılda YÖK sınavı ilk tercihi, birinci ek kontenjan, dikey ve yatay geçiş, ERASMUS ve lisansüstü olmak üzere toplam bin 411 öğrenci kayıt olmuştur. En yüksek sayıda yapılan kayıt olmuştur. Bunun üzerine gelecek olan ikinci ek kontenjan ile tahminen bin 500'e yakın yeni kayıt yapmayı ön görüyoruz. Bugün itibarı ile öğrenci sayımız 5 bin 700'e ulaşmıştır. Üniversite sadece Denizcilik Fakültesi olarak değil; Mühendislik, Hukuk Fakülteleri ve Denizcilik Meslek Yüksekokulu'nda da tam doluluk oranlarına ulaşılmıştır. Bölümlerimizin çoğu bu sene kontenjanlarının tamamına yakını doldurmayı başarırken, giriş puanları açısından da önemli yükselmeler olmuştur. Çok yoğun geçen hazırlanma, tanıtım ve nihayetinde kayıtlanma sürecinde özveri ile çalışan üniversitemizin tercih edilmesinde emeği geçen başta rektörümüz Oral Erdoğan olmak üzere tüm akademik ve idari kadromuza huzurunuzda camiamız adına teşekkür ediyorum. 2021-2022 Akademik yılının Piri Reis Üniversitesi ve tüm denizci okullarımız için sağlıklı, huzurlu, mutlu ve başarılarla dolu geçmesini temenni ediyorum" şeklinde konuştu.

Türk Deniz Eğitim Vakfı'nın (TÜDEV) 2019 Yılı Olağan Genel Kurulu ile 2020 Yılı Olağan Seçimli Genel Kurulu'nda Vakıf Senedi değişikliğinin gerçekleştirildiğini hatırlatan Tamer Kiran,

bu değişikliğin ardından Vakıf Senedi Tadilinin Kabulü ve Tescili için Anadolu 30'uncu Asliye Hukuk Mahkemesi'ne yapılan başvurunun sonuçlandığını, Mahkeme, 16 Eylül 2021 tarihinde Vakıf Senedi Tadili'nin hukuka uygun bulunduğunun tespit edildiğine ve tesciline karar verdiğini, 20 Eylül tarihi itibarıyla hükmün kesinlik kazandığını açıkladı. Kiran, "Bu karar sonucunda Vakıf Senedi değişikliği yasal süreci tamamlanmış olup, Oda seçimlerimizden önce taahhütte bulunduğumuz gibi TÜDEV Vakfı ile Odamız arasında zaten var olan bağ bundan sonra hiçbir tartışmaya mahal vermeyecek şekilde düzenlenmiştir" dedi. Bu ay, Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşunun 98'inci yıldönümünün kutlanacağını hatırlatan Tamer Kiran, "Cumhuriyetimiz, Anadolu halkının Gazi Mustafa Kemal Atatürk önderliğinde verdiği olağanüstü mücadele ile destan yazarak kazandığı kurtuluş savaşının sonucunda kuruldu. Yüzüncü yıla doğru emin adımlarla ilerliyor. Yanı başımızdaki birçok devlet çökmüş veya yakın zamanda toparlanamaz durumda. İstikrarsızlık sonucu binlerce insan güvenli liman gördükleri Türkiye'ye sığınmak zorunda kaldı. Bölgemizdeki sorunların bir an önce çözüme kavuşması ve göç eden insanların ülkelerine dönmeleri en büyük temennimiz. Ancak çevremizde şahit olduğumuz acı olaylar Cumhuriyetimizin kıymetini bir kez daha anlamamızı ve ona sahip çıkmamızın ne derece önemli olduğu açık. Başta Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere Kurtuluş Savaşımızın tüm kahramanlarını saygı



ve minnetle anıyor, tüm ulusumuzun Cumhuriyet Bayramını canı gönülden kutluyorum.”

Ardından Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan, “Küresel Ekonomide Piyasalar ve Denizcilik” başlığı ile bir sunum yaptı.

### PROF. DR. ORAL ERDOĞAN PİYASALARI DEĞERLENDİRDİ

Küresel anlamda büyüme verilerine bakıldığında Amerika ve Çin gibi büyük birçok ülkenin ciddi büyüme gösterdiğini ifade eden Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan, “Dünya ekonomisi de genel anlamda beklentilerin üzerinde bir büyüme sergiliyor, ama Türkiye hepsinin üstünde bir büyüme beklentisi içerisinde. Geçtiğimiz günlerde Uluslararası Para Fonu IMF, yüzde 5.5 civarında öngördüğü Türkiye’nin büyümesini, yüzde 9 olarak revize etti. IMF gibi dünyanın sayılı kurumlarından biri ülkeye bir ay öncesine kadar yüzde 5.5 büyür diyor, şimdi de yılsonuna kalmış 3 ay, yüzde 9 büyür diyor. Bu anlamda açıklanan tahminlere çok itibar etmemenin anlamlı olduğu görülüyor. Tabii maksatlı bir açıklama da olabilir. Benim öngörümüne göre sanayi büyümesi de dikkate alındığında, beklenenin çok üstünde bir sanayi verisi açıklandı. Cari açık ciddi bir fazla verdi. Yılın sonunda yüzde 10’un üzerinde bir büyüme olasılığı çok yüksek” şeklinde konuştu.

Bu büyümenin tatmin edici olup olmadığını da değerlendiren Erdoğan, “Şu anda geldiğimiz nokta aslında dünyanın ihtiyacı olan ekonomik büyüklükten oldukça geride. Amerika’nın faiz oranlarını düşük tutması, AB Merkez Bankası’nın negatif faizde olmasını anlamlı kılıyor. Avrupa doğru bir şey yapıyor. Faizlerde düşük seyretmek anlamlı...”

Faizi düşük tutmanın yanı sıra diğer faktörlerin nasıl tutulacağı çok önemli. Bizim durumumuza bakınca, faiz 18’de iken, 17-16’ya inecek dersek başka faktörleri ne yapacağız? O sorular açıkta kalmamalı. Olayı sadece faizle başarmaya kalkmak bazen bir kişinin, bazen üç kişinin görevden alınmasına sebep oluyor. Şu anki durumumuz küresel



Prof. Dr. Oral Erdoğan

anlamda gelir adaleti, kişilerin refah düzeyi, ülkelerin savaşa gitmemesi için açlık seviyesine düşmemesi açısından çok ciddi bir büyüme ve adil paylaşım gerekiyor” ifadelerini kullandı.

### “AMERİKA BİZE YENİ DERSLER VERMEYE ADAY”

Birçok kesim için faydalı olarak görülen fiyat yükselmelerinin dünya genelinde gelir adaletinin hızla bozulduğu anlamına geldiğini söyleyen Erdoğan, “Birtakım kesimler fiyat artışından yaralanıyormuş gibi görünebilir ama tüketme noktasına geldiğinizde çok ciddi bir stres vardır. Avrupa bölgesinde enflasyon yüzde 3’ü bulmuştur. Buna karşın Avrupa faizlerde yüzde 0’ı uygulamaya çalışmaktadır. Hani enflasyon istemiyordunuz? Yükseltin o zaman enflasyonu. Bizim Merkez Bankası yüzde 25-30 yapması gerekiyorsa Avrupa’nın da fonlama maliyetini yüzde 3 yapması gerekir. Amerika da yüzde 5,15 desin. Avrupa’da faiz 10 yıllık planda yüzde 1,50. Niye o zaman enflasyon istiyorsun? Demek ki bir sebep var. Bilinçli bir şekilde enflasyon istenen bir üretim anlayışı söz konusu...”

Bu model literatürde çok da tercih edilen bir metot değildir. O yüzden normal iktisatçıların kolayca anlayacağı bir durum olmadığına inanıyorum. Bu sebeple Amerika bize yeni dersler vermeye aday diye düşünüyorum” değerlendirmesinde bulundu.

ABD’nin Verim Eğrisi’ni yorumlayan Erdoğan, “Amerika bir ay önceki verilere göre eğriyi yukarı kaydırılmış. Kısa vadeyi %0,025’te tutuyor, ama uzun vadeli

tahvillerin faizleri yukarı gitmiş. Amerika şu anda uzun vadeli olarak büyümeyi gerçekleştirme hedefinde. Henüz bundan geri adım atmaya düşünmüyor. Amerika’nın başardığı bu eğri muazzam bir büyüme eğrisidir. Amerika büyümeye devam edecek. Amerika’da maliyet reel sektör için tek başına 30 yıllık tahvillerin fiyat hareketine baktığımızda 1.50 civarlarında. Amerika açısından şu anda tam istihdam yaşanmadı deniliyor. En az 8-10 ay daha başka bir olay olmazsa genişlemeci politikaya devam edecek” dedi.

Küresel olarak milli gelir 2021 itibarıyla hızla yükselme gösteriyor diyen Erdoğan, “Dünyada parasal büyüklüğü bilinçli olarak yükseltirseniz, onun takibinde ekonomik büyüme de sağlarsınız. Paranın miktar etkisiyle afyon yutmuş gibi bir büyüme olabilir. Gerçekten üretim olur, onun karşılığında parasal hacim yaratırsınız o ayrı, ama şimdi parasal hacim yaratıp üretim tetikleniyor. Bu sürdürülebilir değildir. Bunun dönüşü kaçınılmazdır. Amerika uzun vadede büyümeyi hedeflemekte... Bundan geri adım atmaya düşünmüyor. Avrupa Birliği’nin de önümüzdeki süreçte büyümesinin yavaşlayacağını düşünmüyorum. AB hala Amerika’ya göre tüm aşırı şekilde faizleri tüm vadelerde sifıra yakın tutuyor. Amerika’da 30 yıllık faiz oranları yüzde 2’ye doğru giderken, Avrupa’da yıllık yüzde 0,2 civarlarındadır. Yabancı biri Türk tahvilini yerine Avrupa tahvilini alır. Böyle olunca, Türkiye’nin risk düzeyi ciddi bir şekilde yüksek seyrediyor” ifadelerini kullandı.

Emtia fiyatlarında çok ciddi bir yukarı hareket olduğunu kaydeden Erdoğan, “Emtiada en dikkat çekici metal grubu oldu. Diğer metallerde yükselme olurken, son dönemde demir cevherindeki düşüş ilginç görünüyor. Gıdada; mısırdaki fiyatların aşağı yönlü, arpa ve buğdayda yukarı yönlü olduğunu görüyoruz. Enerji tarafında da doğalgaz, kömür ve ham petrolde yukarı doğru bir hareket var. Bu, Türkiye’nin aleyhine bir durum... Değerli maden dünyada yükselme yapmazken, ülkemizde yükseldi. Enerji hariç, enflasyonun küresel yükselme trendinde yumuşama başlamış gibi





görünüyor. Enerjinin ikinci etkileri olacağı için şu anda iddialı konuşmuyorum. Eğer petrolde yükselme durulursa enflasyon düşme eğiliminde olacak diyebilirim. Enflasyondaki korkulan atmosfer birkaç ay içerisinde azalacak diye düşünüyorum” dedi.

### DENİZCİLİKTE YÜZDE 3'LÜK BÜYÜME

Denizcilik piyasalarını da değerlendiren Erdoğan, “Dünya filosunun 2.12 milyar DWT'lik bir kapasitesi var. Bu büyüklüğe karşılık yüzde 3'lük bir büyüme gerçekleşmiş durumda. Konteyner tarafında büyük hareket devam ediyor. 25.9 milyon TEU'luk bir konteyner gemi filosu oluşmuş durumda. Bu kadar denizcilik büyümesine rağmen bizim çok büyük emekler veren denizcilik camiamız yatırımlar yapıyorlar, ancak yeterli değil. Dünya yatırımcılarına baktığımızda, yeni gemi inşa olarak 8,6 milyar dolar, bulkerde 7,7 dolar, konteynerde 31,6 milyar dolar ve diğer türdeki gemi yatırımlarıyla beraber toplamda 73,8 milyar dolar gibi bir rakam görüyoruz. Bu rakamlarda konteyner muazzam bir giriş var. Türkiye'nin kaç tane ana şirketi var ve konteynerde gemisi var? Türk bayraklı konteyner gemimiz kaç tane? O kadar fırsat kaçırdı ki Türkiye” ifadelerini kullandı.

Avrupa'nın yaptığı 22,9 milyar dolarlık yeni gemi alımının 5,8 milyar dolarlık kısmını Yunanistan'ın yaptığını ifade eden Erdoğan, “Dünya genelinde bu yıl; Çin 10.1, Güney Kore 5.8, Japonya 5.3, Kanada 6.4, Brezilya 3.3 milyar dolar

yeni gemiye yatırım yapmış. Türkiye için bu rakam 100 milyon dolardır. 2020'de bu rakam 500 milyon dolardı. Biz yıllardır 28,5 milyonluk bir filoda kaldık. Yükselseydik, dünyadaki tedarik zincirinin bozulduğu bu dönemde güzel işler yapacaktık” diye konuştu. Dünyada 2022 Nisan'ından yıl sonuna kadar hızlı bir likidite sıkıntısı gelecek. Ona hazır olarak gitmek gerekiyor diye düşünüyorum. Bu anlamda denizcilerimiz 2006-2009 arasına bakarak ne yaşanacağını görebilirler. O yüzden tedbirli gidilmesi, kaynakların optimal kullanılması ve bir miktar rezerv bulundurulmasının faydalı olacağını düşünüyorum” diye konuştu.

### İSKENDERUN KÖRFEZİ'NE 3 BİN 843 GEMİ UĞRADI

2020-2021 denizcilik sektörü ile alakalı olarak bir sunum gerçekleştiren İMEAK DTO İskenderun Şubesi Meclis Başkanı Adnan Yener de şu bilgileri aktardı: “Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü verilerine göre 2020 yılının ilk sekiz ayında İskenderun Körfezi'nde faaliyet gösteren 24 liman tesisine uğrak yapan gemi sayısı 3 bin 516 iken, bu sayı 2021 yılının aynı döneminde yüzde 7.5 oranında artış ile 3 bin 843'e yükseldi. Ancak artış, Körfez'deki her iki liman başkanlığında da olmadı. Bilindiği gibi Körfez'de BOTAS ve İskenderun olmak üzere iki liman başkanlığı hizmet veriyor. İlk sekiz ay karşılaştırması yaptığımızda BOTAS Liman Başkanlığı idari sınırları içerisindeki limanlara uğrak yapan gemi sayısının yüzde 8.8, tonajın ise yüzde 6

oranında bir düşüş olduğunu görüyoruz. İskenderun'da ise gemi sayısının yüzde 15 ve limit tonajında yüzde sekiz gibi önemli bir artış görüyoruz. Her iki liman başkanlığımıza gelen toplam gemi sayısı ülkemizin tüm kıyıları dikkate alındığında yüzde 11 gibi bir paya sahip olduğunu görmekteyiz. İskenderun ülkemizdeki yükün ¼'ünü elleçliyor. Elleçlenen toplam yük miktarına baktığımızda ise, ham petrol talebine düşüşten dolayı BOTAS Limanı'nda bu yılın sekiz ayında düşüşün 6.8 oranında olduğunu görüyoruz. Geçtiğimiz ilk sekiz ayda BOTAS Limanı'nda 45 milyon ton yük işlem görürken, bu yıl 42 milyon ton yük işlem gördü. İskenderun Liman Başkanlığı idari sahasına baktığımızda ise, aynı dönemde 40 milyon tondan 44 milyon tona doğru yüzde 11 oranında önemli bir artış var. Toplamda ulaşılan 87 milyon ton ile İskenderun Körfezi ülkemizin çok önemli bir denizcilik bölgesi olduğunu ortaya çıkartmaktadır.”

Konteyner elleçlemesinde de bir düşüş yaşandığını kaydeden Yener, “Körfezimizde sadece İskenderun Liman Başkanlığı'na bağlı liman tesislerinde konteyner elleçlenmektedir. Dünyadaki ekipman ve navlun sıkıntısına bağlı olarak konteyner rakamlarında yüzde beş oranında bir gerileme var. Geçen yıl ilk sekiz ayda 475 bin TEU konteyner işlem görürken, bu yıl aynı dönemde 450 bin TEU elleçlendi. Ancak açık, zamanla kapanacaktır. Bu rakamlarla İskenderun Körfezi'nin toplam yükte önemli bir toparlanma sürecine girdiğini ve 2021 yılının geçtiğimiz yıllara göre daha iyi bir seviyede tamamlayacağını tahmin ediyorum” diye konuştu.

Acentelik konusundaki sıkıntılara da değinen Yener, “Acentelik işlerinin alımı, ücretlendirmeye alakalı ciddi boyutlara ulaşan haksız bir rekabet olduğu şikayetlerini hep duymaktayız. Limanlarda tabii ki sorunlar var. Herkes kendini haklı görüyor. Aliağa ve Mersin'deki uygulamalar aynı olmalı. İskenderun'da farklılıklar olabiliyor. Tam tersini de düşünebilirsiniz. Buradaki olumlu uygulama, başka bir tarafta olumsuz uygulama gibi değerlendiriliyor. Buna da veryansın ediyorlar, ama her kafadan



bir ses çıkıyor. Ortak bir düşüncede toplanırsak, çözüme ulaşacağımızı düşünüyorum. Bunun iyi anlatılıp, sahip çıkılması gerekiyor” dedi.

İskenderun Bölgesi’ndeki balıkçılık sektörü hakkında da değerlendirmelerde bulunan Yener, balık neslinin tükenmek üzere olduğunu ve yuvalarının zarar gördüğünü dile getirdi. Körfezde toplam 24 limanın olduğunu, ancak bunlardan 17 tanesinin ticari liman olduğunu söyleyen Yener şöyle devam etti: “Balıkçılar gerçekten çok fazla. Demirleme noktalarında gemi trafiğinin yoğun olması nedeniyle balıkçı iş yapamamakta. Gemilerin demirleme sahalarının kıyı balıkçılarına etkilemeyecek pozisyona getirilmesi gerekiyor. Bizim iklimimiz sıcak iklim.

Sezon 15 Eylül’de açılıyor. Bu tarih yerine 1 Ekim olabilir mi diye öneride bulunmak istiyorum. İskenderun’da balıkçıya 10 kulaç sınır veriliyor, Karadeniz’de 18 kulaç. Bu farklılık neden? Bunun da getirisini götürüsünü anlaşılabilir, kararların gözden geçirilmesi gerektiğini düşünüyorum. Trafiğin yoğun olması ve balığa dönüşmesi balık yuvalarına ciddi zararlar veriyor. Bu sorunları Akdeniz Balıkçılar Birliği konunun uzmanları ile heyet oluşturup daha detaylandırılmış şekilde otoritelerle paylaşarak çözümleri sağlanabilir.”

### "HIÇBİR KURUMA İHALESİZ İSKELE YERİ VERİLMEMİŞTİR"

Meclis toplantısında söz alan İMEAK DTO Yönetim Kurulu Üyesi Sina Şen, konuşmasına ekim ayında düzenlenen 12’nci Ulaşım ve Haberleşme Şurası’nın Türkiye’ye hayırlı olmasını dileyerek başladı. Ardından Adalar’da yaşanan iskele krizi ile ilgili bir değerlendirmede bulunan Şen şunları söyledi: “Birkaç gün beklememe rağmen özellikle Adalar’da yaşanan bir iskele krizinden sonra ulusal basında iskelelerle ilgili olarak haberler mevcut oldu. Burada iskelelerin İstanbul’da toplu taşımacılık yapan firmalara peşkeş çekildiği ile ilgili ısrarlı haberler çıkmaya başladı. Bunların devamı getiriliyor. Bu iskeleler 2006-2007 yılından itibaren İstanbul’da toplu taşımacılık yapan, bilet



Sina Şen

entegrasyonun içerisinde bulunan İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nden ruhsatları olan ve kurumsallaşma anlamında kooperatifleşen kurumların İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nin meclisinin çıkan kararlarla İstanbul Emlak Daire Başkanlığı’nın açtığı ihaleler sonucunda verilmişlerdir. Ancak 2016-2017’den sonrasında meclis kararlarıyla bu iskelelerin Büyükşehir Belediyesi’nde tek elden yürütülmesi anlamında Şehir Hatları Anonim Şirketi’ne verilmiş, onlar da buradaki ihalelerin devamı olarak toplu taşımacılık yapan firmalar üzerinden aynı kontratlarla devam ederek Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’ndan kıyı tesisi işletme izninin daha uzun vadeli alınması için beş yıllık sözleşmeler yapmıştır. Yani burada hiçbir kuruma ihalesiz herhangi bir iskele yeri verilmemiştir. Burada çalışan firmaların tamamı İstanbul halkına ve kamuya destek olma adına toplu taşımacılık hizmeti veren kurumlardır.”

Bahsi geçen kurumların tamamının, hükümet tarafından ulaşım ve denizcilğe destek anlamında verilen ÖTV’siz yakıttan yararlandığını hatırlatan Şen, “Özellikle yaşanan ekonomik sorunlar sebebiyle hükümet, yakıt üzerindeki ÖTV’deki gelirinden fedakarlık etmiş ve bunu vatandaşa yansıtmamıştır. Ancak denizcilere bir katkı olarak verilen ÖTV’siz yakıttaki yapılan eksiltmelerle bu iş sıfırlanmış durumda. Yani biz şu anda baktığımız zaman pompa fiyatıyla yakıtlarımızı

tedarik etmekteyiz. Dolayısıyla toplu taşımacılıkta satış fiyatlarını da bizler belirleyemediğimiz için gerçekten İstanbul’da bu toplu taşımacılık içerisinde uğraşan kamu adına bu işleri yapan kooperatifler, ekonomik olarak ciddi bir sorunla karşı karşıya kalmaktadırlar. Pandemi sürecinde bilet fiyatlarında uygulanan yüzde 18’lik indirim Maliye Bakanlığı tarafından yüzde 8’e çekilmişti. Sonrasında bunlar tekrardan yüzde 18 olarak uygulanmaya devam ediyor. Dolayısıyla denizcilğin desteklenmesi anlamında Maliye Bakanlığı’nın tekrardan toplu taşımacılıktaki bilet fiyatının yüzde 8 ile devam ederek bu sektöre destek olmasını arzu etmekteyiz. Diğer taraftan da yine Büyükşehir Belediye Başkanlığı’nın meclis kararlarıyla bilet fiyatlarına sübvansel uygulamaları mevcuttur. Pandeminin yavaş yavaş son bulması ile birlikte bu uygulama kaldırıldı. Deniz yolundaki azalan yolcunun raylı sisteme ve insanların bireysel taşımacılıkla İstanbul’da hayatlarını geçirmeleri sebebiyle deniz yolundaki toplu taşımacılık faaliyetlerindeki taşıma yolcu sayılarının her geçen gün bir hayli aşağılara inmesi sebebiyle gerçekten bu sektörün desteğe ihtiyacı bulunmaktadır. İBB’nin bilet fiyatlarına uyguladıkları sübvansel devam ettirmesini arzulamaktayız.”

### MUSTAFA CAN KABOTAJ KANUNU’NUN İHLALİNİ DEĞERLENDİRDİ

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Üyesi Mustafa Can, geçtiğimiz günlerde KADOTUG isimli Türk sahipli Palu Bayraklı römorkörün Kabotaj Kanunu’nu ihlal etmesiyle ilgili değerlendirmelerde bulundu.

1926 yılında çıkan Kabotaj Kanunu’nun Türkiye’nin deniz, göl ve akarsularında sadece Türk vatandaşlarına ait gemilere çalışma izni verildiğini belirten Can, “Geçtiğimiz günlerde KADOTUG adlı yabancı bayraklı Türk sahipli römorkör Trabzon Limanı’ndan Yavuz Araştırma Gemisi için kullanılması planlanan trans service adlı dubayı yedekliyor. Varış limanını da Selanik olarak bildirdiği için çıkış izinlerini de alıyor. Römorkör İstanbul Boğazı’nı geçtikten sonra



Kumkapı önlerine demirliyor. Bir gün sonra ne olduysa geminin çektiği duba Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'ne (KEGM) ait üç römorkör tarafından Haydarpaşa Limanı'na götürülüyor. Römorkör en son 28 Eylül'de Haydarpaşa Limanı'nda sinyal verdi ve AIS cihazını kapattı. Gelen son haberlere göre de, römorkör seyirden men edildi. Bununla ilgili Denizcilik Genel Müdürlüğümüzün yaptığı yazılı bir açıklama vardı. Açıklama ile römorköre 45 bin TL para cezası verildiğini öğrendik. Ancak liman başkanımızın elindeki yetkilerle bu işin sonuna kadar mücadelesini verdiğini biliyor ve hakkını teslim ediyoruz” dedi.

Mavi Vatan'ın en önemli STK'sının üyesi olarak konuyu takip etmeyi görev edindiğini dile getiren Can, “Römorkörün varış noktasının Selanik olarak bildirilmesini çok manidar buluyorum. Biliyoruz ki, Yunanistan tarafsız kalması gereken adalarda hızla silahlanıyor. Deniz haklarının 12 mil olduğunu iddia ederek deniz sınırlarımızı ihlal ediyor. Yunanistan'ın bu sürekli girişimleri küçük bir devletin ergen heyecanından fazlasını içeriyor. Yunanistan hala ısrarla tüm Anadolu'yu Yunanlaştırmak olarak özetleyebileceğimiz bir ülkü peşinde koşuyor. Varsayalım, duba gerçekten Selanik'e götürüldü. Ve oradan da Yunan bayraklı bir römorkörle Yavuz Sondaj Gemisi'ne ulaştırıldı. Bunun milli güvenliğimizde ve milli denizcilliğimizde yaratacağı onur kırılmasını hayal edebiliyor musunuz? Belki de bir denizcinin üç kuruş daha ucuz mal etmek için kendince ürettiği bu çözüm, bizi bir anda Kabotaj Kanunu'nun delinmesi ile karşı karşıya bırakıyor. Dünya üzerinde aslında çok kolay çözülebilecek konular yüzünden milli güvenliğin dahi tehlikeye girmesine izin veren başka bir ülke var mıdır? Oysa son örnekteki gibi taşımaların 1-2 gün önceden değil, en az bir yıl önceden planlanması gerekiyor” diye konuştu.

Can, sözlerini şöyle tamamladı: “Kendi milli projelerimizde onlar çok daha ucuz teklif verdikleri varsayılıyor ki, bizde olmadığından ve milli çıkarlarımızdan dolayı yabancı bayrağa müsaade edilmektedir. Artık buna dur denmelidir.



**Kaptan Mustafa Can**

Eğer ihtiyaç bizim olanaklarımız da çözülecek gibi değilse, biz bir yıl önceden biliyor ve birleşip bir tarak gemisi veya bir römorkör almadıysak o zaman bu hakkın verilmesi, kullanılması gerekiyor. Kabotaj'ın milli bir Türk denizcisinin namusu olduğunu unutmamalıyız.”

Meclis Üyesi Mustafa Muhtaroğlu da, tankerler konusu ile ilgili olarak Kocaeli Liman Başkanlığı'na gittiğini ve liman başkanına dair çok güzel izlenimler elde ettiğini ifade ederek şunları kaydetti: “Mükemmel bir liman başkanımız oldu. Kendisine başarılar diliyorum. Hakikaten Avrupa'nın en önemli liman komplekslerinden birine yakışan, çok başarılı bir beyefendi. Buradan camiaya müjde gibi sunmak istedim. Bizim sektörün sorunlarını bilen, aynı zamanda kaptan, denizci ve son derece sağduyulu birisi.”

### **KARADENİZ LİMANLARINDA KÖMÜR KONUSUNDA CİDDİ SIKINTI VAR**

Meclis Üyesi Yusuf Ziya Çakır ise, Karadeniz limanları hakkında bilgi vermek için kürsüye gelerek önemli açıklamalarda bulundu. Kömür konusuna da değinen Çakır, “Rusya Federasyonu, her yıl Türkiye'deki firmalarla anlaşmalar yapardı ve belirli oranlarda yükler gelirdi. Ancak Rusya Federasyonu, şubat ayı sonunda Türkiye'ye yapmış olduğu ihalelerle ilgili

iptal kararı aldı. Dolayısıyla şu anda Karadeniz limanlarında Rusya'dan gelen kömür konusunda ciddi olarak bir sıkıntı var. Buna örnek olarak fiyatlar bazında değerlendirmek istiyorum. Mayıs ayında bir tonu 195 dolar olan kömür fiyatı, şu an itibarı ile 340 dolara; 25 kilo ağırlığında olan bir kömür torbasının fiyatı 50 TL'den 85 TL'ye çıkmış durumdadır. Dolayısıyla Karadeniz limanlarındaki yük hacminde büyük bir düşüş vardır. Kış sezonu yaklaşmaktadır. Bu kapsamda bazı ithalatçılar çözüm olarak Venezuela'dan kömür ithal etmek zorunda kalmıştır” dedi.

Doğu Karadeniz limanlarında Hopa Limanı'nın şu an boş olduğunu vurgulayan Çakır, şöyle konuştu: “Rize de, aynı şekilde yok denecek kadar az trafiğe sahip. Trabzon Limanı'nda geçen yıl 1 Eylül itibarı ile gelen yük miktarı 955 bin tonda. Şu anda aynı dönem olarak 592 bin tona düşmüştür. Yaklaşık 400 bin ton üzerinde bir kayıp vardır. Trabzon Limanı'nda hububat ithalatı son iki aydan beri artmıştır.

Buna da asıl sebep toprak mahsul ofisinin yapmış olduğu ithalattır. Şu anda Trabzon Limanı'nda TMO'nun deposu ağzına kadar doludur. Liman işletmesine ait olan antrepolar da tamamen doludur. Yükler bir taraftan geliyor, diğer taraftan da iç piyasaya sevk ediliyor. İki ay içerisinde 35 bin ton daha hububat yükü geleceği söylenmektedir.

Giresun Limanı'na gelirse; 2019 yılı ortalarında el değiştirdiği için ve yönetimin hububat konusunda Türkiye'nin lider firmalarından bir tanesi olduğu için Rusya ve Ukrayna'dan hububat gelmekte ve bu hububat işlenerek, dünyanın çeşitli ülkelerine sevk edilmektedir.”

Karadeniz Bölgesi'ndeki balıkçılık sektörüne de değinen Çakır, “İskenderun meclis başkanımızın sözlerine aynen katılıyorum. Biz tüketiciler olarak Hopa'da, Rize'de, Trabzon'da ve Giresun bölgesinde 12 ay boyunca avlanan mezzit balığını ayrıca belirli aylarda avlanan hamsinin ve yine belirli aylarda avlanan istavritin boyutlarının çok küçük olmasından aşırı derecede rahatsızız. Bu konuda yeni bir değerlendirme





**Yusuf Ziya Çakır**

yapılması gerekiyor" diye konuştu. 23 Eylül'de Karadeniz Teknik Üniversitesi ile Avrupa Fonları Birliği'nin düzenlediği 'Karadeniz'e kıyısı olan altı ülke arasında deniz turizmi nasıl geliştirilir?' konu başlığında bir çalıştay yapıldığını ve burada bir sunum yaptığı ifade eden Çakır, eğitimin önemine vurgu yaparak, yoğun bir çalışma yapılması gerektiğini söyledi.

### "GÜMRÜK MESELESİNİ AŞAMIYORUZ"

Gümrük konusu ile ilgili olarak sürekli sıkıntı yaşadıklarını ve bir çözüm arayışı içinde olduklarını belirten Meclis Üyesi Mehmet Bekiroğlu, şöyle konuştu: "Biz bu gümrük meselesini aşamıyoruz. İBB Başkanlığı Ulaştırma Koordinasyon Merkezi bir karar göndermiş. Deniz yolu ile yük taşıma ruhsatı alma kararı hakkında. Bu karar kimleri kapsıyor? Bu kararın altında İBB Başkanı olmak üzere İstanbul Liman Başkanı ve Sahil Güvenlik Komutanı ile birlikte saymakla bitmez 29 tane imza var. Bu kararın Sahil Güvenlik veya çevre koruma botları barçlarımıza çıkmaya başladı. İhtar çekiyor, ruhsat alın diyor. Bu kimi kapsıyor? Limanlara yavaşanları mı? Biz zaten denizde demir atıp çalışıyoruz, transit yük taşıyoruz. Bu sertifikayı alacaksınız diyorlar. Bu da barç başı 3-4 bin TL ediyor. Bu karar ile ilgili odamızdan açıklama rica ediyorum."

### RECEP DÜZGİT'TEN ÖNEMLİ AÇIKLAMA

DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt Mehmet Bekiroğlu'nun sorduğu soruya istinaden gerekli itirazları yaptıklarını söyledi. Düzgüt, konuşmasına şöyle devam etti: "Bu konuyla ne yazık ki bir buçuk aydır uğraşyoruz. En başta İMEAK DTO yönetimine getirdik. Gayet düzgün bir şekilde İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne bu konuda yazı yazdık. Bu işin başlangıcı da biraz farklı oldu. Motorlara zabıta tarafından tebligatlar geldi. Nerdeyse denizde buldukları her tekneye yollamışlar. Yolcu botlarına, yakıt barçlarına, acente botlarına vs. Biz önce bu işin dayanağına baktık. Gelen tebligatta UKOME kararı diyor, ama mevzuat olarak ilgi tuttuğu düzenli sefer yapan gemilerle ilgili yönetmelik. En azından bizim teknelerin düzenli sefer yönetmeliği ile bir bağlantısı yoktu. UKOME'de ilgili tutulan şey de kapsamlı ilgili değildi.

Dolayısıyla İBB'ye güzel bir yazı yazdık ve bunların kapsamına girilmediğini belirttik. Fakat İBB'nin oldu bittiye getirme yaklaşımını gördük. Bunun üzerine iki defa İBB ile yazıştık. Hukuki gerekçe olmadığını göstermemize rağmen ısrar ettiler. Bir dayanağı da yok. Bu konuyu Denizcilik Genel Müdürlüğü'ne ilettik ve konuyu güzel bir şekilde toparladık. Dolayısıyla Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı kararın hukuki dayanağının olmadığı düşüncesinde olduğunu belirten net bir yazı yazdı. Ne yazık ki, o yazıyı sadece İMEAK DTO'ya yolladı. İBB'ye de yolla daha iyi olurdu.

Hatta genel müdürümüz 'İhtiyaç duyarsanız söyleyin, bir de belediyeye yazarız' dedi. Bunun üzerine zabıta ısrarı devam etti. 15 gün önce Zeyport Limanı'nı çok üzgünüm bu ifadeyi söylediğim için resmen bastılar. Bu evrakınız yoksa sizi seferden men edeceğiz, ceza keseceğiz dediler. Bunun üzerine İBB genel sekreteri ile DTO genel sekreterimiz görüşmeyi çok denedi de, başarılı olmadı. İki defa genel sekreter yardımcısı ile görüştü. İlk görüşmede ikincisine hazırlanan gelin demelerine rağmen sanki hiç görüşülmemiş gibi hazırlık yapılmamış.

İBB tarafında biz bunu eksik yapmışız kabulü yok. Bizim de elimizde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın yazısı var. Bu konuda belki en doğrusu Denizcilik Genel Müdürlüğümüzün İBB'ye yazı yazması olacaktır. Oda olarak gereğini fazlasıyla yaptık."

### "KABOTAJDAKİ TEKNELERİN SESİNİ DUYURAMIYORUZ"

DTO Meclis Üyesi Arif Ertik, liman başkanlıkları arasındaki farklı uygulamaları bir türlü önleyemediklerini ifade ederek, kabotaja dair açıklamalarda bulundu. 2 Eylül 2020 tarihinde Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı'nın, denizcilik atıkları uygulamaları hakkında genelge yayınlandığını belirten Ertik, "Genelgede şu yazıyor: Mavi kartı alacaksın, almıyorsan başka bir evrak var onu alacaksın. Teknede yolcu dahil 12'den fazla kişi varsa 48 saat içinde bir, eğer 12 kişiden azsa o zaman da 15 günde bir atığı vereceksin. Sahil güvenlik şimdi kabotajdaki balıkçıyı, ufak tekneciye yakalayıp işlemi yapıyor. İşlem beş ay sonra Büyükşehir Belediye Başkanlığı tarafından çevre cezası olarak geliyor. Mavi Kartın yoksa 24 bin 123 TL ödemek zorundasın. Eğer 15 günde veya 48 saat içinde atığını vermemişsen, 24 bin 123 TL ceza. Çevre kirliliği yapsam cezası daha düşük... Groston başına 100 TL. Böyle mantıksız bir şey olabilir mi? Biz nelerle uğraşyoruz. Kabotajdaki teknelerin sesini duyuramıyoruz. Şu an da bu cezalar düzenleniyor" diye konuştu.

### "TÜRK BAYRAKLI GEMİLERİN GELİRİ DÖVİZ GELİRİ OLARAK SAYILMALI"

Arif Ertik'in ardından söz alan Meclis Üyesi Metin Düzgüt, sektörün öncelikli konularından birisinin denizcilik ekonomisine ilişkin yapılabilecekler ve eksikliklerin tespiti olduğuna işaret etti. Ülke ekonomisinin kötüye gitmesine rağmen gemi insanlarının ekonomik durumunun kötü olmadığına dikkat çeken Düzgüt, bunun nedeninin özellikle yabancı bayrakta ya da yurt dışı kabotajda çalışan gemi insanlarının gelirlerinin dövizle endeksli olması ve bunun kara ofislerine de yansması olduğunu kaydetti. Denizcilik sektörünün uluslararası olmasından dolayı Türkiye'nin



Ufuk Teker

yerel ekonomik sıkıntılardan tam olarak etkilenmediğini ifade eden Düzgit, “Bilakis bu dönemde dövizin yüksek olmasının menfaati sağlandı” dedi.

Denizcilik sektörünün döviz kazandırıcı faaliyetinin ilgililere tam olarak anlatılmadığına vurgu yapan Düzgit, “2019 yılında yapılan 32 Sayılı Kanun’daki tebliğ hala yerinde duruyor. Bu konuda geçmişte bazı temaslar yapmıştık. Bugün siz, ‘Türkiye’de ben bir şirket kurdum ve yeni yatırım yapacağım’ dediğinizde bir bankaya gidip, döviz kredisi kullanmanız önünde engel var. Sadece bir kontrat ibraz etmeniz ve 24 ay vade şartıyla döviz kredisi kullanabiliyorsunuz.

Hal böyleyken kabotajda bir gemi çalıştırdığınızda bunun kabotajdaki gelirleri de döviz kazandırıcı hizmet olarak sayılmadığı gibi, bu da kabotajda çalışacak gemilerin döviz kredisine yatırım yapmasına engel oluyor. Bu mevzuat bu şekilde durduğu sürece Türk bayrağında yeni gemi altyapısı, filo yenilemesi ve genç yaşta gemi alınması da eksik oluyor. Eğer biz güçlü bir Türk Bayrağı’ndan bahsedeceksek ve Türk Bayrağı’ndaki geminin otomatikman gelirden Türkiye’nin döviz geliri olarak sayıldığını dikkate alırsak, bizim değişmiş olan Bakanlıkta bu konuyu dile getirmemiz gerekiyor”

dedi. Denizcilik piyasaları açısından Türk bankalarının kredi verebilecekleri koşulların oluştuğunu söyleyen Düzgit, “Kuru yük ve konteyner sektöründe gelirlerin boyutları malumken ve bankalar da bunları gözlemliyorken, bu zamanlamayı kullanmamız gerekiyor. Ve bu mevzuatın önünü açarak, en azından Türk Bayrağı’nda da olsa gemi yatırımları teşviki için bir altyapı oluşturulması gerekiyor. Eğer bizler bundan iki yıl önce dinlenilmiş olsaydık, Türk bayrağına son iki yılda kuru yük ve konteyner gemileri almış olsaydık, bugün meyvesini topluyorduk. Ama o gün çözülmedi, sonraya bırakıldı. Belki en azından bugün bu fırsatı değerlendirerek, bu düzenleme yapılabilir” diye konuştu.

### "TÜRK P&I DOĞRUDAN DÖVİZ GETİRİYOR"

Türk P&I Genel Müdürü ve DEFAMED Yönetim Kurulu Başkanı Kaptan Ufuk Teker, İMEAK DTO meclis toplantısına konuk oldu. Türk P&I kurucu genel müdürlüğünün yanı sıra halen Türk Loydu Vakfı Başkan vekilliği görevini üstlendiğini dile getiren Teker, İTÜ Denizcilik Fakültesi (YDO) Mezunları Derneği’nin de (DEFAMED) 52’nci seçimi genel kurulunda dernek başkanlığına seçildiğini söyledi.

İTÜ Denizcilik Fakültesi’nin de köklerini oluşturan YDO’nun 1884 yılından beri, takalardan çektirmelere ve capesizelara kadar gelen süreçte Türk denizciliğine büyük hizmetler verdiğini hatırlatan Teker, “Bakan, müsteşar, armatör, tersane sahibi, tanker işletmecisi ve hatta dört büyük kulüpten birinin başkanı bile mezunlarımız arasında yer alıyor. YDO’nun 137 yıllık hizmeti yadsınamaz. Bundan sonra da DEFAMED olarak, Türk denizciliğine en üst düzeyde katkı sağlamaya devam edeceğiz” dedi.

Teker, son olarak Türk P&I’nın gelirinin yüzde 64.5’inin yabancı kaynaklı müşterilerden geldiğini, dışarıdan aldıkları bu gücü içeride kullanmak için tüm gayreti gösterdiklerini söyledi.

### TAMER KIRAN: BİZİM SEKTÖRÜMÜZ DOMİNANT BİR SEKTÖR

Hayırlı olsun dileklerinde bulunarak konuşmasına başlayan Tamer Kiran, Ufuk

Teker’in bugüne kadar tüm görevlerini başarıyla yerine getirdiğini hatırlatarak, bundan sonraki görevlerinde de başarılı olacağını vurguladı. Türk P&I kurumunun elinden gelen tüm imkanları zorlayarak, çaba göstermesini de sektör adına memnuniyet verici olarak değerlendiren Kiran, Türk P&I kurumu yönetimine de teşekkürlerini iletti.

Metin Düzgit’in dile getirdiği denizcilik ekonomisi ile ilgili konuya değinen Kiran, şunları söyledi: “2018 yılının Ağustos ayında birden bire döviz kriziyle karşılaşmıştık. O krizden sonra Türk parasını koruma kanununda birtakım değişiklikler yapan yeni bir düzenleme ile karşılaştık.

Dövizle kredi kullanımını caydırmaya yönelik bir karardı. Halen yürürlükte olması bizim sektörümüzün özelinde sorun yaratıyor. Çünkü bizim sektörümüz dominant bir sektör. Ücretlerden liman masraflarına, navlunlardan konteynerin kutu kirasına kadar hep dövizle konuşulan bir sektör. Dolayısıyla da kredi kullanımında bundan mahrum kalmak, firmalarda pozisyon riski ve döviz riski yaratıyor. Yıllardan beri bizim öğrendiğimiz nedir? ‘Gelirimiz dolar, giderimiz dolar’.

Dolayısıyla bu konuşulabilecek bir konu, ama Türkiye’nin genel ekonomik yapısı da ilgili bir konu. Tekrar gündemimize alıp, hatırlatmaya başlamakta fayda var gibi gözüküyor. Yani bizim sektörümüzün kullanacağı yabancı para cinsinden kredilerle Türkiye’nin o genel mevcut döviz sıkıntısında çok etkili olacağını düşünmüyorum. Dolayısıyla pekala sektörümüz adına farklı bir uygulama yapılabileceğini ben de düşünüyorum.”

