

Denizcilik Sektöründe 20 Yıldır Sizlerle...



BERK GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ LTD. ŞTİ.

Evliya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza

No: 2/5 Tuzla / İSTANBUL

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

info@berkgumrukleme.com

www.berkgumrukleme.com

BERK LOJİSTİK LTD. ŞTİ.

Evliya Çelebi Mh. Nazan Sk. Lagoon Plaza

No: 2/5 Tuzla / İSTANBUL

Tel: +90 216 446 93 79

Fax: +90 216 447 15 45

Gsm: +90 532 245 45 09

info@berklojistik.com

www.berklojistik.com

CITADESIGN

Marine Interior Design



info@designcita.com

www.designcita.com

CITA Design, denizcilik sektörü için yenilikçi tasarım çözümleri üreten bir iç tasarım stüdyosudur. Stratejimiz hem işlevsel hem de benzersiz tasarımlar sunmaktır.

CITA Design is an interior design studio that produces innovative solution for marine sector. Our strategy is to deliver creative designs that are both functional and unique.

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
info@urkmezsacdemir.com
satis@urkmezsacdemir.com

ABS[®] ClassNK

BUREAU
VERITAS

DNV

Lloyd's
Register



GEMİ İNŞA PROJE
UYGULAMALARINIZDA
PROFESYONEL
ÇÖZÜMLER

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



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

M. ZİYA KALKAVAN

MEHMET AYBARS

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



Yıl 37

TEMMUZ 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 Salıpazarı 34427 Beyoğlu
İSTANBUL-TÜRKİYE
T: +90 212 252 01 30 (8 hat / lines) +90 212 243 54 95 (3 hat / lines)
F: +90 212 293 79 35 dto@denizticaretodasi.org.tr
www.denizticaretodasi.org.tr

YAYINA HAZIRLIK

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

Genel Yayın Yönetmeni: HAKKI ŞEN hakkisen@tayfajans.com

Genel Koordinatör: AYŞE OLCAY ayseolcay@tayfajans.com

Reklam Koordinatörü: ZEYNEP USTAHÜSEYİNOĞLU
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

Kapak Fotoğrafı Prof. Dr. Mustafa Sarı'ya aittir.

Baskı: ÖZGÜN OFSET

Yeşilce Mah. Aytekin Sok. No: 21 34418 4. Levent / İstanbul
Tel: + 90 212 280 00 09
Faks: +90 212 264 74 33
www.ozgun-ofset.com

Dergimizde yayınlanan yazılar, yazarların kişisel görüşleridir.
Bu yazılardan dolayı Deniz Ticareti Dergisi sorumluluk üstlenmez.
Kaynak belirtmek koşulu ile alıntı yapılabilir.

ISSN 1301 – 5907



GLOBAL SHIP SUPPLY & CATERING

at 1400 ports, in 124 countries

at your service, globally.

www.avsglobalsupply.com



90 Years at sea

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

www.zihni.com.tr



Sale and Purchase
New Building
Demolition

Our light is your guidance...

www.lighthousebroker.com

Shipbrokers & Consultants since 2006

İÇİNDEKİLER



16

MECLİS

MECLİS TOPLANTISININ
GÜNDEMİNDE ÇEVRE
VARDI

46

GÜNCEL

DENİZ SALYASI EYLEM
PLANI KAPSAMINDA
İLK ADIMLAR ATILMAYA
BAŞLANDI

12

TAMER KIRAN

DENİZLERİMİZDE
BAĞIMSIZLIĞIMIZIN 95.
YILDÖNÜMÜNÜ KUTLUYORUZ

52

AKADEMİK BAKIŞ

PROF. DR. ORAL
ERDOĞAN

56

DENİZCİLİK VE KABOTAJ BAYRAMI

DENİZLERDE TAM
BAĞIMSIZLIĞIN 95. YILI

58

SÖYLEŞİ

NADİN HAÇERESTUNÇ

62

YENİ TEKNOLOJİLER

PROF. DR. MUSTAFA İNSEL

68

DENİZ TİCARETİ

NAVLUN PİYASALARI VE
GELECEK BEKLENTİLERİ

74

SÖYLEŞİ

AHMET AĞIRBAŞ

100

BUNKER

MUSTAFA MUHTAROĞLU

VEFAT/BAŞSAĞLIĞI	30
ODADAN HABERLER	32
ŞUBELERİMİZDEN	40
MAKALE	72
SEKTÖRDEN HABERLER	76
LOJİSTİK	98
DTO AB BÜLTENİ	102
GEMİ TUTULMALARI	106
HUKUK	108
MARİNALAR	110
S&P	112
YÜK İSTATİSTİKLERİ	120
ISTFIX ANALİZ	122
HURDA RAPORU	124

We believe
in making a
difference!



We are here to change the game...

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

Together we offer;

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

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



FREEFALL LIFEBOATS



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

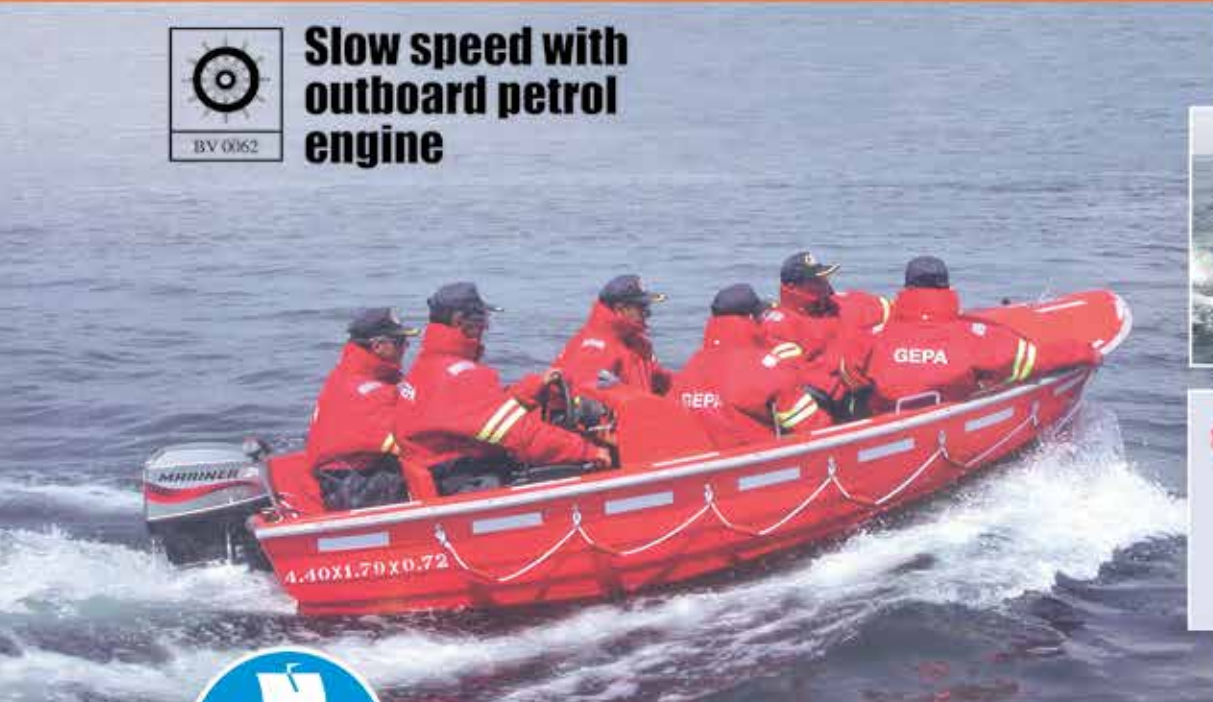


RESCUE BOATS

**SAFE
AND
SOUND**



**Slow speed with
outboard petrol
engine**



GEPA - FIBERGLASS INDUSTRY & TRADE CO. INC.

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

EXPERT FOR TOWAGE AGENCY

www.ataagent.com

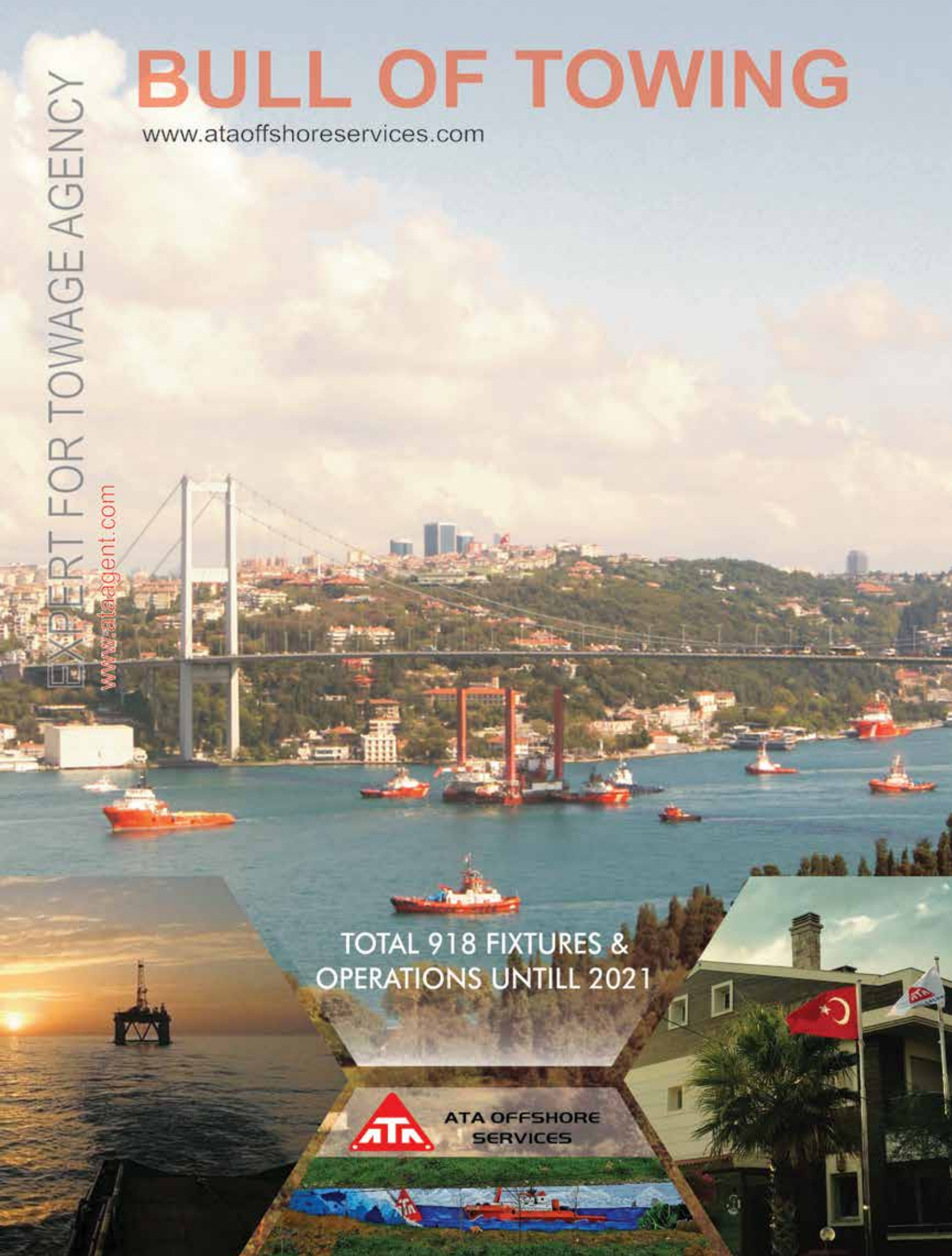
BULL OF TOWING

www.ataoffshoreservices.com

TOTAL 918 FIXTURES &
OPERATIONS UNTILL 2021



ATA OFFSHORE
SERVICES



Denizlerimizde bağımsızlığımızın 95. yıldönümünü kutluyoruz

Covid-19 pandemisinde, Nisan-Mayıs aylarındaki tam kapanma, daha sonra kademeli normalleşmenin ardından gerek salgının seyirindeki düşüş, gerekse aşı tedariki ve günlük aşılama oranlarındaki artış ile 1 Temmuz itibarıyla kısıtlamaların tamamına yakını kaldırıldı. Bu konuda, gerekli aşı tedariklerini sağlayarak ve rekor sayıda günlük aşılama sayıları ile dünyanın önde gelen devletleri arasında yerini alan ülkemizin başarısını vurgulamamız gerekiyor. Aşılama bu hızla devam etmemiz ve salgında ortaya çıkan yeni varyantlar nedeniyle hala önemini koruyan tedbirlere uymamız şartıyla önümüzdeki kışı geçtiğimiz kışa oranla inşallah çok daha rahat geçirebilme şansı yakalayacağız. Salgındaki kısıtlamaların kalkması, önümüzdeki süreçte ilişkin olumlu tablo, ekonomiye de pozitif yansıyor. Veriler, 2021'in 2'inci çeyreğinde GSYH büyümesinin Cumhuriyet tarihinin en yüksek artış oranlarından birisi olacağına işaret ediyor.

Malumunuz, 1 Temmuz 1926 yılında, 815 sayılı "Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Karasuları Dahilinde İcrayı San'at ve Ticaret Hakkındaki Kanun" ile Türk gemileriyle Türkiye Cumhuriyeti vatandaşlarına kabotaj imtiyazı tanınmıştır. Yüzlerce yıldır yabancılara verilen imtiyazları sona erdiren önce Lozan Anlaşması ardından Kabotaj Kanunu ile sadece bağımsızlığımız ve denizlerimizdeki hükümler haklarımız için değil, aynı zamanda denizciliğimizin hızla gelişmesi için de çok önemli adımlar atılmıştır.