Mehmet Bekiroğlu’nun konuşmasında bahsettiği UKOME kararı ile ilgili de sert eleştiride bulunan Kiran, “İki aydır uğraştığımız bir konu bu. Açık ve net söylüyorum, tamamen uyduruk bir uygulamadır. Yani ‘Nereden, ne para alabiliriz?’ diye düşünülüp, akabinde yaratılan bir karardır ve son derece yanlıştır. Çalışmalarımız, çabalarımız sürüyor, ama çok cesaret verici bir gelişme şu aşamada yok. Yine de pes etmiş değiliz uğraşacağız” diye konuştu.



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.

## FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

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

### ULUSLARARASI BOAT SHOW TUZLA DENİZ FUARI DÜZENLENDİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Uluslararası Boat Show Tuzla Deniz Fuarı'nı, 2 Ekim 2021 Cumartesi günü ziyaret etti. Tuzla Viaport Marina'da düzenlenen, İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın da standının bulunduğu fuarı gezen Başkan Kıran, yetkililerden bilgi alarak yaptığı açıklamada, 200'den fazla tekne ve 400'den fazla markanın yer aldığı fuar organizasyonunun başarısına dikkat çekti.

### 12'NCİ ULAŞTIRMA VE HABERLEŞME ŞURASI'NDA ÖZEL OTURUM YAPILDI

Lojistik, Mobilite, Dijitalleşme ana temasıyla Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından düzenlenen 12'nci Ulaştırma ve Haberleşme Şurası'nın son gününde gerçekleşen özel oturum Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın katılımıyla yapıldı.

Atatürk Havalimanı'nda 8 Ekim 2021 Cuma günü gerçekleşen oturuma, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ile Başkan Yardımcısı Şadan Kaptanoğlu da katıldı.

### MALTA BÜYÜKELÇİSİ DR. THERESA CUTAJAR DTO'YU ZİYARET ETTİ

Malta Büyükelçisi Dr. Theresa Cutajar, 8 Ekim 2021 Cuma günü İMEAK Deniz Ticaret Odası'nı ziyaret etti.

Konuk Büyükelçi, Oda Merkezi'nde gerçekleşen ziyarette, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve Başkan Yardımcısı Şadan Kaptanoğlu tarafından ağırlandı. Başkan Kıran, ziyaretin anısına Dr. Theresa Cutajar'a plaket takdim etti.

### MEZUN DENİZCİLER KAHVALTIDA BİR ARAYA GELDİ

Beykoz Denizcilik Meslek Lisesi Mezunları Derneği, 9 Ekim 2021 Cumartesi günü Sabancı Öğretmenevi'nde geleneksel hale getirilen kahvaltıyla denizcileri bir araya getirdi. Beykoz Kaymakamı Esengül Korkmaz Çiçekli'nin de katıldığı etkinliğe, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ile Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır da iştirak etti.

### BAŞKAN TAMER KIRAN WASHINGTON'DA

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, ABD Ticaret Odası ve TOBB işbirliğinde, Hazine ve Maliye Bakanı Lütfi Elvan'ın katılımıyla Washington'da gerçekleştirilen toplantıya iştirak etti. Türkiye'nin Washington Büyükelçisi Murat Mercan'ın da katıldığı toplantıda Bakan Elvan firmaların sorularını yanıtladı.

### KIRAN, BLOOMBERG HT EKRANLARINDA SORULARI YANITLADI

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 20 Ekim 2021 Çarşamba akşamı Bloomberg HT ekranlarında yayınlanan 60 Dakika isimli programa uzaktan erişim sistemi üzerinden katılarak Program Sunucusu Zeliha Saraç'ın denizcilik sektörüne dair sorularını yanıtladı. Programa katılan Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan da değerlendirmelerde bulundu.

### MARMARA DENİZİ EYLEM PLANI KOORDİNASYON KURULU 3'ÜNCÜ TOPLANTISINI YAPTI

Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanı Murat Kurum'un

başkanlığındaki toplantıya, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve Deniz Temiz Derneği TURMEPA Başkanı Şadan Kaptanoğlu katıldı.

Toplantıda, Marmara Denizi'nde müsaj ile ilgili yapılan çalışmalar ve Marmara Denizi Bütünleşik Stratejik Planı ele alındı. Marmara Denizi Eylem Planı Koordinasyon Kurulu'nun 3'üncü toplantısı, 22 Ekim 2021 Cuma günü Cumhurbaşkanlığı Dolmabahçe Çalışma Ofisi'nde yapıldı.

### CUMHURİYETİN 98'İNCİ KURULUŞ YILDÖNÜMÜ RESEPSİYONU YAPILDI

İstanbul Valisi Ali Yerlikaya ile eşi Hatice Nur Yerlikaya'nın ev sahipliğinde Cumhuriyetin 98'inci Kuruluş Yıldönümü Resepsiyonu verildi. 28 Ekim 2021 Perşembe akşamı Çırağan Sarayı'nda gerçekleştirilen; sanat, siyaset ve iş dünyasından birçok ismin katıldığı resepsiyona, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran da davetli olarak iştirak etti.

### 2'NCİ CUMHURBAŞKANLIĞI ULUSLARARASI YAT YARIŞI ÖDÜL TÖRENİ YAPILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Cumhurbaşkanlığı himayelerinde İstanbul'da, 29-31 Ekim 2021 tarihleri arasında düzenlenen, 2'nci Cumhurbaşkanlığı Uluslararası Yat Yarışı'nın ödül törenine katıldı.

İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın da sponsor olduğu yat yarışlarında dereceye girenlere ödülleri, Hyatt Regency Ataköy'de, 31 Ekim Pazar akşamı gerçekleştirilen törenle verildi.



**KUVVETLİ, GÜVENLİ, ZAMAN VE MALZEME TASARRUFU SAĞLAYAN YÜZEY HAZIRLIĞI ÇÖZÜMLERİ İÇİN**

# GRACO ECOQUIP 2 EQP!

Korozyona uğramış metal yüzeylerdeki pas ve korozyon döküntülerini sökmek, defalarca atılmış boya katmanlarını kaldırarak yüzeyi tekrar boyamaya hazır hale getirmek oldukça zorlu ve vakit alan bir süreçtir.

Tüm ticari gemilerin açık ve kapalı alanlarında güvenle kullanılabilen **ATEX** sertifikalı **Graco EcoQuip 2 EQP**, tazyikli su ve aşındırıcı malzemeyi aynı anda püskürten teknolojisi sayesinde; temizleme, kazıma ve sökme işlemlerinde mükemmel sonuca hızlı ve etkin şekilde ulaşmanızı sağlar.

**EcoQuip 2 EQP** ve yedekleri,  
Türkiye lisanslı marin distribütörü **Özgen Ship Supply** güvencesiyle hizmetinizde!

- **ATEX** sertifikalı tasarımı sayesinde patlayıcı ve yanıcı atmosferlerde kullanma imkanı
- Kuru raspaya kıyasla çok daha az toz çıkaran, minimum koruyucu ekipman gerektiren ve kapalı ortamlarda bile kullanılabilen yenilikçi teknoloji
- %92'ye kadar aşındırıcı malzeme tasarrufu



**ÖZGEN**  
Shipsupply



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

✉ [info@ozgenshipsupply.com](mailto:info@ozgenshipsupply.com)

f @ in /ozgenshipsupply

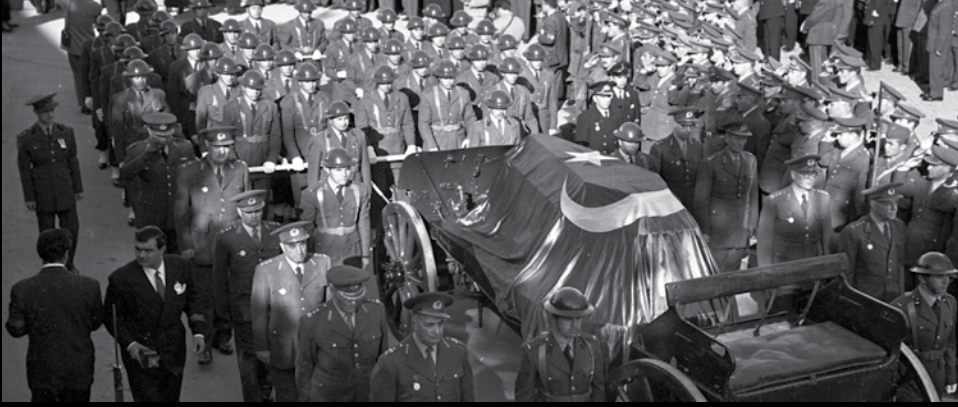




## 10 KASIM 1938: BÜYÜK MATEM



Takvim yaprakları 10 Kasım 1938'i, saatler 9'u 5 geçeyi gösteriyordu. Türkiye Cumhuriyeti'nin kurucusu, Milli Mücadele'nin önderi Mustafa Kemal Atatürk henüz 57 yaşındayken hayata gözlerini yumdu. Tüm Türkiye'de hayat durdu.



Atatürk'ün ilk hastalık belirtisi 1937 yılında ortaya çıktı. 1938 yılı başlarında Yalova'da bulunduğu sırada, ciddi olarak hastalandı. Buradaki tedavi olumlu sonuç verdi. Fakat tamamen iyileşmeden Ankara'ya yaptığı yorucu yolculuk, hastalığının artmasına sebep oldu. Bu tarihlerde Hatay sorununun gündemde olması da onu yormaktaydı. Hasta olmasına rağmen, Mersin ve Adana'ya geziye çıktı. Kızgın güneş altında askerî birliklerimizi teftiş edip tatbikat yaptıran Atatürk, çok yorgun düştü. Ülkü edindiğimiz illî dava uğruna kendi sağlığını hiçe saydı. 26 Mayıs'ta Ankara'ya döndükten sonra tedavi ve istirahat için İstanbul'a gitti. Doktorlar tarafından, siroz hastalığı teşhisi kondu. Deniz havası iyi geldiği için, Savarona Yatı'nda bir süre dinlendi. Temmuz sonlarına kadar Savarona'da kalan Atatürk'ün hastalığı ağırlaşınca Dolmabahçe Sarayı'na nakledildi. Fakat hastalığı durmadan ilerliyordu. Ekim ayı ortalarında durumu düzelir gibi oldu. Fakat çok arzuladığı hâlde, Ankara'ya gidip Cumhuriyet'in 15'inci yıl dönümü törenlerine katılamadı. 29 Ekim 1938'de kahraman Türk Ordusu'na yolladığı mesaj, Başbakan Celâl Bayar tarafından okundu. Atatürk 1 Kasım 1938'de Türkiye Büyük

Millet Meclisi'nin açılış töreninde de bulunamadı.

Sonrasında Atatürk'ün hastalığı tekrar şiddetlendi. 8 Kasım'da sağlığıyla ilgili raporlar yayımlanmaya başlandı. Bütün memleketi tekrar derin bir üzüntü kapladı. Her Türk'ün kalbi onun kurtulması dileğiyle çarpıyordu. Ancak, kurtarılması için gösterilen çabalar sonuç vermedi ve korkulan oldu. Dolmabahçe Sarayı'nda 10 Kasım 1938 sabahı, saat dokuz beş geçe, insan için değişmez kanun, hükmünü uyguladı. Mustafa Kemal Atatürk aramızdan ayrıldı. Bu kara haberle yalnız Türk milleti değil, bütün dünya yasa büründü.

16 Kasım günü Atatürk'ün tabutu, Dolmabahçe Sarayı'nın büyük tören salonunda katafalka konuldu. Üç gün üç gece, gözü yaşlı bir insan seli ulu önderine karşı duyduğu saygı, minnet ve bağlılığını ifade etti. Cenaze namazı 19 Kasım günü Prof. Şerafettin Yalçın tarafından kıldırıldı. On iki generalin omzunda sarayın dış kapısına çıkarılan tabut, top arabasına konularak, İstanbul halkının gözyaşları arasında Gülhane Parkı'na götürüldü. Buradan bir torpido ile Yavuz zırhlısına



nakledildi. Büyükkada açıklarına kadar, donanmamız ve törene katılmak için gelmiş olan yabancı gemilerin eşlik ettiği Yavuz Zırhlısı cenazeyi İzmit'e götürdü. Burada Yavuz Zırhlısı'ndan alınan cenaze, özel bir trene kondu. Atalarına son saygı görevlerini yapmak üzere toplanan halkın kalbinde derin bir üzüntü bırakarak Ankara'ya götürülmek üzere hareket edildi. Atatürk'ün vefatı üzerine cumhurbaşkanı seçilen İsmet İnönü, Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanı, bakanlar, Genelkurmay Başkanı, milletvekilleri ile ordu ve devlet ileri gelenleri tarafından karşılanan cenaze, Türkiye Büyük Millet Meclisi önünde hazırlanan katafalka kondu. Ankara halkı da onun cenazesi önünden saygıyla geçerek son görevini yaptı.

Daha sonra Atatürk'ün tabutu katafalkta alınarak, Etnografya Müzesi'nde hazırlanan geçici kabre kondu. Türk milleti daha sonra, bu büyük insana lâyık, Ankara Rasattepe'de bir Anıtkabir yaptırdı. 10 Kasım 1953'te Etnografya Müzesi'nden alınan Atatürk'ün naaşı Anıtkabir'e getirildi. Burada yurdun her ilinden getirilmiş olan vatan toprakları ile hazırlanan ebedî istirahatgâhına yerleştirildi.

Atamızı bir kez daha saygı, özlem ve minnetle anıyoruz...





# MCE KARGO

---

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

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

# PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ 2021-2022 AKADEMİK YILI AÇILIŞ TÖRENİ YAPILDI

Piri Reis Üniversitesi 2021-2022 Akademik Yılı Açılış Töreni, 4 Ekim 2021 Pazartesi günü yoğun bir katılımıla Tuzla Deniz Kampüs'te yapıldı.



Piri Reis Üniversitesi'nde yapılan törene Tuzla Belediye Başkanı Dr. Şadi Yazıcı, Tuzla Kaymakamı Ali Akça, Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı ve Piri Reis Üniversitesi Mütevelli Heyet Başkanı Tamer Kıran, denizcilik sektöründeki sivil toplum kuruluşlarının başkan ve üyeleri, akademisyenler, öğrenciler, veliler ve çok sayıda davetli katıldı. Törende Tuzla Kaymakamı Ali Akça, Tuzla Belediye Başkanı Şadi Yazıcı, Mütevelli Heyet Başkanı Tamer Kıran ve PRÜ Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan birer konuşma yaptı. Denizcilik Fakültesi öğretim üyesi Dr. Tolunay Kayaarası da konuşmaların ardından yeni akademik yılının açılış dersini verdi.

## ERDOĞAN: DEĞİŞİME KATKIDA BULUNMAYA ÇALIŞIYORUZ

Piri Reis Üniversitesi'nin güçlü ve seçkin akademik kadrosuyla, öğrencisiyle küresel farkındalık ilkeleriyle bilginin sınırlarını zorladığını belirten Prof. Dr. Oral Erdoğan, "Değişimi algılamakla da kalmıyoruz, değişime katkıda bulunmaya çalışıyoruz. Piri Reis Üniversitesi'nde özellikle denizciliğin

her alanında ihtisaslaşma ve bilimsel çalışmalar geliştirmenin yanında teknolojiye yakın, özgüveni yüksek, katılımcı, bilgiye ulaşmasını bilen, sorgulayan bireyler yetiştirmek istiyoruz" dedi. Piri Reis Üniversitesi'nin sadece Türkiye'nin değil, dünyanın da tercih edilen denizcilik üniversitelerinden olduğuna işaret eden Erdoğan, "Katar Deniz Kuvvetleri, Deniz Harp Akademisi kurma ve yıl boyunca eğitim verme işini yoğun incelemeler neticesinde Piri Reis'e vermiştir. Burada önemli olan rakiplerimizdir. Almanlar, Fransızlar, İngilizler, İtalyanlar bu işi bizden çok daha önce alma sürecinde idi. Özellikle Fransa'nın bir üniversitesi Katar'ın Hava Harp Okulu'nu işletmekte idi. Ona rağmen bu eğitim Piri Reis'e verildi. Verilmekle de kalmadı, bugün itibarıyla üçüncü sene eğitimleri tamamlandı. Bize ödenen toplam tutarın büyük kısmı da üniversitemize kazandırıldı" diye konuştu.

## KIRAN: TEKNOLOJİYİ YAKINDAN TAKİP EDİYORUZ

Piri Reis Üniversite'nin 2021-2022 akademik yılının başarı ve mutlulukla geçmesi temennisinde



bulunarak konuşmasına başlayan DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran sözlerine şöyle devam etti: "Dünyamız görülmemiş bir salgınla karşı karşıya kaldı, son iki yıldır hiç alışık olmadığımız bir dönemden geçtik, geçmeye de devam ediyoruz. Bu süreçte eğitim kurumlarının, en başta da üniversitelerin neler yaptığına baktığımız zaman Piri Reis Üniversitesi'nin eğitim öğretimi kesintisiz ve kaliteli bir şekilde sürdürdüğünü görüyoruz.

Üniversitemiz güçlü teknolojik altyapısı sayesinde pandemi döneminde uzaktan eğitim sistemine çok hızlı bir şekilde uyum sağladı ve eğitimi kesintisiz sürdürmeyi başardı. Bu zorlu süreçten başarıyla çıkan üniversite yönetimimizi, akademisyenlerimizi ve öğrencilerimizi tebrik ve teşekkür ediyorum."

Denizcilik sektörünün küresel trendlerden, teknoloji, malzeme ve yakıtlardaki gelişmelerden en çok etkilenen sektörlerin başında geldiğini belirten Kıran, "Artık sektörümüzde bir yandan akıllı gemi, otonom kontrol teknolojileri, gelişmiş robotik uygulama çalışmaları hızla ilerlerken, diğer yandan





# MERHUM RIDVAN KARTAL UNUTULMADI

Piri Reis Üniversitesi Konferans Salonu'na 4 Ekim Pazartesi günü gerçekleşen törenle "Rıdvan Kartal Konferans Salonu" ismi verildi.



Piri Reis Üniversitesi'nde yapılan anma etkinliğine Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu

Metin Kalkavan, Rıdvan Kartal'ın yakın arkadaşlarından Halim Mete, öğretim görevlileri, öğrenciler ve merhum Rıdvan Kartal'ın ailesi katıldı.



çok büyük emekleri geçmiş, hem Türk Deniz Eğitim Vakfı'nın hem Piri Reis Üniversitesi'nin bugünlere gelmesinde çok büyük emekleri olmuştur. Rıdvan ağabeyimiz ömrünü çalışkanlığı, tevazu ve ileri görüşlülüğü ile çok değerli hizmetleriyle geçirdi. Hiçbir zaman birinci adam olmak gibi bir niyeti yoktu. Her zaman arka planda, ama üstlendiği görevde elinden geldiği kadar en iyi şekilde yaparak hem ailesine, hem ülkemize, hem de sektörümüze hizmet etti. 1995 yılında girdiği İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclisi'nde 2018 yılına kadar 23 yıl boyunca kesintisiz görev yaptı. Aslında bu bile sektörümüz için ne kadar değerli ne kadar faydalı biri olduğunun göstergesidir."



Törende konuşan Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan, Rıdvan Kartal ile İMEAK Deniz Ticaret Odası'nda mevduat hesaplarıyla ilgili 1990'lı yıllarda yaptıkları ortak bir çalışma ile tanıştıklarını ifade ederek, "Bize çok şey öğretti. Kalbimizde yaşattığına inanıyorum. Böyle anlamlı bir günde burada olduğunuz için teşekkür ederim" dedi.

## TAMER KIRAN: KALPLERİMİZDE YAŞAMAYA DEVAM EDECEK

Çok anlamlı bir tören için bir araya geldiklerini ve Merhum Rıdvan Kartal'ı 16 Haziran günü ebediyete uğurladıklarını hatırlatan Tamer Kiran, şunları söyledi: "Merhum Rıdvan Kartal ağabeyimizin ismini ebediyete kadar bu çatı altında yaşatmak üzere toplandık. Rıdvan Kartal ağabeyimiz özellikle sektörümüz ve ardından Türk Deniz Eğitim Vakfı'ndaki görevine başladıktan sonra denizcilik eğitiminin gelişimi için

TÜDEV ve Piri Reis Üniversitesi olmak üzere sektöre çok büyük emekleri olduğunu vurgulayan Kiran, "Bugün bu binada, buralarda gördüğünüz her şeyde; toprağının alınımdan kürsünün üzerindeki mikrofona kadar emeği vardır. Bütün bu hizmetleri yaparken sahip olduğu erdemler nedeniyle güzel insan ifadesini hak eden insanlardan bir tanesiydi. Uzun yıllar tanımaktan ve

Başkanı Tamer Kiran, Tuzla Kaymakamı Ali Akça, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Üyeleri, Piri Reis Üniversitesi Mütevelli Heyeti ve Deniz Ticaret Odası'nın önceki dönem başkanı





# İMEAK DTO'DAN DERNEKLERİN YENİ YÖNETİMLERİNE ZİYARET...

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve Yönetim Kurulu üyeleri, 25 Ekim 2021 Pazartesi günü, sektör derneklerinin yeni seçilen yönetimlerini ziyaret ederek, hayırlı olsun dileklerinde bulundular.

DTO Başkanı Tamer Kıran ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu üyeleri, ilk önce Gemi Brokerleri Derneği Başkanı Semih Dinçel'i, ardından Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği (Kosder) Yönetim Kurulu Başkanı Zeynep Pınar Kalkavan Sesel'i ve yeni seçilen yönetim kurulu üyelerini ziyaret ettiler.

Gemi Tedarikçileri Derneği (TURSSA) Yönetim Kurulu Başkanı Zihni Memişoğlu ile ziyaretlerine devam eden

İMEAK Deniz Ticaret Odası yönetimi daha sonra Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD) Yönetim Kurulu Başkanı Ayşem Ulusoy ve yönetim kurulu üyeleri ile bir araya geldi. Tamer Kıran ve beraberindekiler ziyaretlerine, Türk Armatörler Birliği Yönetim Kurulu Başkanı Cihat Ergenç, Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği Başkanı ve aynı zamanda İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt ve

yönetim kurulu üyeleri ile devam etti. Son olarak ziyaretlerine Türk Uzakyol Kaptanlar Derneği ile devam eden Tamer Kıran ve beraberindeki heyet, ziyaretlerini DEFAMED'in yeni yönetimine hayırlı olsun diyerek sonlandırdılar.

Dernek ziyaretlerine; İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Şadan Kaptanoğlu ile Yönetim Kurulu Üyeleri Burak Akartaş, Başaran Bayrak ve Taylan Kalkavan katıldı.





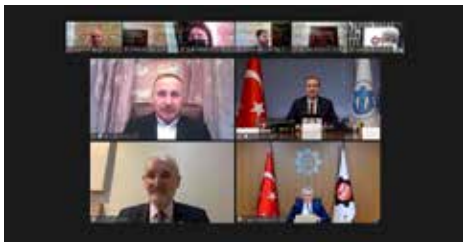


# İSTANBUL ODALARI VE BORSA MÜŞTEREK TOPLANTISI DÜZENLENDİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası, İstanbul Sanayi Odası (İSO), İstanbul Ticaret Odası (İTO) ve İstanbul Ticaret Borsası (İSTİB) başkanları, 20 Ekim 2021 Çarşamba günü zoom üzerinden bir araya gelerek toplantının gündem maddelerini görüştüler.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ın yönettiği toplantıya, İstanbul Ticaret Odası Başkanı Şekib Avdagiç, İstanbul Sanayi Odası Başkanı Erdal Bahçivan, İstanbul Ticaret Borsası Başkanı Ali Kopuz, İstanbul'daki odaların ve



borsanın yönetim kurulu üyeleri ve genel sekreterleri katıldı. Toplantının açılışında konuşan Tamer Kıran, son ekonomik gelişmeler ve denizcilik sektörü hakkında değerlendirmelerde bulundu. Toplantı gündeminde yer alan, tüm sektörleri olduğu kadar denizcilik sektörünü de çok yakından ilgilendiren "Sürdürülebilirlik ve Yeşil Mutabakat" konusuna da değinen

Tamer Kıran, bu konuda bir taraftan Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) diğer taraftan Avrupa Birliği'nin (AB) uygulamaya koymaya çalıştıkları yeni ve katı kuralların birbirini izlediğini belirtti.

AB'nin benimsediği Yeşil Mutabakat Stratejisi'nin daha ağır kurallar ve yaptırımlar içerdiğini belirten Tamer Kıran, gelişmelerin iş dünyasına büyük sorumluluklar yüklerken, bu konuda devlet desteklerini de elzem kıldığını söyledi. Kıran, "Türk sahipli deniz ticaret filomuzu, 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 yeşil dönüşümün her alanda desteklenmesi önem arz etmektedir" dedi.

Deniz Ticaret Odası'nın bu konuda yaptığı çalışmalara değinen Tamer Kıran,



Türk Sahipli Deniz Ticaret Filosu'nun bu kurallardan ne kadar etkileneyeceği ve alınması gereken tedbirlerin belirlenmesi amacıyla "Deniz Ticaretinde İklim Değişikliği Tedbirlerinin Türk Sahipli Gemi Filosuna Etki Analizi" başlıklı bir proje yürütüldüğünü ve yılsonunda tamamlanmasının planlandığını söyledi. Tamer Kıran, yine DTO tarafından yeşil dönüşümün hızla artan önemine binaen denizcilik sektörünün bilgilendirilmesi amacıyla, "Denizcilik Sektörünün Yeşil Dönüşüme Uyumunu" konulu bir webinarın kasım ayında düzenlenmesinin planlandığını belirtti.

Toplantıda, "Sürdürülebilirlik ve Yeşil Mutabakat: İş Dünyasına ve Ticaret Hayatına Etkileri, Yapılması Gerekenler", "İş Dünyasının Nitelikli Eleman İhtiyacı İçin Mesleki Eğitim Çalışmaları", "İstanbul'da Son Dönemde Artan Trafik Problemi ve Oda/Borsa'nın UKOME'de Temsil Edilebilmesi" konuları ele alınırken, Bandırma Onyediy Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Mustafa Sarı da Marmara Denizi'nde yaşanan Müsilaj sorununun bugünkü durumu hakkında bilgi verdi.





# 12'NCİ ULAŞTIRMA VE HABERLEŞME ŞURASI YAPILDI

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığınca, Lojistik – Mobilite – Dijitalleşme ana temasıyla düzenlenen 12. Ulaştırma ve Haberleşme Şurası'nda, 7 Ekim 2021 Perşembe günü, "Sürdürülebilir Lojistikte İnovasyon, Yeni Trendler ve Yeşil Lojistik Uygulamaları" konulu panel düzenlendi.



İstanbul Atatürk Havalimanı C Terminali Etkinlik Merkezi'ndeki panelde konuşan İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, denizcilik sektöründeki yeni uygulamaları değerlendirdi. Sürekli olarak daha da sıkılaştırılan, yapılması zor hale gelen kurallar silsilesinin her hafta, her ay denizcilik sektörünü karşısına çıktığını belirten Kıran, "Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) 2018 yılında bir hedef koymuştu. Demiştiki ki; '2050 yılına kadar karbon emisyonlarını yüzde 50 azaltmalıyız'. Aradan üç sene geçti, bu karar revize oldu, şimdi 2050 yılında sıfır emisyonu konuşuyoruz. Bir taraftan AB, bir taraftan IMO birbirlerinden farklı kurallar koyarak uygulama içerisinde bulunuyorlar" diye konuştu.

Sıfır emisyon dendiğinde bugünkü teknoloji ve fosil yakıtlarla bunun mümkün olmadığını vurgulayan Kıran, şunları söyledi: "Makinaların çoğu petrol türevlerinden yakıtlar

kullanılarak çalışıyor. Cüzi miktarda LNG ile çalışan makineler var, ama LNG de netice olarak sadece dörtte bir kadar emisyonları azaltıyor. Dolayısıyla sıfır emisyonu sağlayacak teknolojinin öncelikle bulunması gerekiyor. Metanol, amonyak, hidrojen, elektrik gibi alternatif yakıtlar var ama hepsinin birbirine göre farklı dezavantajları bulunuyor. Elektrikte batarya kapasitesi uzun seyirlerde yeterli olmuyor. Amonyakta ise, o kadar büyük kapasite amonyağı depoladığınız zaman onun yarattığı çevre tehlikesi büyük... Keza hidrojende suyun gücünden yararlanılıyor, ama miktar olarak çok büyük tank kapasitesi ihtiyacı var."

## DÜNYA YEPYENİ BİR DÜZENE GİDİYOR

Dünyanın, yeni bir düzene gittiğini ve bugün var olan gemilerin bir anda tamamen devre dışı kalabileceğine dikkat çeken Kıran, "Şu anda dünyada 2.5 trilyon dolarlık gemi yüzüyor. 2,5 trilyon dolarlık bir



ekonomi önümüzdeki 5-10 sene içerisinde yenilenmek zorunda... Yeni teknolojilerin uygulanması ile belki bu miktar 7-10 trilyon dolar olacak. Ülke olarak bunun bilincinde olup, buna göre tedbirlerimizi almayı ve 'ondan ne kadar pay alabiliriz, ona bakmamız gerekiyor" diye konuştu.

Avrupa Denizcilik Emniyeti Ajansı (EMSA) İcra Direktörü Maja Markovcic Kostelac'ın da konuşmacı olarak yer aldığı panelde, deniz çalışanlarının sıkıntılarını da dile getiren Kıran, pandemi döneminde emek sarf edip, büyük fedakarlık yapan bu insanların maalesef kontrat süreleri bittiğinde evlerine gidemediklerini kaydederek, "Derhal hükümetler nezdinde bu işe artık çare bulunmalı, yoksa sürdürülebilirlik açısından hakikaten artık son raddeye gelmiş durumdayız. Gemi insanlarımız neredeyse 10-11 aydır gemilerde. Bunları bir an önce kontrat bitiminde değiştirmemiz gerekiyor. Bu hepimizin sorunu" dedi

Öte yandan, Tamer Kıran, panel öncesinde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Salih Tan ve beraberindekileri DTO standında ağırladı.





## **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](http://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](http://www.classnk.com)

# 2022'DE KRUVAZİYER TURİZM PAZARINA GÜÇLÜ ŞEKİLDE DÖNECEĞİZ

Küresel kruvaziyer turizminin en büyük buluşması olan ABD Miami'deki Seatrade Cruise Global Fuarı'nda, Türkiye Turizm Tanıtım ve Geliştirme Ajansı'nın (TGA) standında Türkiye ve Türk limanları tanıtıldı.



Yaklaşık 20 bin ziyaretçinin katıldığı ve 80'den fazla kruvaziyer hat ile acentenin temsil edildiği 27-30 Eylül tarihlerindeki fuarda, 2022 ve sonrasında Türkiye'ye daha fazla yolcu gemisi gelmesi için Türkiye Cumhuriyeti Miami Başkonsolosu Burç Ceylan, Kültür ve Turizm Bakanlığı Deniz Turizm Daire Başkanı Elçin Öncü, TGA Daire Başkanı Fatoş Özsoy, İMEAK Deniz Ticaret Odası adına İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Öztürk'ten oluşan Türk heyeti, kruvaziyer hatlarının temsilcileri ile karşılıklı ve verimli görüşmeler gerçekleştirdiler. Seatrade Cruise Global'de "En iyi liman" kategorisinde finalist olan Galataport İstanbul'a da ödül verildi. Ödülü İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Başkanı Yusuf Öztürk aldı.

Fuar sonrası bir değerlendirme yapan İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Öztürk, 2022 yılında küresel kruvaziyer turizmi pazarına Türk limanlarının güçlü şekilde döneceğine

olan inançlarının arttığını söyledi. Kruvaziyer operatörlerinin aşılama ile beraber sağlık ve güvenlik protokolleri doğrultusunda 2022 ve sonrası yıllarda seferlerini artırmayı planladıklarını açıklayan Öztürk, Türkiye'nin Akdeniz pazarında vazgeçilmez bir destinasyon olduğunu, kruvaziyer sektöründeki genişleme halkasından Türk limanlarının da pay alacağını ifade etti.

Dünyanın önde gelen kruvaziyer operatörü MSC'nin 2022 yılı bahar aylarından başlayarak Türkiye çıkışlı seferleri yeniden başlatma kararı aldığını dile getiren Öztürk, Ege Port Kuşadası ve Galataport İstanbul'un yine gelecek yıl için çok sayıda rezervasyon aldığını, bu ay Costa Firması'nın İzmir'e bir seferinin söz konusu olduğunu açıkladı. Öztürk, "Kruvaziyer sektörü aşılama ve seyahat kısıtlamalarının gidişatına bağlı olarak pandeminin etkilerini üzerinden atmaya başladı. Yeni inşa edilen çok sayıda yolcu gemisi suya inmeyi beklerken, birçok insan da gemi seyahatlerine çıkmayı sabırsızlıkla bekliyor. Özellikle,



bu hafta ilk gemiyi kabul eden Galataport İstanbul'un devreye girmesi ile Doğu Akdeniz ve Karadeniz hattında ülkemizin çok sayıda gemi ve yolcuyla ağırlamasını bekliyoruz" dedi.

## 2022'DE GÜÇLÜ BİR TOPARLANMA YAŞANACAK

Global Ports Holding Doğu Akdeniz Bölge Direktörü, Ege Port Kuşadası Genel Müdürü ve İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Üyesi Aziz Güngör de, Miami Fuarı'nda Türk limanlarının etkin bir şekilde temsil edildiğini ve önemli kruvaziyer gemi firmaları ile son derece verimli görüşmeler gerçekleştirdiklerini söyledi. Güngör, "Genel olarak bakıldığında 2022 yılı Türkiye'nin kruvaziyer gemi firmaları tarafından büyük bir hevesle seyir güzergahlarına yeniden dahil edileceği ve özellikle belli limanlar açısından güçlü bir toparlanma yaşanacağı bir yıl olacak. Hatta ülkemizin öncü limanı Kuşadası'nda rekor seviyesinde bir büyüme olmasını beklemekteyiz. İstanbul Galataport da önemli ölçüde toparlanmaya sahne olacaktır.

(DTO İzmir Şubesi)



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

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

Thor Marine ailesi olarak denizcilik sektöründe birçok hizmete yer vermekteyiz.

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

Bildiğiniz üzere lashing işlemi bilgi, tecrübe ve güven işlemidir.

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

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

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



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

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

İstanbul

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

İskenderun Şube & Atölye

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

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

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



**T H O R**  
**MARINE S.A.®**

# ALIAĞA LİMANLARINDA ELLEÇLENEN KONTEYNER MİKTARI ARTTI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliağa Şubesi Ekim 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 Aliağa-Midilli arasında yapılması planlanan vapur seferleri ve Aliağa Limanları ile Türkiye genelinde gerçekleşen yük ve konteyner istatistikleri yer aldı. Gündem maddelerinin görüşülmesinin ardından DTO Aliağa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek bir konuşma yaptı. Geleceği şekillendiren gençlerin bu zorlu zamanda gerekli fedakârlıkları göstererek Türkiye'ye büyük katkılar

sağlayacağına inancının çok kuvvetli olduğunu söyleyerek konuşmasına başlayan Şimşek, şöyle devam etti: "Sancılı bir şekilde geçirdiğimiz pandemi sürecinde eylül ayında orta öğretim ve liselerimiz eğitime başladı. Üniversitelerimiz de hayırlısıyla yüz yüze eğitim başlıyor. Bizler de İMEAK DTO Aliağa Şubesi olarak İlçe Milli Eğitim Müdürlüğümüzle koordineli olarak imkânlarımızı doğrultusunda okullarımıza destek olmaya devam ediyoruz. 2021-2022 akademik yılının yüz yüze tamamlanmasını temenni ediyorum, tüm denizci okullarımıza sağlıklı ve başarılı bir eğitim yılı diliyorum" dedi. Aliağa ile Midilli arasında yapılması planlanan karşılıklı vapur seferleri için çalışmaların hızla belirten Şimşek, bu konudaki çalışmaların devam

ettiğini vurguladı. Aliağa ve Türkiye genelinde limanlarda kaydedilen 2021 yılının 9 aylık döneminde konteyner ve yük istatistiklerine değinen Şimşek şunları söyledi: "2021 yılının 9'uncu ayında Aliağa limanlarında elleçlenen konteyner miktarı, bir önceki yılın aynı dönemine oranla artış göstererek 1 Milyon 30 bin TEU olarak gerçekleşti. Bu dönemde Aliağa limanlarında elleçlenen yük miktarı 79 milyon groston, net ton olarak ise 52,5 milyon ton olarak gerçekleşti. Türkiye toplamı ise 390 milyon net ton olarak gerçekleşirken, Aliağa yüzde 13 pay ile 2'nci sırada yer aldı. Elleçlenen konteyner miktarında yüzde 13 pay ile Aliağa, Türkiye sıralamasında 5'nci sırada yer almıştır" dedi.

*(DTO Aliağa Şubesi)*

# İRFAN ERDEM OKUL AÇILIŞINDA ÖĞRETMENLERE SESLENDİ

Sakarya Uygulamalı Bilimler Üniversitesi Denizcilik Meslek Yüksekokulu'nun yeni binasının açılış törenine İMEAK Deniz Ticaret Odası Karadeniz Ereğli Şubesi (Batı Karadeniz Bölgesi) Yönetim Kurulu Başkanı İrfan Erdem konuşmacı olarak katıldı.

Sakarya'nın ilk denizcilik okulu olan Sakarya Uygulamalı Bilimler Üniversitesi Denizcilik Meslek Yüksekokulu eğitim alanının açılışında konuşan Başkan Erdem konuşmasında şunları söyledi: "Meslek yüksek okulumuzun kuruluşundan bugüne kadar sayın rektörümüzün hep yanında oldum, olmaya da devam edeceğim. Türkiye gelişim yolunda, teknolojisini ve denizciliğini ileriye götürmeye devam etmelidir. Tüm



öğretmenlere sesleniyorum; hepiniz benim gözümde cennetliksiniz.

Yetiştirdiğiniz bu öğrenciler denizciliği güzel günlere taşıyacak. Sizler geleceğin teminatısınız. Ülkemiz denizcilik alanında son 10 yılda ciddi bir yol kat etti. Bu noktada meslek yüksekokullarına ve üniversitelere ihtiyacımız var. Bu okulun yapımında emeği geçen herkese teşekkür ediyorum, hayırlı olmasını diliyorum".

*(DTO Karadeniz Ereğli (Batı Karadeniz Bölgesi) Şubesi)*





## AEGEAN EXPLORER M25

UNDER CONSTRUCTION



LOA (m) 25

Guests 12

Crew 4+2

**AEGEAN EXPLORER M25**  
Steel Hull  
Aluminium Superstructure  
CE Class  
MAN 2 x 650 HP



**EGE YAT**  
1976

BODRUM • OREN • ANTALYA

+90 533 923 93 58 +90 252 313 26 55

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

YAT YAPIMI • YAT ALIM-SATIMI • YAT KİRALAMA

# “GEREK YANGIN SÜRECİNİ, GEREK PANDEMİ SINAVINI BAŞARIYLA VERDİK”

İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Orhan Dinç, Bodrum’da yazın nasıl geçtiğini değerlendirdi.



Kökleri medeniyet tarihinin en eski çağlarına dayanan Bodrum’da Sarıyaz daha bir başkadır. Eylül ayı ile birlikte sıcak hafiften yerini tatlı bir serinliğe bırakmış, deniz suyu da sığılarda ılımış derinlerde rüzgarla bütünleşmiştir. Ekim ile beraber yelkenler, optimistler, lazerler suda tüm marifetlerini sergilemeye başlamıştır.



Turizm sektörünün en önemli ayağı olan Mavi Yolculuk çıkar öne. Lüks modern teknelerimiz sessiz sakin koylarda misafirlerini ağırlar. Sezon hiç bitmez baktığımızda bizde. Sadece yapılanlar değişir. Bu yıl Uluslararası Optimist Yarışları’nın (BİOR) 9’uncusu

düzenlendi. Bodrum Belediyesi Bodrum Spor Kulübü Yelken Şubesi’nin ev sahipliğinde İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubemizin destekleri ile düzenlenen organizasyona 16 ülkeden 286 sporcu katılım sağladı. Dereceye giren yarışmacılarımıza ödülleri takdim ettik. Yine tam 33 yıldır Bodrum’da yaşattığımız Bodrum



Cup yarışlarını düzenledi. 33’üncüsü düzenlenen 2021 American Hospital The Bodrum Cup yarışlarına da 180 yat ve 1500 yarışmacı, turist katılım sağladı. Temasının “HEP BERABER” olduğu yarışlarda yanan bölgelerimiz Çökertme ve Kissebükü ön plana

çıkartılarak, tekneler etaplarını o bölgelerde tamamladılar.

Tüm güzelliğiyle Bodrum’da son zamanlarda yaşadığımız zorluklar ve getirileri bizim sürekli mücadele halinde olmamıza sebebiyet verdi. Bu da, yazın son zamanlarını bizler için daha kıymetli hale getirdi. Ülkede turizme baktığımızda önce Bodrum’da başlayan yaz en son yine Bodrum’da son buluyor. Gerek yangın sürecini, gerek pandemi sınavını başarıyla verdik. Her ne kadar eski verimi alamazsak da, yine de gelen misafirlerimiz memnun. Bizler de bir şekilde umutla daha iyisinin olacağına inanarak sarılıyoruz kokusuna denizimizin.

Biz her krizin fırsatını beraberinde getirdiğine inanarak yola çıktık. Ticari yatlarımız, günlük gezi teknelerimiz, su altı ve su üstü sporcularımız, çekek yerlerimiz ve daha birçok meslek gurubunda ticaret yapan üyelerimize her daim destek olduk. İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanımız Sayın Tamer Kıran’ın da destekleri ile üyelerimizi tek tek dinleyerek sorunlarını çözmeye çalıştık. Yönetimimiz ile birlikte birçok konunun çözümüne vesile olduk. Gelen misafirlerimizin COVID – 19 tedbirleri ile rahatlığı, hijyenik bir ortamda yaptığı tatilden aldığı verim bizim için çok önemli. Buda üyelerimizin iyi çalışmasından ve çalışırken memnun olmasından geçiyor. Tedbirlerimiz tam, sektörümüz bilinçli. Misafirlerimizi yazın son demlerini geçirebileceğiniz en sakin koylara bekliyoruz. Pruvanız neta, rüzgarınız bol olsun.

**(DTO Bodrum 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 alımını içerir.

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



## EGZOS GAZI TEMİZLEME SİSTEMLERİ (EGCS) NUMUNE ALMA VE TEST ETME

SGS hizmetlerinin kapsamı, ihtiyaç duyulan yıkayıcının boyutunu belirlemek için kurulum öncesi emisyon ölçümlerinden ve devreye alma destek hizmetlerinden rutin örnekleme ve gerekli parametrelerin test edilmesine kadar uzanır:

- Sürekli Emisyon İzleme Sistemi (CEMS)
- Veri yönetimi ve veri yorumlama
- IMO revize edilmiş Ek VI, CARB, US EPA ve EN yöntemlerine göre CO, CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>, O<sub>2</sub>, NH<sub>2</sub>, toz ve akış ölçümü
- Egzoz Gazı Temizleme Sistemlerinde (EGCS) gaz giriş ve çıkışında partikül yüklemesi, partikül boyutu dağılımı ve partikül kimyasal analizinin yerleşik testi, izlenmesi ve raporlanması
- Devreye Alma - Commissioning
- Yerleşik EGCS ses seviyesi testi, izleme ve raporlama
- Su numunelerinin yerleşik analizi
- Su ve akaryakıt numunelerinin karada analizi



## 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



## GEMİ BACA EMİSYONU TEST ETME / İZLEME

Global hizmetimiz, Gemilerinizin Revize Edilmiş Marpol Ek VI yönetmeliklerinde belirtilen çevresel gerekliliklere uygun olduğunu onaylar:

- Akredite ölçümler
- Tüm (emisyon) gereksinimlerin kontrol edilmesi
- Baca gazı parametrelerinin (O<sub>2</sub>, CO, CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>, CxHy) ve tozun belirlenmesi
- Devreye Alma - Commissioning
- Sürekli çevrim içi ölçüm ekipmanlarının belgelendirilmesi ve doğrulanması
- Emisyon azaltıcı tekniklerle ilgili teknik tavsiyeler
- Yerinde ölçümler

### 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.

# DTO KARADENİZ EREĞLİ ŞUBESİ'NDEN MAKAM ZİYARETLERİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Karadeniz Ereğli Şubesi (Batı Karadeniz Bölgesi) Yönetim Kurulu Başkanı İrfan Erdem ve beraberindeki heyet, Karadeniz Ereğli Kaymakamlığı'na ve Garnizon Komutanlığı'na yeni atanan isimleri makamlarında ziyaret ettiler.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Karadeniz Ereğli Şubesi (Batı Karadeniz Bölgesi) Yönetim Kurulu Başkanı İrfan Erdem, Meclis Üyesi İsmail Hakkı Turgut, Osman Soydemir ve Şube Müdürü Bülent Şanal, Karadeniz Ereğli Bölge ve Garnizon Komutanlığı'na yeni atanan Tuğamiral Niyazi Uğur'u makamında ziyaret ettiler. Aynı heyet Karadeniz Ereğli Kaymakamlığı'na yeni atanan



Mehmet Yapıcı'yı da makamında ziyaret ettiler.