Türkiye için denizcilik sektörü vazgeçilmezdir. Denizcilik sektörümüzün bugün modern, ileri teknoloji gemileri inşa etme kapasitesine sahip tersaneleri, limanları, yetişmiş personeli, büyüyen deniz ticaret filosu ve diğer iş kollarıyla ülke ekonomisine katkısı her geçen gün artmaktadır. Denizci ülkemiz için gelinen bu dikkate değer seviye ile yetinmemeliyiz. Ülkemizin yer aldığı coğrafyadaki stratejik konumu, genç nüfusu, denizcilik tecrübesi ve bilgi altyapısı ve tüm avantajlarından faydalanılarak dünya deniz taşımacılığındaki payımızın artırılması, geleceğimiz yönünden büyük önem taşımaktadır. Bu nedenle, denizcilik sektörünün desteklenip geliştirilmesi,



TAMER KIRAN

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı

deniz ticaret filomuzun rekabet gücünün artırılması gerekmektedir. Bu vesileyle Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk başta olmak üzere, tarihimizin tüm büyük denizcilerini, deniz savaşlarında, deniz kazalarında hayatını kaybeden bütün şehitlerimizi, bu mesleğe emeği geçen ve ebediyete intikal eden tüm denizcilerimizi rahmet ve minnetle anıyorum. Sektörümüzün gelişmesinde ve ilerlemesinde emeği geçen tüm denizcilerin ve tüm halkımızın Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nı kutluyorum.

Haziran ayında, Marmara Denizi'nde ortaya çıkan müsilaj sorunu önemli bir gündem maddemizi oluşturdu. Kirliliğe ivedilikle çözüm bulunması için Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'ın liderliğinde, Çevre ve Şehircilik Bakanımız Sayın Murat Kurum'un koordinasyonunda çalışmalar başlatıldı. Bu çerçevede, Cumhurbaşkanlığı genelgesiyle "Marmara Denizi Eylem Planı Koordinasyon Kurulu" kuruldu. İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı olarak yer aldığım kurul, ilk toplantısını Çevre ve Şehircilik Bakanımız Sayın Murat Kurum'un

başkanlığında, Cumhurbaşkanlığı Dolmabahçe Çalışma Ofisi'nde, 15 Haziran Salı günü yaptı. Geldiğimiz noktada, tüm kurumlarımız konuyu yakından takip etmekte, alınan kararlar titizlikle uygulanmaktadır. Sorunun çözümü için Oda olarak aktif rol aldığımızı ve elimizden gelen her türlü katkıyı sağlamaya hazır olduğumuzu belirtmek isterim.

Haziran ayında maalesef, sektörümüze ve özellikle denizcilik eğitiminin gelişmesi için çok büyük emekleri geçmiş bulunan Rıdvan Kartal'ın vefatının çok büyük üzüntüsünü yaşadık. Rıdvan Kartal, 1995 yılında girdiği İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclisi'nde 2018 yılına kadar kesintisiz görev yaparken, Yönetim Kurulumuzda 2009-2013 yılları arasında Sayman Üye, 2013-2018 yılları arasında Başkan Yardımcısı olarak görev almıştır. Ayrıca, TÜDEV Yönetim Kurulu Üyesi, Piri Reis Üniversitesi Mütevelli Heyeti Üyesi olarak hizmetlerde bulunmuş, TOBB Yüksek Disiplin Kurulu Başkanlığı görevini ifa etmiştir. Bulunduğu mevkilere çalışarak ve hak ederek gelen, tecrübesi ve ileri görüşlülüğü ile değerli hizmetlerde bulunmuş bir insandı. Türk Deniz Eğitim Vakfı (TÜDEV) ve Piri Reis Üniversitesi'ne çok büyük emekleri geçmiştir. "Güzel insan" ifadesini hak eden ender insanlardan bir tanesiydi. Rıdvan Kartal'a, Allah'tan rahmet, kederli ailesi, yakınları ve tüm denizcilik camiasına sabır ve başsağlığı dilerim.

Temmuz ayında 15 Temmuz Demokrasi ve Milli Birlik Günü'nün 5'inci yıl dönümünü idrak edeceğiz, ardından Kurban Bayramını kutlayacağız. 15 Temmuz'da, ülkemizin birlik ve bekasına karşı gerçekleştirilmek istenen darbe teşebbüsünün yıldönümünde, hain kalkışmaya karşı dimdik duran, vatani ve bayrağı uğruna canını feda eden tüm şehitlerimizi rahmet ve minnetle anıyor, gazilerimize şükranlarımı sunuyorum.

Geçtiğimiz yıl pandemi tehdidi altında geçirdiğimiz Kurban Bayramını da, inşallah bu sene daha sıcak bir şekilde kutlamaya hazırlanıyoruz. Kurban Bayramı'nın milletimize, insanlarımıza mutluluk ve huzur getirmesini diliyorum, sağlık ve afiyet içinde nice bayramlara erişmeyi temenni ediyorum. Kalın sağlıklılıkla...



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





Geleceğin deniz teknolojileri

FASTY
ALWAYS ON DUTY

İnsansız Cankurtaran Aracı (İCA)



www.marenrobotics.com

@marenrobotics     

MECLİS TOPLANTISININ GÜNDEMİNDE ÇEVRE VARDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Haziran Ayı Meclis Toplantısı 3 Haziran Perşembe günü video konferans yöntemiyle yapıldı. Toplantıda, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Şadan Kaptanoğlu, Bandırma Onyedi Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Mustafa Sarı ve Prof. Dr. Mustafa İnsel birer sunum yaptılar.



Salih Zeki Çakır

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 Başkan Yardımcısı Emin Eminoğlu'nun okuduğu isimler şöyle: "Meclis Üyesi Özdadaylılar Deniz Nakliyat ve Ticaret Limited Şirketi ortaklarından Metin Şener'in annesi Sabahat Şener, Toros Tarım Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi Ceyhan Tesisleri Şubesi Temsilcisi ve DTO İskenderun Şubesi Meclis Üyesi Ertem Arslantay'ın annesi Hatice Arslantay, Oda üyesi Erdoğan Güçlü Firması sahibi ve İstanbul Kartal Maltepe Bostancı Adalar Yük Taşımacılığı ve Gemi Servis Deniz

Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi Yönetim Kurulu Başkanı Erdoğan Güçlü'nün kız kardeşi Nazmiye Turan, Oda üyesi Akua Group Su Ürünleri Anonim Şirketi yetkilisi ve oda meclis üyesi Ahmet Menekşe'nin annesi Hüsniye Menekşe, Oda üyesi Gate Grup Yönetim Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi Yönetim Kurulu Başkanı Raşit Altınok ve Oda üyesi Artı Gemi Kiralama Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi Kurucusu ve Yönetim Kurulu Başkanı Uluç Seren Erenler'in babası emekli Kılavuz Kaptan ve Uzakyol Kaptanı Rami Erenler.

Vefat haberlerinin okunması ardından "Nefes Kredisi" için yapılacak başvurularda gereken faaliyet belgelerinden Oda olarak ücret alınmaması hususu, Meclisin 38 No'lu

toplantı zabıt kayıtları ve 2020/1 Nisan ayı mizanı oylanarak kabul edildi. Meclis toplantısı Bandırma Onyedi Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dekan Vekili Prof. Dr. Mustafa Sarı'nın, 'Marmara'nın Yeni Kâbusu; Müsilaj' başlıklı sunumu ile devam etti.

Müsilajın oluşumu hakkında bilgiler veren Prof. Dr. Sarı, "Denizlerdeki besin piramidinin ilk basamağını fitoplankton dediğimiz bitkiler oluşturuyor. Bu plankton grupları bizim karadaki bitkilere tekabül ediyor. Fotosentez yapıyorlar. Deniz suyunun içinden besinleri alıyor. Bir plankton bunlardan besleniyor. Küçük balıklar da onları yiyerek besleniyor. Devam ederek besin piramidi oluşuyor. Müsilaj fitoplankton dediğimiz bitkisel plankton gruplarının deniz şartlarındaki anormal değişimlere tepki olarak aşırı çoğalması sonucu ortaya çıkar. Normalde litrede 10'lu rakamlardayken çoğaldığı zaman milyonlu rakamlara çıkabiliyor. Şartlar oluşunca da salgı üretmeye başlıyorlar. Bu salgı zararlı mikroorganizmaların oluşumu için gerekli ortamı oluşturduğu için onlar da bunun içine kümeleniyor. Denizin altında metrelerce oluşan bir mukoza şeklinde şeffaf bir madde oluşturuyorlar" şeklinde konuştu.

"DURUM CİDDİ"

Müsilajın aslında zaman zaman salınan organik bir salgı olduğunu söyleyen Sarı, "Akdeniz havzasında 1729 yılından bu yana bilinmiş olmasına rağmen Marmara Denizi'nde bu yıl olduğu kadar yoğun bir müsilaj görülmedi. 1992 yılında bir miktar oldu, 2007 ve 2008'de oldu, ama hiçbirisi bu seneki gibi olmadı. Müsilaj



oluşumunda üç tane faktörün bir araya gelmesiyle oluşur. Birincisi küresel ısınmadan kaynaklı sıcaklıkların yüksek olması, ikincisi deniz şartlarının durağan olması ve üçüncüsü de maalesef denizi bizim aşırı şekilde kirletiyor olmamızdan kaynaklanıyor. Marmara Denizi'nin sıcaklığı son 40 yılın en yüksek seviyelerinde. Ortalama 2 buçuk derecelik bir sıcaklık var. Bu rakam çok yüksek bir sıcaklıktır. Akdeniz'de bu sıcaklık bir buçuk 2 derece civarında seyrediyor. Eğer bu rakam 2 buçuk ve üzerine çıkarsa, Akdeniz'de tropik siklonları görmeye başlayacağız. Durum bu kadar ciddi” dedi.

“MARMARA DENİZİ ASTIMLI BİR İNSAN GİBİ”

Marmara'nın neden bu kadar sıcak olduğu ile ilgili bilgilendirmelerde bulunan Sarı, “Birincisi tabii ki küresel iklim değişikliği dediğimiz çok büyük bir fabrika çalışıyor. Bütün dünyayı kasıp kavuruyor, denizlerin hepsini ısıtıyor. Akdeniz'i de ısıtıyor ve bizler Marmara'yı çok kirletiyoruz. Marmara'da atık ve parçacık oranı yüksek... Güneşten gelen ışıkların soğurulması Marmara'da daha fazla olduğu için en fazla Marmara ısınıyor. Isınma yükselişi 2000 yılından itibaren başladı. Son yıllardan itibaren 2015-2021'e geldiğimizde ise maksimum düzeye çıkmış durumda. Yani bazı yıllar

düşmüş bazı yıllar daha sıcak olmuş ama 40 yıllık veriler mevsimden arındırılmış bir şekilde trende tabii tutulduğunda eğilim hep yukarı doğru gidiyor. Bu verilere baktığımızda Marmara Denizi'nde ısınma devam edecek. Yani müsilaj oluşmasına neden olan sıcaklık artışları devam edecek, onun önüne geçemeyiz. İkincisi Marmara durağan deniz. Marmara Denizi astımlı bir insan gibi... Nasıl ki astım hastası yeterli oksijen alamadığı zaman bazı metabolik veya fizyolojik aksamalar yaşıyorsa aynı şey Marmara Denizi içinde geçerli. Yeterli oksijen alamıyor. Dar boğazla Karadeniz'e yine dar bir boğazla Akdeniz'e bağlanıyor. Ve burada iki denizin sıcaklıkları, yoğunlukları farklı olduğu için Marmara Denizi'nde ikili bir yapı oluşuyor. Yüzeyle ilk 25 metrede Karadeniz'den gelen binde ortalama olarak söylüyorum. 18 ile 25 arasında tuzluluğa sahip bir su var. 25 metrenin altında kuzeye doğru akan Akdeniz'den gelen sıcak, yoğunluğu fazla olan tuzluluğu binde 38 civarında olan başka bir su var. Bu iki tabakayı birbirinden ayıran bir tampon tabaka var. Bu tabaka karışımları engelliyor. Normal denizlerde denizin dibi +4 derecedir. O yüzden de zaman zaman karışır. Yüzeyle dip arasında karışım olur. Marmara'da bu olamıyor. Yüzeyledeki karışımlarda tamamen meteorolojik ve iklim şartlarına bağlı akıntılar iyice azaldı” dedi.

Marmara Denizi'nin doğal oluşumu gereği aslında müsilaj oluşumuna açık bir deniz olduğunu kaydeden Sarı, “Bu müsilajın ne zaman oluştuğuna dair de bilgiler verdi. Sarı, “Bu müsilaj ekim sonunda başlıyor, haziran ayına kadar devam ediyor. Bu sene de kasım ayından itibaren oluşmaya başladı. Kasım ayından itibaren balıkçılar feryat etmeye başladılar. Ben onlarla sürekli irtibat halinde olduğum için hep, beni aradılar. Balıkçılar çok zor durumda kaldılar. Bende sayısını unuttuğum kadar bu konuyla ilgili açıklama yaptım. Fakat hiç kimseye o günlerde sesimizi duyuramadık. Ne zamanki denizin altındaki bu müsilaj parçalanma aşamasına girdi, deniz yüzeyine çıktı, köpükler halinde sahilleri, limanları, barınakları marinaları doldurdu, işte o zaman eyvah müsilaj var dedik. Haziran ve ekim ayına özellikle dikkatinizi çekmek istiyorum. Akdeniz'den Karadeniz'den gelen su akıntısı en az ekim ayında, en fazla da haziran ayında oluyor. İki deniz şartlarındaki durağanlık yüzünden biz müsilajı genellikle ekim sonuyla haziran başında görüyorduk eskiden. Ama bakın şu anda hazırdayız ve ben daha yeni 18 metreye daldım, aynı yoğunluk devam ediyor” diye konuştu.