Başkan Erdem, ziyaretlerde Deniz Ticaret Odası'nın faaliyetleri ve bölgede bulunan denizcilik sektörünün durumu hakkında bilgilendirmede bulundu.

**DTO Karadeniz Ereğli (Batı Karadeniz Bölgesi) Şubesi**

# 'İKİ DENİZ BİR ŞEHİR'İ EN İYİ ANLATANLARA ÖDÜLLERİ VERİLDİ

"İki Deniz Bir Şehir: Kocaeli ve Deniz Ulusal Fotoğraf Yarışması"nın Ödül Töreni ve sergisi, 21 Ekim Perşembe günü Tarihi Tren Garı Güzel Sanatlar Sergi Salonu'nda gerçekleşti.



Kocaeli İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü ile İMEAK Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi'nin "Kocaeli ve Deniz" konusunda duyarlılığı

artırmak amacıyla bu yıl birincisini gerçekleştirdiği İki Deniz Bir Şehir: Kocaeli ve Deniz Ulusal Fotoğraf Yarışması'nın Ödül Töreni ve Sergisi,

Tarihi Tren Garı Güzel Sanatlar Sergi Salonunda gerçekleşti.

Törene Vali Yardımcısı İsmail Gültekin, İl Kültür ve Turizm Müdürü Fatih Taşdelen, Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi Başkanı Vedat Doğusel, Gölcük Fotoğraf ve Sanat Derneği Başkanı İsmail İkiz, KASK'ın Kurucusu ve Eski Başkanı Mehmet Özcan Taras'ında aralarında bulunduğu davetliler ve fotoğraf tutkunları katıldı. Protokol konuşmalarında ise emeği geçen fotoğraf sanatçılarına teşekkür edilirken, yarışmanın geleneksel olarak devam edeceği ifade edildi. Program, dereceye giren sanatçılara protokol tarafından ödül ve plaketlerinin takdimi ve fotoğraf sergisinin gezilmesi ile sona erdi. Tarihi Tren Garı Güzel Sanatlar Sergi Salonu'ndaki sergi 27 Ekim tarihine kadar açık kaldı.

**(DTO Kocaeli Şubesi)**



# EN İYİLERİN TERCİHİ JOTUN BOYA



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

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

**Jotun Yapıları Korur**



**Jotun  
Yapıları  
Korur**

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



İnşaat Boyaları



Deniz Boyaları



Endüstri Boyaları



Toz Boyalar

# Denizciliğin karbonsuzlaştırılması ve enerji verimliliği...



\***PROF. DR. AYKUT İ. ÖLÇER**

Uluslararası deniz taşımacılığının en yakıt-verimli ulaştırma aracı olduğunu söyleyebilmek mümkünken, en çevre dostu taşımacılık türü olduğunu söyleyebilmek zordur. Bunun sebebi, gemi operasyonlarının hava kirliliği başta olmak üzere çevreye birçok olumsuz etkisinin bulunmasıdır.

Bu olumsuz etkilerden bazıları; sualtı gürültüsü, tanker kazaları sonucu denize yayılan petrol, balast suyu ile kendi ortamından alınıp başka ortamlara bırakılan organizmalar ve onların ekosisteme verdiği zarar, katı atıklardır. Bunların arasında gemilerden kaynaklanan hava kirliliği, iklim değişikliğine sebebiyet veren sera gazlarını da içinde bulundurduğu için, özellikle son yıllarda denizciliğin tüm taraflarının ilgi odağı olmuştur. Bu ilgi Paris İklim Anlaşması'nın imzalanmasından ve

yürürlüğe girmesinden sonra daha da artmıştır. Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) "Sera Gazları (GHG) stratejisi" geliştirme çabaları da bunu doğrulamaktadır.

Gemilerden kaynaklanan hava kirliliği gemilerin enerji ihtiyacı, bunun üretilmesi ve tüketilmesi ile doğrudan ilgilidir. Yani bir gemide ne kadar çok enerji ihtiyacı ve tüketimi olursa, o kadar çok hava kirliliği ve enerji maliyeti olacağı aşikârdır. Maalesef 2021 yılında, orta ve büyük ölçekli ticari gemilerin ihtiyaç duyduğu enerjiyi üretmek için fosil yakıt kullanan teknolojilerden başka bir seçenek henüz mevcut değildir. Böyle bir teknoloji kısa vadede icat edilse bile dünya deniz ticaretinde mevcut işletilen 55 bin üzeri sayıdaki gemilerin yenilenmesi önemli bir sorun olarak karşımıza çıkacaktır. Kısaca, dünya ticaretini ayakta tutan gemilerden kaynaklı sera gazlarını tamamıyla ortadan kaldırmak bugünün şartlarında hemen hemen imkânsızdır. Tabii ki, bu durum bizim hiçbir şey yapmadan beklememizi gerektirmez. Bu bağlamda denizcilik camiası sera gazlarını tüm kaynakları ile azaltmaya karar vermiştir. Diğer bir ifadeyle denizcilik camiası enerji verimliliğini arttırmaya odaklanmıştır da diyebiliriz. Bir geminin aynı işi daha az enerjiyle yapabilmesi veya aynı enerji ile daha fazla iş yapabilmesi enerji verimliliğini arttırmaktadır.

IMO, Birleşmiş Milletlerin uluslararası denizciliğin emniyet, verimlilik ve çevre konularıyla uğraşması ve sorunlarına çözüm bulması amacıyla kurduğu bir kurumdur. Bu amaçla, IMO yukarıda bahsedilen ve gemilerden kaynaklanan hava kirliliği sorununa 1990'ların ortasından itibaren odaklanmaya başlamış ve çeyrek asırdan fazla süren

mücadele ile bu günkü kurallar silsilesi ve "sera gazı stratejisi"ne erişmiştir. Bu kurallar gemi tasarımı ve gemi operasyonu safhalarına yoğunlaşır; 1 Ocak 2013 tarihinden itibaren gemi tasarımında Enerji Verimliliği Tasarım Endeksi (EEDI) ve gemi operasyonunda Gemi Enerji Verimliliği Yönetim Planı (SEEMP) kuralları yürürlüktedir. O tarihten beri temel içeriği ve felsefesi sabit kalmakla birlikte hem endeks (EEDI), hem de verimlilik planında (SEEMP) bazı değişiklikler olmuştur. Bu değişikliklerin en günceli tüm mevcut gemilerin; Mevcut Gemilerin Enerji Verimliliği Endeksi'nin (EEXI) hesaplanması, yıllık operasyon Karbon Yoğunluk Göstergesi (CII) değerlerinin belirlenmesi, buna göre gemilerin derecelendirilmesi ve güçlendirilmiş SEEMP'dir. Tüm bu kuralların ana amacı enerji verimliliği açısından daha iyi gemi tasarımı ve operasyonudur.

## IMO'NUN SERA GAZLARI STRATEJİSİ

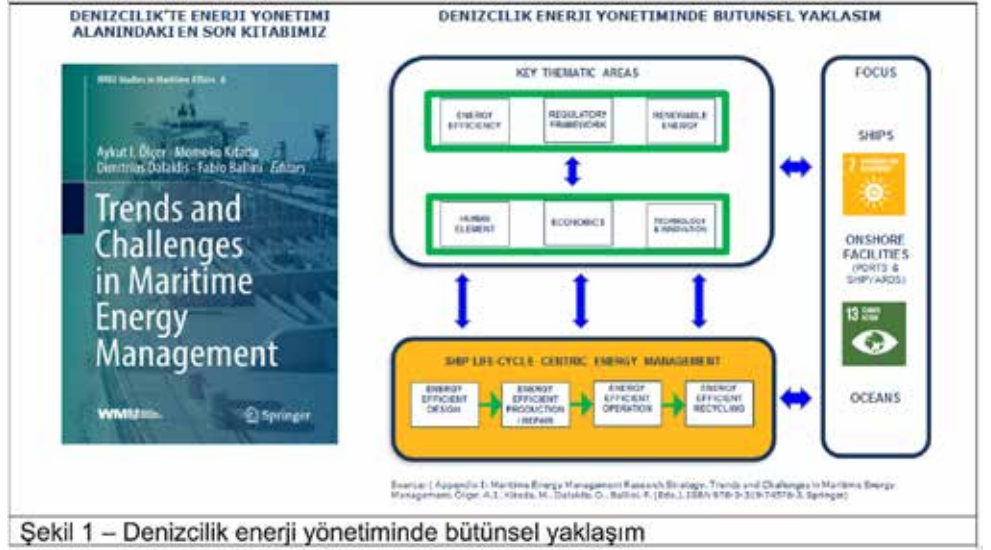
Bu kurallara ek olarak, IMO 2018 yılında, varılması kolay olmayan hedefleri içeren "sera gazları stratejisini" geliştirmiştir. Bu stratejiye göre; karbon yoğunluğunun 2030 yılına kadar 40% ve 2050 yılına kadar 70% düşürülmesi hedeflenmektedir. Ek olarak, toplam sera gazı emisyonlarının 2050 yılına kadar 50% düşürülmesi ve yüzyıl sonuna kadar sıfırlanması istenmektedir. Buradaki azalma yüzdelerinin 2008 yılı değerleri temel alınarak hesaplanması öngörülmüştür. Naçizane kanaatim odur ki; bugünkü teknolojiler, bilgi birikimi ve uygulamalarla 2030 hedefi gerçekleştirilebilir bir hedeftir, tabii ki bazı gemi çeşitleri diğerlerine göre bu hedeflere daha kolay veya daha zor ulaşacaktır. Hatta bazıları ulaşamayabilecektir. Aynı olumlu kanaati bugünkü imkânlarla



2050 hedefleri için verebilmek zor gözükmektedir.

Gemilerde enerji verimliliğini artıracak dolayısıyla karbon yoğunluğunu azaltacak birçok teknoloji, uygulama bulunmaktadır ve her geçen gün bunlara yenileri eklenmektedir. Tasarım aşamasında sayabileceğimiz; tekne formu optimizasyonu, yüksek verimli pervaneler, sevk sistemi verimliliği arttırıcı ve tekne/pervane etkileşimini iyileştiren teknolojiler, gemi yapımında kullanılan hafif malzeme, gemi hız optimizasyonu, rüzgâr/güneş enerjisi kullanımı ve benzeridir. Operasyon aşamasında elimiz tasarıma göre daha kısıtlıdır, çünkü büyük potansiyel her zaman tasarım aşamasındadır. Buna rağmen, çevre koşullarına bağlı rota planlaması, trim optimizasyonu, verimli gemi-liman etkileşimi operasyon enerji verimliliğini artıracak uygulamalardan sadece birkaçıdır. Bütün bunları birlikte değerlendirdiğimizde, yukarıda bahsedilen özellikle 2030 hedeflere varılmasında büyük yol kat edilebilir. Diğer taraftan 2050 hedefleri düşünüldüğünde hala yolumuzun çok uzun olduğu açıktır.

Şunu da unutmamak gerekir; bir yandan enerji verimliliğini arttırmaya çalışırken, diğer taraftan her sene dünya ticaretine bağlı olarak deniz ticareti büyümektedir. Yani bir taraftan kazanırken, diğer taraftan kaybediyoruz. Bu ve bunun gibi diğer birçok sebepten dolayı bugün kullandığımızdan çok daha farklı teknolojilere (oyun değiştirici) ve çok farklı yaklaşım ve uygulamalara ihtiyacımız vardır. Bunu yaparken, geliştirilen yeni ve çok gelişmiş teknolojilere ilaveten kurallardan ekonomiye, teknolojiye insan boyutuna, vergilendirmeden teşviklere, global işbirliğinden farkındalığa, arz zincirinden yaşam döngüsüne, global kapasite kurulmasından Birleşmiş Milletlerin UN2030 Gündemi'ne (özellikle SDG 7 ve 13) kadar uzanan çok yönlü ve bütünsel bir yaklaşımı (Şekil 1) benimsememiz gerektiğine inanıyorum.



Denizciliğin karbonsuzlaştırılması olarak da adlandırılan bu yeni akım uzun yıllar ilgi odağımızda olacak bir konudur. Yakın zamanda teklif edilen (yeşil/mavi) amonyak ve (yeşil/mavi) hidrojen gibi yakıtlar geleceğin çözümleri olarak sunuluyor. Her ne kadar karbon azaltılmasında çok

teknolojiler ve bunların ekonomikliği gösterilebilir. Yakıt odaklı çözümü benimseyen büyük bir kitlenin varlığının yanında rüzgâr enerjisine dönmeyi isteyen bir kitle olduğunu bahsetmeden geçmenin doğru olmayacağı kanaatindeyim. Öyle ki, daha geçen yüzyılın ortasına kadar rüzgâr enerjisiyle



önemli rol oynayacakları bilinse de, uygulamada beraberinde aşılması kolay olmayabilecek zorlukları getiriyor. Örnek vermek gerekirse; yakıt altyapısı, yakıtın gelecekteki fiyatı, yakıtı kullanacak

gemileri sevk ederek yük ve insan taşıyabiliyorduk, tabii ki bugüne kıyasla daha küçük ölçekte gemilerle. Bir diğer kesim vergilendirmenin mutlaka yakın gelecekte çözümün bir parçası olması

## World Maritime University (WMU)



gerektiğini savunmaktadır. Bununla ilişkili olarak IMO ilk adımını, DCS (veri toplama sistemi), gemilerin yıllık yakıt tüketimlerini toplayarak ve bir veri tabanında biriktirerek atmış oldu. Bu mekanizmanın benzerini Avrupa Birliği (EU); izleme, raporlama ve doğrulama (MRV) adıyla yürütmektedir.

Yukarıda bahsedilen global kapasite kurulmasını biraz açmak istiyorum. Karbonsuzlaştırma; hem büyük, hem de global ölçekte bir sorun olduğu için tepkimizin de global olması gerekmektedir. Bu bağlamda gelişmiş ve gelişmekte olan (özellikle az gelişmiş (LDCs) ve küçük ada devletleri (SIDS)) ülkelerinin beraber çalışıp, soruna ortak bir çözüm bulmaları ve eylemlerini bu çözüme göre düzenlemeleri gerekmektedir. Gelişmekte olan ülkelerin kendilerini sürece hazırlamaları, gelişmiş ülkelerden gelecek teknoloji transferine ve kapasite kurulmasına bağlıdır. Bir başka parantezi de yaşam döngüsü (ve analizi) için açmak gerekir. Çünkü sıfır emisyon bir teknoloji üretildiğini varsaysak bile bu teknolojinin tüm enerji ve arz zincirindeki öğelerinin

ürettiği emisyonların bir yaşam döngüsü analiziyle hesaplanması en doğru yaklaşım olacaktır. Hidrojeni yakıt olarak kullanan yakıt pilleri buna örnek olarak gösterilebilir, çünkü hidrojen üretimi enerji yoğun bir üretimdir.

### HEP BİRLİKTE “SIFIR/AZ KARBON VE ENERJİ VERİMLİ” BİR DENİZCİLİK DÜNYASI OLUŞTURALIM

Yazımın sonunda görev yaptığım üniversitenin (WMU - wmu.se) bu çok önemli konudaki çalışmalarından da bahsetmek isterim, özellikle de kapasite kurulması alanındaki özel katkılarından. Dünya Denizcilik Üniversitesi (WMU) IMO tarafından 1983 yılında kurulmuş bir üniversitedir. Kuruluş itibarıyla temel görevi, gelişmekte olan ülkelerin denizcilik idarelerinden gelen yöneticileri geleceğin denizcilik liderleri olarak yetiştirmektir.

Buna en güzel örnek mevcut IMO Genel Sekreteri Sayın Kitack Lim'dir. Günümüzde hala bu görevi icra ederken çağımızın modern üniversitelerinde, araştırmadan öğretime, ne olması gerekiyorsa hepsi WMU'da fazlasıyla mevcuttur. Üniversitemizde yedi bölüm

mevcut olup bunlardan bir tanesi bu yazıya konu olan hava kirliliği ve enerji verimliliğine adanmış olan Denizcilikte Enerji Yönetimi'dir (MEM - Maritime Energy Management). Üniversitemizdeki bölümler arasındaki en genç bölüm olan MEM'in 14 aylık yüksek lisans (MSc - <https://www.wmu.se/programmes/msc-malmo>) programı ve uzaktan eğitilmiş diploma (PG Diploma - <https://www.wmu.se/programmes/maritime-energy>) programları bulunmaktadır. Şu ana kadar MSc programımızdan 62 mezunumuz vardır ve bunların yarısından fazlası Afrika'dandır.

Bölüm ve programlar; araştırma projeleri, bu projelerde çalışan doktora öğrencileri, doktoralı araştırmacılarıyla ve onların araştırma sonuçları ve yayınlarıyla desteklenmektedir. İçeriği itibarıyla dünyada bir benzeri olmayan MSc ve PG Diploma programlarımız her yıl artan ilgiyle başarılı bir şekilde büyümeye devam etmektedir (<https://www.wmu.se/news/wmu-maritime-energy-management-making-an-impact-for-a-sustainable-maritime-future>). Bu bölümün başkanı olarak ve konunun aciliyetini göz önünde bulundurarak ilgili kurumları ve bireyleri gücü, bilgisi ve niyeti dâhilinde üniversitemize, öğrenci bursu ve/veya ortak araştırma projesi desteği ve/veya ortak kapasite kurma eğitimleriyle katkı sunmaya davet etmeyi bir borç biliyorum. Haydi, hep birlikte “sıfır/az karbon ve enerji verimli” bir denizcilik dünyasının inşası yolunda topyekûn mücadele edelim. Bu hedefe birbirimizden öğrenerek ve birbirimizi destekleyerek birlikte yürüyelim. Çünkü yapılacak işin boyutu çok büyük ve sadece bir kurumun, bir ülkenin veya bir insanın çözebileceği ölçekte bir sorun değil. Ne güzel söylemiş atalarımız; “Bir elin nesi var, iki elin sesi var”...

**ARAŞTIRMA DİREKTÖRÜ;  
DENİZCİLİKTE ENERJİ YÖNETİMİ BÖLÜMÜ  
BAŞKANI;  
DENİZCİLİK TEKNOLOJİSİ VE İNOVASYON ALANINDA  
NİPPON VAKFI PROFESÖRÜ;  
DÜNYA DENİZCİLİK ÜNİVERSİTESİ (WMU), MALMÖ,  
İSVEÇ**



# PORT OF BANDIRMA

'GÜVENİLİR LİMAN'

Rihimlara kadar ulaşan  
ulusal demiryolu bağlantısı  
ile bölgenin TEK LİMANI

Operasyon hızı ile  
GÜNEY MARMARA'NIN  
LİDERİ

Yük elleçme ve depolama  
kapasitesi ile bölgenin  
EN BÜYÜĞÜ



**ÇELEBİ**  
PORT OF BANDIRMA

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

## Metanolü enerji geçişi için bu kadar önemli yapan nedir?



\*MEVLÜT CİVELEK

Metanol, sıfır karbon yakıt olarak birçok avantaja sahiptir. Enerji santrallerinden elde edilen veya doğrudan havadan alınan karbon ile birlikte sadece güneş, rüzgar ve biyokütle gibi yenilebilir kaynaklar kullanılarak üretilir. Yanma işlemine su ekleyerek, metanolün nitrojen oksit (NOX) TIERIII emisyonlarını karşılayabilmektedir. Ayrıca, küçük güçlendirmeler yapılarak, metanol mevcut altyapı ile kullanılabilir. Ve daha geleneksel yakıtlarla karşılaştırıldığında, nasıl üretildiğine bağlı olarak karbon emisyonlarını yüzde 65'ten yüzde 95'e kadar büyük ölçüde azaltacaktır.

Bugün kullanılan metanolün çoğunluğu hala geleneksel olarak doğalgazdan üretilse de, deniz enerjisi için karbonsuz bir kaynak haline gelmesi için büyük bir potansiyel görüyorum. Altyapı ve makine teknolojisi zaten mevcut şimdiki görev, üretimini yeşil hidrojen ve karbon yakalamadan geliştirmektir. Üretim maliyetleri başlangıçta sentetik doğalgaz gibi diğer alternatif yakıtlardan daha yüksek olurken, elleçleme maliyetleri daha düşük olacaktır. Metanol normal sıcaklık ve



basınç altında işlenebilir, taşınabilir ve birçok endüstride onlarca yıldır temel kimyasal olarak kullanılmaktadır. Bu, depolanması, taşınması ve özelliklerinin bilindiği ve belgelendiği anlamına gelir. Aslında, örneğin arabalarda yakıt olarak kullanımını engelleyen tek sorun zehirlilik

rahatlıkla yapılabilir ve dizayn edilen motorlarda paslanma da gözlenmez.

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO), karbondan arındırma hedefleri nedeniyle denizcilik endüstrisi metanole yoğun bir ilgi gösterdi. En yakın zamanda, en büyük konteyner nakliye hattı ve gemi operatörü Maersk, metanol yakıtlı ilk konteyner gemisi için bir gemi inşa sözleşmesi imzaladı. Gemi 2023 yılına kadar hazır olacak, geminin motorunu ise MAN Energy Solution tedarik edecek.

MAN Energy Solution olarak, ilk çift yakıtlı motorumuzu 1989 yılında



ve aşındırıcılıktır. Metanol depolanması diğer sıvı yakıtlardan daha karmaşık olmadığı için, metanol ikmal noktaları yaygın olarak mevcuttur.

Bence, gemi ana makinelerinde zehirlilik ve korozyon sorunları yok. Şüphesiz ki, lojistik yerinde olmalı ve personelin eğitime ihtiyacı var, ancak metanol yıllardır bir kimyasal olarak alınıp satıldığı ve taşındığı için, bunkerden gemiye yakıt ikmali gibi operasyonlar

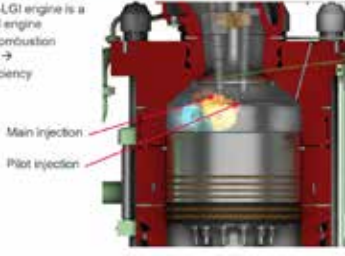
tanıtık ve geliştirmeler ve araştırma aşamalarından sonra 2012 yılında, ilk çift yakıtlı ana makinemiz ME-GI'yi sattık.

**KADEMELİ OLARAK YENİ NESİL DENİZ ANA MAKİNELERİ YAKITINA GEÇİŞ: DUAL YAKITLAR VE GÜÇLENDİRMELER**  
İklim değişikliğine yönelik daha güçlü taahhütlerle bile, hangi yakıtların ve ana makinelerin talep edildiğine nihai olarak piyasa karar verir. Şu anda, iki



## ME-LGI Combustion Principle

- The ME-LGI engine is a dual fuel engine
- Diesel combustion process →
- High efficiency



zamanlı ana makine pazarı metanol ve amonyak lehine görünüyor. Yeni IMO düzenlemeleri yürürlüğe girdikçe ve karbon fiyatlandırması hakkındaki görüşmeler yaygınlaştıkça vergilendirme, ücretler ve hükümet yetkilileri de yakında önemli bir rol oynayabilir.

MAN Energy Solution'un ME-LGIM çift yakıtlı ana makineleri, yeşil metanol ile artık endüstri gazlarından veya doğal gazdan üretilen metanol ile daha rahat karıştırmasını sağlar. Bu yenilebilir metanol fiyatları düştükçe ve bir altyapı ve tedarik kullanıma hazır hale geldikçe, gemi sahiplerinin kademeli olarak geçiş yapabilecekleri anlamına geliyor ve bu da şirketlerin daha sonra yakıt sıkıntısı çekme riski olmadan ana makinelerine yatırım yapmasını daha güvenli hale getiriyor.

Bence, "Endüstri ve nakliye şirketlerinin daha yeşil ve daha çevre dostu olduklarını göstermeleri önemli"... Metanol motorları ile yeşil metanol ile mavi veya siyah metanol (yani endüstriyel veya doğalgazdan) karıştırmaya başlayabilir ve ilerledikçe yeşil kısmı artırabilirsiniz. Ayrıca, herhangi bir menşeli metanol kullanmanın ana makinenin çevresel performansında iyileştirmeler anlamına geldiğine dikkat çekmem gerekiyor: Egzozdaki partikül madde, geleneksel fosil yakıtlı motorlara kıyasla yüzde 90'a kadar azaltılabilir. Bence, ana makinenin MAN'ın dizel ana makineleriyle aynı prensibe dayandığını açıklıyor bu. Aslında ana makinenin ana parçaları ve süreçleri normal bir dizel ana makineden geliyor. Metanolla çalışmasını sağlamak için yakıt beslemesinde yalnızca birkaç eklentiye ihtiyacınız var. Yapılan değişikliklerin yakın gelecekte önemli bir pazar haline

## MAN B&W LGIM (Methanol-fueled) Engine



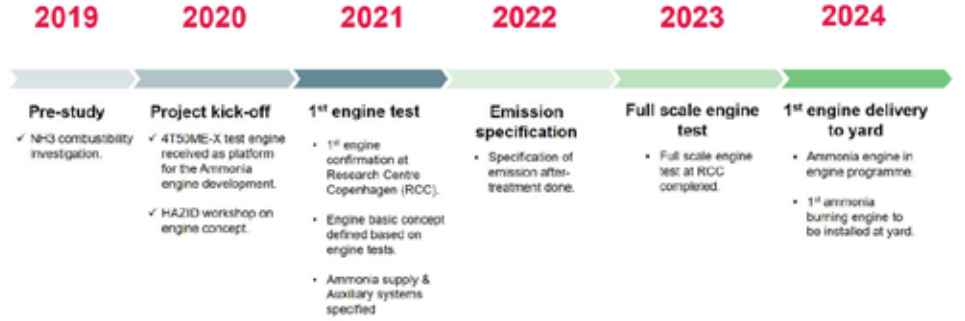
gelme potansiyeline sahip olduğunu düşünüyorum: Özellikle ekonomi ve politika, metanol lehine devam ederse ve bu o kadar karmaşık veya pahalı değilse,

düşünüyoruz, ancak yeni teknolojiye yatırım yapmak için endüstrinin sürekli güvenine ve baskısına ihtiyacımız var.

## AMONYAK GELECEĞİN YAKITI MI?

Denizcilik camiasından gelen sorulardan bir tanesi; azot oksit emisyonları, araştırmacıların amonyak yakıtlı motorlarla ilgili karşılaştığı zorluklardan sadece biridir, ancak gemi sahiplerinin ilgisi yine de artıyor. Amonyak yakıtlı bir motor geliştirmek kolay değildir

## Two-Stroke Ammonia Engine Development Schedule



kullandığımız teknolojinin bir başka büyük avantajı da bu.

## TEMİZ YAKIT TEKNOLOJİSİNE YATIRIM

Bugün, daha önce de belirttiğim gibi bir gemideki ilk metanol iki zamanlı ana makine, dört yıldan fazla bir süredir denizde ve iyi çalışıyor. "Doğal başlangıç, her zaman aynı yakıtı taşıyan bir tankerde yeni bir yakıt kullanmaktır" diyorum. Malzemeler, personel ve rutinler zaten bu tür kimyasallarla başa çıkmak için ayarlandı. Müşteriler olarak denizcilik endüstrisinin yeni teknolojinin gelişimini zorlayanlar olmasının ne kadar önemli olduğunu tekrar tekrar gündeme getiriyorum.

Bugün, denizcilik şirketleri yeni ve yeşil yakıtlar konusunda uzmanlar ve üreticilerle temas halinde ve ardından bu yakıtlarla çalışabilecek verimli motorlar üretmenin mümkün olup olmadığını öğrenmek için teknoloji sağlayıcılarıyla iletişime geçiyorlar. Zaten yeşil

ve biz bunu biliyoruz. Bir zorluk da motorun emisyon standartlarına uygun olmasını sağlamaktır. Egzoz gazında fazla amonyak atığı olmasını ve N<sub>2</sub>O gülme gazı olmasını istemiyoruz, bunlar kesinlikle yasaklanacaktır. Mevcut yüksek ve düşük basınçlı SCR teknolojisinin, TIER III miktarını yakalamak için azot oksit miktarını azaltarak yeterli olacağını düşünüyoruz. MAN Energy Solution'un 2023 için planlanan tam ölçekli motor testlerinin başarılı olması halinde, 2024'te amonyak yakıtlı iki zamanlı bir motor teslim etmeyi planlıyoruz.

Piyasada sıklıkla gelen sorulardan diğeri ise, hangi alternatif yakıtı paranızı koyarsınız? Bence; denizcilik endüstrisinin gösterdiği ilgiye dayanarak, MAN Energy Solution olarak paramı kesinlikle amonyağa koyarım diye kesin bir ifade kullanmam, geliştirilecek teknolojilere bağlı olarak metanol ve E-LNG, hidrojen gibi çeşitli farklı yakıtlar olacak. Her gün amonyak ile

İlgili şirketimiz toplantılar yapıyor. Bu toplantılarda sadece armatörlerle değil; MAN ES, hidrojen üretmek için fazlalık gücü kullanmayı planlayan ve daha sonra depolama ve nakliyesini basitleştirmek için MAN ES, hidrojen üretmek için fazlalık gücü kullanmayı planlayan ve daha sonra bunu amonyağa dönüştürüp dönüştürmemeyi araştıran bazı Norveçli hidroelektrik sahipleriyle görüşüyor.

Elbette amonyağın problemin çözümünün bir parçası olduğu iyi biliniyor, fakat tek çözüm değil; çözümlerin bir kombinasyonu olacak. 2050 için tahmin, karbon içermeyen ve karbon içermeyen yakıtlar arasındaki ayrımın yaklaşık 50-50 olacağı, yani karbon içermeyen yakıtlardan birinin amonyak olabileceği yönünde.

## 2050'DE AMONYAK MI HİDROJEN Mİ?

Bazı uluslararası örgütler farklı fikirlerle sahip. Amonyagın karbon içermeyen bir hidrojen taşıyıcısı olarak değerini kabul etmelerine rağmen, gaz halindeki hidrojenin 2050'de baskın yakıt olacağına inanıyorlar. Bununla birlikte bu yararın dışında, amonyak çok zor bir sıvıdır, çok zehirli, yakması zor ve saklanması kolay değildir. Fakat yine de, yapılan çalışmalar ve iyileştirmeler neticesinde amonyağın 2030'da ana karbonsuz yakıt olacağına inanılıyor ve ardından hidrojen bazlı teknoloji geliştikçe, hidrojen motorlarına sahip olunabilir ve krojenik bir sıvı olarak hidrojen depolanması ve dağıtımı konusunda büyük ilerlemeler yaşanabilir.

MAN Energy Solution olarak, Kopenhag'daki tesislerinde hali hazırda iki araştırma motoru kurulu durumda ve testler tek bir silindir üzerinde başlayacak ve daha sonra yanma özelliklerine göre dört silindire çıkarılacak. N<sub>2</sub>O yayma riskinden kaçınmanın yanı sıra amonyak atığı ve Marpol Annex VI, TIER II ve TIER III Nox standartlarına uyum sağlanacak. Tüm bunların, motorun enjeksiyon sisteminin tasarlanabilmesi için onaylanması gerekeceği ve bu tasarımdaki kilit parametrenin, henüz bilinmeyen pilot yakıt miktarı olacaktır. Amonyak, tutuşturulması oldukça zor bir yakıt, ama

## ALTERNATIVE FUELS - PROPERTIES

Energy Storage Type	Specific Energy (MJ/kg)	Energy Density (MJ/m <sup>3</sup> )	Required Tank Volume (m <sup>3</sup> )	Required Tank Weight (kg)	Required Pressure (bar)	Energy Storage Efficiency (%)	CO <sub>2</sub> Emissions (kg CO <sub>2</sub> /kg Fuel)	Other (%)
Liquefied natural gas (LNG) (-162 °C)	50	33	1500	74	90	90	0	0
LPG (including Propane, Butane)	47	26	1346	51	90-100	90-95	0	0
Methanol	19.9	15	2333	11	50-65	50-60	0.5	0
Ethanol	26	21	1759	10	50	50	0	0
Ammonia (liquid) (33 °C)	18.8	12.7	3156	55	600-700	50	0	0
Hydrogen (liquid) (-253 °C)	120	8.3	1117	1	10	100	0	0
Marine battery market leader Consea battery pack	2.23	8.33	108,900	1	1	100	0	0
Tracked marine battery Del 2177 <sup>+</sup>	6.8	2.5	14800	1	1	100	0	0

MAN ES olarak bunu yapabileceğimize inanıyoruz.

Sıvı amonyağın özellikleri arasında enerji yoğunluğu yaklaşık 18,6 MJ / kg'dır. Bugünün deniz yakıtlarına kıyasla (doğal gaz ve LPG) önemli ölçüde daha düşüktür. Dolayısıyla amonyak nispeten düşük enerji yoğunluğuna sahiptir. Amonyagın en büyük avantajı, atmosferik basınç altında sıvı halde daha yüksek sıcaklıklarda depolanabilmesidir. Hafif kriyojenik bir sıvıdır. Atmosferik basınç altında -33,4 dereceye ihtiyacımız var. 20 derecelik ortam sıcaklığında, yaklaşık

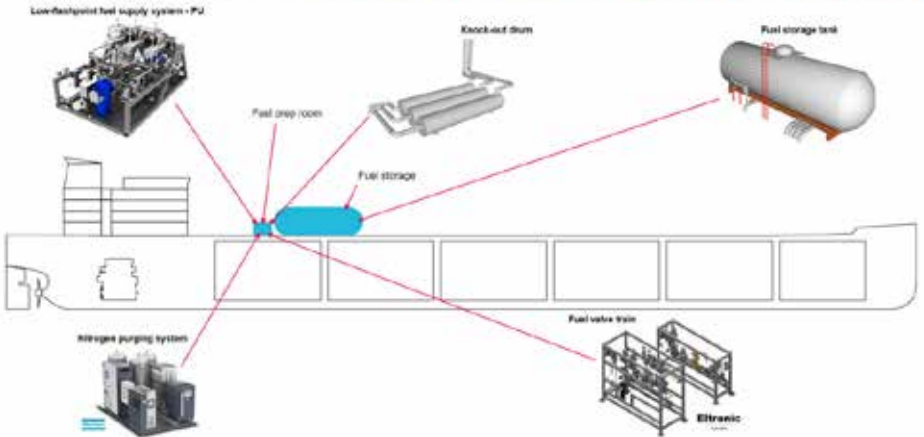
yenilenebilir enerji ile üretilmesi gerekiyor, aksi takdirde çok fazla enerji gerekiyor. İyi bilinen Haber-Bosch prosesi ile üretilebiliyor. Amonyak, ortam sıcaklıklarında 10 bar'ın altında orta basınçta sıvı olarak depolanabilir.

Ayrıca, amonyağın düşük enerji yoğunluğu göz önüne alındığında, amonyak için çok daha fazla depolama hacmine ihtiyacımız var. Çok büyük bir ham petrol taşıyıcısı için, 7.500 nm aralığında her biri 10 metre çapında ve yaklaşık 50 metre uzunluğunda 3 silindirik tanka ihtiyacımız olduğu tahmin edilmektedir. Bu, geminin güvertesi için oldukça yüksek bir yer kaplıyor. Bir çözüm, daha yüksek enerji yoğunluğuna sahip olan ve bu şekilde yakıtın enerji içeriğini artıran hidrojen ile amonyağı karıştırmak olacaktır.

Amonyak o kadar yanıcı olmasa da oldukça zehirli ve aşındırıcıdır. Bununla birlikte, gübre endüstrisi, büyük kazalar olmaksızın 100 yıldan fazla amonyakla

## The new MAN B&W ME-LGIP engine

LR1 tanker ME-LGIP auxiliaries – for ammonia the tank size will double due to the lower energy content



10 bar basınca ihtiyacımız bulunuyor. Yakıt olarak kullanılan amonyağın en önemli avantajı, karbon içermemesi, ancak yanması zor olduğu için, pilot yakıtına ihtiyaç duymasıdır. Pilot yakıtı oranı % 20'ye kadar çıkabilir. Amonyak, önemli bir enerji yoğunluğuna sahip olan en yüksek hidrojen taşıyıcısıdır. Amonyagın sınırlı tutuşabilirliği göz önüne alındığında, yanması için pilot yakıtına ihtiyacımız var. Ayrıca

çalışma deneyimine sahiptir. Genel olarak, amonyak uygulanabilir bir alternatif gelecek olabilir, ancak yine de uygun araştırmalarla bunları zamanında çözebileceğimiz birçok zorlu alana sahiptir.

\* MAN ENERGY SOLUTIONS SERVİS VE TİCARET LTD. - MÜDÜR - DÜŞÜK DEVİRLİ MAKİNE SATIŞ VE PROMOSYON





# SEFINE SHIPYARD

## SHIP BUILDING

By combining our quality workmanship with environmentalist solutions, we are building more "green" vessels for our future generations. With diesel-electric propulsions and energy efficient solutions, green vessels leave least possible carbon foot-prints.

**#wearesefine**



## SHIP REPAIR

Sefine Shipyard is one of the most experienced shipyards in Mediterranean regarding Ballast Water Treatment System and Scrubber Retrofit Works. The shipyard has specialized, qualified and certified teams to perform all required works, including prefabrication of steel structures and pipes within optimum completion times.



Sefine Shipyard Inc.



sefineshipyard



Sefine Shipyard



sefineofficial



Sefine Shipyard

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



# “ARMATÖRÜN KENDİNİ GÜVENDE HİSSETMESİ BİZİM İÇİN ÇOK ÖNEMLİ”



**ZİHNİ MEMİŞOĞLU**

GEMİ TEDARİKÇİLERİ DERNEĞİ YÖNETİM KURULU BAŞKANI

**Türkiye Gemi Tedarikçileri Derneği başkanı seçildiniz, hayırlı olsun. Sektörde önemli bir dernek; ne gibi yenilikler, nasıl çalışmalar yapmayı planlıyorsunuz? Biraz dernekle ilgili bilgi verir misiniz?**

Sizin de söylediğiniz gibi denizcilik sektörümüz için gerçekten önemli

bir kuruluş TURSSA, hatta Türkiye için... Çünkü gemi tedarik sektörü doğrudan Türkiye'nin stratejik coğrafi konumundan neşet eden bir sektör. Gerek iki Boğazımız, gerek Avrupa ve Asya arasında önemli uğrak yeri olan limanlarımızla bu potansiyeli artırmak için çalışan bir sektör. TURSSA'ya

“

*Türkiye Gemi Tedarikçileri Derneği'nin (TURSSA) Hilton Bosphorus İstanbul'da yapılan 7. Olağan Genel Kurul Toplantısı'nda derneğin kurucu başkanı Zihni Memişoğlu, tekrar başkanlığa seçildi. TURSSA'nın yeni başkanı Zihni Memişoğlu Deniz Ticareti Dergisi'ne gelecek hedeflerini, dernekte yapılacak yenilikleri ve tedarik sektörüne dair son gelişmeleri değerlendirdi.*

”

2003 yılında sektörümüzü kurumsal bir çatı altına almak için kurduk ve kurucu başkanlık görevi yine bana nasip olmuştu. Bu süreçte ISSA üyeliği ve ilk ISSA convention toplantılarımızla birlikte, gerçekten sektörümüzün kurumsallaşması açısından tarihi adımlar attık. İlk olarak devlet





nezdinde sektörümüzün tanınmasını sağlayan 2007/23 sayılı genelge, daha sonra 2013/28 sayılı genelge; son olarak da 2021/22 sayılı genelge ile faaliyetlerimizi kurumsallaştırmış olduk. Arkadaşlarımızın teveccühü ile kurucu başkan seçilmiş ve başkanlık görevini sekiz yıl yerine getirmiştik. 2011 yılında görevi Yorgo Saris Bey'e temsil ettim. Yorgo Başkanımın döneminde de derneğimiz ve sektörümüz gelişimini sürdürdük, kendisinin döneminde çok önemli uluslararası organizasyonları ülkemizde düzenledik. Yeni yönetimimiz; Başkan Yardımcımız Abdülvahit Şimşek, Sayman Hakan Doğan Kayalı, Genel Sekreter Osman Bilgin,

Yönetim Kurulu Üyemiz Yorgo Saris ile birlikte sektörümüzün önünü tıkayan bazı alanlarda birlikte hareket ederek kazanımlar sağlamak ve bunları kalıcı hale getirmek istiyoruz.

**Covid-19 ile birlikte tedarik zincirinin öneminin arttığı günümüzde bu sektörün daha da ileri gidebilmesi adına ne gibi adımlar atılması gerekiyor?**

Ülkemiz adına konuşacak olursak, pek çok yapılması gereken iş var elbette ki. Bunlardan bazılarını senelerdir dile getiriyoruz ve bunlar zaten sektör bileşenleri tarafından biliniyor. Burada temel mesele; kimsenin kimsenin önünü tıkamadığı bir düzeni tahsis edebilmek...

Burada odamıza çok ciddi iş düşüyor. Başta Başkanımız Sayın Tamer Kıran olmak üzere gerçekten sektörümüzü son derece dikkate alıyorlar ve bizlere yardımcı oluyorlar. Çok yakın bir örnek olarak geçtiğimiz günlerde gümrüklerde yaşadığımız bazı sıkıntılar ile ilgili çok önemli adımlar attık başkanımızın desteğiyle ve 2021/22 sayılı genelgeyi yayınlattık. Yani bu da bize gösteriyor ki, Türk denizcilik sektörü olarak ortak hareket ettikçe sonuç alıyoruz. Kısacası büyük küçük demeden bir bütünün parçaları olduğumuzun ve ileriye doğru atılan bir adımın herkesi ileri taşıdığına farkında olmalıyız.

**Yalnızca ulusal değil, uluslararası arenada da önemli bir yere sahibiz. Tedarik anlamında bulunduğumuz konumu iyi değerlendirebiliyor muyuz? Bu sene geçen seneye göre hangi noktadayız?**

Şüphesiz ki pandeminin sektöre yüklediği bazı sıkıntılar oldu. Özellikle denizcilik sektörünün emekçileri bu süreçte büyük özverilerle sektörü sırtlarında taşıdılar. Pandemi sürecinde tedarik zincirinin özellikle sağlık açısından aksamaması elzemdi ve denizcilik sektörü bunu ciddi anlamda başardı. Gemi tedarik sektörü çalışanları da büyük bir özveriyle sahada çalışmaya devam ettiler. Kendilerine şükranlarımı sunuyorum. İktisadi olarak da ben denizcilik sektörünün bu süreçten güçlenerek çıkacağını düşünüyorum. Biliyorsunuz ki pandemi bazı sektörleri olumsuz etkilerken, bazılarını olumlu etkiledi. Gemi tedarik sektöründe uluslararası taşımacılığa paralel olarak pandemi sürecinde gerekli tedbirleri alarak çalışmalarımızı çok aksatmadan devam ettirdik. Genel anlamda sektörümüzün bu büyük afetten çok yara almadan, ama birçok ders çıkararak yoluna devam ettiğini söyleyebilirim.