“DOĞADA HİÇBİR ŞEY KENDİ KENDİNE YOK OLMAZ”

Üçüncü etken olarak besin elementleri konusunda ve Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın Deniz Kirliliği Özet Raporu'ndaki bilgileri aktaran Prof. Mustafa Sarı, “Bandırma, İzmit ve Gemlik Körfezi birinci derecede, Erdek Körfezi de ikinci derecede kirlidir. Çok az kirlenmemiş yer var. Peki, buna göre ekolojik hassasiyet söz konusu mu? Evet, söz konusu... İstanbul Boğazı'nın tam jet akışının olduğu yer dışındaki bütün sahiller ve körfezler hassas durum alanında. Yani iyice kirlenmiş, biraz daha kirlenirse buralarda felaket olabilir anlamına geliyor. Nereden geliyor bu kirlilik. 25 milyon insan yaşıyor Marmara Denizi'nin çevresinde. Bunların atıklarının önemli bir kısmı hiç arıtılmadan denize gidiyor. 80'li yılların ortalarında derin deniz deşarj aleti icat etmişiz. Neden icat



etmiş? Çaresizlikten. Yeterli para yok, yatırım yapılamıyor. Bari Akdeniz'den gelen akıntıya verelim onunla Karadeniz'e gönderelim demişiz. Doğada hiçbir şey kendi kendine yok olmaz. Atığı verirsiniz biraz uzaklaşır, seyrelir ama yok olmaz. Kurtulamadık. Kurtulsaydık böyle olmazdı" dedi.

Marmara Denizi'nin çevresinde çok yoğun endüstriyel faaliyet olduğunu vurgulayan Sarı, Türkiye'nin endüstrisinin yarısının Marmara'da kümelenmiş olduğunu ifade etti. Sarı, bu endüstriyel atıkların arıtılması ile ilgili şöyle konuştu: "Kağıt üstünde, kurumsal dosyalarda evet arıtılıyor. Herkesin arıtma tesisi var ya da Organize Sanayi Bölgelerinin arıtması var. Peki, bu arıtmalar çalışıyor mu? Yapılan denetimler gösteriyor ki çalışıyor. Ama bunlar gerçek anlamda çalışmıyor. Çalışsa deniz bu halde olur mu?"

Müsilaj konusunun çok ciddi bir konu olduğunu ve neleri etkilediğini aktaran Sarı, "Müsilaj ilk başta balıkçılığı etkiledi. Marmaralı balıkçı iflasın eşiğine geldi. Mutlaka bizim balıkçılara bir çare düşünmemiz lazım. Onların bu sonuçta payları var elbette, ama payları var diye onları iflasa sürükleyemeyiz. Onlar için bir çözüm üretmemiz gerekiyor. Ekolojik etkileri var. Midye yetiştiriciliğine etkileri var. Midye yetiştiriciliği ölmek üzere... Turizm sektörüne etkisi var. Denizcilik sektörüne etkileri var. Şu an çalışamaz hale gelmiş gemilerimiz var. Balast su arıtma sistemleri, soğutma sistemleri hiçbirisi müsilaja uygun değil. Dolayısıyla onların hepsi zarar görmüş durumda" diye konuştu. Alınması gereken önlemlerden bahseden Sarı, "Üç tane tetikleyiciden bahsettik. Yüksek sıcaklık, durağan deniz ve fazla besin elementi olmak üzere. Burada müdahale edebileceğimiz tek yer, kirliliği

azaltmak. Atıkları azaltmamız lazım. Atıkları azaltmakta da üç faktör önemli... Birincisi, evsel atıkları artık arıtmadan denize vermemeliyiz. İkincisi endüstriyel atıklar. Yani akarsular zehir akıyor. Bu endüstri kuruluşlarının hepsinin görünüşte ya paket arıtması var ya da kendi organize sanayi bölgelerinde arıtma sistemleri var. Ama bunlar çalışmıyor. Üçüncüsü tarımsal faaliyetlerden gelen gübre ve kullanılan diğer kimyasalların değişmesi gerekiyor" dedi.

"ACİL EYLEM PLANI OLUŞTURULMALI"

Marmara Denizi çevresinde kim varsa herkesin bir araya gelerek bir karar alması gerektiğine vurgu yapan Sarı, şunları ifade etti: "Bunun için acil bir eylem planı oluşturularak belediyeler aracılığıyla evsel atıkların arıtılması, Çevre ve Şehircilik ile Tarım ve Orman Bakanlıkları aracılığıyla endüstriyel ve tarımsal atıkların yasal deşarj sınırlarına çekilmesinin sağlanması, akarsuların kirlilikten korunması, yine Tarım ve Orman Bakanlığı aracılığıyla tarımda kullanılan gübre ve tarım ilaçlarının azaltılmasını sağlayacak iyi tarım uygulamalarına geçişin sağlanması gerekmektedir."

Kanal İstanbul konusunu aklımızı kaybetmiş şekilde tartışıyoruz diyen Prof. Dr. Sarı, "Böyle bilimsel tartışma olmaz. Tamamen kamplara bölünmüş durumdayız. Bir taraf aklı ve bilimi göz önüne almadan ne olursa olsun yapacağız diye inatlaşıyor, diğer taraf da ne olursa olsun yaptırmayacağız diye inatlaşıyor. İkisi de yanlış. Bilim olaya böyle bakmaz. Şu anda televizyonlarda yapılan tartışmalarda kimsenin elinde bir veri yok. ÇED raporu çok yeterli değil. Çok daha detaylı bir rapor olması lazım... ÇED raporuna bile doğru düzgün bakmadan insanlar bence diyerek devam ediyorlar. Bilim bence olarak bakmaz konuya, bilim evrenseldir. Kanal İstanbul için müsilaj yepyeni bir konu. Mevcut raporun içinde hiçbir yerde müsilaj konusu yok. Bu konu yeni olduğu için yeniden veri toplanması lazım. Bu veriyi alacağız elimize, bu kanalı simüle



edeceğiz. Simülasyon sonucunda ne çıkarsa, ona razı olacağız. Bilim ne diyorsa onu yapmak için hareket etmemiz gerekir. O yüzden elimizde veri olmadan fikir beyan edersem, bende kişisel görüşümü söylemiş olurum" şeklinde konuştu.

"İKİ SEVİNDİRİCİ GELİŞME YAŞADIK"

Prof. Dr. Mustafa Sarı'nın konuşmasının ardından İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın Mayıs ayı faaliyetlerinin sunumu meclis üyeleri ile paylaşıldı. Sunumun ardından İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, koronavirüs salgını sürecinin büyük oranda kapanmayla geçtiğini ve birçok hizmet sektörü açısından ciddi sıkıntılı bir dönemim ardından yeniden kademeli açılma dönemine girildiğini ifade ederek şöyle konuştu:

"Hafta başı itibarı ile hafta boyu uygulanacak olan kademeli normalleşme sürecinin ikinci etabı kapsamında alınan kararlar Cumhurbaşkanımız Recep Tayyip Erdoğan tarafından açıklandı. Tüm bu sıkıntıların sonucunda iki sevindirici gelişme yaşadık. Günlük 60 binin üzerine çıkan vaka sayıları 6-7 binli sayılara inişe geçerken; yeni aşı anlaşmalarından da güzel haberler aldık. Önümüzdeki dört ayda sadece Biontech firmasından toplam 120 milyon doz aşının Türkiye'ye gelmesini bekliyoruz. Buna ilişkin müjdeyi bizzat Sağlık Bakanımız ve firmanın kurucu ortağı Dr. Uğur Şahin'den aldık. Bu arada diğer aşılardan da tedariki sürececek, hatta bazısını ülkemizde imal etme aşamasına geleceğiz. Böylece vatandaşlarımızın büyük bölümünü aşılayabildiğimiz anlamına gelen bu gelişme sayesinde, en geç Eylül ortalarına kadar toplumsal bağışıklığa yetecek aşılama sayılarına



Tamer Kıran

ulaşılmasını hedefliyoruz. İnşallah bu hedefi yakalar ve sosyal hayatımıza yeniden kavuşup, faaliyetlerimize tam manasıyla yeniden başlayarak geçtiğimiz yıl mart ayından bu yana yaşadığımız sıkıntıları geride bırakmış oluruz.”

Dünyadaki gelişmelere bakıldığında aşılama çalışmaları hızlanırken ülke grupları arasındaki farkın yüksek seyrettiğini belirten Tamer Kıran, “Gelişmiş ülkelerde her 100 kişiden 50’ye yakını aşılanırken, gelişmekte olan ülkelerde bu sayı 15 kişi civarında seyrediyor. Bununla birlikte hem gelişmiş ülkelerin, hem de büyük aşı üreticilerinin önümüzdeki dönemde gelişmekte olan ve az gelişmiş ülkelere aşı sevkiyatını arttırma planları son derece olumlu bir gelişme olarak karşımıza çıkıyor. Yapılan çalışmalar aşılamanın güçlü olduğu ülke ve bölgelerde tüketici güveninin yükseldiğine siparişlerin arttığına işaret ediyor. Önümüzdeki dönem için en büyük risk, aşılardan bile etkili olamayacağı yeni mutant virüslerin ortaya çıkması diyebiliriz. Son günlerde gelen haber akışları özellikle Hindistan kaynaklı mutant virüslerin bazı Asya ülkelerinde tedirgin edici gelişmelere yol açtığını gösteriyor” diye konuştu. Ekonomik göstergelerin toparlanmaya işaret ettiğini vurgulayan Kıran, “Otomobil endüstrisi

gibi bazı sektörlerin tedarik sorunları ve uzun teslimat süreleri nedeniyle üretim kısıtlamasına gitmek durumunda kaldığını izliyoruz. Genel anlamda küresel ticaret artış eğilimini bununla birlikte sürdürüyor. Latin Amerika, Orta Doğu ve Afrika ticaret artış hızında daha zayıf bölgeler olarak karşımıza çıkıyor. Küresel piyasalarda merkez bankaları destekleyici mesajlarını devam ettirseler de, zaman zaman yükselen enflasyon sinyalleri finansal piyasalarda stresi arttırıyor. Birçok ülkedeki eğilim anketleri birim maliyet ve satış fiyatlarında artış eğiliminin sürdüğüne işaret ediyor.

Özellikle Amerika Birleşik Devletleri’nde enflasyon verilerinin güçlü seyri Amerika Birleşik Devletleri Merkez Bankası FED’in beklenenden önce tahvil alımını azaltma ve para politikasını sıkılaştırma ihtimalini arttırıyor. Böyle bir durumun finansal piyasalarda özellikle döviz piyasalarında yaratabileceği dalgalanmaya hazırlıklı olmamız gerekiyor” dedi.

“ÇİN, YÜKSELEN METAL FİYATLARINA TEKRAR MÜDAHALE EDEBİLİR”

Mayıs ayındaki önemli gelişmelerden birinin de başta bakır ve demir cevheri olmak üzere ana metal fiyatları ve genel olarak emtia fiyatlarındaki yükseliş ve bunu frenlemek üzere Çin’in başlattığı

adımlar olduğunu ifade eden Kıran, şunları ifade etti: “Çin’in emtiadaki spekülasyonlara izin vermeyeceği yönündeki açıklamaları, özellikle bazı ana metal fiyatlarında önemli gerilemelere yol açtı. Bunun doğal sonucu olarak da geçtiğimiz iki hafta içerisinde özellikle dökme yük piyasalarında aşağı yönlü düzeltme hareketi olduğunu gördük. Ana metal fiyatları genel olarak talep yönlü hareket ettiğinden pandeminin kontrol altına alınması ve küresel ekonominin toparlanmaya devam etmesi durumunda fiyatların yüksek seyrini koruma ihtimali bulunmakla birlikte dünyanın en büyük madem ithalatçısı konumundaki Çin’in bu durum karşısında geçtiğimiz haftalarda olduğu gibi tekrar müdahale etme ihtimalini de göz ardı etmemek gerekmektedir. Özellikle dökme yük, kuru yük piyasalarında olan armatörlerimiz için...”

YÜZDE 7’LİK BÜYÜME

Geçtiğimiz günlerde TÜİK tarafından yayınlanan yüzde 7’lik ekonomik büyümeyi de değerlendiren Kıran şöyle devam etti: “İlk çeyrekte ekonomimiz yüzde 7 büyüdü. Veriler büyümenin ağırlıklı olarak sanayi sektöründen kaynaklandığını gösteriyor. Büyümenin genel tablosu da buna uygun bir çerçevede geldi. Pandemi döneminde uzaktan çalışmanın yaygınlaşması konularımızla ilgili ihtiyaçları ve talebi hem içerde, hem de dışarıda ciddi biçimde arttırdı. Rekabet gücü ve esnekliği yüksek sanayimiz hemen hemen tüm alt kollarıyla bu talebi karşılama yönünde büyük bir başarı gösterdi. Sanayi üretimi yüzde 11.7 büyüdü. İçerden ve dışarıdan gelen yüksek talep sanayinin birçok alt kolundan kapasite artırım ihtiyacını doğurdu ve yatırım artışını destekledi. Buna bağlı olarak yatırımlar yüzde 11.4 artış gösterdi. Son üç çeyrekte yatırımlardaki artış ve bunun çift haneli rakamlarda olması önümüzdeki dönemde verimlilik artışı açısından da pozitif bir gelişmeye işaret etmektedir...”