**Global pazarda Türkiye'nin yeri ve önemini değerlendirelim biraz da. Bu konudaki düşünceleriniz nedir? Özellikle İstanbul çok önemli bir liman bölgesi...** İstanbul gerçekten hem sektörümüz, hem ülkemiz için bir nimet. Bu tarihte de böyle olmuş, şimdi de böyle.



Denizcilik sektörü bence tarihsel olarak hep uluslararası arenada boy gösteren bir sektör olduğu için hep Türkiye'nin ilerisinde gitmeye çalışan bir sektör olmuştur. Bu yüzden ülkemize kazandırdığı maddi artıların yanı sıra çok sayıda yetişmiş dünya görüşü olan insan kaynağını da ülkemize kazandırılmasına vesile olmuştur. Bu noktada denizcilik sektörü olarak yetişmiş insanımıza kıymet verdiğimiz ölçüde bir yerlere geliyoruz. Bu yüzden seneler içinde oluşan bu tecrübeleri bu ülke için kullanmak yurt dışına kaptırmamak gerçekten çok önemli

**Dernek aynı zamanda International Shippers & Services Association'na (ISSA) üye bir dernek. Bu anlamda önümüzdeki süreçte ne gibi çalışmalar yapılacak? Uluslararası arenada masada en fazla neler konuşuluyor?**

TURSSA gerek ISSA'da temsiliyeti ile olsun, gerek yıllar içinde Türk gemi tedarik sektörünün aldığı olumlu feedbackler sayesinde olsun uluslararası alanda pozitif bir algıya sahip. Zaten Yorgo Bey ISSA'da başkan yardımcılığı gibi çok önemli bir görevde bulunuyor. Dolayısıyla bizim onun sayesinde orada çok ciddi bir temsil gücümüz ve söyleyeceklerimizi aktarabilme imkanımız

bulunuyor. Tabii ki, bu noktaya gelmek için çok büyük emekler verildi. Kendi adıma konuşacak olursam pandemi dolayısıyla ne kadar yarım kalsa da, ben 35 yıllık kariyerimin büyük bir kısmını yurt dışında ülkemizi anlatarak geçirdim ve bunu gururla da söylüyorum. Şimdi önemli olan bundan daha ileriye gidebilmek... Bu yüzden fuarların tekrardan başlamasını çok önemli görüyoruz. Ben şu anda uluslararası anlamda herkesin ilk gündeminin fuarlar olduğunu düşünüyorum. Tabii pandemi sürecinde ne kadar webinarlar ya da online meetingler olsa da dünyadan kopuk kaldık. Şimdi bu fuarlara giderek, biraz da sektörün nabzını tutmuş olacağız.

**Piyasaların iyi olduğu bir dönemdeyiz, sizce bu gemi tedarik firmalarını nasıl etkiliyor? Rakamlarla gemi tedarik sektörünü değerlendirir misiniz?**

Tabii ki navlunlar anlamında iyi bir yerdediz sektör olarak. Fakat bizim için navlunlar arttı hadi biz de tedarik malzemelerinin fiyatlarını artıralım gibi bir durum olmuyor. Dövizin getirdiği pozitif katkıların yanı sıra maliyete yüklediği ciddi manada yükler de oluyor. Bunun yanı sıra dövizin yüksek olması uluslararası manada bizim rekabet

gücümüzü artırıyor ve Türkiye'yi tercih sebebi yapıyor.

**Devlet nezdinde sektörü daha ileri götürmek adına düzenlenmesi gereken mevzuat var mı? Bu anlamda beklentileriniz neler?**

Son olarak odamız ve başkanımızın katkılarıyla 2021/22 sayılı genelgeyi yayınlattık. Bundan sonrası için yapmamız gereken bu genelgenin sahadaki uygulayıcılar tarafından dikkate alınarak pratik hale getirilmesi. Bu vesileyle bu genelgenin çıkması için bize desteklerini sunan Ticaret Bakanımız Sayın Mehmet Muş, Ticaret Bakan Yardımcısı Rıza Tuna Turagay, Gümrükler Genel Müdürü Mustafa Gümüş'e ve ekibine teşekkürlerimi sunarım.

**Sizce iyi bir gemi tedarik firmasının ne gibi özellikleri olmalı hizmet anlamında?**

Kendi sektörümüz adına konuşacak olursam, gemiler bizim için yüzen adalardır. Biz bu adada yaşayan insanların tüketim ihtiyacını karşılıyoruz. Gemi tedariki bir geminin mürettebatı tarafından heyecanla beklenen bir şeydir. Çünkü gemide en önemli sosyal aktivite yemektir.

Çünkü biz bazen geminin Hintli mürettebatına kendi ülkesinden özlediği bir lezzeti de götürebiliyoruz, bazen ülkemizden baklava da götürebiliyoruz. Aynı şekilde teknik tarafta tersaneye gelmiş bir geminin yaşadığı teknik sorunu yaptığımız yedek parça tedariki ile çözüme kavuşturuyoruz. Sektörümüz bu konuda çok iyi bir noktaya geldi. Biz şu anda dünyadaki iyi ikmal noktalarından bir tanesiyiz. Dolayısıyla hem maddi, hem de manevi olarak o geminin çalışanlarının ve armatörünün bizimle çalışırken kendini güvende hissetmesi bizim için gerçekten çok önemli.

**Son olarak okuyucularımıza nasıl bir mesaj vermek istersiniz?**

Zor bir Covid dönemi atlattık. Buradan bizi okuyan herkese önce sağlık diliyorum. Daha sonra tüm denizcilik sektörümüz için bol kazançlı güzel bir yıl temenni ederim.





Customer Satisfaction Delivered

# Sınırları aşıyor, standartları yukarı taşıyoruz!

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





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

**POMarine  
olarak**

başarıdan başarıya koşuyor,  
farkımızı ortaya koyuyoruz.

Denizlerin de lideri Petrol Ofisi.  
Yolların çok ötesi.

**PO** Marine

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



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

bağımsız gözetmen eşliğinde yaparak

**dünyada bir ilki**  
gerçekleştirdik.

**4.200**

gemiye yakıt ikmalı yaptık.

**%100 Müşteri  
Memnuniyeti**

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

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

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

**2020**

— yılında —

**1 milyon m<sup>3</sup>**

denizcilik yakıtı satışı yaparak

**%16**

büydük. Hem transit  
hem de iç pazarda lider olduk.

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

**PAYIYLA LİDER**



**Petrol Ofisi**



# TÜRKİYE MEGA YAT ÜRETİMİNDE KALİTESİYLE DÜNYADA ÜST SIRALARA YÜKSELDİ

Türkiye mega yat imalatı alanında dünyada üçüncü sıradaki yerini korurken, kalitesiyle de Avrupa ve ABD'de söz sahibi olmaya devam ediyor. Türkiye mega yat imalatı anlamında doğal coğrafi özellikleri, uluslararası pazara yakınlığı ve yat turizmine yönelik çalışmaları sayesinde dünya üçüncülüğünü korumaya devam ediyor. Mega yat üretimi anlamında marka olma yolunda ilerleyen bazı Türk firmaları ise 2024 yılına kadar dolular. Yurt dışı fuarlarda göz dolduran firmaların ürettikleri yatlar, tasarım anlamında da çitayı giderek yükseltiyor. Kalifiye eleman bulma konusunda sıkıntı yaşayan yat imalatçılarının bu konuda bazı çözüm önerileri de var. Dünyada kişiye özel olarak tasarımılanan yatların üretimi alanında ilk sırada yer alan Türk mega yat üreticileri, Deniz Ticareti Dergisi'ne hedefleri ve yapılması gerekenlere dair değerlendirmelerde bulundular.







**MEHMET ŞENGÜN**  
BİLGİN YAT TERSANESİ MÜDÜRÜ

### MEHMET ŞENGÜN: “TÜRK KALİTESİNİ ARTIK DÜNYA YOK SAYAMIYOR”

Türkiye süper yat üretimi konusunda dünyayı beklenmedik bir dönemde şaşırttı, bu artık aşikar. Pandemiyle birlikte dünyadaki üretim yavaşlamışken, Türkiye’den böylesi bir atılım beklenmiyordu belki de. Kaldı ki yalnızca üretim değil, aynı zamanda tasarım anlamında da yerli firmalardan destek alıyoruz. Bilgin 263 serisinin ilk gövdesi olan 80 metre boyundaki Tatiana’nın dış tasarımı ve mühendisliğinde Unique Yacht Design ile birlikte ilerledik. Sonuç olarak herkesin ilgisini çeken, lüks çizgileri konforla birleştiren, hem geleneksel ama daha çok modern bir yat oldu. 2021 Monako Yat Fuarı’nda bunun geri bildirimlerini çok güzel aldık. Tatiana’nın dış yaşam mahalleri, beach club’ı görenleri hayran bıraktı. Benim kanaatimce bugün projelerimizle muhteşem geri dönüşler alırken, ilerleyen yıllarda çok daha güzel işlere imza atacağız.

Öncelikle, konum olarak çok avantajlı durumdayız. Üç yanı denizlerle çevrili olup; hem Asya’ya, hem Avrupa’ya gerek kültürel, gerekse coğrafi anlamda yakınlık hissetmek önemli. Ancak tabii bu, ülkemizin süper yat üretimi için tercih edilmesinde birincil sebep olmaktan çıktı. Son yıllarda üretilen

parça kalitesinden söz edebilmek mümkün... Ülkemizde de dünya standartlarında yatlar üretilirken, maliyet anlamında Avrupalı firmalara göre avantajlı bir durum söz konusu. Bugün bir süper yat üreticisi olarak bizler de, yattaki en ufak malzemeleri bile yüksek kaliteyle ülkemizden tedarik edebiliyoruz. Bu da haliyle üretim skalamıza yansıyor. Kalite ve maliyet dengesi bu anlamda çok önemli... Türk kalitesini artık dünya yok saymıyor.

Pandemi yat sektörünü olumsuz anlamda etkilemedi, çünkü insanlar daha çok izole olmaya yöneldiler. Bu da, denizdeki hayata ve güvenli seyahate olan ilgiyi

projelerimizi inşa etmeye devam edeceğiz. 74 metre ve ikiz 50 metre projeleri de bunlardan biri ve çok yakında yeni 83 metre gibi projelere de imza atmayı hedefliyoruz. Hazır tekne üretimimiz de mevcut, fakat var olan koşullarda ve gösterilen ilgiyle satışlarımızı çok beklemeden yapacağız gibi görünüyor.

### ÖNCELİĞİMİZ YERLİ PAZARI DESTEKLEMEK

Kaliteli ekipman arayışlarımızda Türkiye pazarından olabildiğince faydalanıyoruz. Önceliğimiz tabii ki yerli pazarı desteklemek. Ülkemizde bulunmayan bazı teknik ekipman veya özel üretim/



artırdı. Karadaki ev konforunu denize taşıma anlamında pandeminin olumlu etkileri oldu denebilir. Özellikle yeni denizci dediğimiz insanlar sektöre ilgi beslemeye başladılar. İnsanlar sevdikleriyle, aileleriyle güven içinde seyahat edebilmek istiyorlar. Bu, pandemiyle birlikte gelişen doğal bir süreç. Ama bunun yanı sıra, süper yat sahibi olmak bir yatırım olarak da görünüyor. Yatını alıp kullanmadığı zamanlarda charter pazarında değerlendiren çok kişi var. Önümüzdeki süreçte biz de, Bilgin 263 serisinin geri kalan 2’nci ve 3’üncü gövdesini tamamlarken, bir yandan da yeni

tasarım iç ve dış- teknik alan ürünlerinde yurt dışından siparişlerde bulunuyoruz. Yerli üretimi geliştirmek için bu sektörü bilen bir nesil yetiştirmeliyiz. Bilgin Yachts olarak biz üniversitede gemi mühendisliği okumuş, bu alanda uzmanlaşmak isteyen gençlerimize her zaman öncelik veriyoruz. Ne kadar öğretir ve genç nesilden ne kadar yararlanırsak, sektörde de o kadar ilerleme kaydedebiliriz.

Tasarım anlamında Türkiye’ye baktığımız zaman son yedi yıldır yüzde yüz Türk firması olan Unique Yacht Design ile işbirliğimizi sürdürmekteyiz. Bilgin Yacht’ın mühendislik işleri üzerinde

işbirliğimiz devam ederken, Bilgin 156 serisinin (ex. Nerissa) Starburst III ve Snow 5 (ex.Lilium) tekneleriyle dış tasarım-dizayn ve mühendislik çalışmalarını kendileri tarafından yapılmıştır ve bunlardan gelen elde ettiğimiz başarıyla işbirliğimiz daha fazla güçlendi. Tatiana'nın ve gelecek olan diğer Bilgin 263 yatlarının tasarımında Unique Yacht Design ile çok daha başarılı işlere imzamızı attık. Ve halihazırda, yapım aşaması devam eden 74 m ve 50 m projelerimizin de dizayn ve mühendisliği Unique Yacht Design'a ait. Antalyalı, butik diyebileceğimiz, fakat yüzünü dünyaya dönmüş bir firma. Emrecan Özgün ile tasarım anlamında güzel bir etkileşim içindeyiz. Birbirimizi anlıyoruz ve çok başarılı işler çıkartıyoruz. Tabii tasarım konusunda sektörde ilerleyen, yerli-yabancı firmalarla çalışan başka isimler de mevcut. İlerleyen yıllarda bu konuda da ülkemiz isim yapacaktır.

Markalaşmanın önemini biliyoruz, fakat zaten sunduğunuz kaliteyi insanlar ilk görüşte anlıyorlar. Yat sektöründeki insanlar bazen bir bakışta yatın malzeme ve tasarım kalitesini fark ediyor. Örneğin biz Tatiana'nın üretiminde kaliteyi ve güveni ön planda tuttuk. Fakat yat kendini öyle güzel gösterdi ki, markalaşma anlamında attığımız tüm adımlarla kalite birleşince başarı çok daha fazla artmış oldu.80 metre Tatiana kendi adını öne taşıırken, Bilgin Yachts'ı da süper yat sektöründe üst sıralara getirdi. Şunu da unutmayalım... Nihayetinde, herkes kendi denizdeki evini istiyor ve bu eve tüm dünya görüşünü, zevkini, konfor anlayışını yansıtmak istiyor. Kişiye özel yat üretiminde tercihlerin ne denli değiştiğine daha çok şahit oluyoruz.

Son olarak açıkçası Bilgin ailesi ve ekibi olarak, ülkemizin yat sektöründe ilerlemesi konusunda elimizden geleni yapıyoruz. Bizim önceliğimiz güven, samimiyet ve dürüstlük. Müşterilerimiz -ki zamanla ailemizin birer parçası oluyorlar- hayallerini bize güven içerisinde teslim ediyorlar. Bu hayalleri

gerçeğe dönüştürme aşamasında ilk üreticiden, son üreticiye kadar çok büyük emek var. Dünya standartlarında üretim yapabilmek ve bu çitayı korumak ve daha yukarıya çıkartmak için kendimizi her zaman geliştirmeli ve yeniliklere açık tutmalıyız. Gençlerimizin kendilerini eğitmelerini ve emekle, özveriyle çalışmalarını tavsiye ediyoruz.

### **SİNAN ÖZER: DÜNYADA ADINDAN SÖZ ETTİREN ÇOK SAYIDA MEGA YAT TÜRKİYE'DE İNŞA EDİLDİ**

Mega yat üretiminde başı çeken Hollanda, Almanya, İtalya gibi ülkelerle karşılaştırıldığında, Türkiye, işletme ve işgücü maliyetlerinin daha düşük olması sebebiyle rekabetçi fiyatlara sahip. Bu tek bir etken değil. Rekabetçi fiyatlar Türk tersanelerine avantaj sağlarken, söz konusu olan mega yat inşası olduğu için tek başına bir anlam ifade etmiyor. Son 10 – 15 yılda dünyada adından söz ettiren, hatta ödül alan, hatırı sayılır sayıda mega yatın Türkiye'de inşa edilmiş olması bizce en önemli tercih sebebidir. Türk firmalarının



ilgi görmesi de yukarıda belirttiğim sebeplerdendir. Fiyat önemli bir etken, ancak tek başına yeterli değil. Niteliğin yanı sıra niceliğin de artması, daha fazla siparişi beraberinde getirecektir. Fuarlarda da, Türk firmaları olarak bunun yansımaları görüyoruz. Bu arada pandeminin tekne satışına kesinlikle etkisinin olduğunu düşünüyorum.



**SİNAN ÖZER**  
EGE YAT HİZMETLERİ A.Ş.  
YÖNETİM KURULU BAŞKANI

Teknelerimiz artık daha çok zaman geçirdiğimiz, güvenle tatil yaptığımız, aile ve arkadaşlarımızla sosyalleştirdiğimiz, hatta keyifle çalışabileceğimiz ortamlar haline geldi. Dolayısıyla birçok tekne sahibi, mevcut teknelerini büyütürken, ilk kez tekne sahibi olanların sayısı

da arttı. Önümüzdeki yıllarda da bu talebin devam edeceğini tahmin ediyoruz. Biz Ege Yat olarak gelen talepleri karşılayabilmek adına, teknik personel istihdamımızı arttırırken, yeni imalat hangarları inşasına başlayarak, makine parkımızı yeniledik. Şu anda tersanemizde 25 m Explorer, 39 m Gulet ve 66 m süper yatın inşası



devam ederken, dört adet yeni sipariş için de görüşmelerde bulunuyoruz. Yat üretiminde dünyanın önde gelen ülkeleri arasına girmişken, ekipman konusunda yetersiziz. Çok iyi isim yapmış üretici sayısı bir elin parmaklarını geçmez. Gerek yat üretimi, gerekse ekipman üretimi konusunda devletin yerli üreticiyi teşvik edecek finansman ve destek programları sektörün gelişmesini çok hızlandıracaktır.

### **DÜNYA MARKASI OLMAK ÇOK PAHALI BİR YATIRIM**

Markalaşma konusuna gelince... Marka oluşturmak, dünya markası olmak çok pahalı bir yatırım. Devletin marka desteği vermesi gerek. Yurt dışında ofis açma ve fuar desteklerinin artması gerekir. Ayrıca armatörlerimizin, Türk tasarımcı ve tersanelerini tercih etmesi markalaşmaya büyük katkı sağlayacaktır. İyi tersanelerimiz olduğu kadar, çok değerli tasarımcılarımız da var. Sektörün birlik halinde hareket etmesi de çok önemli. Sınai hakların korunması konusu da ülkemizde yetersiz... Son olarak, pandeminin ilk aylarda, İtalya başta olmak üzere yarattığı kriz, bir süre üretimi olumsuz yönde etkiledi. Avrupa'da birçok tersane kapanmak durumunda kaldı. Arzın daralması, talebin artması, Türkiye'nin de dinamik potansiyeli ve rekabetçi fiyatları ile tercih edilmesine yol açtı. Yakaladığımız bu olumlu etkiyi, birlik olarak iyi değerlendirirsek, "Mega Yat" üretiminde dünyanın önde gelen ülkeleri arasında kalıcı bir yere sahip oluruz.

### **HÜSEYİN MENĞİ: BİR ANDA TALEP PATLAMASI YAŞANDI**

Mega yat üretiminde tercih edilmemizin sebebinin özellikle pandeminin getirdiği insanların kalabalıktan ayrı tatil anlayışından kaynaklandığını düşünüyorum. Biz 2019 yılının son aylarında yaşanan salgından sonra tam tersini düşünüyorduk. Yeni işler yapamayız, elimizdekileri satamayız vs. diye. Daha sonra takas yoluyla aldığımız bir tekneyi Türkiye'ye getirmeden bulunduğu ülkede sattık. Bir anda talep patlaması yaşandı. Ardından



**HÜSEYİN MENĞİ**  
MENĞİ YATÇILIK YÖNETİM  
KURULU BAŞKANI

Türkiye içinden ve dışındaki ülkelere de yat talebi gelmeye başladı. Gördük ki, pandemi insanların tatil anlayışını değiştirmiş, sektörümüze daha çok yat yapma imkanı oluşturmuştur. İnsanların yat üretimi için Türkiye'ye gelme sebepleri, Türkiye'de yatçılığın ileri bir aşamada olmasıdır. Şu anda dünya sıralamasında üçüncü olmamız da bunun



bir göstergesi. Tabii bir yandan da İtalya, Hollanda ve Almanya gibi ülkelerin de dolması, yat ihtiyacı olanları Türkiye'ye itti. Genel olarak yatçılığın ülkemizde patlamasının ana nedenleri talep ile beraber belirli ülkelerin dolması ve

Türkiye'deki kalitenin son 20 yıla göre daha çok artması diyebiliriz.

Şunu da söylemeliyim; zaten Türk firmaları fuarlarda gövde gösterisi yapıp kendini gösteriyordu. Bu sene katılımlarda biraz daha artış olmakla birlikte, ben önümüzdeki dönemlerde artışın devam edeceğini düşünüyorum. Türkiye'de kendi içinde bu işe yatırım yapan ve Türkiye'ye tekne yaptırdıkça markalaşmaya doğru giden birçok firmamız doğuyor ve doğmak üzere. Monaco, Miami gibi fuarlarda Türk firmalarımızı daha çok göreceğimizi düşünüyorum.

Bu süreçte pandeminin yarattığı pozitif etkilerin yanısıra sektörde süre gelen bir takım sorunlardan da bahsetmek istiyorum. Sektörde nitelikli çalışmamız az, ancak talep oranımız yüzde 100 artmış durumda. Bununla birlikte maliyetlerimiz çok artıyor. Bizim gibi firmaların yaptığı yat boyları nedeniyle üretim iki sene sürüyor. 6-7 ay da, müşteri ile görüşmeler oluyor. Böylelikle üç senelik bir süreç karşımıza çıkıyor. Birinci sene bitmeden kontrat

imzalıyoruz, ama maliyetleri ilk seneye göre yapıyoruz. Şu anda maliyetler ciddi derecede hem işçilik, hem malzeme anlamında artmış durumda. Ayrıca bir diğer sıkıntı yeni arkadaşlar yetiştiremiyor olmamız. Bu konuda İMEAK Deniz

Ticaret Odası, GİSBİR ve STK'lar ile üniversite veya meslek yüksekokulu bazında çalışmalarımız var. Hali hazırda faaliyet gösterdiğimiz Nuh Sanayi Sitesi'ndeki tesislerimize ilaveten Avrupa Yat İnşa Endüstrisi standartlarında bir hangar daha yapacağız. Ayrıca devlet tarafından gösterilecek, sadece yat inşa sektörünün hizmet vereceği bölgelerde yatırım yapmaya hazırız.

## KALİTELİ İNSAN GÜCÜNE HER ZAMANKİNDEN FAZLA İHTİYACIMIZ VAR

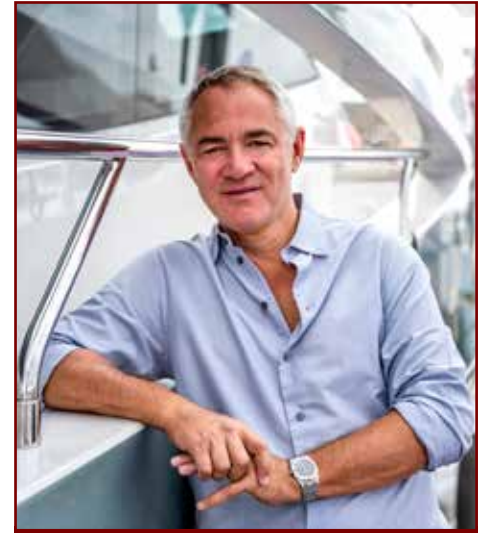
Pazarda yat inşasına yönelik olarak ülkemizde ve dünyada talepleri karşılamaya çalışıyoruz. Devam eden projelerimizde 2024 yılına kadar bir planlamamız söz konusu. Her şeyden önemlisi sektörün hali hazırdaki durumuna nazaran daha kaliteli ürünler sunmasının ardındaki en büyük faktör olan insan gücüne her zamankinden daha fazla ihtiyacımız var. Bu anlayış içerisinde marangoz, tesisat, boya, kaynak, donatım gibi alanlarda çalışabilecek eleman yetiştirmeye ve gençlerimize destek olmayı hedef olarak belirlemiş durumdayız. Finansal anlamda müşteriye çok fiyat artışıyla gitmeden verdiğimiz sözleri tamamlama ve son olarak eleman yetiştirme hedefimiz var.

Gelelim ekipmanlara... Ekipmanlarda bugünkü yenilenebilir enerji piyasasında hibrit sistem veya tamamen elektrikli sistem düşünülüyor. Bizim yatlarda onun için biraz zamana ihtiyacımız var. Bunu deneyen firmalara baktığımızda, şu an alınan sonuç çok avantajlı görünmüyor. Büyük boy mega yatlar için uzun seyirlerde pek tasarruflu değil gibi sonuç çıkıyor. Ama ben umut ediyorum ki, çok yakın zamanda onu aşabilen bir sistem olacak; çünkü piller çok büyük alanla ağır oluyor. Dolayısıyla teknenin ağırlığı çok önemli bir konu... Malzeme konusunda şu an hafif malzeme ile gitmek zorundayız, çünkü yakıt tasarrufu oraya doğru gidiyor. Dünyada kullanılabilecek en son teknoloji ne ise, biz de onu Mengi Yay'da kullanmaya çalışıyoruz. Bütün fuarları da bu anlamda takip ediyoruz.

Tasarım açısından gençlerimiz, bizden daha tecrübeli arkadaşlarımız, meslektaşlarımız Türkiye'de var. Marka anlamında dünyanın belli yerlerinde isim yapmış arkadaşlarımız da bulunuyor. Ancak daha çok tasarımcı olması lazım... Bazen müşteri ne kadar tasarımcımız olsa da, ülke markası arıyor. Türkiye'nin marka olma yolunda biraz daha zamana ihtiyacı var diye düşünüyorum. Çünkü genelde Türk arkadaşlarımız İngiltere, İtalya, Hollanda gibi firmalarla ortaklaşa çalıştığında daha iyi iş alabiliyorlar. Direk Türk ismi ile gidildiği zaman tasarım anlamında ne kadar doğru yapsa da, tercih edilebilecek hale gelemeyebiliyor. Bunun yanında da yüzde elli olarak nitelendirebileceğimiz bu konuda başarılı olmuş, tercih edilen arkadaşlarımız var. Ülkemizde puan değerlendirmesi yapacak olursak; yatçılıkta dünya üçüncüysek, dünya bazında tasarım açısından da aynı sıralardayız diye düşünebiliriz. Yani başarıya ulaşmış meslektaşlarımız var. Bizim dünyada en başarılı olduğumuz tekneler custom tekneler... Bu alanda markayız. Belli bir kalıbını oluşturmuş dünya markalarında kendi istediğiniz tekneyi yapabilmek onlar için çok pahalıya geliyor. Özellikle rakamsal ve kalite açısından Türkiye bu konuda bir marka haline gelmiş durumda. Bireysel tekne yaptırmak isteyenlerin ilk tercihi Türkiye oluyor. Standart bazda ise daha çok yolumuz var. Bir kaç firmamız zaten dünyaya marka yapmış durumda. Onlar gibi birkaç tane daha çıkarmamız lazım ki, belli bir yere gelebilelim. Orada da eksiklerimiz var, bu da arz-talep meselesi. Çünkü genelde insanlar son dönemlerde belli bir standartta bir şey almak yerine, kendine özel bir şey istiyor. Onun için Türkiye bu konuda bence uzun süre yerini bırakmayacaktır. Özetleyecek olursak; standartta yolumuz var, ancak bireysel de iyi durumdayız.

Son olarak öncelikle ben devletten şunu istiyorum: Bizim Tuzla Bölgesi'ne veya İstanbul'a yakın yatçılığa özel bir alan oluşturulması gerekiyor. Başka bölgeye gitmemiz lazım. Çünkü biz her ne kadar tersanelerle iç içe olup beraber doğsak

da, aynı yerde olma şansımız bence bundan sonra daha da zor. Çünkü bir yatı denize indirdiğimizde finallemek için çok zaman kaybediyoruz. Kendi bulunduğumuz tersanelerde şu an da bunu yapma şansımız fiziki koşullara göre uygun değil. Bu şekilde yapmamız çok zor. Devletten, GİSBİR'den ve İMEAK Deniz Ticaret Odası'ndan en büyük istediğim bu. Bu gerçekleşirse, Türkiye'de daha da fazla yat yapıp istihdam alanı yaratabiliriz.



**ÖMER MALAZ**  
NUMARINE YÖNETİM KURULU  
BAŞKANI

## ÖMER MALAZ: SEKTÖRÜN HER ALANI BİLEŞİK KAPLAR GİBİ BİRBİRİNİ ETKİLİYOR

Türkiye'de denizcilik sektörünün en önemli ayağıdır mega yat üretimi. Özellikle üretimde, hammadde ve teknoloji kullanımında dünyadaki diğer üreticilerle aynı kaliteye sahibiz. Tabii ki, ileri mühendislik ve tasarım alanlarında dünyada isim yapmış tüm isimlerle çalışıyoruz. Tüm bunlar kıyaslandığında fiyat/kalite oranının verimliliğinde, Türkiye rakiplerinden öne çıkmaktadır. Tekne sektöründe kullanıcının bilinçlenmesiyle sadece marka değeri artık yetmiyor. Fiyat/kalite değeri Türkiye'nin avantajına olan bir durum yaratıyor. Global fuarlarda boy göstermeye ve markalarımız yer almaya devam ettikçe ilginin artacağını



düşünüyoruz. Pandeminin etkilerine gelince; pandeminin bu sektörün hızlanmasında tabii ki etkisi oldu. Özellikle insanların izolasyon aradığı bu dönemde tekneler, özellikle de uzun süre karaya uğramadan yaşayabileceği mega yatlar inanılmaz ilgi gördü. Türkiye pandemi sürecini Avrupa'ya göre daha iyi yönettiği için üretime devam ederek, bu konuda rakiplerinden öne çıktı. Tüketicilerin seyahat tercihleri kesinlikle değişti. Artık teknecilikte daha çevreci olmaya önem veriliyor. Explorer serisinin öne çıkan özelliklerinin başında rakiplerine oranla daha sessiz olması, daha fazla hacim ve yaşam alanları sunabilmesi geliyor. Aynı zamanda daha küçük motorlar ile ulaştığı inanılmaz menziller ise; hem tasarruflu, hem çevreci olmasını sağlıyor. Özellikle Amerika ve Avrupa pazarında olduğu gibi daha bilinçli kullanıcının peşinde olduğu fiyat/kalite eğrisini Numarine, "Explorer" serisinde yakaladı.

### **KALİTELİ DÜNYA MARKALARININ SAYIYA ARTMASI GEREKİYOR**

Sektörün her alanı bileşik kaplar gibi birbirini etkiliyor. Türkiye ekipman konusunda da tekne üretiminin genel gelişimi ile birlikte geliyor, ancak aynı oranda olduğunu söylemek mümkün değil. Pazarda yerini çoktan almış köklü markalar var. Buna karşın işçilik becerimizi kullanarak kaliteyi yükselttiğimizde başarı da geliyor. Bizim de teknelerimizde kullandığımız ve dünyanın en büyük teknelerinde yer alan Türk ürünleri mevcut.

Ama bu kaliteli dünya markalarının sayıya artması gerekiyor. Bu arada Türkiye'de denizcilik sektörü geliştikçe tasarımcılarımızın da sayısı artacaktır. Şu an mevcutta dünya çapında isim yapabilmiş birçok tekne tasarımcımız var. Numarine olarak markalaşırken, iç ve dış tasarımlarda hep Can Yalman ile çalıştık. Tekne tasarımları dünyaca tanınarak markalaşmış bir isim oldu. Yine aynı şekilde mega yatların dış tasarımlarında Türk tasarımcıların imzalarını bulabilirsiniz. Markalaşma yolunda ilerleme kaydediyoruz. Şunu da

söylemeliyim... Kurulduğu ilk günden itibaren, Türkiye'de yatçılık sektörünün standartlarını değiştiren ve kendisi ile birlikte Türk tekneciliğini ileriye taşımayı kendine misyon edinen Numarine markası, TURQUALITY® Marka Programı'na kabul edilen ilk Türk tekne markası olmayı başarmıştır. Sektöründe TURQUALITY® Marka Programı'na kabul edilen ilk marka olarak Numarine bundan sonra devlet desteği ile yabancı rakipleri ile aynı imkanlara sahip olma yolunda da büyük bir adım atmış oldu. Markalaşma yolundaki başarıyı yakalamamızda sektördeki tüm üreticilerin birbirini daha ileriye taşıdığına inanıyoruz. 2017 yılında ilk "Explorer" tipi teknesini suya indiren Numarine, dört yıl içerisinde bu sayıyı yirmiyeye çıkararak dünyada sektörün öncü markalarından biri haline geldi.

Numarine son dönemlerde Amerika pazarında gittikçe daha fazla ilgi görüyor. Bunun en büyük sebebi; özellikle

tercihlerini de Numarine'den yana kullandıklarını gördük. Özellikle Amerika ve Avrupa pazarında olduğu gibi daha bilinçli kullanıcının peşinde olduğu fiyat/kalite eğrisini Numarine, Explorer serisinde yakaladı. Son altı ayda sadece Amerika pazarına üç adet 37XP satışı gerçekleşti. Bu satışların daha da artacağını öngörebiliyoruz. Akdeniz sularında ise, (Fransa, İtalya veya Türkiye) 26 XP modelimiz öne çıkıyor.

Son olarak denizcilik sektörü tüketici tercihleri doğrultusunda sürekli yenilenme yarışı halinde. Numarine olarak tekne kullanıcılarından gelen geri bildirimlere çok önem veriyoruz ve bu ihtiyaçlar doğrultusunda, alanlarında dünyanın en iyi teknoloji danışmanlarıyla çalışıyoruz.

Her zaman en sessiz, en sağlam, en çok alana sahip ve en uzağa giden, konforlu teknelerin peşindeyiz. Numarine



Amerikalı müşteri kitlesinin hacme önem vermesi. 37 metrelik bir teknede 350 gross ton sağlayarak rakiplerimizden daha fazla alan sunabiliyoruz.

Bunun yanı sıra geçtiğimiz eylül ayında gerçekleşen Cannes Yachting Festival'de İngiliz Alman ve Fransız müşterilerin

markasının bugün bulunduğu marka konumu bizim için gurur verici. Aynı zamanda yat inşası konusunda daha fazla ustanın eğitilmesine ihtiyaç olduğunu, bu sektör büyüdükçe birçok departmanda usta ihtiyacının artacağını, bu sektörde uzmanlaşmış kişilere ihtiyacın büyük olduğunu söyleyebiliriz.

# Denizcilik yakıtlarında karbon salınımlarının azaltılması



\* ZIYA GÜRÜN

## DENİZCİLİK YAKITLARININ BUGÜNÜ

International Maritime Organization (IMO), 2020 yılının başında denizcilik yakıtlarındaki kükürt içeriğini ağırlıkça maksimum %3.5 değerinden %0.5 değerine indirdiğinde, çok önemli bir atılımı gerçekleştirmişti. Bu kararın uygulanmasına başlanmasıyla atmosfere atılan kükürt miktarının önemli bir boyutta azaltılması hedeflenmiş, asit yağmurlarıyla deniz ve toprakta oluşan kirlenmelerin önemli bir oranda azaltılması sağlanmış ve sonuçta çevre kirliliğinin önlenmesi yönünde önemli bir adım atılmıştır. IMO bu uygulamaya geçeceğini yıllar önce açıklamış ve bu uygulamanın arkasında kararlılıkla durmuştur. 2020 yılında başlayan bu sınırlamaya ilave olarak halen dünyada denizcilik yakıtının kükürt içeriğinin ağırlıkça %0.1 ile sınırlı olduğu bölgeler bulunmaktadır. Akdeniz'in de bu kapsama alınması için çalışmalar yapılmaktadır.

IMO'nun getirdiği bu sınırlama sonucunda denizcilik yakıtlarının yapısı fueloil özelliklerindeki yakıttan

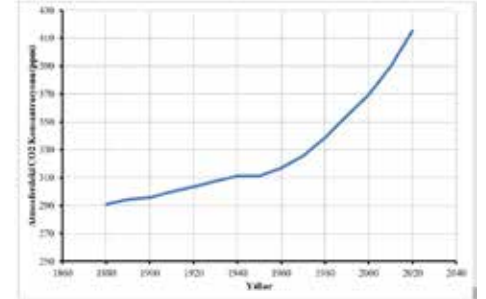
dizel özelliklerindeki yakıta doğru değişmeye başlamıştır. Çok sayıda rafineri yeni yatırımlarla kendi operasyonlarını sürdürülebilir hale getirmeye çalışmış ve sonuçta bu yatırımları gerçekleştiremeyen rafineriler kar edemedikleri için kapanmaya zorlanmıştır. Denizcilik yakıtı ticareti yapan firmalar çok yaratıcı yöntemler kullanarak yeni denizcilik yakıt formülasyonları üretmeye başlamışlardır. Yakıt özelliklerinin değişmesi sonucunda, gemilerin yakıt sistemlerinde yeni tasarımlar uygulanmaya başlanmış, bir kısmı baca gazı temizleme sistemleri kullanarak yüksek kükürtlü denizcilik yakıtını kullanmaya devam etmişler, diğerleri da tamamen düşük kükürtlü yakıtlara geçmişlerdir.

Günümüzde 2020 yılı sonu itibarıyla denizlerde 62,100'den fazla gemi dolaşmaktadır. Bu gemilerin yılda kullandığı denizcilik yakıtı yılda 300 milyon ton kadardır. Deniz taşımacılığının diğer yöntemlere göre daha yüksek enerji verimliliğine sahip olmasına, daha çevreci, daha sürdürülebilir, en önemli ve en ekonomik kargo taşımacılık yöntemi olmasına rağmen dünyadaki CO<sub>2</sub> ve sera gazı salınımlarının %3'ü deniz taşımacılığından gelmektedir.

Ayrıca insan tarafından oluşturulan NOx salınımlarının %13'ü ve SO<sub>2</sub> salınımlarının %15'i denizcilikten kaynaklanmaktadır. Deniz taşımacılığından dolayı oluşan CO<sub>2</sub> salınımlarının 2050 yılına kadar en az %50 artması beklenmektedir. Daha farklı senaryolara göre ise, 2050 yılına kadar oluşabilecek CO<sub>2</sub> salınım artışlarının %250 kadar olması bile olasılık dahilindedir. Buna ilave olarak

bir geminin tüm işletmecilik giderlerinin yaklaşık %50-%60 arası kısmını yakıt giderleri oluşturmaktadır[1].

CO<sub>2</sub> sera gazlarından biri olarak, güneş ışınlarını tutma özelliğinden dolayı, atmosferde konsantrasyonu arttıkça, hava sıcaklığının da artmasına neden olmaktadır (Şekil-1). Bu artışın devam etmesi kutuplardaki buzulların erimesi, kuraklık ve doğal dengenin bozulması gibi önemli çevre sorunlarının daha kritik hale gelmesine neden olacaktır. Sonuç olarak, dünyada günümüzde yaşanan küresel ısınma ve iklim değişikliği sorunlarından dolayı IMO, 2050 yılına kadar denizcilik yakıtlarındaki karbon salınımlarını tamamen sıfırlamayı hedeflemektedir.



Şekil-1: Atmosferdeki CO<sub>2</sub> konsantrasyonunun yıllar içinde değişimi[3]

## DENİZCİLİK YAKITI OLARAK AMONYAK

Amonyak gelecekte karbon salınımlarının düşürülmesini sağlamak adına üzerinde durulan en önemli yakıt seçeneklerinden bir olarak öne çıkmaktadır. Yapısında hiç karbon bulunmadığı için yakıldığında sıfır karbon salınımına neden olan bir bileşiktir. Çok kolay bulunabilmektedir, yenilenebilir elektrikle su ve havadan üretilebilir. Hidrojenin aksine yüksek basınç ve çok düşük sıcaklıklarda depolanma zorunluluğu yoktur. Lityum



pillerinden 10 katı daha yüksek enerji yoğunluğuna sahiptir. Denizcilik yakıtlarında karbonun giderilmesi çalışmaları sırasında önemli bir rol alacağı düşünülmektedir. Amonyakın diğer yakıt türleriyle olan karşılaştırması Tablo-1'de verilmektedir.

Amonyakla ilgili önemli bir sorun şudur: Günümüzde hiçbir gemi bu yakıtı kullanacak teknik yapıya henüz sahip değildir. Ayrıca bu yakıtı üretmek için tamamen “yeşil” denecek ekonomik bir teknoloji de mevcut değildir. Tamamen “yeşil” amonyak üretimi yapabilmek için rüzgar ve güneş enerjisi üretim tesislerine yoğun yatırımlar yapılması gerekecektir.

Günümüzde dünyada üretilen amonyak miktarı 150 milyon tondur. Üretilen amonyakın tamamı yüksek miktarda karbon salınımları yaratan teknolojilerle üretilmekte ve %80'i gübre yapımında kullanılmaktadır. Mevcut tankerlerin yakıt sistemlerinin revizyonları çok pahalıya mal olacaktır. Araştırmacılar, IMO'nun belirttiği salınımları düşürme hedeflerine ulaşmak için gerekli yatırımın \$1.4 trilyon olduğunu ifade etmektedirler. Salınımların tamamen bitirilmesi için ayrıca \$500 milyar daha harcanması gerekmektedir. Amonyakın enerji yoğunluğu lityum pilinden yüksek olmasına rağmen petrolden üretilen yakıtlar daha ucuzdur ve daha yüksek enerji yoğunluğuna sahiptir. Birim hacme düşen enerji miktarı fosil yakıtlara göre düşük olmasına rağmen CNG ve hidrojene göre daha yüksektir. Buna karşılık birim kütle bazına üreteceği ısı enerjisi hepsinden daha düşüktür (Tablo-1)

Amonyak yenilenebilir enerjiyle şu şekilde üretilir. Güneş ve rüzgar enerjisi kullanılarak elektrik üretilir. Üretilen elektrik, suyun elektrolizi için kullanılır ve hidrojen üretilir. Yine bu elektrik kullanılarak havanın içindeki azot ayrıştırılır. Azot ve hidrojen Haber-Bosch prosesiyle amonyaka dönüştürülür. Bu şekilde üretililecek amonyak tamamen “yeşil” amonyak olarak tanımlanabilir (Şekil-2).