Türkiye’de ağırlıklı olarak imalat sanayi ürünlerinden oluşan ihracatın yüzde 3.3



artış gösterirken; ithalatın ise yüzde 1.1 gerileme gösterdiğini kaydeden Kıran, “Veriler önümüzdeki dönemde dış ticaret açığının azalma eğilimine girilebileceğini gösteriyor. Yine pandemi döneminde bağlı olarak bilgi ve iletişim sektörlerinde yüzde 18.1’lik büyüme gördük. Bilgi ve iletişim altyapısının güçlü olması sektörel taleplerin hızla gerçekleşmesine katkı sağlıyor.”

Kapanmaların etkisiyle başta turizm olmak üzere bazı hizmet sektörlerinin ise maalesef olumsuz etkilendiğini izliyoruz. Eğitim, sağlık, sosyal hizmetler, finans, sigortacılık gibi alanlarda büyüme rakamları yüzde 3’ler civarında gerçekleşmiş durumda. Bununla birlikte lojistik, taşımacılık, ticaret gibi sektörlerin büyümesi hizmet sektörleri ortalama büyümesini yüzde 5.9 seviyesinde tutmuş görünüyor” dedi.

İçinde bulunduğumuz ikinci çeyrekte daha da güçlü bir büyüme öngörüldüğünü ve önümüzdeki haftalarda aşılmanın artmasıyla turizm ve ilgili sektörlerde de toparlanma sürecine gireceğini belirten Kıran, kapanmaların da olduğu zorlu bir dönemde Türkiye ekonomisinin yüzde 7 büyümesinin memnuniyet verici bir gelişme olduğunu ifade etti.

Pandemi döneminde küresel ekonomide Türkiye imalat sanayisinin gücünü, esnekliğini ve rekabet kapasitesini çok net gördüklerini

belirten Kıran, “Pandemiye bağlı olarak tedarik zincirlerindeki rekabet, değişim dinamiklerinin yarattığı fırsatı bulduğumuz bölgede imalat sanayimiz oldukça iyi bir şekilde yakalamış görünüyor. Önümüzdeki dönemde bunu korumak ve hem yeni pazarlara açılarak, hem yüksek teknoloji ürünlerin payını arttırarak ilerlemek sürdürülebilir ve istikrarlı büyümemize katkı sağlayacaktır” dedi.

Denizcilik piyasalarında ise 2021 yılı ilk çeyrek verilerine göre limanlarda elleçleme miktarı ihracatta bir önceki yılın aynı çeyreğine göre yüzde üç arttığını ve ithalatta yüzde 8’lik bir gerileme olduğunu dile getiren Kıran, “Sektörümüzün önemli bir bileşeni olan gemi ve yan sanayi ihracatında yılın ilk çeyreğinde 345.2 milyon dolarlık ihracat ile ekonomik büyümeye katkı sağladık. Yılın ilk beş ayı itibariyle denizcilik piyasalarında ortalama navlunlar canlı kalmaya devam etti.

Özellikle konteyner tarafında talep artışının devamı liman sıkışıklıkları ve lojistik yetersizlikler navlunları ve gemi fiyatlarını rekor seviyelere taşıdı. Dökmecilerde de, Çin kaynaklı büyümenin pozitif etkisiyle hareketli bir piyasa yaşadık. 2020 yılının özellikle ikinci yarısından itibaren hızla artan talep karşısında birçok piyasamızda fiyatlar hızla arttı. Önümüzdeki sürece ilişkin beklentiler de talebin arza göre daha hızlı bir gelişme göstermeye devam edeceği

yönündedir. Nitekim 2021 Mayıs itibariyle gemi siparişlerinin mevcut filoya oranı dökmecilerde yüzde 3.9, tankerlerde yüzde 0.12 azalmış olmasına rağmen konteynerde yüzde 4 artmıştır. Global filonun 2021 yılında yüzde 3 büyüyerek 2 milyar 127,5 milyon DWT tona ulaşması bekleniyor” şeklinde konuştu.

NEFES KREDİSİ DESTEĞİ

Mayıs ayında sıkıntılı süreçten geçerken, iş dünyası olarak hibe ve nefes kredisi desteği müjdesini Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan’dan aldıklarını belirten Kıran, geçtiğimiz yıl bu krediden 197 üyenin, toplamda 10 milyon 435 bin TL’lik kredi kullanma imkanına sahip olduğunu hatırlattı. 2020 yılı cirosu 2019 yılı cirosuna göre en az yüzde 25 düşen üyelere yönelik olarak hayata geçirilen TOBB Nefes Kredisi 2021 için imkanlarını seferber ettiklerini vurgulayan Kıran, “DYO olarak yine 3 milyon TL mevduat taahhüt ederek, üyelerimiz için 30 milyon TL tutarında kredi imkanı sağladık.”

TOBB Nefes Kredisi 2021 6 ay ana para ve faiz ödemesiz sonrasında 12 ay eşit taksitli geri ödemeli toplam 18 ay vadeli, faiz oranı yıllık yüzde 17,5 olacak bir kredi. 2020 yılı cirosu 1 milyon TL altında olan işletmeler azami 50 bin TL, 1-10 milyon TL arasında cirosu olan işletmeler azami 200 bin TL kredi kullanabilecekler. Protokol imzalanan 8 banka ve 2 katılım bankası, Kredi Garanti Fonu’na 10 binde 3 kefalet başvuru bedeliyle yüzde 1 banka komisyonu dışında üyelerimizden herhangi bir masraf ve komisyon talep etmeyecekler.

Üyelerimiz krediye başvurabilmek için öncelikle odamızdan açıklama olarak ‘Nefes Kredisi başvurusu içindir’ ibareli ücretsiz faaliyet belgesi alacaklardır. Nefes Kredisi’nin küçük ölçekli şirketlerimizin derilerine derman olacağına, önemli bir destek sağlayacağına inanıyorum” diye konuştu.

‘FİLYOS LİMANI LOKOMOTİF ROL OYNAYACAK’

İnşası tamamlanan Filyos Limanı’nın 4 Haziran’daki açılışına da değinen



Kıran, şöyle devam etti: “Karadeniz’in yeni lojistik üssü Filyos Limanı sadece Zonguldak’ın değil, başta Karabük ve Bartın olmak üzere Batı Karadeniz ve İç Anadolu’nun ana ihracat merkezi olacak. Kuru yükte capesize gemilerden konteynerde 14 bin TEU’luk gemilere kadar hizmet verebilecek limanda aynı anda farklı boyutlarda 13 geminin elleçlemesi yapılabilecek. Filyos Limanı bölgenin yükünün Karadeniz’den Rusya’ya Balkanlara, hatta İskandinav ülkelerine taşınmasını sağlayacak. Bir başka önemli misyonu da; Karadeniz’de keşfettiğimiz ve hepimizi milletçe sevince boğan doğal gaz rezervlerine ilişkin yapılacak çalışmalara da lojistik destek sağlaması olacak. Bölgenin kalkınmasında lokomotif rol oynayacak bu yatırımın ülkemize, milletimize hayırlı olmasını temenni ediyor; bu yatırımın gerçekleşmesinde emeği geçen herkese şükranlarımı sunuyorum.”