Günümüzde hidrojen yoğun olarak Steam Reformer prosesiyle doğal gazdan üretilmektedir. Ayrıca elektrik, yoğun olarak fosil kaynaklı yakıtlar kullanılarak üretilmektedir. Her iki proses de karbon salınımları yüksek olan proseslerdir.

bir ürünle yol taşımacılığı yapan kamyonların egzozlarında kullanılmakta ve bu araçlardan NOx salınımları önlenmektedir. Amonyak diğer yakıtlara göre daha zor alevlenebilen bir kimyasaldır (Tablo-1). Yanma hızı düşüktür. Bu nedenle gemi

**Tablo – 1**  
**Değişik Yakıt Özelliklerinin Karşılaştırılması [5]**

Özellik	Birim	Benzin	Diesal	LPG	CNG	Gas H2	Likit H2	Amonyak
Formül		C8H18	C12H23	C3H8	CH4	H2	H2	NH3
Alt ısı değeri	MJ/kg	44,5	43,5	45,7	38,1	120,1	120,1	18,8
Parlama sınırları	Vol. %	1.4-7.6	0.6-5.5	1.81-8.86	5.0-15.0	4.0 - 75	4.0 - 75	16,25
Flame speed	m/s	0,58	0,87	0,83	8,45	3,51	3,51	0,15
Kendinden alevlenebilme sıcaklığı	°C	300	230	470	450	571	571	651
Minimum ateşleme enerjisi	MJ	0,14	N/A	N/A	N/A	0,018	N/A	8
Parlama noktası	°C	-42,7	73,8	-87,7	-184,4	N/A	N/A	-33,4
Oktan		90-98	N/A	112	107	>130	>130	110
Yakıt yoğunluğu	kg/m <sup>3</sup>	698,3	838,8	1898	187,2	17,5	71,1	602,8
Enerji Yoğunluğu	MJ/m <sup>3</sup>	31 074	36 403	86 487	7132	2101	8539	11 333
Buharlaşma enerjisi	kJ/kg	71,78	47,86	44,4	104,8	0	N/A	1369
Depolama yöntemi	Svı	Svı	Svı	Bas. svı	Bas. gaz	Bas. gaz	Bas. svı	Bas. svı
Depolama sıcaklığı	°C	25	25	25	25	25	-253	25
Depolama basıncı	kPa	101,3	101,3	850	24 821	24 821	102	1030
Yakıt maliyeti (Nisan 2020)	\$/liter	0,58	0,65	0,72	0,57	0,14	0,18	0,24

Amonyakın yakıt olarak kullanılmaya başlanması gerçekleşirse, denizcilik sektöründe çözülmesi gereken sorunlar olacaktır. Amonyak zehirli bir gazdır. Bir tankerin yakıt deposunda bu yakıtın taşınması için özel emniyet standartları izlenmesi gerekecektir. Ancak denizcilik sektörü bu standartlara uzak değildir. Çünkü günümüzde üretilen toplam amonyakın %10'u tankerlerle taşınmaktadır. Tankerlerin bu yakıtı uygun güvenlik sistemleri bulunan özel yakıt sistemleriyle donatılması gerekmektedir. Amonyak korozyon yaratan bir gazdır. Gemilerde daha sık bakım sorunları oluşacaktır veya daha özel çelik tiplerinin kullanılması gerekecektir. Bu da tanker yapım maliyetlerini artıracaktır. Amonyak yakıldığı zaman NOx türü kirletici maddelerin salınımı artacaktır. NOx'ler sonuçta SO<sub>2</sub> gibi asit yağmurlarını artırıcı etki yaratmaktadır. Bunu önlemek için gemilere özel kimyasal temizleme sistemleri kurulması gerekecektir. Günümüzde buna benzer sistemler AdBlue adındaki kimyasal

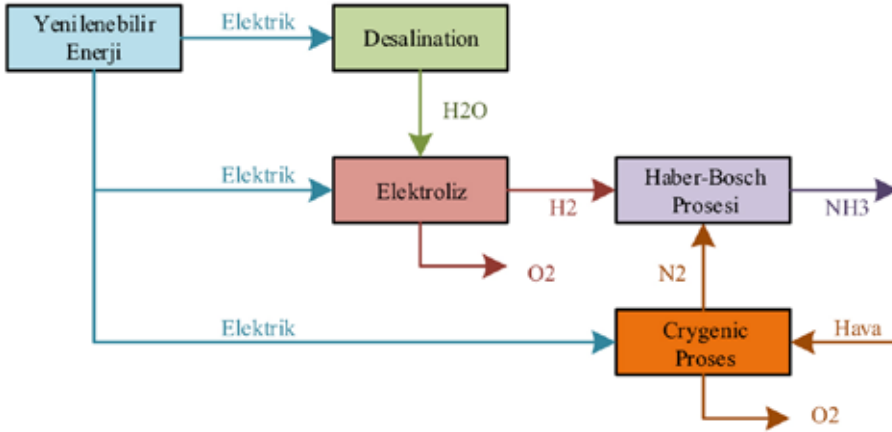
bacalarından yanmamış amonyak atılımı artacaktır. Bunun için önlem alınması gerekecektir.

Amonyakın enerji kaynağı olarak kullanılmasının alternatif yolu yakıt pilinde kullanılıp elektrik üretilmesi ve yakmadan enerji üretilmesidir[6]. Yakıt pili teknolojisi kullanılarak amonyaktaki kimyasal enerji direk olarak elektrik enerjisine dönüştürülebilir. Bu şekilde atmosfere yayılması muhtemel olan zehirli gazlardan kaçınılmış olur.

### **HİDROJENİN DENİZCİLİK YAKITI OLARAK KULLANILMASI**

Hidrojenin gemicilik yakıtı olarak kullanılabilmesiyle ilgili çalışmalar da yapılmaktadır.

Hidrojen günümüzde rafinerilerde dizel ve benzin ürünlerinde kükürt giderme ve ürün kalitesini iyileştirme amacıyla yaygın olarak kullanılmaktadır. Rafinerilerde doğal gazdan Steam Reformer teknolojisiyle yaygın olarak üretilmektedir. Ancak bu proses karbon salınımı açısından oldukça yoğun bir



Şekil-2: Karbon Salınımı Olmadan Yeşil Amonyak Üretim Teknolojisi [4]

prosestir. Dünyada hidrojen üretimi için 2019 yılında harcanan toplam enerji 275 milyon ton petrol eşdeğeridir ve küresel olarak tüketilen enerjinin %2'sini oluşturur.

Hidrojen ve amonyak denizcilik yakıtı olarak kullanılması açısından sık sık karşılaştırılmaktadır. Her ikisi de sıvı olarak depolanabilir. Amonyak -33 C sıcaklıkta, hidrojen ise -253 C sıcaklıkta depolanabilir. Amonyak hidrojenen üretilebilmektedir. Hidrojen yakıldığı zaman hiçbir zararlı gaz çıkışı söz konusu değildir. Birim kütle bazında amonyaktan daha fazla enerji içerir, ancak birim hacimde daha az enerji depolanır. Hidrojen direk olarak yakıt olarak kullanılırsa, amonyak üretimi için ilave bir proses gerekmez. Ancak hidrojenin tanker üzerinde yakıt olarak taşınabilmesi için çok daha üst seviye güvenlik önlemlerine gereksinim vardır. Amonyakta olduğu gibi hidrojen de yakıt pilinde kullanılarak elektrik üretiminde kullanılabilir. Hidrojen yakıtının depolanmasında karşılaşılabilecek en önemli sorunlardan biri kullanılacak malzemenin özelliğidir. Hidrojen küçük bir molekül olduğu için çeliğin malzeme yapısı içinden kolayca sızarak yakıt tankından atmosfere kaçabilmesidir. Bu nedenle yakıt tanklarının bu özellik dikkate alınarak tasarlanması ve hidrojen servisine uygun bir malzemenin yapılması gerekmektedir. Eğer sıvı olarak depolanırsa malzemenin -253 C sıcaklığa dayanması gerekir. Eğer basınçlı olarak depolanırsa

deponun için özel malzemelerle kaplanması gerekecektir.

### BIYORYAKITLAR

Karbon salınımlarını indirmenin bir başka alternatifi de biyoyakıtların kullanılmasıdır. Biyodizel veya biyoetanol gibi yakıtlar karbon içerir ve yakıldığı zaman atmosfere CO<sub>2</sub> salınımı yapar. Ancak bu yakıtların üretimi kanola, soya, palm gibi bitkilerden sağlandığı için, bitkiler yetiştirilirken atmosferdeki CO<sub>2</sub>'i fotosentez yoluyla organik maddelere dönüştürürler. Böylece küresel anlamda denizcilik sektörüyle tarım sektörü arasında bir CO<sub>2</sub> çevrimi gerçekleşir.

Net CO<sub>2</sub> salınımı böylece sıfıra yakın bir değer olabileceği söylenebilir. Bu seçeneğin en zayıf yönü ise, dünyada artan nüfus miktarı göz önünde bulundurulduğunda; "Besin mi, yoksa enerji mi öncelikli?" sorusu gündeme gelmektedir. Tarım arazilerinin besin üretmek için kullanılması muhtemelen en önemli soru işaretini oluşturacaktır. Buna karşılık eğer biyoyakıtlar denizcilik yakıtı olarak kullanılırsa, gemilerde hiçbir değişiklik gerekmeyecek ve biyoyakıtlar kükürt içermedikleri için SO<sub>2</sub> salınımı söz konusu olmayacaktır. Ekonomik açıdan karşılaşılabilecek en önemli konu ise, günümüzde biyodizel üretimi için gerekli bitkisel yağların dizelin rafineri satış fiyatlarının çok üzerinde olması. Dolayısıyla biyoyakıtların daha pahalı olması söz konusu olacaktır[10].

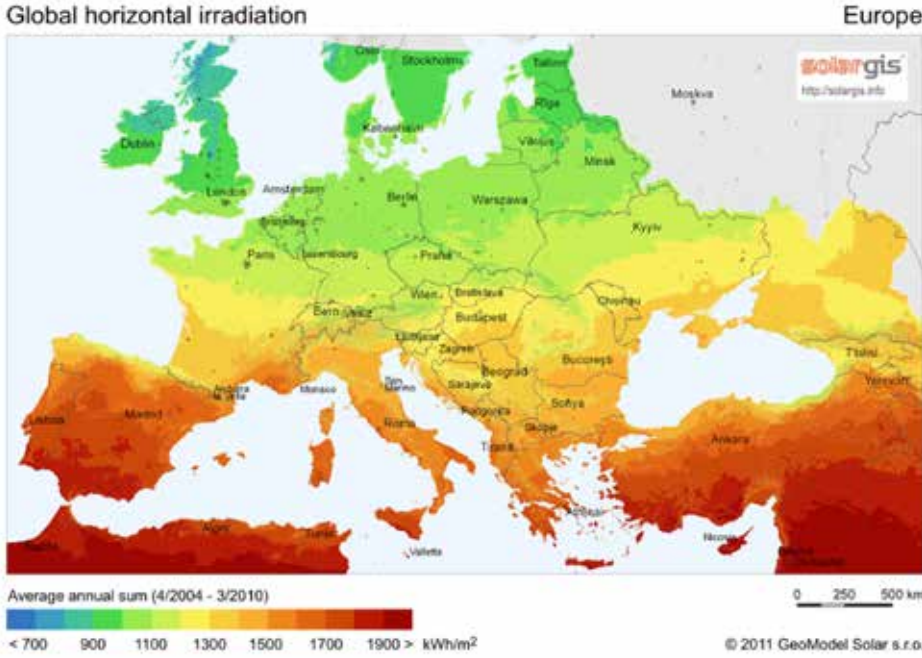


Metanol, CO<sub>2</sub> ve metandan bakteri yardımıyla üretilebilir [11]. Metanol denizcilik yakıtı olarak kullanılabilir. Gemi CO<sub>2</sub> üretir, fakat bu CO<sub>2</sub> bir şekilde atmosfere atılmadan depolanır. Daha sonra depolanan CO<sub>2</sub> karadaki bir tesiste bakteri yardımıyla tekrar metanole dönüştürülebilir. Bu yöntemin zorluğu ise, gemi üzerinde CO<sub>2</sub>'nin depolanması ve çevrim ünitelerinin dünyada yaygın olarak kurulması olacaktır.

### RAFİNERİLER NASIL ETKİLENECEK?

Denizcilik sektöründe karbon salınımlarını sıfırlayacak şekilde meydana gelecek her gelişme dünya çapında rafinerileri önemli şekilde etkileyecektir. 2020 yılına kadar rafineriler ellerinde kalan fueloil ürününü denizcilik yakıtı olarak pazarlayabiliyordu. 2020 yılında denizcilik yakıtındaki kükürt değerinin düşürülmesiyle rafineriler ellerindeki yüksek kükürlü fueloili işleyebilmek için yatırım yapmak zorunda kaldılar. Eğer denizcilik yakıtlarında karbonsuz yakıtlar kullanılmaya başlanırsa rafinerilerin ellerinde kalan düşük kükürlü denizcilik yakıtlarını da farklı ürünlere dönüştürmek için yatırım yapmaları gerekecek veya kapasite düşürmek zorunda kalacaklardır. Buna ilave olarak yapılacak yatırımlar muhtemelen ilave hydro processing kapasitesi demek olacağı için rafinerilerin kendileri de ilave hidrojen üretim kapasitesine gereksinim duyacaklardır. Çevre baskıları nedeniyle mevcut Steam Reformer teknolojileri yerine,





**Şekil-3: Güneş enerjisinin Avrupa ve Türkiye Üzerinde Dağılımı**

yeşil hidrojen kullanımı rafinerilerin gündemine gelecektir. Sonuçta denizcilik sektöründe harcanması gereken \$1.4 trilyon yatırıma ilave olarak rafinerilerin de önemli yatırımları düşünmeleri gerekecektir.

### GÜNEŞ ENERJİSİ

Yenilenebilir enerji kaynakları arasında miktarı belki de en yüksek olan güneş enerjisidir. Uzayda ölçülen güneş enerjisi akısı  $1366 \text{ W/m}^2$ 'dir. Bir günde dünyada tüketilen ham petrol miktarı yaklaşık 100 milyon varildir. Eğer dünyayı bir disk gibi düşünürsek, bu disk içinden bir günde geçen güneş enerjisi miktarı 70 yıllık ham petrol tüketimine denktir. Bu enerjinin %8.5 gibi miktarı Almanya'ya, %15'lik oranı da Türkiye'ye düşmektedir (Şekil-3). Buna rağmen Almanya'nın sadece güneş enerjisinden ürettiği elektrik miktarı, Türkiye'nin toplam elektrik tüketiminden fazladır. Güneş enerjisi her durumda en temiz enerji kaynağıdır. Günümüzde güneş enerjisi kullanımı giderek yaygınlaşmakta ve bu konuda derin araştırmalar yapılmaktadır. Karbon salınımlarının azaltılması için güneş enerjisinden elektrik üretilip bunu depolama yöntemlerinin geliştirilmesi zorunlu olacaktır. Özellikle hidrojen

üretimi için gerekli elektroliz işlemi için güneş enerjisinden üretilen elektriğin kullanılması daha da yaygınlaşacaktır. Güneş enerjisi, gerekli teknolojik gelişmeler sağlandığında, denizcilik sektörünün de enerjisi olabilir [13].

### SONUÇ

Küresel çevre sorunları nedeniyle hemen hemen her alanda çeşitli adımlar atılmaktadır. Denizcilik sektörü de bunlardan biridir. Deniz taşımacılığında oluşan karbon salınımlarını azaltmak için hangi alternatif yakıt türü seçilirse seçilsin mutlaka çözülmesi gereken çok sayıda sorun olduğu açıktır. Bu sorunların çözülmesi için yatırım yapılması zorunludur ve bu yatırımların maliyetlerinin çok yüksek olacağı kesindir. Ancak, konu çevre olunca ve gelecekte yaşayabileceğimiz temiz bir dünya kalmasını istiyorsak bu zorlukları aşmamız, fedakarlık yapmamız ve bu konuda hedefe ulaşmak amacıyla en ekonomik çözümlerin bulunabilmesi için araştırmalara devam etmemiz zorunludur. Geçmişte önce kömürden fosil yakıtlarına geçildi. Sonra fosil yakıtlarının kükürt içerikleri düşürüldü. Benzindeki kurşundan vaz geçildi. Enerji sektöründe çevreye yönelik atılan bu adımlar gerçekleşirken, birçoğumuz



bu türlerin mümkün olmadığını düşündü. Ancak bu hedeflere ulaşıldı. Geçmişte CO<sub>2</sub> çevre kirliliği yapan bir madde olarak bile görülüyordu. Şimdi küresel ısınmada çok önemli bir etkisinin olduğu görüldü. Sonuç olarak CO<sub>2</sub> salınımlarını da düşürecek ve en sonunda ortadan kaldıracak güneş ve rüzgar enerjisi gibi temiz enerji kaynakları var. Bunu da başarabiliriz.

### Kaynaklar

[1] Sui C., P. Vos, D. Stapersma, K. Y. Ding, "Fuel Consumption and Emissions of Ocean-Going Cargo Ship with Hybrid Propulsion and Different Fuel over Voyage", *Journal of Marine Science and Engineering*, 2020, 8, 588.

[2] "Why the Shipping Industry Betting Big on Ammonia", <https://spectrum.ieee.org/why-the-shiping-industry-is-betting-big-on-ammonia>, Ekim 2021.

[3] "Atmosferdeki Karbondioksit Oranı Rekor Seviyeye Ulaştı", <https://www.iklimhaber.org/atmosferdeki-karbondioksit-orani-rekor-seviyeye-ulasti/>, Ekim 2021.

[4] Comes M., N. Wissner, J. Sutter, "Ammonia as a marine fuel", <https://en.nabu.de/imperia/md/content/nabude/verkehr/210622-nabu-study-ammonia->

marine-fuel.pdf, Ekim 2021

[5] Erdemir D., İ. Dince, "A perspective on the use of ammonia as a clean fuel: Challenges and solutions", <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1002/er.6232>, Ekim 2021

[6] Akay R. G., A. B. Yurtcan, "Direct Liquid Fuel Cells", Academic Press, 2021.

[7] Haskell C., "Decarbonising shipping – could ammonia be the fuel of the future?", <https://www.lr.org/en/insights/articles/decarbonising-shipping-ammonia/>, Ekim 2021

[8] "Hydrogen as a Marine Fuel - guidance from ABS", Hydrogen as a Marine Fuel - guidance from ABS - Maritime Cyprus

[9] "Understanding the potential of Hydrogen as a marine fuel", <https://safety4sea.com/understanding-the-potential-of-hydrogen-as-a-marine-fuel/>

[10] "Alternative Marine Fuels", AlternativemarineFuels – (midc.be),

[11] Jia-Ying Xin, Jun-Ru Cui, Jian-zhong Niu, Shao-feng Hua, Chun-Gu Xia, Shu-Ben Li and Li-Min Zhu, "Biosynthesis of Methanol from CO<sub>2</sub> and CH<sub>4</sub> by Methanotrophic Bacteria", *Biotechnology*, 2004, 3, 67-71

[12] Xin-Ming Hu, Kim Daasbjerg, "Carbon dioxide efficiently converted to methanol", <https://media.nature.com/original/magazine-assets/d41586-019-03563-8/d41586-019-03563-8.pdf>

[13] Gürün Z., "Batman Refinery Solar Energy Project", a paper presented at Petrochemical and Refining Conference Europe, May 7-8, 2018, Berlin, Germany.

\* YÜKSEK KİMYA MÜHENDİSİ & DANIŞMAN  
TÜPRAŞ ESKİ İZMİT RAFİNERİ MÜDÜRÜ - ESKİ  
TEKNİK SERVİSLER VE AR-GE DİREKTÖRÜ

## EKİM 2021 YAKIT FİYATLARI

1. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	516.000	655.000	736.500
Piraeus	492.500	642.500	707.500
Malta	507.000	583.000	701.000
Novorossisk	455.000	547.500	665.000
Ceuta	508.500	582.500	713.000
Gibraltar	508.500	582.500	713.000
Rotterdam	471.500	566.500	674.500
Fujairah	490.500	564.500	695.000
Singapore	500.500	568.500	665.000
Brent 82.14			

2. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	538.500	680.750	773.500
Piraeus	510.000	685.000	745.000
Malta	525.000	599.000	736.000
Novorossisk	490.000	575.000	710.000
Ceuta	523.000	609.500	741.750
Gibraltar	523.000	609.500	741.750
Rotterdam	493.000	590.500	694.250
Fujairah	518.500	607.750	760.000
Singapore	530.750	611.000	712.500
Brent 83.24			

3. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	542.000	685.000	775.000
Piraeus	513.000	692.500	760.500
Malta	515.500	623.000	739.500
Novorossisk	518.000	552.500	670.000
Ceuta	513.000	621.500	752.500
Gibraltar	513.000	621.500	752.500
Rotterdam	476.000	598.500	700.500
Fujairah	511.000	630.000	780.000
Singapore	485.000	621.500	713.500
Brent 82.15			

4. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	543.000	685.000	775.000
Piraeus	509.000	701.000	760.000
Malta	515.000	619.000	752.000
Novorossisk	518.000	552.500	670.000
Ceuta	510.000	628.000	758.000
Gibraltar	510.000	628.000	758.000
Rotterdam	475.500	613.000	709.000
Fujairah	509.000	635.000	780.000
Singapore	495.000	627.500	719.500
Brent 85.17			

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



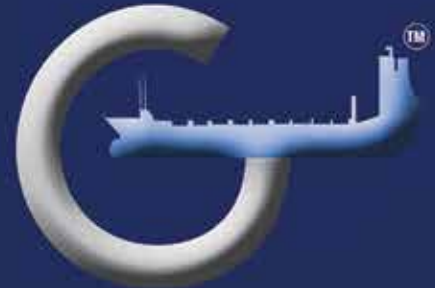


## SOLID SOLUTIONS FOR HEAVY SEA CONDITIONS

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

## AĞIR DENİZ ŞARTLARINA SAĞLAM ÇÖZÜMLER

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



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





## YAT KAPTANLIĞI / PERSONELİ EĞİTİMİ NASIL OLMALI?

Gemiadamları ve gemi kaptanları ile yat kaptanları ve yat personelinin eğitiminde bir noktadan sonra ciddi ayrımlar olduğu son zamanlarda sıkça konuşuluyor. Yat kaptanları ve personelinin eğitimi biraz daha farklılık gerektiriyor. Tabii teknik olarak gemi ya da yat kaptanlığı için alınması gereken bir eğitim var; bu eğitimin temeli de STCW Sözleşmesi'ne dayanıyor. Baktığımızda uzakyol kaptanı, balıkçı gemisi kaptanı, kılavuz kaptan, yakın kıyusal sefer kaptanı, liman kaptanı ve yat kaptanı olarak bir liste çıkıyor karşımıza... Kaptanlık mesleğinin temeli teknik bilgi birikiminin yanı sıra tecrübe, deneyim ve denizcilik geleneklerine dayanır. Peki, yat kaptanlığı ya da personelinin eğitimi nasıl olmalı? Bu soruyu MSKÜ Bodrum Denizcilik MYO Müdürü Prof. Dr. Tuncay Kuleli ve bu konuda eğitim veren Xone Superyacht Grup'un kurucusu Levent Baktır'a sorduk.



**PROF. DR. TUNCAY KULELİ**  
MUĞLA SITKI KOÇMAN ÜN. BODRUM  
DENİZCİLİK MYO - MÜDÜR

### PROF. DR. TUNCAY KULELİ: YAT KAPTANLIĞININ FARKI

Denizcilik alanında "Kaptan" deyince aklımıza ne geliyor? Gemi Adamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği, "Kaptan" konusuna açıklık getiren hukuki bir düzenleme.

Bu yönetmeliğe göre "Kaptan" deyince, "kaptan, uzakyol kaptanı, balıkçı gemisi kaptanı, kılavuz kaptan, yakın kıyusal sefer kaptanı, liman kaptanı ve yat kaptanı" diye bir liste çıkıyor karşımıza.

Bu yönetmelikte her bir kaptanlık alanı yetki, sorumluluk ve sahip olunması gereken teknik nitelikler olarak ayrı ayrı tanımlanmaya çalışılmış. Ayrıca, belli başlı eğitimlere ve hizmet sürelerine göre de bu kaptanlık yetkilerinin birbirine

geçiş yapabilme imkanı tanınmış. Neredeyse, herbiri farklı olan kaptanlık alanlarının temel dayanağı STCW olarak bilinen sözleşme; yani, Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme, ayrıca IMO düzenlemeleri, yani Uluslararası Denizcilik Örgütü kararları. Hangi türden olursa olsun, kaptanlık mesleğinin temeli teknik bilgi birikiminin yanı sıra tecrübe, deneyim ve denizcilik geleneklerine dayanmaktadır. Ancak her bir kaptanlık türü ise kendine özgü ve birbirlerinden oldukça farklı deneyime ve tecrübeye ihtiyaç duyar. Bu yazımızda, "Yat Kaptanlığı" mesleğinin özellikle uzakyol kaptanlığı başta olmak üzere diğer kaptanlık türlerinden farklılıklarına ve kendine özgü koşullarına dikkat çekmek istiyoruz.





### **YAT KAPTANLARI TURİZM GİBİ ÇOK HASSAS BİR HİZMET SEKTÖRÜNDE ÇALIŞIYORLAR**

Yat kaptanlığı ülkemizin sahip olduğu, önemli ölçüde döviz girdisi sağlayan yat turizmi sektörünün vazgeçilmez ve en önemli bileşenlerinden biridir. Bu nedenle konu deniz turizmi ve yat turizmi olduğunda, yat kaptanlığı turizm gibi çok hassas bir hizmet sektöründe faaliyet göstermektedir. Dolayısı ile hizmet sektöründe çalışanlardan beklenen birebir hizmet kalitesi ve kişisel meziyetler yat kaptanlığı için de geçerlidir. Yat kaptanlığı, diğer kaptanlıklardan farklı olarak müşteriyle birlikte zaman geçiren, müşteri ihtiyaçları ile doğrudan muhatap olan, müşteri memnuniyeti konusunda neredeyse tek yetkili ve sorumludur. Genelde üst gelir grubuna hitap eden yat turizmindeki müşterilerin memnuniyetlerini sağlamak, bir yat kaptanı için diğer kaptanlık türlerine göre daha farklı ve özel meziyetlere sahip olmasını gerektirmektedir. Örneğin bir yat kaptanının diksiyonu, hitabeti, nezaketi, güler yüzü, hijyeni, verdiği güven hissi, yemek yapma becerisi, yemek önerileri, müşterinin tercihlerine uygun seçenekler üretebilmesi, müşterilerini denizle buluşturduğu bakir koy ve körfezlerin tarihi, kültürü, doğası, yerel değerleri hakkındaki bilgisi, buralara gelinecek mevsim, gün, saat hakkındaki bilgisi, hangi alanın yüzmek için, hangi alanın su sporları yapmak için, hangi alanın seyir için uygun ve korunaklı olduğunu bilmesi gibi,

kaptanlık dışında birçok soyo-coğrafik ve kişisel meziyetlere sahip olması gerekir. Yat kaptanı emrinde çok sayıda yardımcı ile çalışabilen bir kaptan değildir, dolayısı ile ortaya çıkabilecek teknik arızaların giderilebilmesi, seyir emniyeti, çapası takıldığında dalıp çıkarabilecek dalgıçlığı, ilk yardım ve temel sağlık müdahalesi gibi ekstra bilgilere ve donanımına da sahip olması gerekmektedir. Ayrıca, denize alışkın olmayan müşterileri en az rahatsız edecek ve deniz etkisine maruz bırakmayacak seyir rotalarını ve seyir zamanlarını da çok iyi bir şekilde planlaması gerekmektedir.

Yat kaptanı genelde yakın kıyı seyiri yaptığı için rotasındaki tüm koy ve körfezlerin derinlik, dip yapısı, akıntısı, rüzgar durumu, demirleme sahaları gibi konularda da bilgi ve tecrübe sahibi olmalıdır. Yat kaptanı, yat turizmi mevsiminde doğal cazibesi olan koy ve körfezlerde çok fazla sayıda yer alabilen diğer yat ve teknelerle uyum, müşteri tercihleri ve denizcilik geleneklerine göre hareket etmeyi bilerek, kendisine emanet edilmiş oldukça pahalı yata ve diğer yatlara zarar vermeyecek manevralar yapabilmeli, hızlı ve doğru karar alabilmelidir. Konu turizm gibi müşteri beklentilerinin yüksek olduğu bir hizmet sektörü veye üst gelir grubundaki müşterilerin özel yatları olunca, yukarıda bahsetmiş olduğumuz meziyetlere ilave edilecek daha başka nitelikler de söz konusu olabilir. İşte bu nedenlerden dolayı "Yat Kaptanlığı", yat olarak

değerlendirilen elektro-mekanik bir yüzer aracı bir yerden başka bir yere güven içinde götürmenin ötesinde; kişisel bilgi, beceri, tecrübe ve deneyime ihtiyacı olan bir meslek alanıdır. Buradan şu anlaşılmalıdır, tabii ki diğer kaptanlık alanlarında da bilgi, beceri, tecrübe ve deneyim son derece önemlidir, ancak görüldüğü gibi yat kaptanlığı için sadece teknik bilgi ve teknik deneyim yeterli değildir. Yat Kaptanlığı, kaptanlık türleri içinde teknik olmayan, müşteri ilişkileri yönetimi, karakter, insani ilişkilerdeki yetenek, el becerileri, aynı andan birden fazla konu ile ilgilenebilme özelliği gibi birçok kişisel-insani yetenekler de gerektirmektedir.

### **YAT KAPTANI YETİŞTİRMEK İÇİN NASIL BİR YOL İZLENMELİDİR?**

Uzakyol kaptanları gibi yat kaptanları da uluslararası sularda ülkemizin bayrağını dalgalandırmakta, uluslararası denizlerde ve gidilen yerlerde ülkemizi bir diplomat veya bir ateşe gibi temsil etmektedir. Hareket alanının genişliği, sıklığı ve muhatap olunan yerli veya yabancı müşteriler göz önüne alındığında kuşkusuz Yat kaptanları bu etkileşimin içinde daha fazla yer almakta, daha fazla insanla temas kurmaktadır. Bu nedenle, tüm kaptanlık alanları için geçerli olan teknik bilgi ve teknik becerinin yanı sıra hizmet sektörünün ihtiyaç duyduğu özellikler bakımından yat kaptanlığı eğitimi ve yetiştirilmesi konusu da ayrı olarak değerlendirilmelidir. Yukarıda bahsetmiş olduğumuz teknik bilgi ve becerinin yanı sıra mesleğin gerektirdiği diğer özelliklere ve meziyetlere sahip yat kaptanı yetiştirmek için nasıl bir yol izlenmektedir, neler yapılmaktadır? Bu noktada, yat kaptanı yetiştirmek için izlenen birkaç yol olduğu görülmektedir. Ancak ne yazık ki, üniversite düzeyinde yat kaptanlığı eğitimi veren programların dışındaki intibaktan gelen, lise programları, özel kurslar, yurt dışı kaynaklı belgelendirmeler gibi imkanlar, kısıtlı teknik bilgi ve becerinin yanı sıra mesleğin gerektirdiği diğer özellikleri ve meziyetleri kazandırmaktan uzak olduğu görülmektedir. Hangi kaptanlık alanı olursa olsun, kuşkusuz hepsi için geçerli



**LEVENT BAKTIR**  
XONE SUPERYACHT GRUP  
KURUCUSU

olan, deneyim ve tecrübenin denizde ve uygulamalarda elde edilebileceğidir. Ancak, üniversite düzeyinde uygulamalı olarak teknik bilgi ve becerinin yanı sıra mesleğin gerektirdiği diğer özellikleri kazandıracak eğitimler, güçlü bir temel ve güçlü bir altyapı oluşturacaktır, bu eğitimleri alan yat kaptanı adayları sahip olacakları güçlü temel üzerine kendi deneyim ve tecrübelerini daha doğru ve sağlıklı bir şekilde inşa edebileceklerdir.

Mevcut durumda, halen aktif olarak yat kaptanlığı yapan kaptanlarımıza yönelik, başta yabancı dil olmak üzere, müşteri ilişkileri yönetimi, liderlik, kriz yönetimi, kişisel gelişim, hijyen, hitabet ve diksiyon gibi konularda denizcilikle ilgili meslek odaları ve üniversitelerin denizcilikle ilgili meslek okulları arasında yapılacak işbirliği protokolleri çerçevesinde verilecek eğitim ve sertifika programları neticesinde yat kaptanlarına, yat ve deniz turizmine önemli katkılar sağlanabilecektir. Son söz olarak, tüm kaptanlık alanları ülkemiz için son derece önemlidir, hiçbir kaptanlık alanı bir diğerine göre daha zor ya da daha kolay değildir. Hangi kaptanlık alanı olursa olsun önemli olan birbirlerinden farklılıklarını doğru tanımlayıp, doğru tarif edip, doğru bir şekilde eğitim verip, doğru bir şekilde istihdam edilmelerini sağlamaktır.

## LEVENT BAKTIR: YAT EĞİTİM VE SERTİFİKASYONUNUN BELKEMİĞİ DENİZCİLİK DEĞİL OTELCİLİKTİR

Geçmişte ticari gemi taşımacılığı ve son 20 yıldır ise yat işletmeciliği ile eğitimi hususunda tecrübeli bir ekibe sahip Xone Superyacht Grup'un kurucusuyum. "Yat kaptanlığı ve yat adamlığı ile gemi kaptanlığı ve gemi adamları eğitiminin çok net çizgilerle ayrılmasının sebepleri neler?" diye sormuştunuz.

Biz bu sorunsalın nabzını çok yakından tutuyoruz ve izliyoruz. Bu sorunuza aslında çok da çetrefilleştirmeden kısaca yerinde bir örnek ile cevap vermek daha doğru olacak ve konunun aslında net olarak anlaşılmasını sağlayacaktır.

Denizciliğin çekirdek eğitim ve ehliyetlendirme sürecini branşlara ayırmadan baz / ana eğitim olarak düşünmemiz gerekir. Bu ortak eğitim, adayların teknede departmanlarına (Güverte – Makine – Kabin) göre almaları gereken minimum eğitim standartlarını tüm detayları ile belirleyen STCW Konvansiyonu içeriğine göre düzenlenmiş ve bu mecrada, yani denizde ticari / profesyonel olarak yer almak isteyenlerin alacağı taban eğitimdir. Tıpkı tıp sektöründe bir doktor, cerrah, hemşire ya da radyologun alacağı taban eğitim gibi... İşte tam da bu noktadan sonra branşlaşma aşamasına geçilerek, yine tıp alanında olduğu gibi denizciliğin değişik hizmet alanlarında da branşlara ayrılmakta ve uzmanlaşma eğitim ve sertifikalandırılmalarına geçilmektedir. Ticari gemilere baktığımızda da, petrol tankeri, kimyasal tanker, yolcu gemisi, Ro-Ro gemileri, hizmet gemileri vs. anlamında bu branşlarda görev almak isteyen kişilerden tecrübe ve bu konuda eğitim ile sertifika bulundurma zorunluluğu getirilmiştir. Aslında yat eğitim ve sertifikalandırması da tamamen bu branşlardan biri olup, ticari gemi sertifikasyon gereklerindeki teknik yeterliliklerden tamamen farklı olarak otelcilik ve ağırlama bilgisi gerektirmesidir. Bu sebeple yat eğitim ve sertifikasyonunun belkemiği aslında denizcilik değil otelciliktir.

## YAT KAPTANI / PERSONELİNİN EĞİTİMİ NASIL OLMALI?

Yat kaptanı / personeli eğitimlerinin (bir noktada yolcu / kruvaziyer gemisi ile de örtüşen) diğer ticari gemi eğitim ve sertifikalandırılmasından ana farkı, branş beklentisinin ve hizmet içeriğinin diğerleri gibi teknik değil, nerede ise tamamen otelcilik ve ağırlama bilgisi, sertifikalandırması ve tecrübesi gerektirmesidir. Bu anlamda özel ya da ticari hizmet veren bir "Yat"ı öze inerek, basitçe denizde yüzebilen ve dünya üzerinde kendi gücü ile yer değiştirme özelliğine sahip 5 ya da 7 yıldızlı bir otel olarak ele alırsak, sorunun cevabı otomatik olarak gelecektir. Bu noktada bir yat kaptanının çekirdek denizcilik bilgisinin mükemmelliği ya da ne kadar iyi manevra yapabildiğinden ziyade; otelcilik ve ağırlama hizmetleri hususundaki eğitimi, bilgisi, sertifikasyonu ve ekibini bu anlamda nasıl yönetebildiği önem ve değer kazanacaktır. Yani aslında "Kaptanlık" yetileri değil "Otel Müdürlüğü" yeterliliği öne çıkmalıdır. Örnek vermek gerekirse, iyi bir yat kaptanı kendisini en az kendi şef kamarotu kadar şarap ve degüstasyon bilgisi ile donanmış, bu konuda misafirleri ile sohbet edebilen, dünyada kullanımda olan genel servis ve tiplerini bilen, adaplarına hakim (Silver, Russian, Koshers), iyi derecede "housekeeping – kat hizmetleri" bilgisi olan, kısaca bunları denetleyip yönetebilecek standartta yetiştirilmelidir. Bu konudaki eğitim sorunsalının aşılması aslında var olan eğitim sisteminin düzeltilmesi ile değil, tüm müfredatın sil baştan yeniden yapılandırılmasına yönelik çok ciddi ve köklü bir aksiyonu gerektirmektedir. Öncelikle, denizcilik ve buna bağlı olarak başta yatçılık her şeyden ve birçok meslekten önce şüphesiz çok iyi bir İngilizce hakimiyeti ve yetisi gerektirmekte ve hatta tüm yatçılık eğitimlerinin İngilizce olarak verilmesini desteklemektedir. Bugün, genel olarak ülkemizde ve dünyada kabul bulan yat eğitim ve sertifika programlarına baktığımızda bile yukarıda kısaca saydığımız gereklerden uzak üstünkörü bir eğitim sisteminin





uygulandığına ve sektörün ihtiyaçlarını karşılayamadığına şahit oluyoruz. O yüzdendir ki, sektör ardı arkası gelmeyen şikayetler ve durmadan kanayan bu yaradan mustarip şekilde acı çekmektedir. Bunun en büyük sebebi ise genel anlamda bayrak devletlerinin eğitim ve sertifikasyon yönetmeliklerinin, ilgili departmanlarda görevli ancak sektör hakkında bilgisi olmayan görevlilerce yazılmak / belirlenmek zorunda bırakılmasındandır. Bu departmanlar ve / veya ilgili bakanlık ise, bu sektörde sadece bölgesel değil global anlamda “gerçekten” bilgi ve deneyim sahibi insanlardan oluşan bir Danışma Konseyi oluşturmak yerine maalesef ticari ya da politik konjonktüre uygun gruplarca oluşturulan çalıştaylarda alınan ve sektörü her adımda daha da zora sokan kararlara imza atmaktadır. Yat endüstrisi ve yatlar artık eskiden olduğu gibi kendine has, yumuşak geçişlere sahip ve tekne sahibi ya da kiracılarının lüks tatil yaptıkları, gözlerden, kurallardan ve denetimlerden uzak bir sektör olmaktan çoktan uzaklaştı bile. Bu anlamda bu sektör gerek teknik yönetim, gerek eğitim ve sertifikalandırma, gerekse charter işletimi anlamında akademik eğitim ve yetkinliğe sahip akredite uzmanlar / personel gerektiriyor. Ve sektör çok yakın bir zamanda bu standarda ve ihtiyaca cevap verebilecek olan personeli yetiştirebilecek bir eğitim müfredatı ile sertifikasyon programlarına sahip olmayan devletler ve oyuncular saf dışı bırakılmaya hazırlanmaktadır.

### **MÜŞTERİLERİMİZİN TÜM İHTİYAÇLARINA TEK ÇATI ALTINDA ÇÖZÜM ÜRETİYORUZ**

“Profesyonel Yat Personeli Eğitimleri Bölümü” 2011 yılında, yat yönetim hizmetleri ve bayrak / klas gözetim bölümü ise 2015 yılında kurulan Xone Superyacht Group, bünyesinde barındırdığı Yat Yönetim Hizmetleri, Bayrak tescili, Süperyat Akademisi ve İnsan Kaynakları departmanı ile yat endüstrisinin tüm ihtiyaçlarına hizmet eden bir firmayız. Merkezimiz Göcek’de olmakla birlikte; Lübnan 2018’de, Avrupa’da Malta şubelerimiz de 2019 yılı itibarı ile devreye girdi. Markamızın büyüme ivmesindeki en önemli itici güçlerden biri eğitime ve bu alandaki kalite yönetimine verdiğimiz önemdir.

Bölgemizde IACS üyesi klas kuruluşlarından (Lloyds Register ve Bureau Veritas) QMS, DOC and MLC 2006 kalite yönetimi sertifikalarına sahip tek yat eğitim ve yönetim firmasıyız. Xone Superyacht Group “Yatçılık endüstrisinde daha önce hiç yapılmamış bütünsel ve sağlam bir destek zinciri yaratmak” fikri üzerine kurulmuştur. Modelimizde bu bütüncül yapıyı destekleyecek tüm araçları ve akreditasyonları bünyesinde bulundurarak bayrak sörveyi ve tescilinden süperyat yönetimi hizmetlerine, mürettebat eğitimlerinden insan kaynakları yönetimine kadar müşterilerimizin tüm ihtiyaçlarına tek çatı altında çözüm sunabiliyoruz. Xone

Superyacht Management departmanı, tekne sahiplerine ve kaptanlara, yatlarının değerini en üst düzeye çıkarmak, masraflarını mimimize etmek ve yatlarını verimli bir şekilde çalıştırma / koruma konusunda yardımcı olmaktadır. Ekibimiz, yatın mümkün olan en iyi hizmeti almasını sağlamak için deneyimli denizciler, mühendisler, proje yöneticileri, mürettebat yöneticileri ve finans uzmanlarından oluşmaktadır. Grubumuz bünyesinde bulunan Xone Superyacht Academy; MCA, IYT Worldwide ve IMO Beyaz Bayrak ülkeleri olan Marshall Islands, Türkiye ve Malta bayrak devletlerinden onaylı, STCW anlaşması gereklerine uygun ve uluslararası geçerliliği olan Profesyonel Yat Personeli ve Yat Kaptanlığı Eğitimleri sunmaktadır. Göcek, Beyrut ve Malta’daki merkezlerimiz, tam akredite “Denizcilik Eğitim Merkezi” olarak, yukarıdaki bayrak devletlerinden alınan resmi onaylar içeriğinde Yacht Master, Yacht Engineer ve spesifik yat personeli eğitimleri (Hospitality vd.) dahil tüm STCW uyumlu eğitimlerini düzenleme yetkisine sahiptir. Şu anda AB bölgesi dışında AB devleti onaylı tek eğitim merkezimiz. Bu anlamda yat sektörünün önde gelen bayrak devletlerinin ve uluslararası organizasyonların akreditasyonunu elinde bulunduran firmamız Akdeniz’deki sayılı kurumlardan biri olarak kabul görmektedir. Xone Grubu’nun ana fikri gerek Türkiye merkezli, gerekse global anlamda yat endüstrisine yeni bir soluk ve bakış açısı eklemektir. Bu yolda yeniliklere, teknolojiye ve bu sektörü ileriye taşıyacak her türlü yüklenici platformun gerek kurulması, gerek kullanılması, gerekse desteklenmesi anlamında önemli bir görev üstleniyoruz. Ana fikrimiz “Yatçılık Endüstrisinde daha önce yapılmamış, bütünsel ve birbirine bağlı sağlam bir destek zinciri yaratmaktır”. Bu yapı altında mürettebat eğitimlerinden, onların istihdamına insan kaynakları ve görevde buldukları dönemde buldukları teknelerde ihtiyaç duyacakları teknik, personel ve finansal yönetim hizmetlerine çözüm sunabiliyoruz.

## Gemi aşçılığı hakkında...



\* UĞUR KAÇAN

Aşçılık yiyecekleri tüketime hazırlamak için çoğunlukla ısıyı kullanma tekniği, bilimi ve sanattır. Günümüzde gastronominin bir alt disiplini olarak ifade edilen aşçılık, uygulama esaslıdır. Bilinen aşçılık uygulama repertuarına günden güne çeşitli pişirme teknikleri eklenmesiyle beraber; bu tekniklerin doğru ürüne, doğru şekilde ve doğru zamanlama ile uygulanması ciddi bir teknik bilgisi ve deneyim isteyen bir husustur. Günümüzdeki şefler servis edilen yemeğin lezzetini daha da üst boyuta taşımak için bilimsel bilgiyi de kullanmaktadırlar. Gıda bilimi açısından yemek pişirme süreçlerinin neredeyse tamamı kimyasal reaksiyon içerdiğinden, bilimsel bilgiye hâkim şeflerin daha iyi ve lezzetli sonuçlar ortaya çıkarması kaçınılmazdır.

Gastronomiye olan ilginin son yıllarda iyice ivme kazanması başta yiyecek-içecek sektörü olmak üzere birçok ilintili sektörde yoğun bir rekabet ortamı yaratmaktadır. Bu rekabet ortamında başarılı olmak isteyen işletmeler nitelikli işgücüne ihtiyaç duymaktadır. Günden güne artan bu talebe istinaden çoğu üniversite bünyesinde "Aşçılık

ve Gastronomi" bölümlerine yer vermektedir. Bunun yanında kısa süreli sertifika programları veren mutfak okulları da son dönemde oldukça revaçtadır.

Bu gelişimden sadece yiyecek-içecek işletmelerinin kara tarafı değil, aynı zamanda deniz tarafı da nasibini almıştır. Denizcilik sektöründe yer alan gemilerden yatlarla bütün işletmelerin donanımlı ve güçlü bir mutfak tarafı olması gittikçe zorunlu bir hale gelmiştir. Deniz yaşantısının yegâne ve öncelikli motivasyon kaynağı olan "yemek" aktivitesinin kusursuz olması, bütün denizciler için vazgeçilmez bir unsura dönüşmüştür. İnsanların yeme-içme konusunda başta televizyon olmak üzere çeşitli mecralar aracılığıyla bilinçlenmeleri, beklentilerini de o seviyede arttırmaktadır. Dolayısıyla denizcilik alanında yemek hizmeti alacak insanların beklentilerini karşılamak adına nitelikli işgücüne ihtiyaç duyulmaktadır.

### DENİZ SEFERLERİNİN KEYİFLİ GEÇMESİNİN YÜKÜ GEMİ AŞÇISININ OMZUNDADIR

Gemilerde çeşitli işler arasında en önemli ve çoğu zaman ihmal edilen

mesleklerden biri gemi aşçılığıdır. Bu mesleği daha ufak deniz aracı olan yatlarda yapan kişilere de "yat aşçısı" denmektedir. Gemilerde ve yatlarda yolculuk yapan insanların huzurlu bir seyir gerçekleştirmeleri çoğunlukla yiyecek-içecek departmanı ile ilintilidir. Bütün deniz seferlerinin keyifli geçmesinin yükü gerek ticari, gerek turistik olsun çoğu zaman gemi aşçısının omzundadır.

Denizde çalışacak aşçılardan beklenen önemli kriterlerden birkaçı da, büyük topluluklarla baş etme becerisi ve çok yönlülüktür. Deneyimli bir gemi aşçısı daha büyük bir insan kalabalığıyla nasıl daha iyi başa çıkacağını bilmektedir. Çok büyük gemilerdeki mutfak düzeni karada yer alan otellerin sistemiyle oldukça benzerlik göstermektedir.

Örneğin otellerde belirli bir mutfak örgüt yapısı mevcut olup, her bir birimin kendine has sorumlulukları söz konusudur. Bu hiyerarşik yapı tonajı büyük olan gemilerde neredeyse otellerin sistemiyle birebir aynıdır. Bu bağlamda gemiler beş yıldızlı otel, yatlar da butik otel olarak düşünülebilir. Yat aşçılarından ise seyir yapan kişilerin zevkine göre daha geniş yelpazede







butik yemekler beklenmektedir. Gemi aşçılığını karada yer alan yiyecek-içecek işletmelerinden ayırt eden en önemli unsurlardan bir tanesi gıda tedarik sürecidir. Bütün sefer süresini doğrudan etkileyeceğinden, stok kontrolünün sistematik ve titizlikle yapılması hayati bir önem arz etmektedir. Karadaki işletmelerde her gün gerçekleştirilmeye müsait olan gıda tedarik işlemi, özellikle uzak yol seferlerinde yer alan gemiler için bazı zamanlar 1-2 ay aralıklı olarak gerçekleşebilmektedir.

Bu tarz seferlerde menü planlaması hususu ciddi bir önem taşımakta ve mutfak ekibinin işini güçleştirmektedir. Dolayısıyla, gemi aşçıları uzun süren seferleri göz önüne alarak çoğu gıdaları donuk, kurutulmuş ve konserve şeklinde muhafaza etmektedir. Taze sebzeler ve meyveler açık denizlerde uzun süren yolculuklarda süratle bozulacağından menü planlamanın bu doğrultuda yapılması gerekmektedir.

### **GEMİ AŞÇILARI MAAŞLARINI DOLAR OLARAK ALIRLAR**

Gemi mutfağının bir diğer farkı ise her an meydana gelebilecek, hava muhalefeti kaynaklı olan şiddetli sarsıntıların yarattığı zorluklardır. Gemi aşçılarının bu tarz kötü hava koşullarına karşı, tıpkı geminin içindeki diğer birimler gibi gerekli önlemleri alması beklenmektedir. Akışkan gıdalar bu tarz durumlarda gemi aşçıları için ciddi iş kazalarına sebep olabilmekte, menünün hava durumuna göre tekrar gözden geçirilmesi gerekmektedir.

Bir diğer önemli fark ise gemi/ yat aşçılarının karadaki muadil meslektaşlarına göre kazançlarının daha yüksek olmasıdır. Bunun en önemli sebebi, uluslararası denizcilik piyasalarında bütün ücretlerin dolar üzerinden belirlenmesinden ötürüdür. İşe yeni başlayan bir gemi aşçısı aylık 1000-1300 dolar maaş alırken, deneyimli ve güçlü şirketlerde çalışma fırsatı yakalayanlar 7000 dolar aylık

maaş alabilmektedir. Gemi aşçıları, pratik/lezzetli yemek yapma, gıda ve personel hijyeni, yiyecek depolama, stok kontrol ve çevre koruma hususlarına hâkim olmalıdır.

Deniz hayatında mürettebat ve yolcuların olası isteklerine anında cevap vermesi ve sonuca ulaştırması da gemi aşçılarından beklenen bir özelliktir. Gemi aşçılarından gerektiğinde dünyadaki çeşitli kültürdeki yolculara da hizmet verebilecek donanımına sahip olması beklenmektedir.

Türkiye’de gemi aşçılığına yönelik eğitimi başlatan ilk ve tek üniversite, denizcilikte dünya markası olmayı misyon edinmiş “Piri Reis Üniversitesi” olmuştur. Programını “Deniz mutfağı”, “Denizcilik İngilizcesi”, “Gemi Aşçılığı ve Gemilerde Mutfak Yönetimi” ve “Denizcilik Tarihi ve Kültürü” gibi gemi aşçılığına yönelik birçok dersle bezeyen üniversitemiz öğrencilerine kendi okul gemilerinde staj yapma imkanı tanımaktadır. Bunun yanında, öğrencilerine ulusal ve uluslararası standartlarda STCW eğitimlerini sunup, gemi adamı belgesi veren ilk ve tek üniversitedir. Bunun yanında Türkiye’de eğitim dili yüzde 100 İngilizce olan ilk aşçılık programıdır.

Uluslararası gemilerde ve yatlarda popüler dünya mutfaklarını, en modern ve güncel yiyecek-içecek uygulamalarını, özel beslenme tercihlerine göre gereken hazırlık ve pişirme bilgisini, dünyanın çeşitli bölgelerindeki tedarik aşamalarını ve gemi/yat mutfağındaki mutfak düzenini hem teorik, hem de pratik olarak öğretmeyi amaçlayan aşçılık programımız, mutfak kariyerine özellikle denizcilik alanında sürdürmeyi hedefleyen ticari gemilerde, mega/süper yatlarda ve kruvaziyer yolcu gemilerinde çalışmak isteyen öğrencilerine güçlü altyapısı ve deneyimli eğitim kadrosuyla birçok iş imkanı sunmaktadır.

**\* ÖĞRETİM GÖREVLİSİ - PİRİ REİS  
ÜNİVERSİTESİ DENİZCİLİK MESLEK  
YÜKSEKOKULU AŞÇILIK PROGRAMI**

# AVS EXPOMARITT EXPOSHIPPING FUARI'NIN ANA SPONSORU OLDU

Expomaritt Exposhipping İstanbul 16. Uluslararası Denizcilik Fuar ve Konferansı 30 Kasım - 3 Aralık 2021 tarihlerinde İMEAK Deniz Ticaret Odası adına Viaport Marina Tuzla'da gerçekleştirilecek. İki yılda bir gerçekleştirilen fuarın ana sponsorlarından biri bu sene de yine AVS oldu.



İki yılda bir tekli yıllarda gerçekleştirilen Expomaritt Exposhipping İstanbul, denizcilik sektörünü bir araya getiren bölgesinin en önemli ticaret ve pazarlama organizasyonu olarak biliniyor. Denizcilik sektörünün buluşma noktası olarak adlandırılan Expomaritt Exposhipping İstanbul 2021'de global denizcilik sektöründe meydana gelen yeni gelişmeler yakından takip edilebilecek, aynı zamanda katılımcılar sektörteki diğer paydaşlar ile iletişim kurma ve sektörün önde gelen uzmanlarından bilgi edinme fırsatı yakalayacak.

Fuarda Türk gemi inşa sanayi, yat imalatı, yan sanayi ve sektörün her alanından firmaların stant açmasının yanı sıra, yurt dışından yüzlerce kişinin katılımının beklendiği fuarda,

söyleşiler, paneller ve birbirinden farklı etkinlikler düzenlenecek. Expomaritt Exposhipping İstanbul Fuarı'na bu sene de ana sponsor olan AVS Küresel Gemi Tedariki ve Yönetimi A.Ş. şirketinin kurucusu, sahibi ve Yönetim Kurulu Başkanı Abdülvahit Şimşek; fuarların çok önemli mecralar olduğuna dikkat çekerek, bu mecraların insanlara dokunduğumuz yerler olduğunu vurguladı. Şimşek, bugünün teknolojisinde gelişmiş sanal fuarların da olduğunu, ancak Expomaritt Exposhipping gibi fuarlarda dostları, tedarikçileri ve paydaşları görebilme imkanı elde ettiklerini, asıl bunun değerli olduğunu söyledi. Hayatın içinden insanı çıkarınca, hayatın son derece monoton bir hal aldığına dikkat çeken Abdülvahit Şimşek, bu nedenle fuarların öneminin büyük olduğunun altını çizdi.



## DENİZCİLİK SEKTÖRÜ DÜNYANIN ATARDAMARLARINI OLUŞTURUYOR

Abdülvahit Şimşek AVS olarak daha önce de aynı fuara sponsor olduklarını belirterek şunları söyledi: "Bizim zaten kendimize göre standartlarımız, yaşam biçimimiz var. Şirketimiz ne ise şirketimizin bulunduğu yerlerde de o çizgiyi korumaya çalışıyoruz. Fuara özel bir şey yapmıyoruz esasında. Biz neyse onu yaşamaya ve yaşatmaya çalışıyoruz. Çünkü nitelikli bir sektörün içerisinde yer alıyoruz. Dünya denizcilik sektörü bana göre içinde olunacak en keyifli ve kıymetli sektörlerden bir tanesi. Bunu pandemide de gördük. İnsanın atardamarları ne ise, aslında denizcilik sektörü de dünyanın atardamarlarını oluşturuyor".

AVS olarak müşterilerinin ihtiyaçlarını karşılama noktasında bazı ülkelerde alınan politik veya sağlık kararları gereği kapatılmış olan servisler haricindesıkıntı yaşatmadıklarını belirten Şimşek, "Bu konudaki başarımız 100 ülkedeki 1400 noktada güçlü bir tedarik networkümüzün



olmasıyla paralel. Müşterilerimiz de, böyle bir zaman diliminde ne kadar iyi karar aldıklarını ve doğru bir tercih yaptıklarını görmüş oldular” dedi. Pandemi ile birlikte özellikle Liberya, Suudi Arabistan, Türkmenistan ve Özbekistan olmak üzere bazı maden ve inşaat firmalarının tedarikini yapmaya başladıklarını da paylaşan Abdülvahit Şimşek, “Türkler dünyada inşaat sektöründe çok ciddi bir payı elde ediyorlar. Tabii oralara gittikleri zamanda, kendi ürünlerini tüketmek istiyorlar. Bizlerde düzenli olarak onların ihtiyaçlarını karşılıyoruz” şeklinde konuştu.

### “EKOL, BAŞLIBAŞINA BİR PROJE”

Son dönemde yaptıkları önemli işlerden birinin Ekol Denizcilik'teki yenilikler olduğunu değerlendiren AVS Yönetim Kurulu Başkanı, Ekol'ün başlı başına bir proje olduğuna da vurgu yaptı. Ekol Denizcilik'in de fuarın ana sponsorlarından olduğuna dikkat çeken Şimşek, Ekol Denizciliği süreç içinde daha uluslararası hale getirmeyi hedeflediklerini, bunun için de İngilizce eğitime ayrı bir parantez açtıklarına dikkat çekti.

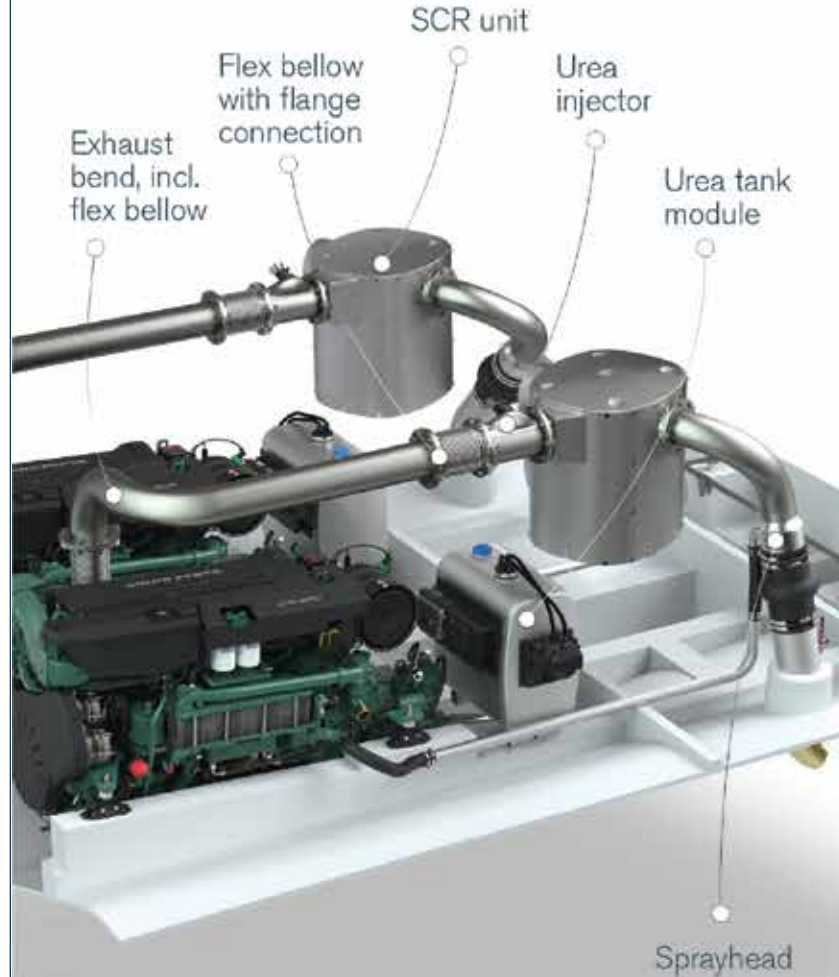
2021 ve 2022 yıllarını da değerlendiren AVS Yönetim Kurulu Başkanı Şimşek, kendileri için 2021 yılının 2022 yılının habercisi olduğunu söyledi. 2021 yılını yüksek bir başarı ile tamamladıklarına dikkat çeken Şimşek şunları söyledi: “Bu anlamda yepyeni iş kollarında da hizmet verebilme fırsatı bulduk. Özellikle catering işini yükselttik. Karadeniz ve Akdeniz'deki gaz rezervlerinin bulunması için Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı'nın almış olduğu üç tane petrol araştırma platformu var.

O platformların iki tanesine tedarik ve housekeeping hizmeti veriyoruz. Bununla birlikte şu an Marmara'da hali hazırda hizmet veren Anadolu 1 Platformu'na ve aynı şekilde 16 Ekim'de Türkiye'ye gelecek olan Aras adlı platforma yine biz hizmet vermek üzere kontrat yaptık. Türkiye'de offshore hikayesi olan bir sektör değil, ama artık bu alanda daha stratejik adımlar atılıyor. Avrupa'nın en büyük limanlarından bir tanesi olacak Filyos Limanı...

Denizcilik sektörü için çok büyük bir potansiyel oluşturmuş durumda. Catering hizmetlerimizi bu coğrafyalarda arttırabilmek için özel bir departmanımız var. Hem karada, hem de denizde hizmet veriyoruz. Bu ekibin içinde nereden baksanız 150-160 tane çalışmamız var. Çalışanlarımız 28 gün geminin üzerinde kalıp 15 gün tatil yaparak evlerinde dinleniyorlar. Çünkü Offshore işinde her gemiye katıldıklarında son derece tazelenmiş bir ruh haliyle işlerini yapmaları gerekiyor”.

“Catering alanında 2022 yılında daha güzel ilerleyeceğiz” diye konuşan Şimşek, denizcilik sektörünün şu anda bir altın çağ yaşadığına da dikkat çekti ve tüm sektörün bu nedenle pozitif etkilendiğini vurguladı.

# 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](http://www.volvopenta.com)

# KOSDER, GATERS PROJESİ ENDÜSTRİ DANIŞMA KURULU'NDA YER ALACAK

Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği (KOSDER), gemilerde yakıt sarfiyatını ve egzoz kirliliğini azaltmak amacıyla hayata geçirilmesi planlanan GATERS Projesi'nin Endüstri Danışma Kurulu'na dahil oldu.



18 üye ve yaklaşık 6 milyon Euro toplam bütçe ile üç yıllık bir iş birliğine dayalı inovasyon eylemi projesi olan GATERS'in European Commission (EC) H-2020 Programı çatısı altında hayata geçirilmesi planlanıyor. Projenin Danışma Kurulu'nda yer alacak KOSDER, GATERS'in yaygınlaşması ve kullanım hedeflerine ulaşabilmesi için katkıda bulunacak. GATERS yetkilileri tarafından projenin gelişimi ve son durumu hakkında kurul üyelerine belirli periyotlarda bilgilendirme yapılacak.

Proje; reel veriler sağlamak adına bir kıyı gemisine ve daha geniş gemi türlerine uygulanarak; yenilikçi ve enerji tasarruflu bir cihaz olan Gate Dümen Sistemi'nin (GRS) faydalarını tespit etmeyi amaçlıyor.

Konuya ilişkin değerlendirmelerde bulunan KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Pınar Kalkavan Sesel, IMO 2023 Regülasyonlarının uygulamaya başlanmasına kısa bir zaman kala böyle bir projenin destekçisi olmanın

kendilerini de heyecanlandığını kaydetti. Başkan Kalkavan Sesel, GATERS Endüstri Danışma Kurulu'nun diğer üyeleri gibi KOSDER'in de projenin hedefine ulaşması adına gereken katkıyı sunacağını ifade etti. Ayrıca, KOSDER'i kurul üyeliğine davet eden GATERS Proje Koordinatörü Birleşik Krallık Strathclyde Üniversitesi'nden Prof. Dr. Mehmet Atlar'a da teşekkür etti.

Prof. Dr. Mehmet Atlar ise KOSDER'in GATERS Endüstri Danışma Kurulu Üyeliği'ne ilişkin şu açıklamalarda bulundu: "GATERS Projesi'nin en önemli katkısı; InovatifGate Dümen Sistemi'nin ilk defa koster tipi bir gemiye retrofit olarak uygulanması; bunun yakıt tasarrufu ve hava kirliliği üzerindeki pozitif etkisini belgelemektir. Bu kapsamda, proje ortaklarımız arasında Türk gemi inşa/makina endüstrisinden, koster işletmecilerinden ve üniversitelerden dört ortağımızın (GÜRDESAN, ÇAPA Denizcilik, HİDROTEKNİK ve İstanbul Teknik



Üniversitesi) bulunması bu teknolojinin; hem Türkiye, hem Avrupa, hem de dünya genelinde ilk kez uygulanmasına öncülük etmektedir. Bu önderliğin Türk gemiciliği, sanayisi ve akademik hayatına getireceği ekonomik, çevresel ve teknolojik değer ve saygınlık takdire şayandır.

Aynı kapsamda, bu tür yüksek profilli ve kooperatif Avrupa projelerinin en önemli amacı; geliştirilen teknolojinin faydalarını mümkün olduğunca hızlı ve kapsamlı bir şekilde pay sahibi ortak ülkelere ve dünya geneline bir an evvel yaymaktır.

Dolayısıyla, KOSDER gibi geniş tabanlı ve saygın bir Türk gemicilik kurumunun, GATERS Projesi'nin Endüstri Tavsiye Kurulu'nda temsil davetimizi kabulü hem GATERS, hem de Türk denizcilik endüstrisi ve akademisi yönünden çok önemli ve anlamlıdır."



# TÜRKİYE'DE İLK: SERT MERCAN RESİF ALANI KORUMA ALTINDA

22 Ağustos 2021 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanan tebliğ ile Türkiye'de ilk defa bir sert mercan resif alanı koruma altına alındı.



Bu karar uyarınca, Türkiye'nin ilk koruma altındaki sert mercan resif alanı olan bölgede 720-2000 metrekare mercan resif alanında (Dardanos

Cladocora Resifleri) tüm balıkçılık faaliyetlerine yasak getirildi. 100 yaşın üzerinde kolonilerin olduğu ve şu an sadece yetişkin 92 sert mercan kolonisi ile temsil edilen alanda daha önce 36 koloni balıkçı ağları nedeniyle telef olmuştu.

Çanakkale Dardanos'ta yer alan mercan resif alanının koruma altına alınması için büyük emek harcayan Dr. Barış Özalp, bu alanı ilk olarak bölgeye yaptığı kano gezisinde keşfettiğini aktardı. Ülkenin ilk sert mercan resif biyoloğu olan Özalp, Su Ürünleri Mühendisliği eğitiminin ardından Japonya'da yer alan Tokyo Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Üniversitesi'nde araştırmalarına devam etti. Japon üniversitesinden burs alan Özalp, Okinawa adalarında mercanlar üzerine çalışmalarına imza attı ve döndüğünde Türkiye'de sert mercanlar üzerine ilk doktora tezini yazdı. Dr. Özalp, 2017 yılında UNDP Türkiye tarafından "Coral Reef Alliance Prize 2017" California ödülleriyle ülkemizden tek deniz bilimci olarak aday gösterilirken, RAC-SPA, IUCN, Sophia Antipolis Üniversitesi, Archipelago Enstitüsü, WWF Türkiye gibi kuruluşların çalışmalarında yer aldı. Barış Özalp, 2009 yılından bugüne üzerinde çalıştığı nesli tehlike altındaki mercan türü Cladocora Caespitosa'nın Türk boğazlar sistemindeki tek ve en geniş resif alanını koruma altına aldırarak, birçok deniz canlısı için temel barınma, beslenme ve üreme alanlarından biri olan bölgenin muhafaza edilmesinde önemli bir rol oynadı.

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

# İHRACATI GELİŞTİRME A.Ş. KURULDU

Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın, 18 Eylül Cumartesi günü düzenlenen TİM 28. Olağan Genel Kurulu ve İhracatın Şampiyonları Ödül Töreni'nde duyurusunu yaptığı İhracatı Geliştirme Anonim Şirketi'nin (İGE) kuruluş süreci tamamlandı.



Ticaret Bakanlığı'nın koordinesinde, ihracatçıların finansmana erişim ve kredi kefalet sorunlarının çözümüne katkı sağlamak amacıyla İhracatı Geliştirme Anonim Şirketi'nin (İGE) kuruluş süreci tamamlandı. Ticaret Bakanı Mehmet Muş'un koordinasyonunda çalışmaları yürütülen İGE'nin kuruluşu, ilgili kurum ve kuruluşların katkısıyla gerçekleştirildi. Bakanlıktan konuya ilişkin yapılan açıklamaya göre, Türkiye ekonomisi 2021 yılının ilk çeyreğinde yüzde 7,2, ikinci çeyrekte yüzde 21,7'lik rekor bir büyüme kaydederken, mal ve hizmet ihracatının büyüme oranına katkısı 10,8 puan oldu. İhracatın, ekonomik büyüme üzerindeki pozitif etkisinin artırılması ve sürdürülebilir kılınması için tabana yayılması önem taşıyor.

Firmaların ihracat kapasitesinin ve uluslararası pazardaki rekabet gücünün artırılması gerekirken, buna yönelik en önemli enstrümanlardan birisi ihracatçı firmaların finansmana erişiminin kolaylaştırılması olarak görülüyor. İGE, sadece ihracatçıların erişimine açık,

ihracatçıların finansmana erişiminde teminat sorununu ortadan kaldırmayı amaçlayan bir fon olarak kuruldu. İGE aracılığıyla, teminat yetersizliği nedeniyle çeşitli kredi ve destek imkanlarından yeterince yararlanamayan ihracatçıların krediye erişimleri kefalet suretiyle sağlanacak. Bu vesileyle ihracatçılar, kredi almak için fabrikasını, arsasını bankaya ipotek vermek zorunda kalmayacak, teminat sorunu çözülmüş olacak. Şirket, öncelikle 10 milyon lira sermaye ile Türkiye İhracatçıları Meclisi'nin yüzde 95 (9 milyon 500 bin lira) Eximbank'ın yüzde 5 (500 bin lira) ortaklığı ile 14 Ekim'de kuruldu.

İlerleyen dönemde 61 ihracatçı birliğinin de gerekli sermaye katkısı ile şirkete ortak olması yönünde kanun çalışmaları devam ediyor. İhracata yönelik büyüme modeli hedefi doğrultusunda ihracat ve döviz kazandırıcı hizmetler ile uğraşan firmalara yönelik ihtisaslaşmış bir "İhracat Kredi Garanti Fonu", küçük ölçekli firmaların da ihracat kredisine bağlamında finansmana erişimlerinin kolaylaştırılmasını ve ihracatın tabana

yayılmalarını sağlayarak ihracat hacminin sürdürülebilir şekilde artırılmasına büyük katkı verecek.

## CUMHURBAŞKANI ERDOĞAN AÇIKLAMIŞTI

Geçen ay Türkiye İhracatçıları Meclisi 28. Olağan Genel Kurulu ve İhracatın Şampiyonları Ödül Töreni'nde açıklamalarda bulunan Cumhurbaşkanı Erdoğan, şunları söylemişti: "Bugün burada artan ihracatımızın hızına uygun finansmanı sağlayacak yeni bir mekanizma kurmakta olduğumuzun müjdesini sizlerle paylaşmak istiyorum.

Kuracağımız İhracatı Geliştirme Fonu ile ihracatçılarımıza sağladığımız diğer desteklere ilave olarak, sadece sizlerin erişimine açık bir finansman kaynağı oluşturuyoruz. Türkiye İhracatçıları Meclisi ve ihracatçı birliklerimizin katkılarıyla oluşacak bu fon sayesinde ihracatçılarımızın finansmana erişiminde teminat sorunu ortadan kalkacaktır. İhracatı Geliştirme Fonu'nun şimdiden ülkemize ve sizlere hayırlı olmasını diliyorum."



# DESAN TERSANESİ SAHA ÖNCESİ UYGULAMALI EĞİTİMİ HAYATA GEÇİRDİ

Türk denizcilik ve tersanecilik sektöründe hizmet verdiği alanlarda ilkleri gerçekleştiren Kaptanoğlu-Desan Tersanesi, 7 Ekim Perşembe günü Türk tersaneciliğinde bir ilke imza atarak saha öncesi uygulamalı eğitimi hayata geçirdi.



Tanıtım toplantısıyla kapılarını açan Uygulamalı Eğitim Salonu'nda bugüne kadar teorik olarak verilen iş sağlığı ve iş güvenliği

eğitimi uygulamalı hale getirildi. Uygulamalı Eğitim Sahası hakkında konuşan Desan Tersanesi Yönetim Kurulu Üyesi ve Genel Müdürü Bahadır Demirdağ, "Şirketimiz iş sağlığı ve iş güvenliği ile ilgili konularda yasal zorunlulukların ötesinde yatırım yaparak bu konuya azami önem göstermektedir. Uygulamalı Eğitim Sahası'nın yaygın ve etkili kullanımı ile de iş sağlığı ve iş güvenliği eğitimlerini soyut teorik bilgilendirme olarak değil, uygulamalı olarak tecrübe edilmesini istedik. Böylece çalışanlarımız ve çalışan adaylarımız iş sağlığı ve iş güvenliği adımlarını deneyimleyerek ve tecrübe ederek öğrenecekler" diye konuştu. Demirdağ'ın açılış konuşmasının ardından Uygulamalı Eğitim Sahası, Desan Tersanesi Yönetim Kurulu Başkanı Cenk Kaptanoğlu'nun katılımı ile gezilerek, bilgilendirme yapıldı.

Uygulamalı Eğitim Salonu ile Kaptanoğlu-Desan Tersanesi'nde ilk defa iş başı yapacak çalışanlar tersane sahası, gemi, yüzer havuz, kapalı saha ve atölyelerde yapacakları çalışmalardan önce kullanacakları tüm ekipmanları tanıyacak ve deneyimleyebilecek. Hali hazırda tersanede çalışmaya devam eden çalışanlar ise, periyodik olarak eğitimlere katılarak güncel iş sağlığı ve iş güvenliği uygulamalarını pekiştirip, tecrübe kazanacaklar.



INEBOLU SHIPYARD  
IS APPROVED  
BY RUSSIAN CLASS

Your Home At Black Sea  
Feel The Real Hospitality



AIRPORT NEAR  
İNEBOLU

# ŞAHİKA ERCÜMEN'DEN DÜNYA REKORU

Milli dalışçı Şahika Ercümen, Cumhuriyet'in 98'inci yılına ithafen dünya rekoru için tek nefeste 100 metre dalışını Antalya'nın Kaş İlçesi'nde gerçekleştirdi.



Serbest dalış dünya rekortmeni Şahika Ercümen, paletsiz değişken ağırlık kategorisinde tek nefeste 100 metre derinliğe indi. Milli dalışçı Ercümen'in, Kaş Belediyesi Inceboğaz Sosyal Tesisleri açıklarında Cumhuriyet'in 98'inci yılına ithafen tek nefeste 100 metre ile kadın ve erkeklerde dünya rekoru kırma denemesini, Kaş

Kaymakamı Şaban Arda Yazıcı ve Belediye Başkanı Mutlu Ulutaş da takip etti. Paletsiz ve tüpsüz 100 metre derinliğe 2 dakika 53 saniyede inen Şahika Ercümen, sudan çıktıktan sonra gazetecilere yaptığı açıklamada, 98 metreden ileriye dalarak dünya rekorunu Cumhuriyet'in 98'inci yıl dönümüne ve Mehmetçiğe ithaf etmek istediğini söyledi. Çok mutlu ve gururlu olduğunu aktaran Ercümen, "Bu dünya rekoruyla aynı zamanda iklim krizi, küresel ısınma ve toplumsal cinsiyet eşitliği gibi konulara dikkat çekmek istedik" diye konuştu.

Cumhuriyet Meydanı'nda düzenlenen törende konuşan Kaş Kaymakamı Şaban Arda Yazıcı, Şahika Ercümen sayesinde bugün haklı bir gurur yaşadıklarını belirtti. Pandemi nedeniyle iki yıl ara verdiği dalış sporuna güçlü şekilde dönerek yarışmalara katıldığını aktaran



Ercümen, "Bugün tüm emeklerimizin karşılığını aldığımız bir gün. Benim için pek çok anlamı var. Her şeyden önce Cumhuriyetimize ithafen 98 metrenin üzerinde dalış gerçekleştirerek, rekor kırmamın gururunu yaşıyoruz. Rekoru bugün kocaman bir ekiple kırdığım için çok mutluyum" diye konuştu.

# TERSAN TERSANESİ İKİNCİ CANLI BALIK GEMİSİNİ TESLİM ETTİ

Tersan Tersanesi, Nordlaks için inşa edilen ikinci LNG'li canlı balık gemisi Nb1089'u başarıyla teslim etti.

Adını Harald Martin'den alan LNG tahrikli canlı balıkçı gemisi, serisinin ikincisi ve Tersan Tersanesi'nin bugüne kadar inşa ettiği en büyük canlı balık gemilerinden biri. 84 metre uzunluğunda ve 19 metre genişliğindeki gemi, teknolojik olarak gelişmiş balık taşıma sistemlerinin yanı sıra tahrik sistemi ile de benzersiz bir gemi. Her biri 135 metreküp iki adet LNG tankı ve bunlara bağlı dört ayrı yakıt şartlandırma sistemi ile yenilikçi tasarımı sayesinde benzersiz bir gemi olan Harald Martin, gaz motorlarının kullanılması ile geleneksel dizel motora kıyasla CO2 emisyonlarında yüzde 30 azalma sağlıyor. Sıvılaştırılmış doğal gaz kullanımı ile ise geminin



NOx emisyonlarında yüzde 90 azalma sağlaması hedeflendi.

4300 m<sup>3</sup>kargo ambar kapasitesine sahip olan gemide ayrıca balıkları deniz bakterilerinden kurtarmaya yarayan balık arıtma sistemi bulunuyor. Mürettebatı için geniş ve konforlu yaşam mahalli

ile donatılan gemi, NSK Ship Design tarafından tasarlandı ve DNVGL gözetiminde inşa edildi. BjörgPauline adını taşıyan serinin LNG ile çalışan ilk canlı balık taşıma gemisi de 2021 yılı başında teslim edilmişti. İki gemi, Bjorg Pauline ve Harald Martin, Nordlaks'ın çığır açan, devrim niteliğindeki; adını şirketin başkanı Josten Albert Refnes'ten alan somon balığı çiftliğine hizmet verecek. Gemiler balık çiftliği ile online bağlantı sistemi sayesinde koordine çalışacak. 395 metre uzunluğundaki gemi şeklindeki yüzer Balık çiftliği, 47 x 47 metrelik altı adet üniteye toplam 10.000 ton balık tutabilme kapasitesine sahip.



# DFDS'NİN, MERSİN-TRIESTE HATTINDAKİ 3'ÜNCÜ GEMİSİ HİZMETE GİRDİ

Mersin-Trieste hattında 2009 yılından bugüne iki gemi ile hizmet veren DFDS Akdeniz İş Birimi, 7 Ekim 2021 tarihinden itibaren Mersin-Trieste hattında 3'üncü gemisini müşterilerinin ve dolayısıyla bölge ihracatçısının hizmetine sundu.



Danimarkalı denizcilik ve lojistik alanlarında Avrupa'nın lider firması DFDS'nin Türkiye'de faaliyet gösteren şirketi DFDS Akdeniz

İş Birimi, DFDS Akdeniz İş Birimi Başkanı Lars Hoffmann ve DFDS Akdeniz İş Birimi Başkan Yardımcısı Fuat Pamukçu'nun ev sahipliğinde, 15 Ekim 2021 tarihinde Mersin Hilton'da iş dünyası temsilcileri ve iş ortakları ile buluştu. DFDS Akdeniz İş Birimi etkinliğinde, Akdeniz coğrafyasının ve Türkiye'nin en önemli limanlarından biri olan liman kenti Mersin'deki faaliyetlerini, Mersin ve Trieste (İtalya) hatları arasında gerçekleştirilen seferler ile ilgili gelişmeleri ve hedeflerini paylaştı.

Sağlanan frekans ve kapasite ile ihracatçı ve ithalatçılar, artan gemi kontenjanının yanı sıra kısalan transit süreleri sayesinde artık çok daha fazla yük taşıma potansiyeline sahipler. DFDS Akdeniz İş Birimi Başkanı Lars Hoffmann etkinliğinde şöyle konuştu: "DFDS olarak bölge için oldukça faydalı olacağını ve Türkiye ekonomisine katkıda bulunacağını ön gördüğümüz 3'üncü gemi yatırımımızı bütün paydaşlarımız ile bizzat Mersin'de bir etkinlikte buluşarak paylaşmak istedik. 7 Ekim 2021 tarihi itibarıyla 3'üncü gemi hizmetimizi Türkiye'nin ihracatında büyük payı olan bölge ihracatçısının hizmetine sunmaktan büyük mutluluk duyuyoruz. Bunun yanı sıra Mersin'deki operasyonların daha etkin olması için acente ofisimiz, rolltrailer yatırımlarımızla bölgeye yönelik çalışmalarımızı daha üst seviyeye taşımaya devam ediyoruz."



Always on safe

Direction



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



TradeNet  
ID#236341

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

# CUMHURBAŞKANLIĞI 2'NCİ ULUSLARARASI YAT YARIŞLARI TAMAMLANDI

Cumhurbaşkanlığı 2'nci Uluslararası Yat Yarışları, İstanbul etabının üçüncü ve son gününde gerçekleştirilen Barbaros Hayreddin Paşa Kupası'yla tamamlandı.



Cumhurbaşkanlığı himayelerinde Kültür ve Turizm Bakanlığı, Dışişleri Bakanlığı ve Gençlik ve Spor Bakanlığı'nın katkılarıyla İstanbul Açıkdeniz Yat Yarış Kulübü tarafından "İki kıtada yaşayan şehir" sloganıyla düzenlenen yarışta 97 tekne ile 800'ün üzerinde katılımcı yer aldı. İstanbul etabının üçüncü ve son gününde yarışmacılar, Yeşilköy parkurunda gerçekleştirilen Barbaros Hayreddin Paşa Kupası için mücadele etti. Organizasyonda Muğla ve İstanbul etaplarının ardından en iyi dereceyi elde eden ekip, şampiyonluğa ulaştı.

Cumhurbaşkanlığı 2'nci Uluslararası Yat Yarışları'nda birinciliği ve Cumhurbaşkanlığı Kupası'nı Tora Sebahattin Kutoğlu yönetimindeki Wings of Oz elde etti. Wings of Oz, aynı zamanda IRC 2 sınıfında da ilk sırada yer aldı. Wings of Oz takımına birincilik ödülleri İstanbul Açıkdeniz Yat Yarış

Kulübü Başkanı Ekrem Yemlihaoğlu ile Türkiye Yelken Federasyonu Başkanı Özlem Akdurak takdim etti.

Cumhurbaşkanlığı 2'nci Uluslararası Yat Yarışları'nda sınıflarına göre birinci olan ekipler şöyle:

IRC 0: Levent Peynirci (Enka Cheese)

IRC 1: Ali Tezdiker (Borusan Racing Evolution)

IRC 2: Tora Sebahattin Kutoğlu (Wings of Oz)

IRC 3: Kaan Parlas (Cygnum)

IRC 4: Ahmet Murat Tan (Çığılı Belediyesi-BearSailing)

Gezgin A: Yusuf Erce Demirtaş (Sağkal Derneği-Vamos)



Gezgin B: Atilla Gökova (Atiye)

Gezgin C: Hasan Oğuz Genç (Sarı-1 Piri Reis Üniversitesi)

SB Genel: Saruhan Çınay (HSSK-Quick Sigorta Nimbus)

SB Grup: Mehmet Dinçay (KS Global Lojistik)

## PIRI REİS ÜNİVERSİTESİ DE ÖDÜL KAZANDI

Cumhurbaşkanlığı 2'nci Uluslararası Yat Yarışları'nda İstanbul etabının 3'üncü gününün ardından ödül töreni düzenlendi. Ataköy HyattRegency Otel'de gerçekleştirilen törene Kültür ve Turizm Bakan Yardımcısı Ahmet Misbah Demircan, İstanbul Vali Yardımcısı Niyazi Erten, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran ile çok sayıda davetli katıldı.

GEZGİN C OVERALL Birincisi Hasan Oğuz Genç yönetimindeki SARI-1 Piri Reis Üniversitesi'ne ödül getirdi. Piri Reis Üniversitesi'ne ödülü Borusan Pazarlama İletişim Müdürü Gamze Şulen tarafından verildi.





# HAYDARPAŞA LİSESİ'NDE YAT VE TEKNE MOTORLARI ATÖLYESİ KURULDU

Yat ve Tekne Endüstrisi Derneği (YATED) ve Haydarpaşa Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi iş birliğiyle deniz endüstrisinde kalifiye eleman ihtiyacına destek olmak amacıyla kurulan Yat ve Tekne Motorları Atölyesi Projesi'nin tanıtımı 20 Ekim 2021 Çarşamba günü yapıldı.



“Motorlu Araçlar Teknolojisi Alanı Otomotiv Elektromekanik Dalı” altında kurulan atölyede yapılan tanıtıma Üsküdar İlçe Milli Eğitim Şube Müdürü Emin Karahan, YATED Başkanı Alpaslan Sirkecioğlu, Haydarpaşa Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi Müdürü Lütfü Cevahir, sponsor firmalar Suzuki Marin Operasyonları ve Mobilite İş Geliştirme Grup Müdürü Hakan Kozanoğlu, Merkür Spor Malzemeleri Yönetim Kurulu Başkanı Hikmet Uğur Aksan, YATED üyeleri ve öğrenciler katıldı.

Toplantının açış konuşmasını yapan YATED Başkanı Alpaslan Sirkecioğlu, YATED olarak sektörün gelişimi ve daha verimli hale gelmesi için okullar başta olmak üzere tüm sektör bileşenleri ile çalıştıklarını ifade ederek şöyle devam etti: “Sektörümüzde kalifiye ara eleman sıkıntısı had safhada. YATED bu ve benzeri sorunları minimize etmek üzere mesleki liselerimiz başta olmak üzere tüm sektör paydaşlarımızla çalışmayı ve sorunun çözümündeki ana parça olmayı kendine misyon edinmiştir. Haydarpaşa Mesleki ve Teknik Anadolu

Lisesi ile alan ve dal çalışmalarımızı birlikte yaptık. Öğrencilerin seçilmesini gerçekleştirdik. Öğrencilerimizin staj konusundan tutun da, burs konusuna kadar bir dizi iyileştirmelerde bulunduk. YATED, atölyeyi sıfırdan yeniledi, ekipman ve donanım desteğini de sağladı. Firma ziyaretleri, fuarların ziyaret edilmesi gibi konularda öğrencilerimize her daim yardımcı olduk. 2021-2022 Eğitim Öğretim yılında 12'nci sınıfa giden ve şu anda 18'i YATED üyelerinde olmak üzere staj yapan 23 öğrencimiz var. Bu sene de 10'uncu sınıftan 32 öğrenci aramıza katıldı. Her türlü desteğe ilave olarak derneğimiz, öğrenci arkadaşlarımıza kariyer günleri konusunda da destek veriyor.”

Açılış konuşmasının ardına söz alan Haydarpaşa Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi Okul Müdürü Lütfü Cevahir uygulamalı eğitimin son derece önemli olduğunu belirterek, YATED ile işbirliği yapmanın kendileri açısından bir şans olduğunu söyledi. Cevahir, “Buradan iş insanlarımıza,

STK'larımıza sesleniyorum. Meslek liselerimize destek verin. Meslek liseleri gelişirse ülke gelişir. Kalkınmamız, gelişmemiz için uygulamalı eğitimlere ihtiyaç var. Bugün burada YATED'in koordinasyonunda bunu lisemizde yapıyor olmaktan son derece onurlu, gururluyuz” değerlendirmesinde bulundu.

## KOZANOĞLU: SUZUKI OLARAK İŞ VE GÜÇ BİRLİĞİNDEN YANAYIZ

Suzuki Marin, Marin Operasyonları ve Mobilite İş Geliştirme Grup Müdürü Hakan Kozanoğlu ise böylesine anlamlı bir sosyal sorumluluk projesinde bir araya gelmekten mutluluk duyduklarını dile getirdi. Sektörün yaşadığı ara eleman bulma sorununun ciddi bir seviyeye ulaştığının altını çizen Kozanoğlu, şöyle devam etti: “Bu problem müşteri beklentilerinin karşılanmamasına ve işlerin gecikmesine neden olmaktadır.

Suzuki Marin olarak 1 adet 20 beygir motor sağladık. İlerleyen zamanlarda da desteklerimiz devam edecek. Sahada, stajda öğrencilerimizi destekliyor olacağız. Suzuki Marin olarak her daim sektör-meslek lisesi iş ve güç birliğinden yanayız.”

## AKSAN: YATED'LE BERABER ÖNEMLİ ÇALIŞMALARLA İMZA ATIYORUZ

Her sektörde olduğu gibi yat ve tekne endüstrisi alanında da birtakım problemlerin olduğunu ifade eden Merkür Spor Malzemeleri Yönetim Kurulu Başkanı Hikmet Uğur Aksan, “Sektörümüzde ciddi bir personel açığı var. YATED ile beraber ciddi çalışmalarda bulunuyoruz. Sektörde bulunan 23 stajyerimiz var. Öğrenci





# DEFAMED'DEN CUMHURİYET BALOSU

İTÜ Denizcilik Fakültesi (YDO) Mezunları Derneği (DEFAMED) tarafından geleneksel olarak düzenlenen 29 Ekim Cumhuriyet Balosu, Fenerbahçe Faruk Ilgaz Tesisleri'nde gerçekleştirildi.



29 Ekim Cumhuriyet Balosu'na; İTÜ Denizcilik Fakültesi Mezunları Derneği yönetimi, Gemi Brokerleri Derneği (GBD) Başkanı Semih Dinçel, Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği (KOSDER) Başkanı Pınar Kalkavan Sesel, KOSDER Başkan Yardımcısı Hakan Çendik, Türk Loydu Başkanı

İstanbul Büyükşehir Belediye (İBB) Başkanı Ekrem İmamoğlu'nun mesajları okundu. İTÜ DEFAMED Yönetim Kurulu Başkanı Kaptan Ufuk Teker balonun açılış konuşmasında; "Bu akşam bizi bir araya getiren iki çok önemli sebep var. Bunlardan birincisi tüm Türkiye'nin ortak paydası olan cumhuriyetimiz. Bu



Cem Melikoğlu, Türk Uzakyol Kaptanlar Derneği Başkanı Arif Bostan, Türkiye Denizcilik Federasyonu (TÜRDEF) Başkanı Erkan Dereli, İTÜ Denizcilik Fakültesi öğretim üyeleri, sivil toplum kuruluşlarının temsilcileri, denizcilik öğrencileri ve mezunlar katılım gösterdi.

Kokteyl ile başlayan balo, müzik dinletileri ve dans gösterileriyle devam etti. TV spikeri Emre Buga'nın sunduğu programda Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu ve

vesileyle Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk, silah arkadaşları, tüm şehitlerimiz ve gazilerimize şükranlarımızı sunarak önlerinde saygıyla eğiliyoruz. Bizi bir araya getiren ikinci husus da denizcilik fakültesi mezunu olmamız, denize gönül vermemiz, deniz aşığı olmamız. Yüksek Denizcilik Okulu 1884 yılından beri denizci yetiştirerek Türk denizciliğinin omurgası oldu. Bakanlar, müsteşarlar, öğretim üyeleri, liman başkanları, gemi işletmecileri, brokerler, sigortacılar, sörveyörler, klas

kuruluşları için eleman yetiştirerek Türk denizciliği için büyük hizmetler vermiştir. Bu akşam Cumhuriyet balosunda denizciler Türkiye Cumhuriyeti'nin ilelebet payidar kalması için çalışan bizler, bekçiler olarak bir araya geldik" ifadelerini kullandı.

## DEFAMED'DEN ÖĞRENCİLERE BURS İMKANI

Denizde çok tehlikeli ortamlarda çalışıldığını dile getiren Teker; "İki mezun kardeşimizi çok yakın zamanda maalesef ebediyete yolcu ettik. Kaptan Ahmet Akdeniz İspanya'da görevi başındayken, Kaptan Oğuz Güzey yine Çin'de görevi başındayken kalp krizi geçirerek vefat etti. DEFAMED olarak özellikle Oğuz Güzey'in naaşının Türkiye'ye getirilmesi için en üst düzeyde gayretler gösterdiğimizizi sizinle paylaşmak istiyorum. Kaptan Namık Asena'dan Kaptan Baybora Yıldırım'a kadar olan süreçte DEFAMED vücut buldu. Biz yeni yönetim kurulu olarak bir ay önce görevi devraldık. Öncelikle dekanlığımızla yaptığımız görüşmeler neticesinde, okulumuz bünyesinde DEFAMED mentörlük ve etüt merkezini açmak üzere mutabakat sağlamış durumdayız. Artık DEFAMED İTÜ Denizcilik Fakültesi Tuzla Yerleşkesi'nde vücut bulacaktır. Çok kıymetli mezunumuz Kaptan Levent Şen kardeşimizin hazırlamış olduğu dijital staj gemisi projesini tüm öğrencilerimize sunmak üzere mutabakat sağladık. Ben de mezunlarımız adına kendisine bizzat teşekkür etmek istiyorum" dedi.

Son olarak ihtiyaç sahibi öğrencilere DEFAMED olarak imkanları nispetinde bir burs programı uygulamayı planladıklarını kaydeden Teker; mevzuatı hazırladıklarını, öğrencilere barınma ve eğitimle ilgili bir burs programını yakın zamanda ilan edeceklerini söyledi. Ufuk Teker'in konuşmasının ardından Cumhuriyet Balosu'na düzenlenmesine katkıda bulunan altın, gümüş ve platin sponsorlara teşekkür plaketleri verildi.





# DENİZ TAŞIMACILIĞININ KARBONDAN ARINDIRILMASI İÇİN EYLEM ÇAĞRISI

150'den fazla endüstri lideri ve kuruluşundan oluşan Sıfıra Başlarken Koalisyonu, hükümetleri ve küresel denizcilik endüstrisi liderlerini 2050 yılına kadar uluslararası denizciliği karbondan arındırma taahhüdü vermeye çağırdı.



Eylem Çağrısı girişimi, Küresel Denizcilik Forumu, Dünya Ekonomik Forumu ve Okyanus Eylem Dostları arasındaki bir ortaklık olan Sıfıra Başlarken Koalisyonu tarafından geliştirildi. İmzacılar arasında denizcilik, gemi kiralama, finans, limanlar ve yakıt üretimi de dahil olmak üzere tüm denizcilik ekosisteminden üyeler yer alıyor. Eylem çağrısı, 2021 Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Konferansı (COP26) öncesinde Kasım 2021'de dünya hükümetlerine teslim edilecek. Eylem çağrısında deniz ticaretinin Paris Anlaşması sıcaklık hedefine uygun olması gerektiği ve 2050 yılına kadar net sıfır enerji kaynakları ile yürütülmesi vurgusu yapıldı. Bu eylem çağrısına imza atanlar, 2050 yılına kadar denizcilik tedarik zincirinin acil ve adil bir şekilde karbondan arındırılmasının mümkün ve gerekli olduğuna inanıyorlar. Özel sektör bu konuda öncülük yaparak, 2030 yılına

kadar sıfır emisyonlu gemi ve yakıtları, varsayılan seçenek haline getirmek için yol gösterip, somut adımlar atıyor.

Harekete geçirme çağrısını imzalayanlar, hükümetleri aşağıdakileri yapmaya çağırdılar:

1-2050 yılına kadar uluslararası deniz taşımacılığını karbondan arındırma taahhüdü;

2-Ulusal eylem yoluyla endüstriyel ölçekte sıfır emisyonlu nakliye projelerinin desteklenmesi;

3-2030 yılına kadar sıfır emisyonlu nakliyeyi varsayılan seçenek haline getirecek politika önlemleri sunulması.

İklim hedeflerine bilim ve Paris Anlaşması'nın sıcaklık hedefi ile uyumlu hale getirilmesi gerektiğini kaydeden imzalayıcılar şunları ifade etti: "Küresel

GHG emisyonlarının yüzde 65'inden fazlasını ve dünya ekonomisinin yüzde 70'inden fazlasını temsil eden ülkelerin yanı sıra birçok şirket, yüzyılın ortalarında veya ortalarına yakın zamana kadar karbon açısından nötrlüğü elde etmeyi taahhüt etmiş durumdadır. Bu, tüm endüstrilerin karbondan arındırılması veya varoluşsal ticari risklerle yüzleşmeleri için güçlü ve büyüyen bir zorunluluk yaratmaktadır."

2018'de Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), denizcilik için GHG emisyonlarını 2008'e kıyasla 2050 yılına kadar en az yüzde 50 azaltmak için bir hedef belirledi. Denizcilik liderleri için bu önemli bir ilk adımdı, ancak teknolojik gelişmeler ve en son iklim bilimi göz önüne alındığında üyeler, artık denizcilik endüstrisinin 2050 yılına kadar tamamen net sıfır enerji kaynaklarıyla çalıştırılması için net bir hedef belirlemenin zamanının geldiğini belirttiler.

Eylem Çağrısının devamında şunlar dile getirildi: "2030 yılına kadar ticari olarak uygulanabilir sıfır emisyonlu gemileri yaygınlaştırın. Uzun vadeli iklim hedeflerimizi yükseltmek yeterli değildir. Şimdi başlayan acil eylem, 2050 yılına kadar sıfır emisyonlu deniz ticaretine geçişin sağlanması için bir temel olacaktır. 2030 yılına kadar, uluslararası deniz ticaretinde en az yüzde beş sıfır emisyonlu yakıtla ulaşmalı ve üretim, dağıtım, depolama ve yakıt ikmali dahil olmak üzere ölçeklenebilir sıfır emisyonlu yakıtlar ve enerji kaynakları için gerekli altyapı ile desteklenen derin deniz ticaret yolları boyunca faaliyet gösteren ticari olarak uygun sıfır



emisyonlu gemilere sahip olunmalıdır. Söz konusu 2030 hedeflerine ulaşmak, denizcilik ekosistemi genelinde ve aşağıdaki konularda hükümetlerle işbirliğini gerektirecektir:

Güvenlik, güvenilirlik ve sürdürülebilirliği sağlamak için sıfır emisyon teknolojilerinin iyileştirilmesi: Her ne kadar sıfır emisyonlu gemiler inşa etmek ve sıfır emisyonlu yakıtlar ve tahrik sistemleri üretmek için gereken teknolojiler mevcut olsa da, bunların güvenli, temiz ve güvenilir olmalarını sağlamak için daha da iyileştirilmeleri gerekmektedir. Bu, hem gemi hem de yakıt üretim teknolojilerinin daha fazla geliştirilmesini ve güvenlik, sürdürülebilirlik, yasal düzenleme, eğitim, yakıt ve gemi yaşam döngüsü analizleri ve yakıt bulunabilirliği konularında netlik yaratılmasını gerektirecek, böylece sıfır emisyonlu gemilere, altyapıya ve yakıt üretimine yatırım yapmanın getirdiği riskleri azaltacaktır.

Tam değer zincirini içeren endüstriyel ölçekli tanıtım projelerinin uygulanması: Tam değer zincirini içeren endüstriyel ölçekli tanıtım projelerini uygulamalıyız. Bu tür tanıtım projeleri, daha geniş dağıtım sağlamak için maliyetleri düşürür ve talebi artırırken, sıfır emisyonlu deniz ticaretinin, ölçekte uygulanabilir olduğunu da ortaya koyacaktır. Tanıtım projeleri, daha yüksek riskler ve daha yüksek maliyetler gerektirecek ve özel sektör işbirliği, yenilikçi iş modelleri ve devlet teşvikleri yoluyla riskten arındırılmaları gerekecektir.

Politika eylemi aracılığıyla rekabet gücü boşluğunun kapatılması: Önümüzdeki on yılda sıfır emisyonlu yakıtların maliyetini önemli ölçüde azaltma potansiyeline rağmen, bu, fosil yakıtlarla rekabet edilebilirlik açığını kapatmak için yeterli olmayacaktır. Bu da, pazarın sıfır emisyonlu deniz ticaretini gerekli ölçekte ticari olarak tek başına uygulanabilir kılamayacağı anlamına gelir. Bu nedenle politika yapıcılar, sıfır

emisyonlu deniz ticaretini ticari olarak uygulanabilir kılmak amacıyla anlamlı pazar temelli önlemler gibi açık, etkili ve adil politika çerçevelerini 2025 yılına kadar uygulamaya koymalıdır. Geçiş daha zor olan diğer sektörlerle küresel büyüme fırsatlarının ve sinerjilerinin ortaya çıkarılması: Gelecekteki sıfır emisyonlu deniz ticareti talebini karşılamak, özellikle sıfır emisyonlu yakıtların üretimi için büyük yatırımlar gerektirecektir. Bu, özellikle gelişmekte olan ülkelerde ve yükselen ekonomilerde, adil bir geçiş sağlamak için ortaya çıkarılması gereken yeni büyüme ve iş fırsatları yaratır. Deniz ticaretinin karbonsuzlaştırılması, küresel enerji geçişinin bir parçası olduğu için, ölçek ekonomileri yaratarak ve riski azaltarak geçiş hızlandırabilecek sinerjiler elde etmek için geçiş daha zor olan diğer sektörlerle birlikte çalışmalıyız.

Özel sektör eylemi, hükümet eylemleriyle birlikte sürdürülmelidir: Bizler, imza sahipleri olarak, deniz ticaretinin karbondan arındırılmasını desteklemek ve bu 10 yıllık ve 2050 yılına kadar olan hedeflerimize ulaşabilmemiz için şimdiden somut adımlar atıyoruz. Bu adımlar, AR&GE ve pilot projelere yatırım yapmak, sıfır emisyonlu hazır gemiler siparişi ve inşa etmek, sıfır emisyonlu deniz ticareti hizmetleri satın almak, net sıfır emisyonlu yakıtların üretimine yatırım yapmak, liman ve yakıt ikmali altyapısına yatırım yapmak, deniz ticaretiyle ilgili iklim uyumunu değerlendirmek ve çok daha fazlasını içermektedir. Özel sektör bu konuda öncülük etmektedir. Ancak, ulusal hükümetler ve uluslararası düzenleyiciler sıfır emisyonlu deniz ticareti ve yakıt üretimini ticari olarak uygulanabilir, yatırım yapılabilir, adil ve kapsayıcı hale getiren politika çerçeveleri oluşturursa, deniz ticaretinin karbondan arındırılması, gereken aciliyet ve ölçekte gerçekleştirilebilir.

### **HÜKÜMETLERE AŞAĞIDAKİ KONULARDA ÇAĞRI YAPILDI**

1-2050 yılına kadar uluslararası deniz ticaretinin karbondan arındırılmasını

taahhüt edilmesi: 2050 yılına kadar uluslararası deniz ticaretini karbondan arındırmak için net bir hedef belirlenmeli ve 2023'te IMO Sera Gazı Stratejisi kabul edilirken, bunu başarmak için açık, ulaşılabilir ve adil bir uygulama planı sunulmalı.

2-Ulusal eylem yoluyla endüstriyel ölçekte sıfır emisyonlu deniz ticareti projelerinin desteklenmesi: İlk harekete geçenlerin riskini azaltmak için gemileri, liman altyapısını ve yakıt üretimini ele alan endüstriyel ölçekli tanıtım projeleri desteklenmeli ve örneğin, yurtiçi nakliye için net karbonsuzlaştırma hedefleri belirlemek ve ilk harekete geçenlere destek vermek ve sıfır emisyonlu yakıt ve gemileri daha geniş çapta yaygınlaştırmak gibi yollarla inovasyon şimdiden başlayarak hızlandırılmalı

3-2030'a kadar sıfır emisyonlu deniz ticaretini varsayılan seçenek haline getirecek politika önlemlerinin sunulması: Uluslararası deniz ticaretinde sıfır emisyonlu gemilerin ve yakıtların ticari olarak yaygınlaştırılmasını destekleyecek ve 2030'dan geç olmamak üzere sıfır emisyonlu gemi siparişini varsayılan seçenek haline getirecek, 2025 yılına kadar yürürlüğe girecek, anlamlı piyasa temelli önlemler de dahil olmak üzere politika önlemleri benimsenmeli.

Hep birlikte, 2030 yılına kadar gerekli destekleyici altyapıya ve yakıt üretimine sahip, ticari olarak uygulanabilir sıfır emisyonlu gemiler teslim etmek için kritik adımlar atıyoruz. Diğerlerini de bize katılmaya teşvik ediyoruz. Küresel tedarik zincirlerini ve küresel ekonomiyi karbondan arındırmanın imkânsız olacağı 2050 yılına kadar karbondan arındırılmış deniz ticareti sağlamak için, açık ve net zaman çizelgeleri ve düzenlemelerle doğru ortamı sağlamak için, dünya liderlerini, özel sektörle birlikte çalışmaya çağırıyoruz. Bununla, 2050 yılına kadar denizcilik tedarik zincirinin adil bir şekilde karbondan arındırılmasını taahhüt edebiliriz.

# EKOL DENİZCİLİK ÖĞRENCİLERİ EXPOSHIPPING FUARI'NDA SEKTÖR TEMSİLCİLERİYLE BULUŞACAK

Ekol Denizcilik, yeni ortaklık yapısı ve yeni vizyonu ile birlikte bir süredir devam ettiği eğitim öğretim alanındaki çalışmalarını en son 25 Ekim tarihinde yeni dönemi açarak taçlandırdı. Expomaritt Exposhipping Fuarı'nın ana sponsorlarından olan Ekol Denizcilik, fuarda öğrencilerle sektör temsilcilerinin buluşması için değişik etkinliklere imza atacaktır.



**EMEL HAYRETDAG**

EKOL DENİZCİLİK GENEL MÜDÜR YARDIMCISI

25 Ekim tarihinde yeni dönemi açtıklarını söyleyen Ekol Denizcilik Genel Müdür Yardımcısı Emel Hayretdağ; "Ortaklık yapımız içindeki firmaların gerek sektördeki yeri, gerek bize tuttıkları ışık ve yolumuzu açma şekilleri itibarıyla fuarlar, organizasyonlar öğrencilerle ya da sektörün önde gelenleriyle birlikte bulunacağımız her yer bizim için son derece önemli imkanlar" dedi. Eğitim kurumu dedikleri yerin çeşitli tarafları olduğunu vurgulayan Hayretdağ; "Öğrenciler, veliler, sektördeki bütün taraflar, gerek armatörler, gerek sektörde görev alan denizciler, gerekse bütün dernekler, kurumlar... Hiç şüphe yok ki fuarlar bu kitlelerin hepsini bir

araya getiriyor. Daha başka bir yönü var ki öğrencilerimiz için bu cenaplarla karşı karşıya kalmak çok kolay elde edilebilir bir fırsat değil, biz bunu onlara sunmuş olacağız" şeklinde konuştu.

Ekol Denizcilik Genel Müdür Yardımcısı Emel Hayretdağ bunu nasıl yapacaklarını ise şöyle aktardı: "Biliyorsunuz fuarlarda katılımlarımız şenlikli; fuarları eğlenceli hale getiren keyif alabileceğiniz boyutta organizasyonlar oluyor. Şükürler olsun ki, hiçbir taraftan, hiç kimse bizi yalnız bırakmıyor. Gerek basın, gerek armatör tarafı, gerek müşterilerimiz, tedarikçilerimiz, her zaman yanımızda oluyorlar, pandemi şartları bu kez ne

kadar müsaade edecek bilmiyorum, ama bütün tedarikçilerimiz bu fuarlar sebebiyle bir araya gelerek standımızı kullanma imkanı buluyor. Denizciliği benimsemiş, gönül vermiş genç arkadaşlarımızın bu kitlelerle karşılaşması onlar için çok heyecan verici. Doğal olarak biz de zemini çok düzgün hazırlamaya çalışıyoruz. Hem gelenlerin çok keyif alabileceği ve rahat edebileceği stantlar oluşturmaya, hem de bizim kendi çalışanlarımızın ve öğrencilerimizin karşılıklı fayda sağlayabilecekleri ortamlar yaratmak bizim asli görevimiz. Fuarları da bu noktada bizim için sunulmuş imkanlar olarak değerlendiriyoruz".

Ekol Denizcilik öğrencilerinin fuarda rahat edebilecekleri, sektörden simalarla rahat tanışabilecekleri sıcak bir ortam yaratmayı hedeflediklerinin altını çizen Emel Hayretdağ, "Bunun için her zamanki gibi aktivitelerimiz olacak. Üniversitelerden de bize gelip sertifikalarını tamamlayan arkadaşlarımız var. İTÜ ve Yıldız Teknik Üniversitesi'nden gelen arkadaşlarımızı da davet edeceğiz. Bizim öğrencilerimizle de kaynaşıp, bu eğitimi veren kurumların iç dinamikleri birbirini daha iyi tanıyor hale gelecek. Biraz da birbirleriyle tanışma ortamı yakalamalarını istiyoruz" dedi.

**"KENDİNİZİ OKUDUĞUNUZ OKULA  
AİT HİSSETMENİZ BAŞKA BİR  
ŞEYDİR"**

Ekol Denizcilik ile ilgili sorularımızı da yanıtlayan Emel Hayretdağ,



beklentilerinin üstünde iyi bir tablo ile karşılaştıklarını belirtti. Ekol'e gelip eğitim almak için lise mezunu olmanın yeterli olduğunu söyleyen Hayretdağ; "Üniversite sınavına girmemiş olabilirsiniz, üniversiteyi kazanamamış olabilirsiniz, çeşitli sebeplerle üniversiteye gidemeyecek ya da gitmek istemiyor olabilirsiniz. Hal böyleyken bu yıl üniversite sınavını kazanmış olmasına rağmen bir lisans eğitimi alabileceken Ekol'ü tercih eden öğrenci sayımızın fazlalığı dikkatimizi çekti" dedi.

Bu noktada tercih edilme nedeninin çok önemli olduğuna değinen Hayretdağ, kayıtlar sırasında mutlaka öğrencilere velileri ile birlikte okulu gezdirdiklerini ve eğitimle ilgili bilgi verdiklerini söyledi. Velilerin çocuklarını nereye emanet ettiklerini görmeleri gerektiği noktasından hareket ettiklerini vurgulayan Emel Hayretdağ; simülasyonları, derslikleri, atölyeleri, yemekhane ve kafeyi öğrencilere gezdirdiklerini bunun öğrenci ve velileri mutlu ettiğini aktardı. Birçok öğrencinin çok uzak noktalardan geldiğini söyleyen Hayretdağ, buldukları konumun avantaj olduğunun altını çizerek, "Marmaray hattı üstünde olmamız ve bir üstümüzdeki caddenin minibüs caddesi olması, ulaşım anlamında öğrencilerimizin hayatını kolaylaştırıyor" dedi.

Her öğrencinin kendileri için çok kıymetli olduğunu vurgulayan Emel Hayretdağ şöyle devam etti: "Duyarak, tavsiye üzerine, abisi buradan mezun olduğu için, yakın çevresinden bir denizci hali hazırda görevdeyken bizi tavsiye ettiği için gelen öğrencilerimizin sayısı ve buralardan memnun olup, arkadaşını da alıp getiren öğrencilerimizin sayısı bu sezon için biraz fazla.

Bu da farklı bir atmosfer yarattı. Bir okulda okuyabilirsiniz, ama o okula ait hissetmeniz çok başka bir şeydir". "Diğer firmalarımızda da öyle ama Ekol'de özellikle dijital medya yönetimini çok önemseniyoruz ve profesyonel olarak da

zaman, bütçe ayırıyor, kafa yoruyoruz" diyen Emel Hayretdağ, bu konuda da öğrencilerle birlikte çalıştıklarını belirtti. Yakın zamanda öğrenci grupları ve sözcüleri de oluşturacaklarını ifade eden Hayretdağ, "Öğrencilerimiz okulda ne olursa daha keyif alırlar, nelere ihtiyaçları var, nelerden hoşnut olurlarsözcüler bize bunu taşıyacaktı. Biz de, sonrasında akademi grubuyla birlikte bunları değerlendirerek, sonuca ulaştıracamız" dedi.

### **YABANCI DİL EĞİTİMİ KONUSUNDA ÇOK ÖNEMLİ YOL KAT ETTİK**

Ekol Denizcilik Eğitim Merkezi'ni ayrıcalıklı kılan ve tercih sebebi yapan şeyin öğrencilerin mezun olur olmaz görev yapmaya ve para kazanmaya başlıyor olmaları olduğunun altını çizen Emel Hayretdağ, "Denizciliğin para birimi dolar. Dolar üzerinden para kazanmaya başlıyorsunuz. Doğal olarak da siz kariyerde yol alırken, paranızı kazanıyor oluyorsunuz. Denizde belli aylarda çalışmanızı tamamlamış olmanız lazım. Bu aylardaki çalışmalar tamamlandığında.

YDS'den de belli puanları aldığınız takdirde sürekli aşama kaydediyorsunuz" şeklinde konuştu. Yabancı Dil Sınavı ve eğitimi konusunda da bilgi aktaran Emel Hayretdağ; denizcinin baş derdinin yabancı dil sınavı olduğunu belirterek bu sorunu da Ekol Denizcilik'te çözdüklerini vurguladı ve şunları aktardı: "Yabancı dil sınavı için eğitim kadromuz uzmandı. Fakat şimdi birde anadili İngilizce olan öğretmenleri de dahil ettik grubumuza. Doğal olarak haftada İngilizce eğitim saati 84'lere çıktı. Bazı okullarda, kolejlerde bile anadili İngilizce olan öğretmenler bulmanız zorken, biz bunu burada yapabildiğimiz için çok mutluyuz".

Çok önemli ve çok da hassas bir konuya değinen Emel Hayretdağ şu konuya dikkat çekti: "Bu meslek hem sevilmekten yapılmaz, hem de herkes denizci olmalı mı bu tartışmalı bir şey. Nasıl bir eğitim alıyorsunuz, o çok önemli. Hangi kurumdan eğitim

alıyorsunuz, bu daha da önemli. Biz Ekol Denizcilik olarak yasal istihdam bürosuyuz. Herkese staj, herkese iş imkanı demek çok iddialı; fakat bu iddiaları da gerçekleştirmek için elimizden geleni yapacağız. Nasıl? Eğitim birimiz artık kayıt için gelen her öğrencimizle özel görüşmeler yapacak.

Belki sektöre de sunduğumuz kişilik envanteri hizmetini, öğrencilerimize de uygulayacağız. Deniz şartları çok zor, makine dairesine girmek, klostrofobik misiniz, değil misiniz, zorluklarla mücadele edebiliyor musunuz, öfke kontrolünüz var mı, deniz tutuyor mu, aynı ortamda uzun zaman kalabiliyor musunuz, ikili ilişkilerinizde hal ve tavrınız nedir? Bütün bunun için burada uzman bir kadro var. Zaten burs konusunu hayata geçirmede hiç korkmadan bu işe atılmamızın nedeni de böyle bir kadroyla çalışmamızdan kaynaklıdır. Belki güverte isteyen makine için daha uygun, belki makine isteyen güverteye daha uygundur.

Süreç içinde bu arkadaşlarımızın rehberlik hizmeti de alması gerekiyor. Kendilerini daha rahat ifade edebilecekleri, hayatlarında bir sorun varsa ondan bahsedebilecekleri... Çünkü bizde devam zorunluluğu var. Devam şartına riayet etmediğiniz durumlarda okulumuzu bitirmeniz mümkün değil. Devamsızlığı etkileyen şartlar varsa, bunun rehberlik servisimiz tarafından bilinmesi, iyileştirilebilecek bir konu varsa yapılabilmesi gerekiyor. Hepsini gündemde hayata geçirilmeye hazır vaziyette. Yavaş yavaş dönem içinde bunları hayata geçiriyor olacağız".

Son olarak öğrencilere başarı esasına sadık kalmak kaydıyla staj imkanları sağlamaya çalışacaklarına dikkat çeken Hayretdağ, "Bazen arkadaşlarımız bu imkanı kendileri bulabiliyorlar. Bazen de bizim ortaklık yapımızda sektörün güçlü isimlerinin olması ve yasal istihdam bürosu olmamız sebebiyle öğrenciler iş bulmakta zorlanmıyor. İlerleyen günlerde çok daha güzel ve farklı şeyler konuşuyor olacağız" dedi.

# Sektör konteyner hırsızlığı ile mücadele ediyor...



\* AYŞEM ULUSOY

Dünyanın çeşitli bölgelerinde pandemi etkisinin neredeyse ortadan kalkması, bu bölgelerde mal ve hizmetlere olan talebi salgın öncesi düzeye getirdi. Ancak bölgesel iyileşmeler olsa da, küresel anlamda pandeminin etkileri devam ediyor. Hala salgın sebebiyle liman operasyonları başta olmak üzere lojistik operasyonların verimli bir şekilde gerçekleştirilemediği yerler var. Tabii ki bu durum talep ve arz dengesini zorluyor.

Talep kendi arzını yaratırken, küresel tedarik zincirindeki aksamalar sunulan kısıtlı hizmetlerin fiyatını arttırıyor. Emtia pazarlarında görülen talep artışı paralelinde küresel lojistik hizmetlerin hacminde bir büyüme olmadı.

Bugün sipariş verdiğiniz bir konteyner gemisini ortalama üç yıl sonra teslim alabiliyorsunuz. Belirsizliğin hakim olduğu bir piyasada böyle uzun vadeli ve pahalı bir yatırım aracı bile bugün yaşadığımız yüksek navlun sorununa çare olamayacaktır.

Ülkemizde navlun fiyatlarının artmasında ülkemize özgü bir takım altyapı sorunları da, mevcut küresel sorunların etkilerini arttırıcı etkiye sahiptir. Navlun fiyatlarının artmasının en büyük sebeplerinden bir tanesi ülkemizde ithalat ve ihracat arasındaki dengesizliktir. Bu durum karayolu, havayolu, denizyolu, demiryolu ve intermodal yani tüm taşıma modları için geçerlidir. Ülkemizden çıkan ihracat yüklemeleri artarken, ülkemize gelen ithalat yüklemelerinde azalma olduğundan bu dengesizlik hem ekipman bulma sıkıntılarına, hem de navlunların yükselmesine sebep olmaktadır. Aslında ülkemizde ithalat-ihracat dengesizliği her dönem yaşanan bir durumdur. Bu duruma ve sebep olduğu etkilere henüz kalıcı bir çözüm bulamışken, buna bir de virüsün etkileri eklenince dengesizlik daha da arttı.

## SEKTÖRDE EKİPMAN SORUNU YAŞANIYOR

Tek yönlü yapılan taşıma yani ihracat amaçlı giden araçlar ithal yükü bulamayınca; bu durum üreticiyi de, taşıyıcıyı da, müşteriye de mutlu etmedi. Çünkü araç/konteyner bulma sıkıntısı yaşandı ve halen yaşanıyor, navlunlar yükseldi, bir de bunun üzerine ithal ürünlere getirilen ek vergiler son döneme damga vurdu. Taşıma modu bazında yoğun ihracat talebi karşılanmaya çalışılırken, ithalat yok denecek kadar az olduğundan araçların ülkeye boş dönüş yapması durumu ortaya çıkmıştır. Bu da beraberinde ekipman sorununu getirdi. Her boş araç dönüşü, ticaret dünyasına navlun artışı ve ek maliyet olarak geri döndü.

Navlun fiyatlarındaki artış lojistik sektörünü etkilemeye devam ederken, sektör temsilcileri son dönemde artan konteyner hırsızlık vakaları ile karşı karşıya kaldı. UTİKAD olarak üyelerimize gelen bilgiler doğrultusunda söz konusu hırsızlık olaylarına maruz kalınmaması için bilgilendirmede bulunduk.

Gelen ihbarlarda konteyner hırsızlığının yapılış yöntemi ise benzerlik gösteriyor. İhracat amacıyla yerleşik ve bilinen TİO'lar üzerinden tek yüklemede çok sayıda konteyner için rezervasyon yapılıyor. Boş konteynerler, ilgili liman veya boş konteyner deposundan dolmuş yapılabileceği söylenen ihracat noktasına sevk ediliyor. Bunun için de hırsızlar ilgili hattın, TİO'nun veya ilgili liman kentinde faaliyet gösteren ve bilinen dahili konteyner taşıyıcılarının araçlarıyla değil de, kendi belirledikleri nakliyecilerle yapılacağını belirtiyor.

Teslim alınan konteynerler, aslında doluma gönderilmeyip, liman kentlerinin dışında göz önünden uzaktaki sahalara indirilerek çalınıyor ve hırsızlar izlerini kaybettiriyor.

Yine bu kişilerin sipariş ve konşimento talimatı (mal cinsi, kap/kilo) verebilecek lojistik bilgiye sahip oldukları, mobil telefon ve kişisel e-posta adresleri üzerinden işlemleri gerçekleştirdikleri tespit edildi. Hırsızlık olaylarına maruz kalınmaması için üyelerimizin dikkatli olmalarını, rezervasyonu yapan TİO görünümlü kişi ve firmalardan emin olmalarını, konteyner dahili taşımalarını güvenilir taşımacı firmalarla gidiş-dönüş olarak organize etmelerini tavsiye ediyoruz.

\* UTİKAD YÖNETİM KURULU BAŞKANI



**MEDKON**  
LINES

**YÖNÜMÜZ  
SİZSİNİZ**

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



## TÜRKİYE İÇİN İKLİM POLİTİKASINDA YENİ DÖNEM BAŞLIYOR

Paris Anlaşması'nın Onaylanmasının Uygun Bulduğuna Dair Kanun, Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girdi. Böylece Türkiye iklim politikasında yeni bir döneme girmiş oldu.



Türkiye, iklim değişikliği ile mücadele amacıyla ülkelerin ortak hareket etmelerini hedefleyen Paris Anlaşması'nı TBMM'ye sunarak onayladı. Görüşmelerin ardından yapılan oylamada 353 milletvekili oy kullandı ve oy birliği ile Paris Anlaşması'nın Onaylanmasının Uygun Bulduğuna Dair Kanun Teklifi kabul edildi. Bugüne kadar 191 ülkenin taraf olduğu anlaşma; küresel ortalama yüzey sıcaklığındaki artışı iki derece ile sınırlandırmayı, mümkünse 1,5 derecenin altında tutmayı ve bu doğrultuda, yüzyılın ortasına kadar sera gazı emisyonlarının sınırlanması için ülkelerin ortak çalışmasını teşvik ediyor.

Türkiye'de iklim değişikliği konusunda çalışan ve aralarında TEMA, WWF-Türkiye, Sürdürülebilir Ekonomi ve Finans Araştırmaları Derneği, 350.org, Avrupa İklim Eylem Ağı ve İklim Değişikliği Politika ve Araştırma Derneği'nin de bulunduğu toplam 15 kurum, anlaşmanın onaylanmasının ardından ortak açıklama yaptı.

Açıklamada, Türkiye'nin anlaşmaya taraf olmasının olumlu bir adım olduğu ve 2053'te net sıfır emisyon hedefine

ulaşılmasının benimsenmesiyle Türkiye'nin iklim politikasında yeni bir döneme gireceği belirtildi.

Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın Birleşmiş Milletler (BM) Genel Kurulu'nda Paris Anlaşması'nın onaylanmasıyla yatırım, üretim ve istihdam politikalarında köklü değişikliklerin olacağına yönelik ifadelerinin anımsatıldığı açıklamada, şu ifadeler kullanıldı: "Bu taahhüde ve 2053 hedefine ulaşmak için kısa vadede emisyon azaltım hedeflerinin belirlenmesi ve enerji başta olmak üzere sanayi, ulaştırma, bina, tarım, atık ve doğal varlıkların kullanımı konularında yeni eylem planları hazırlanması bekleniyor. Türkiye, dünyada en fazla sera gazı emisyonuna neden olan ülkeler arasında 16'ncı sırada ve kişi başı emisyon seviyesi her gün artıyor. Sera gazı emisyonlarının azaltımı için öncelikle Türkiye'nin 2053 yılına kadarki süreci kapsayacak kısa vadeli iklim hedefleri belirlemesi gerekiyor. Paris Anlaşması kapsamında küresel sıcaklık artışını 1,5 dereceyle sınırlandırma hedefiyle uyumlu bir politika geliştirebilmek için Türkiye'nin hali hazırda sera gazı emisyonlarında artıştan azaltımı öngören ulusal katkı beyanını diğer ülkeler gibi gözden geçirmesi ve daha iddialı emisyon azaltım hedefleri sunması bekleniyor".

### YENİ EYLEM PLANINDA ÖNCELİK ENERJİ SEKTÖRÜNDE

Açıklamada, Türkiye'nin yeni iklim politikası doğrultusunda sera gazı emisyonlarını düşürmek için hazırlayacağı yeni eylem planında enerji sektörünün başta geldiği belirtildi. Türkiye'nin fosil yakıtlardan aşamalı olarak çıkması ve desteğini



sonlandırması gerektiği vurgulanan açıklamada şunlar kaydedildi: "Hükümetin yeni iklim politikası dahilinde ilk adım olarak yeni kömür santrali yapılamayacağını taahhüt etmesi önem kazanıyor. 2053 yılında net sıfır emisyona ulaşmak için yeni kömür yatırımlarının yapılmaması gibi bazı önemli kilometre taşlarının bugün belirlenmesi gerekiyor. Türkiye'nin aynı zamanda kömürden aşamalı çıkışı için de bir hedef yıl belirlemesi önem taşıyor. İklim politikasında yeni bir döneme giren Türkiye, kömürden çıkışı planlayarak bu konuda lider ülkeler arasına girebilir."

Açıklamada ayrıca, iklim değişikliğiyle mücadele için atılacak adımların istihdam, temiz hava, teknolojik gelişim gibi faydaları beraberinde getireceği belirtilerek, aktif bir iklim politikasıyla milli gelirin yüzde 7 artırılabilceği ifade edildi. Küresel sıcaklık artışının 1,5 dereceyle sınırlandırılması ve sera gazı emisyonlarının 2050'ye kadar sınırlanması için ülkelerin ortak çalışmasının teşvik edildiği Paris Anlaşması, 2015'te 21'inci BM İklim Değişikliği Taraflar Konferansı'nda kabul edilmişti. Türkiye anlaşmayı 22 Nisan 2016'da imzalamıştı.





**YESİLYURT**  
LİMAN



980 METRE  
YANAŞMA RIHTIMI



20 METRE  
DRAFT



SON TEKNOLOJİ VİNÇ VE  
ELLEÇME EKİPMANLARI



KAPALI VE AÇIK DEPOLAMA, ANTREPO  
SAHALARI VE HUBUBAT SİLOLARI

+90 362 266 43 55

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

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

Organize Sanayi Bölgesi  
Kutlukent/SAMSUN



# ICS, SIFIR KARBONLU YAKITLARA GEÇİŞİ HIZLANDIRMAK İSTİYOR

Uluslararası Deniz Ticaret Odası, IMO'ya planlarını sunarak, denizcilik sektörünün 2050 yılına kadar net sıfır CO<sub>2</sub> emisyonuna ulaşmasına yardımcı olmak için hükümetlerin alması gereken acil önlemleri detaylandırdı.



Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi'nin 26'nci Taraflar Konferansı (Climate Change Conference of the Parties - COP26) öncesinde, Uluslararası Deniz Ticaret Odası (International Chamber of Shipping-ICS), küresel denizcilik sektörünün 2050 yılı net sıfır emisyon hedefini taahhüt ederek sektörün Birleşmiş Milletler nezdindeki düzenleyici kuruluşu Uluslararası Denizcilik Örgütü'yle (International Maritime Organization-IMO) temas sağladı.

Küresel denizcilik sektörünün %80'ini temsil eden ICS, COP26'da denizcilik sektörü için büyük önem arz eden "Denizciliğin Geleceğini Şekillendirmek" başlıklı dekarbonizasyon konferansından bir ay önce, hükümetleri IMO'nun 2050 yılına kadar uluslararası deniz taşımacılığında kaynaklanan emisyonları %50 oranında azaltma hedefini daha iddialı hale getirmeye teşvik ediyor.

ICS'in söz konusu planları, sıfır karbonlu teknolojiler geliştirmek için

zorunlu bir Ar-Ge fonu oluşturulmasını ve konvansiyonel yakıtlara göre daha maliyetli olan sıfır karbonlu yakıtlara geçişi hızlandırmak için deniz taşımacılığı sektörüne yönelik bir karbon vergisinin geliştirilmesini içeriyor.

Sunulan öneride, dekarbonizasyona geçiş sürecinin hızlandırılması için önemli bir ihtiyaç olduğu deniz taşımacılığı sektörü tarafından kabul ediliyor. Bunun yanı sıra 2050 yılına kadar net sıfır emisyon hedefinin ancak hükümetlerin gerekli önlemleri alması durumunda kabul edilebilir olacağı belirtiliyor. Bu nedenle denizcilik sektörü, 2050 yılına kadar dekarbonizasyon sürecini bir gerçeklik haline getirmek için hükümetler tarafından alınması gereken önlemleri proaktif olarak belirleme konusunda önemli bir adım attı.

IMO tarafından net sıfır emisyon hedefinin benimsenmesi, deniz taşımacılığı sektörünün yanı sıra enerji sağlayıcıları, gemi inşacıları ve makine üreticilerini harekete geçirecek

ve böylece yeşil yakıt ve teknolojilere yapılan yatırımlar hızlandırılacak.

Yeni inşa edilen deniz aşırı sefer yapan gemilerin ortalama 25 yıllık kullanım süresi göz önünde bulundurulduğunda, deniz taşımacılığı sektörü iddialı net sıfır emisyon hedefine ulaşmak istiyorsa, 2030 yılına kadar binlerce sıfır emisyonlu geminin kullanıma hazır olması gerekiyor. Bu nedenle, IMO tarafından Teknoloji Hazırlık Seviyesi'nde (Technology Readiness Level - TRL) artışı hızlandırmak için gerekli acil tedbirlerin alınması kritik bir öneme sahip. COP26'dan iki hafta sonra Kasım 2021 ayında düzenlenecek Deniz Çevresini Koruma Komitesi 77. oturumunda (Marine Environment Protection Committee – MEPC77), 5 Milyar ABD Doları tutarındaki IMO Denizcilik Araştırma Fonu'nun (IMO Maritime Research and Development Found-IMRF) oluşturulmasının onaylanması hükümetler tarafından atılacak önemli bir adım olarak karşımıza çıkıyor. Bu çağrı, hükümetlerin vergi mükelleflerinin parasını kullanmasını gerektirmeden sıfır emisyonlu gemilerin geliştirilmesini hızlandırmak için garantili finansman sağlayacak olan IMRF teklifini destekliyor. Böylece, deniz taşımacılığı sektörünün 2023 yılına kadar uygulamaya koymak istediği 2 ABD Doları (US2 levy) tutarındaki vergi sistemi aracılığıyla, dünya çapında gemi sahiplerinin zorunlu Ar-Ge katkılarıyla IMRF finanse edilecek.

Ayrıca ICS tarafından net sıfır emisyon hedefine ulaşmak için, Ekim 2021 ayı ortasında düzenlenecek IMO toplantısında Üye Devletler tarafından



ele alınacak olan, deniz taşımacılığı sektörüne yönelik daha geniş bir karbon vergilendirme yapısını belirleyen kapsamlı bir öneri sunuldu. Bahse konu küresel karbon vergisi, 2050 yılına kadar olan süreçte gelişmiş ve gelişmekte olan ülke ekonomileri için denizcilik sektörünün yeşil geçişinde tutarlılığı sağlamaya yönelik olarak sıfır karbonlu yakıtlar ile konvansiyonel yakıtlar arasındaki fiyat farkını kapatmaya yardımcı olacak ve dünya çapındaki limanlarda kullanılacak yeni yakıt ikmali altyapısının kurulması kapsamında gereken milyarlarca doları sağlamak için kullanılabilir.

ICS Başkanı Esben Poulsen konuyla ilgili olarak şu şekilde bir açıklama yaptı: "Harekete geçmek zor bir eylemdir. Bu nedenle, net sıfır emisyon teklifimiz, 2050 yılına kadar deniz taşımacılığının dekarbonizasyonuna yönelik "nasıl" ve "ne" sorularına cevap vermektedir. Hükümetler, gerçekten net sıfır emisyon hedefine ulaşmak istiyorlarsa, soyut taahhütler yerine somut eylemlere geçmeleri

gerekmektedir. 2050 yılına kadar net sıfır karbon hedefine ulaşılabilir. Ancak bu durum yalnızca, hükümetlerin bu süreci küresel bir düzenleyici çerçeve içinde yönetmesine yönelik acil kararlar alınmasıyla sağlanabilir." ICS Sera Gazı (Green House Gases - GHG) önlemleri çalışma grubu Başkanı Sayın John Adams ise şu ifadeleri dile getirdi: "Sektörümüzün hızlı ve etkili bir şekilde dekarbonizasyonunu sağlamaya yönelik en etkili ve adil teklifleri müzakere ve analiz etmek için çok sayıda uzman sektör lideriyle zaman geçirdik. Hükümetler tarafından IMO'da söz konusu önlemlerin benimsenmesiyle, denizcilik sektörü ve ilgili sektörleri sıfır karbonlu bir geleceğe hızla taşıyacak düzenlemeler sağlanabilir. Hükümetler, denizcilik sektörü tarafından Kasım 2021 ayında IMO'ya sunulacak 5 Milyar ABD Doları tutarındaki Ar-Ge fonu önerisini onaylayarak bu yeni süreci destekleme niyetlerini açıkça belirtebilirler."

ICS tarafından sunulan teklif aynı zamanda, deniz taşımacılığındaki

değişimi hızlandırmak için sıfır karbon teknolojilerinde sektör yenilikçileri arasında fikri mülkiyetin paylaşılmasına yönelik planları da içeriyor. ICS Genel Sekreteri Guy Platten ise; bu önerinin, karbon emisyonları konusunda daha sıkı bir şekilde düzenlenmeyi talep eden ve bu hedefe ulaşmaya yönelik zorlukları aşmak için öncülük yapan denizcilik sektörü açısından örnek teşkil ettiğini kaydetti. Gündemde olmak yerine net sıfır emisyon hedefine ulaşmaya çalıştıklarını vurgulayan Platten, "Net sıfır hedefinin politik bir iyi niyet göstergesinden daha fazlası olması isteniyorsa, hükümetlerin açık denizlerde sefer yapan büyük gemilerden kaynaklanan CO<sub>2</sub> emisyonlarını aşamalı olarak sıfırlanmasının zorluğunu kabul etmesi gerekmektedir. Sadece sunulan bu tedbirler ile deniz taşımacılığı sektörünün dekarbonizasyonu için yenilikçi bilgi boşluğu ve küresel çapta adil bir geçiş sürecinin zorlukları çözüme kavuşabilir" dedi.

(Kaynak: ICS)

## EMSA VE TÜRKİYE ARASINDA BAĞIŞLAMA SÖZLEŞMESİ İMZALANDI

Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı (European Maritime Safety Agency-EMSA) Genel Müdürü Maja Markovic Kostelac ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan 12. Ulaştırma ve Haberleşme Şûrası sırasında bir bağış sözleşmesi imzaladı.

Söz konusu sözleşme ile EMSA, Karadeniz ve Hazar Denizi Bölgeleri'ndeki Deniz Emniyetini, Güvenliğini ve Deniz Çevresini Koruma projesi kapsamında Türkiye'deki gemi denetçileri için sülfür izleme ekipmanı temin edecek.

Taşınabilir ve hafif olan bu ekipman ile gemiler tarafından kullanılan yakıtın sülfür içeriğinin gemi denetçileri tarafından hızlı bir şekilde gemi üzerinde incelenmesine olanak sağlanacak. İstanbul'da



gerçekleştirilen etkinlikte Maja Markovic Kostelac yenilikler, yeni trendler ve sürdürülebilir lojistikte



yeşil lojistik uygulamaları konulu açık oturumlara katıldı.

(Kaynak: EMSA)

1 Ocak – 26 Ekim 2021 itibarıyla Türk Bayraklı gemilerin Memorandumlar kapsamında güncel denetim ve tutulma istatistikleri aşağıdaki tablolarda sunulmaktadır.

## LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİNE GÖRE TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	OCAK 2021	ŞUBAT 2021	MART 2021	NİSAN 2021	MAYIS 2021	HAZİRAN 2021	TEMMUZ 2021	AĞÜSTOS 2021	EYLÜL 2021	EKİM 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
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
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
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
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

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 EKİM) \*

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2016	2017	2018	2019	2020	2021 (EKİM)
PARIS MOU	21	14	7	4	3 (176 Denetleme)	1 (158 Denetleme)
TOKYO MOU	2	3	0	2	0 (29 Denetleme)	0 (26 Denetleme)
BS MOU	39	11	2	0	1 (267 Denetleme)	0 (222 Denetleme)
MED MOU	1	0	5	0	0 (57 Denetleme)	0 (46 Denetleme)
USCG	-	-	1	0	1 Tutulma **	0 Tutulma **

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

\*\*USCG Web Sitesinden denetleme rakamlarına ulaşılamamaktadır.

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



TURKEY  
T.C. Dışişleri Bakanlığı  
Dışişleri Bakanlığı



**Simsekler**

GENERAL SHIP CHANDLERS &  
SHIP REPAIR INC.  
Since 1976

**7/24  
SERVICE  
ALL  
TURKISH  
PORTS &  
STRAITS**



**im pa** **ILS**



TradeNet  
#52240



EN ISO  
45001:2018  
22000:2018  
14001:2015  
9001:2015



**Head Office :**

Kazım Dirik Mah. Atatürk Cd. Merkez İşhanı No.70 K.4 D.8 35800 Aliğa / İZMİR - TURKEY

T. +90 232 616 16 92 F. +90 232 616 36 27 - info@simseklerltd.com.tr - www.simseklerltd.com.tr

# KADIKÖY'ÜN GÜNGÖRMÜŞ SAYFIYESİ MODA

Kadıköy ile birlikte İstanbul'un kent hafızasına yepyeni bir eser daha kazandırıldı. Kent kültürü belleğine derin saygısı olan yazar Osman Öndeş, 90 yaşına girdiği günlerden başlayarak, ailece ömrünün geçtiği eski Moda'yı belgeleriyle gün ışığına çıkardı.



“Kadıköy'ün Güngörmüş Sayfiyesi Moda” adıyla K-İletişim Yayınları tarafından yayımlanan eser, Moda ile ilgili bugüne kadar gerçekleştirilmiş çalışmalar arasında en kapsamlısı olarak öne çıkıyor. Eseri hakkında açıklamada bulunan Osman Öndeş; “Bir zamanlar Kadıköy'ün güngörmüş semtlerinden biri olan Moda vardı” diyerek, eski

Modalılar ile birlikte sık sık kendisine 'Eski Moda'ya ne oldu?' sorusunun yöneltildiğini dile getirdi ve ekledi: “Bu eserim, bir semt kadastro taraması değildir. Eski Moda'yı ve Modalıları anlatıyor”.

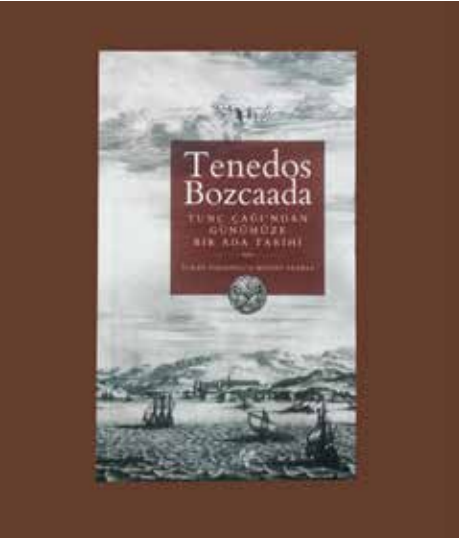
Osman Öndeş eseri ile ilgili şunları söyledi: “Zaman eğer yıllarla ifade

edilirse, birçok güzelliği de silip götürüyor. Bu fâni âlemde, gümrak ağaçlarla süslenmiş bir semtin insanları toprak olurken, arkalarında özenle inşa edilmiş ve sahihsiz kalan nice köşkler, ahşap evler bıraktılar. Pek çoğu acımasızca ya da çaresizlik içinde yıkılıp, yerlerine apartmanlar inşa edildi.

Eskinin güzelliklerinin günümüzde de bilinmesi adına bu eseri kaleme aldım. Kitabı kaleme alan araştırmacı yazar Osman Öndeş; “Moda, başlı başına bir sayfiye semti idi. Varlıklı aileler, Moda'ya yazlık için gelirlerdi. Artık o bahçeler yok, o ağaç zenginliği de yok. Sayfiye otelleri gitti. Geri de gelemezler...” dedi. 512 sayfalık kitabı K-İletişim Yayınlarından edinebilirsiniz.

## TENEDOS BOZCAADA: TUNÇ ÇAĞINDAN GÜNÜMÜZE BİR ADA TARİHİ

Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Fen/Edebiyat Fakültesi Arkeoloji Bölümü Öğretim Üyesi ve Tenedos Arkeoloji Kazıları Başkanı Prof. Dr. Turan Takaoğlu ve Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Fen/Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Öğretim Üyesi Dr. Mithat Atabay tarafından kaleme alınan ve yeni çıkan kitap, Tenedos Bozcaada'nın tarihini anlatıyor. İşte kitabın kısa hikayesi...



Çanakkale Boğazı girişini kontrol eden önemli bir coğrafik noktada yer alan Tenedos/Bozcaada kendine hem Yunan kültürünün en erken tarihli edebi eseri Homeros'un İlyada destanı, hem de Roma kültürünün kuruluş felsefesini yansıtan şair Vergilius'un yazdığı Aeneas destanında çok önemli bir yer bulur. Efsanelere konu olmuş Troya'nın görüş mesafesi içinde olan bir ada olması onun şöhretine mutlaka çok şey katmıştır. Ancak Tenedos'u Antik Çağda özel yapan sebeplerden birisi kültürlerinin etkileşim noktasında bulunan denizcilikte oynadığı önemli roldü. Mevcut arkeolojik verilerine göre,

geçmiş M.Ö. 3000 başlarına kadar geriye gidiyor olsa da, adanın en refah günlerini antik Yunan Çağı sırasında yaşadığı anlaşılmaktadır. Erken Bizans Dönemi'nde önemli bir aktarma limanı olan ada Geç Bizans Dönemi'nde ise Venedik ve Ceneviz çekişmelerinin ortasında kaldığından büyük oranda ıssızlığa mahkûm olmuştur. Osmanlı egemenliği boyunca da siyasi olayların içinde olmaktan kendini kurtaramayan Bozcaada, Osmanlı İmparatorluk sistemi altında çoğu zaman beraber hareket eden Türk ve Rumların huzur ve uyum içinde yaşadığı bir ada olmayı başarmıştır.



# Büyük sorumluluk

Türk P&I olarak denize açılmanın büyük sorumluluk olduğunu biliyor; sunduğumuz hizmetlerle yolunuza çıkabilecek engelleri aşmanızı sağlıyoruz. 145 ülkede, 370'in üzerinde temsilcilikle dünyanın tüm denizlerinde yanınızda olan **Türk P&I ile güvende kalın.**



## TURKP&I

Türk P ve I Sigorta A.Ş.

Muhittin Üstündağ Cad. No: 21 34718 Koşuyolu-Kadıköy/İstanbul

T. +90 850 420 81 36 F. +90 216 545 0301 turkpandi.com





### ULUÇ KEDME \*

Kış dönemine girdiğimiz süreçte marketteki pozitif seyir kararlılığı ile devam etmekte olup, sadece Capesize Endeksi'nde düşüşe tanıklık etmekteyiz. Hacimsel büyüklükten sebep Baltık Kuruyük Endeksi'ne de bu düşüşün sirayet etmesine karşın, Handysize Endeksi'nde son bir aylık artışın %7-8 bandında, Supramax Endeksi'nde ise %5-6 bandında olduğunu gözlemlemekteyiz. Navlunlardaki yükselişin de hız kesmesine karşın yüksek seyrini devam ettirmekte olduğunu söylememiz yanlış

# Yılbaşı sonrası piyasaların dengeye oturacağı beklentisi hakim

olmayacaktır. Evvelki yazımızda da dile getirdiğimiz üzere gemi fiyatlarındaki yükseliş trendi olumlu seyir ile orantılı şekilde devam etmekte ve alım-satımlarda önceki aylara kıyasla daralma yaşanmaktadır. Bahsi geçen daralmaya sebep olarak; gemi fiyatlarındaki yükselişin yanında markete sunulan adayların taleplere oran ile azlığından da bahsedebiliriz.

Brent petrol tarafına baktığımızda ise son bir ay içerisinde %10'a yakın artış ile petrolün yükseliş trendini sürdürdüğünü görüyoruz. Bunun temelinde ise yakıt talebinde artışa kıyas ile küresel arzda darlık yaşanmasıdır. Kısa vadede beklentiler Brent petrolün 90 dolar seviyelerini test edeceği yönündedir.

Demir çelik ve hurda fiyatlarında da benzeri artışları gözlemlemekteyiz.

Özellikle hurda fiyatlarında son bir aylık periyod da Türkiye'de fiyatların ton başı 10-15 dolar kadar yükseldiğini görüyoruz. Sub - Continent Bölgesi'nde de geçtiğimiz aylarda ton başı 580 dolar seviyelerine kadar gevşemekte olan piyasaların tekrardan ton başı 600 dolar seviyelerini test etmekte olduğunu görüyoruz.

Özetlemek gerekirse; marketin kuvvetli duruşu devam etmekte ve ileriye yönelik olumlu beklentileri beraberinde getirmektedir. Yeni yıl arefesinde tüketime ve dolayısı ile talebin artacağı ve beraberinde sıkışıklık beklentisi ile öncelikle konteyner piyasalarına sonrasında ise dökme piyasalarına olumlu yansımanın devam edeceği, yılbaşı sonrası ise piyasaların dengeye oturacağı beklentisi ön görülmektedir.

## EKİM 2021 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

Gemi İsmi	DWT	İnşa Yılı	İnşa Ülkesi	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	Fiyat US\$ M
AQUABELLA	177.216	2005	JAPAN	BULK	CHINA	20,00
PEDHOULAS FIGHTER	81.541	2012	CHINA	BULK	CHINA	23,70
ELINDA MARE	79.648	2010	CHINA	BULK	NA	20,00
SEA VISION	77.154	2015	JAPAN	BULK	GREEC	29,20
PALAIS	75.434	2014	CHINA	BULK	CHINA	23,25
SAILING SKY	61.346	2014	JAPAN	BULK	NA	27,20
MILLION BELL	58.665	2012	JAPAN	BULK	NA	4,0 *
GLAD MARK	58.642	2012	JAPAN	BULK		*
GUTIAN LOYAL	52.686	2004	JAPAN	BULK	NA	13,80
OCEAN OPAL	37.187	2012	S.KOREA	BULK	NA	18,70
C IELO DI GASPESE	36.699	2012	S.KOREA	BULK	NA	19,20
OCEAN RIDER	34.250	2009	S.KOREA	BULK	NA	14,20
CACTUS K	31.893	2011	JAPAN	BULK	GREECE	16,80
BAO DA	28.107	2001	CHINA	BULK	NA	7,00
GLORIOUS EARTH	26.102	2013	JAPAN	BULK	NA	14,50
BULKER BEE 20	25.041	2010	CHINA	BULK	GERMAY	21,5 *





BULKER BEE 21	25.012	2011	CHINA	BULK		*
NSS DYNAMIC	233.584	2002	JAPAN	BULK	CHINA	18,50
PROSPEROUS	179.100	2011	S.KOREA	BULK	TURKEY	31,00
TSUNEISHI CEBU SC390	83.000	2022	PHILIPPINES	BULK	JAPAN	36,5 *
TSUNEISHI CEBU SC389	83.000	2022	PHILIPPINES	BULK		*
PEAK PEGASUS	82.026	2013	JAPAN	BULK	GREECE	55,0 *
PEAK LIBERTY	81.837	2015	JAPAN	BULK		*
LOWLANDS NELLO	82.014	2015	JAPAN	BULK	GREECE	32,30
GREAT TALENT	76.773	2005	JAPAN	BULK	CHINA	17,00
SHAO SHAN 5	75.700	2012	CHINA	BULK	NA	20,82
MAHAVIR	74.005	2000	JAPAN	BULK	NA	11,90
SEA ARIRANG	71.535	1994	JAPAN	BULK	CHINA	6,80
TRANS OCEANIC	58.168	2012	JAPAN	BULK	BANGLADESH	23,00
GREAT AMITY	56.050	2004	JAPAN	BULK	CHINA	5,50
INGENIOUS	55.648	2011	VIETNAM	BULK	NA	17,90
KAIO MARU	50.433	2011	JAPAN	BULK	NA	19,00
HAMBURG PEARL	36.267	2011	S.KOREA	BULK	NA	18,50
SFL TRENT	34.025	2012	CHINA	BULK	CHINA	100,0 *
SFL KENT	34.003	2012	CHINA	BULK		*
SFL SPEY	33.985	2011	CHINA	BULK		*
SFL MEDWAY	33.800	2011	CHINA	BULK		*
SFL TYNE	31.905	2012	CHINA	BULK		*
SFL DEE	31.716	2013	CHINA	BULK		*
SFL C LYDE	31.639	2012	CHINA	BULK		*
SERENITY C	31.754	2011	CHINA	BULK	NA	13,50
MARITIME FAITH	33.166	2011	JAPAN	BULK	NA	16,50
GOLDEN DAISY	28.368	2014	JAPAN	BULK	SINGAPORE	16,50
NAREW	16.573	2012	CHINA	BULK	NA	9,30
CHS MAGNIFICENCE	173.541	2006	CHINA	BULK	NA	NA
VIJAYANAGAR	82.167	2010	JAPAN	BULK	GREECE	24,00
SHAO SHAN 6	75.700	2012	CHINA	BULK	CHINA	20,90
NAVIOS ALTAIR I	74.475	2006	CHINA	BULK	NA	14,00
NAUTICAL RUNI	63.577	2015	CHINA	BULK	NA	55,0 *
NAUTICAL LUCIA	63.548	2016	CHINA	BULK		*
NEW PRIDE	58.761	2009	PHILIPPINES	BULK	NA	18,80
SKYLIGHT	56.847	2009	CHINA	BULK	NA	16,35
HUA RONG 1	56.381	2012	CHINA	BULK	CHINA	19,20
ATALANTI SB	56.019	2006	JAPAN	BULK	BANGLADESH	16,00
IVY DELTA	55.869	2011	JAPAN	BULK	GERMANY	20,40
BAO ELLA	53.468	2006	JAPAN	BULK	NA	15,00
JOSCO SUZHOU	49.416	2004	CHINA	BULK	NA	13,50
KMARIN MUGUNGHWA	37.423	2014	VIETNAM	BULK	NA	21,00
NIKI C	29.974	2011	CHINA	BULK	CHINA	12,00
STELLA NAOMI	181.031	2016	CHINA	BULK	TURKEY	*
STELLA NORA	180.000	2016	CHINA	BULK		*
STELLA HOPE	180.000	2016	CHINA	BULK		*
DS CHARME	176.000	2011	CHINA	BULK	GREECE	28,00
SDTR IRENE	84.800	2022	CHINA	BULK	CHINA	36,30
RANGER	82.172	2012	CHINA	BULK	NA	24,00
ISHIZUCHI	77.247	2006	JAPAN	BULK	CHINA	16,50

OKEANOS BLISS	76.636	2008	JAPAN	BULK	GREECE	18,75
ALAM MOLEK	58.074	2014	JAPAN	BULK	BANGLADESH	52,0 *
ALAM MADU	58.045	2014	JAPAN	BULK		*
ANTOINE	55.498	2009	JAPAN	BULK	NA	19,50
SIBULK TRADITION	53.206	2008	JAPAN	BULK	SINGAPORE	17,00
TEIZAN	50.448	2011	JAPAN	BULK	NA	21,10
PACIFIC PAMELA	49.061	1997	JAPAN	BULK	NA	8,00
PALOMA	28.338	2010	JAPAN	BULK	NA	13,10
SIDER MOON	26.355	2015	JAPAN	BULK	TURKEY	NA
CAPE CHRONOS	79.294	2015	PHILIPPINES	SINGAPORE	CONTAINER	135,00
MERMAID STAR	14.026	1999	JAPAN	NA	GC	4,20
CONTI EVEREST	101.661	2004	S.KOREA	S.KOREA	CONTAINER	78,00
LEO PARAMOUNT	72.968	2005	JAPAN	JAPAN	CONTAINER	NA
E. R. SWEDEN	68.025	2002	S.KOREA	S.KOREA	CONTAINER	41,00
MP THE BROWN	52.316	2009	PHILIPPINES	PHILIPPINES	CONTAINER	128,0 *
MP THE LAW	52.315	2009	PHILIPPINES	PHILIPPINES	CONTAINER	*
BOSTON TRADER	12.930	2004	NETHERLANDS	NETHERLANDS	CONTAINER	17,00
MP THE GRONK	68.168	2005	S.KOREA	CONTAINER	SWITZERLAND	242,0 *
MP THE EDELMAN	68.042	2005	S.KOREA	CONTAINER		*
MP THE BRADY	68.017	2005	S.KOREA	CONTAINER		*
MP THE BELICHICK	65.965	2006	S.KOREA	CONTAINER		*
E. R. DENMARK	67.935	2002	S.KOREA	CONTAINER	UNDISC LOSED	43,50
PIRAEUS TRADER	23.732	2006	CHINA	CONTAINER	GREECE	25,50
FEEDER 1	23.250	2021	CHINA	CONTAINER	UNDISC LOSED	39,00
ITAL LIRICA	68.138	2007	S. KOREA	CONTAINER	FRANCE	NA
ITAL LAGUNA	68.038	2006	S. KOREA	CONTAINER	*	
ITAL LUNARE	68.008	2007	S. KOREA	CONTAINER	*	
ITAL LIBERA	67.986	2007	S. KOREA	CONTAINER	*	
XIN FENG YANG ZI JIANG	51.059	2002	S. KOREA	CONTAINER	SWITZERLAND	30,00
BUSAN TRADER	34.567	2009	S. KOREA	CONTAINER	NA	35,00
SAN ANTONIO	28.196	2008	S. KOREA	CONTAINER	U.S:A	32,50
VEGA SIGMA	13.668	2007	CHINA	CONTAINER	SWITZERLAND	15,50
XIANG SHUN	13.109	1997	NETHERLANDS	CONTAINER	CHINA	5,80
BF CALOOSA	11.145	2007	S. KOREA	GC	CHINA	6,50
BF TIMARU	11.142	2006	S. KOREA	GC		6,50
SUNNY ATLANTICA	114.896	2006	S.KOREA	TANKER	CHINA	15,50
OCEAN VELA	108.929	2009	CHINA	TANKER	GREECE	17,70
BUNGA KELANA 7	105.194	2004	S.KOREA	TANKER	NA	13,30
BUNGA KELANA 8	105.193	2004	S.KOREA	TANKER	NA	13,30
OCEAN MARS	50.388	2007	S.KOREA	TANKER	GREECE	9,00
JUSTICE EXPRESS	45.998	2011	JAPAN	TANKER	GREECE	17,10
OCEAN DIGNITY	34.663	2006	CHINA	TANKER	GREECE	NA
HANKUK CHEMI	17.427	2000	JAPAN	TANKER	CHINA	5,50
KHK VISION	305.749	2007	S.KOREA	TANKER	CHINA	31,00
GREEN STARS	50.000	2022	S.KOREA	TANKER	NA	35,00
YELLOW STARS	50.000	2021	S.KOREA	TANKER	NA	35,00
PIONEROS	49.990	2013	S.KOREA	TANKER	NA	NA
ANGEL NO. 5	46.829	2009	CHINA	TANKER	GREECE	11,80
MINERVA NIKE	105.320	2004	S.KOREA	TANKER	NA	NA
HELLAS EXPLORER	51.246	2008	S.KOREA	TANKER	GREECE	12,80



STENA IMPORTANT	49.731	2015	CHINA	TANKER	CHINA	NA
STENA IMAGE	49.719	2015	CHINA	TANKER		
AMELIA PACIFIC	45.811	2006	JAPAN	TANKER	NA	8,20
SICHEM NEW YORK	12.945	2007	S.KOREA	TANKER	NA	NA
LUTSEN	12.910	2006	S.KOREA	TANKER	NA	6,24
KATSURAGISAN	311.620	2005	JAPAN	TANKER	GREECE	31,00
MARINOR	74.997	2008	CROATIA	TANKER	CYPRUS	NA
MARVIN INDEPENDENCE	49.988	2018	S.KOREA	TANKER	NA	17,10

HURDA FİYATLARI EKİM 2021			
ÜLKE	Dökme Kuryük (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\$ 575-585	US\$ 585-595	US\$ 595-605
TÜRKİYE	US\$ 295-305	US\$ 305-315	US\$ 315-325

## EKİM 2021 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

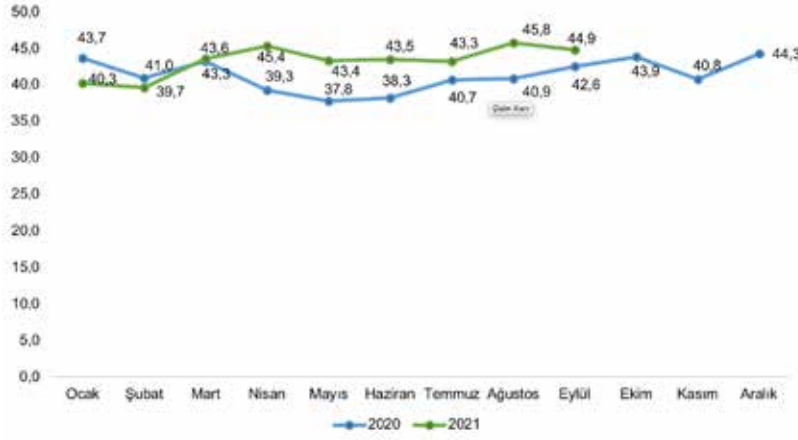
DOLE HONDURAS	16.337	8.291	1991	CONT.	INDIA	471
INGENIOUS	38.888	7.149	1985	BC	BANGLADESH	347
PERON	300.361	48.100	1997	TANKER	NA	595
PENNY H	300.361	48.100	1996	TANKER	NA	598
HAPON	300.361	48.100	1996	TANKER	BANGLADESH	595
GEMA	19.831	7.671	2001	TANKER	PAKISTAN	616
ICE CONDOR	19.787	7.715	2000	TANKER	NA	NA
GOLDEN SAILING	4.050	1.508	1992	GC	PAKISTAN	580
ESCAPADE	107.181	16.696	1998	TANKER	PAKISTAN	613
KURUSHINA	30.957	7.957	1998	TANKER	BANGLADESH	UNDISC
EVER EXUBERANT	17.083	5.994	1994	TANKER	BANGLADESH	605
NEW HARMONY	8.248	2.945	1995	TANKER	BANGLADESH	598
SHARIFA 4	95.416	16.484	1995	TANKER	PAKISTAN	617
HAFID	47.228	9.246	2000	TANKER	PAKISTAN	605
SANMAR STANZA	47.110	9.364	1999	TANKER	NA	578
LINDOIA BR	34.999	9.420	1996	TANKER	NA	437
NORTH ENERGY	67.055	32.467	1983	GAS TANKER	NA	710
AMAL I	41.574	7.418	1987	B C	PAKISTAN	582
SALLIE KNUSTEN	153.617	26.026	1999	TANKER	INDIA	NA
SEA GLAMOUR	147.093	23.267	2000	TANKER	BANGLADESH	603
AYSENAZ	9.108	2.866	1993	TANKER	NA	1.090
SOUTH ENERGY	72.561	31.196	1980	GAS TANKER	BANGLADESH	720

\* 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 eylül ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %5,6 arttı.**

- Limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı 2021 yılı eylül ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %10,7 artarak 13.451.872 ton,
- Limanlarımızda gerçekleştirilen ithalat amaçlı boşaltma miktarı 2021 yılı eylül ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %2,4 artarak 19.484.868 ton,
- Dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı 2021 yılı eylül ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %5,6 artarak 32.936.740 ton olmuştur.

Tablo 1. Denizyolu ile Dış Ticaret, Eylül 2021

Aylar	Yıllar	İhracat		İthalat		Dış Ticaret	
		Miktar (Ton)	Değişim	Miktar (Ton)	Değişim	Miktar	Değişim
Eylül	2020	12.154.193	10,7%	19.022.837	2,4%	31.177.030	5,6%
	2021	13.451.872		19.484.868		32.936.740	
Ocak - Eylül	2020	100.743.671	14,4%	169.827.565	0,8%	270.571.236	5,8%
	2021	115.257.916		171.127.164		286.385.080	

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)





# PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ

Bu Üniversitede İş Var!



## ÜNİVERSİTE

- Denizcilik Fakültesi
- Hukuk Fakültesi
- İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi
- Mühendislik Fakültesi
- Denizcilik Meslek Yüksek Okulu
- Lisansüstü Eğitim Enstitüsü



360°  
sanal tur

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



pirreisuni



pirreisuniversity



pirreisuniversitesi



pirreis.edu.tr

01.11.2021

## 44. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

ISTFIX Bileşik Endeksi bu hafta 2.319 puandan 2.475'e çıktı. Karadeniz'de konvansiyonel ve nehir tipi kosterlerin ticareti artışa geçerken bu hafta Kuzeybatı Avrupa'dan da benzer haberler geldi. Navlunlar, yavaş yavaş yaklaşan bir Noel öncesi rallisine işaret ediyor olabilir.



ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2021



ISTFIX – Son 1 yıl

### HABERLER

#### Avrupa ve Birleşik Devletler

Birleşik Devletlerde işsizlik maaşlarına talebin son 19 ayın en düşük seviyesine gerilemesi işgücü piyasasında ciddi toparlanma olduğuna işaret ederken, istihdam halen Şubat 2020'deki zirve olan 5 milyonun hala altında seyretmekte.

Son Reuters economist anketine göre, piyasa oyuncuları Federal Rezerv'in (FED) faiz oranlarını yükseltmek için 2023 yılına kadar bekleyeceğini öngörüyor.

Almanya IFO iş iklimi endeksi Ekim ayında 97,7 ile 6 ayın en düşük seviyesine gerilerken, IFO beklenti endeksi ise 95,4 ile beklentilerinin altında kaldı. Hammadde ile ilgili sıkıntılar ve Koronavirüs vakalarındaki artışın arz üzerindeki baskıları endekslerin düşmesinde etkili oldu.

Çin Ulusal Gemi İnşa Endüstrisi Birliği verilere göre, ülkenin toplam gemi

inşaatı ocak-eylül döneminde yüzde 6,2 artarak 30,34 milyon DWT oldu. Aynı dönemde, yeni gemi siparişleri ise yıllık yüzde 223 artarak 54,16 milyon DWT oldu.

#### Emtia Haberleri

Petrol fiyatları bu hafta da yatay-aşağı yönlü seyretti. Batı Teksas tipi ham petrol 83,5 dolar/varilde seyrederken Brent de 84 dolar/varile geriledi.

Ukrayna'nın buğday ihracatı, eylül ayında bir önceki aya göre yüzde 19, Eylül 2020'ye göre ise yüzde 18 artışla 4,36 milyon tonla aylık rekor seviyeye ulaştı.

Belki biraz da bunun sonucunda Ukrayna Tarım Bakanlığı ve tahıl piyasasının katılımcıları, 2021/2022 hasat yılı döneminde buğday ihracat hacmini 25,3 milyon tonla sınırlamak üzere anlaşmaya vardı.

MMK Metalurji Türkiye (MMK), 2021 yılı boyunca 12 milyon ton sıcak

hadde sac üretimi, 15,4 milyon ton tüketimi ve 2,2 milyon ton milyon ton ihracat öngördüğünü açıkladı. MMK'nın yapacağı 2 milyon ton sıcak hadde sac üretiminin ise yarısı ihraç edilecek.

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) güncel verilerine göre, ocak-ağustos döneminde, Türkiye'nin soğuk hadde rulo sac (CRC) ithalatı yıllık yüzde 1,2 düşerek yaklaşık 526.400 ton oldu. Rusya bir numaralı ihracatçı olurken, CRC ithalatı yıllık yüzde 33,1 düşüşle yaklaşık 216.300 ton oldu. Rusya'yı 173.400 ton ile Çin takip etti.

Yine TÜİK'e göre, ocak-ağustos döneminde Türkiye'nin sıcak haddelenmiş rulo sac (HRC) ithalatı yıllık yüzde 40,2 artarak 3,28 milyon ton seviyesine geldi. Türkiye en yüksek sıcak haddelenmiş rulo alımını yıllık yüzde 84 artışla 1,39 milyon ton olarak Rusya'dan yaparken, Rusya'yı 704.000 ton ile Ukrayna takip etti.



## NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	7.537	10.776	13.952	20.025
Geçen Hafta	7.062	10.097	13.073	18.762
Geçen Ay	6.809	9.715	12.605	18.091
Geçen Yıl	1.604	2.293	2.969	4.261



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2021

## TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonnage	Cargo	LOAD. - DISCH. PORT	L/D Rate (t/day)	Freight (\$/tonne)
1,150	STEEL COILS	MARMARA-THESSALONIKI	500/500	32.00
1,500	AGRI PRODUCTS (56')	NIKOLAEV-POTI	1000/1000	38.00
1,600	STEEL PRODUCTS	ISKENDERUN-RAVENNA	800/800	89.25
2,000	FERTILIZERS	NOVOROSIYSK-ISRAEL	2000/1000	95.00
2,000	STEEL PRODUCTS	MARMARA-RADES	1000/750	70.00
3,000	SCRAP (65')	KHERSON-MARMARA	1000/1000	55.00
3,500	STEEL PLATES	TARANTO-DILISKELESİ	1000/2000	41.75
4,500	SFS (85')	BRAILA-TEKIRDAG	1500/1500	68.00
5,000	STEEL PRODUCTS	TARANTO-MARMARA	2000/2000	29.50
5,000	MARBLE BLOCKS	VIGO (FDA)-DURRES (FDA)	1500/1500	31.20
5,000	STEEL PRODUCTS	MARIUPOL-BOURGAS	2000/2000	38.00
5,000	GRAINS (45')	NIKOLAEV-MOLFETTA	1500/1500	65.00
6,000	BULK PHOSPHATE	DAMIETTA-RAVENNA	2000/2000	40.00
6,000	UREA (51')	DAMIETTA-VOLOS	4000/2000	40.00
7,000	STEEL PRODUCTS	NIKOLAEV-SALERNO + CARTAGENA	3500/2250	86.00
7,000	WHEAT (46')	MARIUPOL-MARMARA	2000/2000	39.00

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

## S&P VE HURDA

Bu hafta herhangi bir satış duyulmadı.

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

Sıra NO	Gemi Adı	IMO NO	Tipi	Bayrak	Tonajı GT	Tonajı DWT	Tonajı LDT	İnşa Yılı	Geliş Tarihi
1	Integrity	8919934	Ro-Ro	ABD	52.479	29.152	10.870	1992	28.01.2021
2	Dampier Spirit	8613748	Tanker	Bahamalar	59.289	115.232	16.079	1988	3.04.2021
3	Tantawan Fpso	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	Nika Victory	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	Asso Ventuno	9183192	Römorkör	İtalya	1.996		1.479	1998	3.03.2021
12	Transocean Arctic	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	EnSCO 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	Csl Rhine	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	Gsp Vega	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	Leiv Eiriksoon	8767317	Sondaj Platformu	Marshall Adaları	36.768		31.614	2001	14.04.2021
29	Lev Soldatov	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	Deepsea Bergen	8750833	Sondaj Platformu	Norveç	15.546		14.739	1983	7.01.2021
33	Betty Knutsen	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	Seagas Governor	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

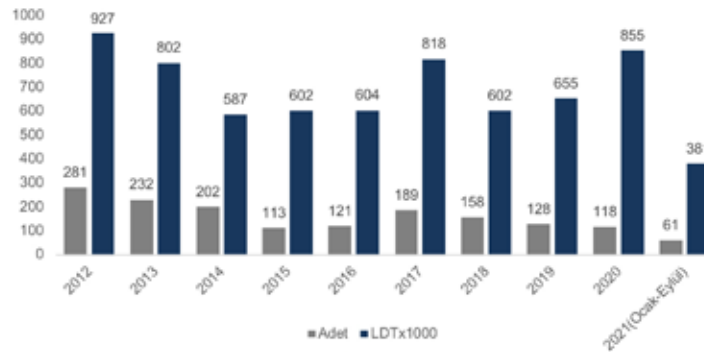


Sıra NO	Gemi Adı	IMO NO	Tipi	Bayrak	Tonajı GT	Tonajı DWT	Tonajı LDT	İnşa Yılı	Geliş Tarihi
39	Sea Cruiser 1	8817100	Ro-Ro	Panama	7.694	3.184		1989	20.06.2021
40	West Navigator	9162100	Sondaj Gemisi	Panama	69.851	99.304		1998	7.06.2021
41	Harats	8721404	Kuruyük	Panama	2.998	3.332		1986	7.07.2021
42	Standorf	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	Inzhener Plavinsky	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

**Kaynak:** Gemisander ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

\* Renklendirilen gemiler Eylül 2021 tarihinde geri dönüşüme giren gemilerdir.

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



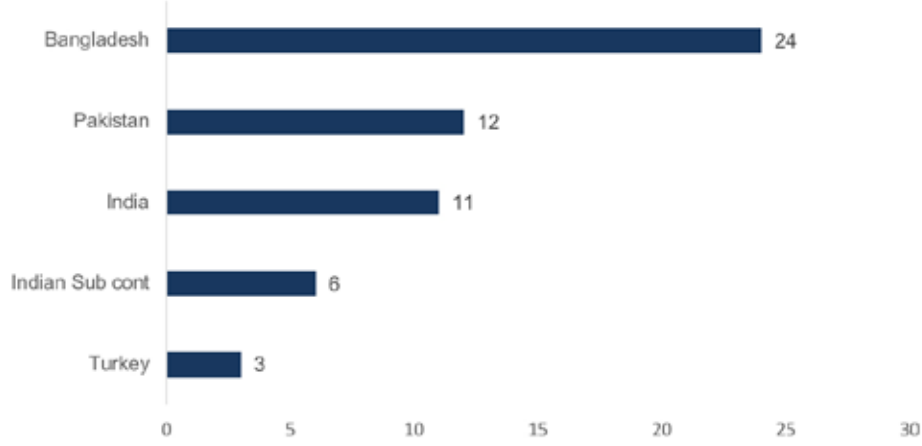
**Kaynak:** Clarksons Research Services Limited ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

## DÜNYADA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Gemi Tiplerine Göre Listelenmiştir) TEMMUZ - EYLÜL 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	2.420
AHTS	3	24	6.463	5	30,6	8.267	1	35	2.903
B/D/G Dredger	-	-	-	1	32	1.328			
Bulk	4	32,5	337.857	3	30	99.407	1	34	41.574
C,U & FP Lay	-	-	-	1	24	6.000			
Cement	1	46	6.436	-	-	-			
Chem & Oil	10	27,3	182.557	11	27,3	220.727	11	25,1	223.442
Container	-	-	-	2	32	23.413			
Cruise	1	48	5.936	-	-	-			
Diving Spt	1	38	1.751	-	-	-			
Ethy/LPG	-	-	-	-	-	-	1	32	4.247
FPSO	2	37,5	132.915	-	-	-			
GCargo	4	36,3	12.226	2	50,5	1.235	3	29	6.743
Hvy Dk Cargo	1	38	32.292	-	-	-			
LNG	1	37	67.552	2	31	143.510	2	39,5	139.615
LPG	2	25,5	8.764	1	31	28.820			
M. Sulphur	-	-	-	1	22	15.866			
Methanol	1	20	31.632	2	26	50.717	1	23	30.957
MPP	-	-	-	-	-	-	4	21	24.926
Open Hatch	1	30	47.079	-	-	-			
Pass	1	26	31	-	-	-			
Pass/Car F.	2	42	6.676	2	43	2.049			
Pass/Cargo	-	-	-	1	30	4.963	1	29	5.014
PCC	1	20	2.900	-	-	-			
Products	7	32,9	30.572	6	25,3	169.847	8	24,6	136.537
PSV	-	-	-	-	-	-			
Reefer	2	29,5	10.896	5	44	13.388	1	39	5.538
Research	1	45	200	-	-	-			
Rfr Fish C.	1	32	523	-	-	-	2	32,5	12.089
Seis. Survey	-	-	-	2	39,5	3.896			
Shuttle	1	22	35.807	-	-	-	2	22,5	283.648
Standby Safety	-	-	-	1	39	-			
Supply	-	-	-	1	26	1.090	1	37	1.180
Tanker	8	25,5	753.117	7	25,7	906.754	15	25,8	2.033.234
Tug	1	33	476	2	24	145	1	37	124
TSH Dredger	-	-	-	1	32	4.752			
Work/Repair Vsl.	1	39	20.627	-	-	-			
Genel Toplam	59	31,5	1.735.285	59	30,9	1.706.174	56	27,3	2.954.191

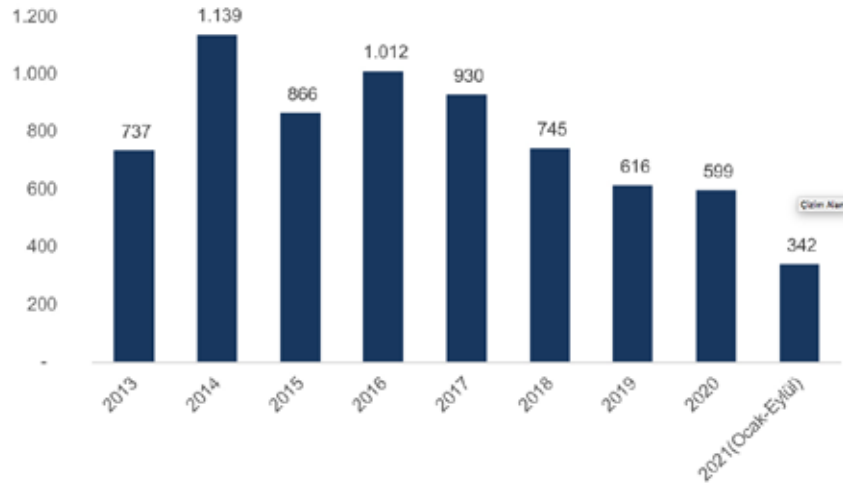


## GEMİ GERİ DÖNÜŞÜMÜNDE ADET BAZINDA ÜLKELER (EYLÜL 2021)



**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)



Poseidon  
Marine



*Fire and Safety  
Worldwide Service*



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

[www.poseidontr.net](http://www.poseidontr.net)

[info@poseidontr.net](mailto:info@poseidontr.net)





**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