DENİZ TURİZMİ PERSONELİNE AŞILAMADA ÖNCELİK SAĞLANDI

Kıran, pandemiden en büyük darbeyi alan turizmi de değerlendirdi. Turizm ülkesi Türkiye’nin genel turizm gelirlerinin 2020 yılında bir önceki yıla göre yüzde 65.1 azaldığını aktaran Kıran, şu ifadeleri kullandı: “Bu sıkıntılı dönemde kapalı durup tam sosyal izolasyonun sağlandığı mavi yolculuk, su altındaki mavi derinlere dalışa yönelim ve su sporlarında kişisel farklı deneyimler yaşama isteği özel tekne kullanımı ve alımına olan ilgiyi arttırdı. Buradan hareketle Odamız, yeni

turizm sezonu öncesi sektörün önünü açacak önemli kararlar alınmasında ciddi çalışmalarda bulundu. Bu kapsamda Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından hazırlanan Güvenli Turizm Sertifikasyonu kriterleri listesi kapsamına eklenen deniz turizm tesislerinin sertifikasyon kriterleri odamız katkılarıyla hazırlandı.

Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından 12 Mart tarihi itibarı ile başlatılan turizm personeli aşılama kayıt sistemine, deniz turizmi sektöründe çalışan personelin öncelikli aşılama kapsamından yararlanabilmesi için deniz turizmi araç işletmelerinin Güvenli Turizm Sertifikasyonu, yeme-içme tesisleri belgesi; deniz turizmi tesislerinin ise Güvenli Turizm Sertifikasyonu Deniz Turizmi Tesisleri belgesine sahip olması halinde aşılama öncelikli başvuru sırasına alınmasına imkan sağlandı.

Deniz turizmi araçlarının normalleşme sürecine ilişkin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü’nün 17 Mart’taki yazısı kapsamında gününbirlik gezi teknelerinin, kademeli yolcu kapasiteleri ile ticari yatların tam yolcu kapasitelerinin yeniden düzenlenmesi, yolcu gemisi, yolcu motoru, feribot cinsinde seyir yapan gemiler ile ilgili tüm kısıtlamaların kaldırılması, Yunan makamlarının limanlarını açması durumunda; Ege adaları ile ülkemiz limanları arasındaki uluslararası yolcu taşımacılığı yapan gemiler ile ilgili tüm Kısıtlamaların

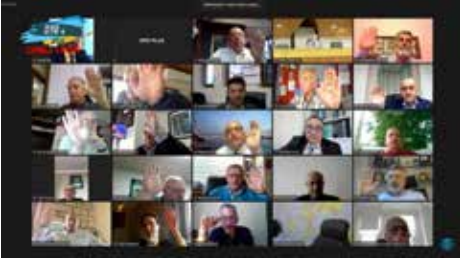
Kaldırılması Sağlandı.” Yunanistan Konusunda Olumlu Bir Gelişmenin Daha Mayıs Ayının Son Gününde Yaşandığını Söyleyen Kıran, “Dışişleri Bakanı Mevlüt Çavuşoğlu’nun 31 Mayıs’ta Bu Ülkeye Yaptığı Ziyaret Sırasında Aşı Sertifikalarının İki Ülkede Karşılıklı Olarak Tanınması Konusunda Anlaşma sağlandığı bildirildi. Bunun sonucu olarak aşılama Türk ve Yunan vatandaşları yasakların kalkması ardından iki ülke arasında bu sertifika ile seyahat edebilecek” dedi.

Kıran, İMEAK Deniz Ticaret Odası’nın Sağlık Bakanlığı nezdinde yaptığı girişimler neticesinde yat ile Türkiye’ye gelen tatilcilerin son 72 saat içerisinde yapılmış Covid-19 PCR testi ibraz etme yükümlülüklerine ilişkin olarak söz konusu testi seyir süresince denizde bulunmaları nedeniyle ibraz edemeyen turist ve yat mürettebatına ülkemize giriş yaptığı anda PCR testinin yapılması ve sonucun negatif çıkması durumunda bu kişilerin karantinaya alınmaması şeklinde uygulamanın yürütülmesinin sağlandığını ifade etti.

GÜVENLİ TURİZM SERTİFİKASYON PROGRAMI EN BÜYÜK AVANTAJIMIZ

Tamer Kıran, Antalya ve Muğla bölgelerinde yer alan su sporu işletmelerine ait istasyonların kira sürelerinin dolması ve Covid-19 salgını sebebiyle kiralama sürelerinin uzun sürmesi nedeniyle deniz turizmi aracı işletme belgesi, süreleri biten su sporu işletmelerinin mağduriyetlerinin giderilmesi amacıyla İMEAK DTO Kültür ve Turizm Bakanlığı Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü nezdinde yapılan girişim neticesinde yeni belge düzenlenmesinde gecikmeler yaşanan işletmelerin yetkili idarelerle yeniden sözleşme yaparak yeni turizm işletme belgesi düzenleninceye kadar 30 Haziran tarihini geçmemek şartıyla işletme belgeleri sürelerinin uzatıldığını aktardı.

Kıran, “Bu yıl yeni turizm sezonuna hazırlıklarımızı tamamlayarak başladığımızı söyleyebiliriz. Güvenli Turizm Sertifikasyon Programı’nın



Türkiye'nin en büyük avantajı ve rekabette önemli kozu olacağına inanıyoruz. Teknelerimiz ve personellerimiz hazır bir şekilde misafirlerini beklerken, yeni sezonun geçen yılın çok üzerinde bir dolulukla geçmesini, üyelerimize bereket ve hayırlı kazançlar getirmesini temenni ediyorum.” diye konuştu.

GEMİ İNSANLARI KARANTİNA UYGULAMASINDAN MUAF TUTULACAK

Pandemi nedeniyle çok zorlu koşullarda çalışan deniz insanlarının aşılmasına ilişkin olarak da konuşan Kıran, “Salgının başından beri sektörümüzün ve üyelerimizin en bu sıkıntılı süreçten en az zarar görmesi için aktif hareket etmeye ve sorunları anında ilgili mercilere iletmeye devam ediyoruz. Bu kapsamda; denizcilik sektörünün küresel tedarik zincirindeki hayati önemine binaen; deniz personeli ve denizcilik hizmetlerinde çalışanların hizmet verirken karşılaştıkları sorunların ortadan kaldırılması ve aşı uygulamasında öncelikli meslekler grubunda yer almasını her fırsatta dile getirdik, ilgili kurumlara yazılı başvurularımızı yaptık. B

u uğraşlarımızın neticesinde; Denizcilik Genel Müdürlüğü'nce deniz yolu taşımacılığında sürekliliğin sağlanabilmesi amacıyla deniz çalışanları ve gemi adamları kilit personel ilan edilmişti. Son olarak, Dışişleri Bakanlığı İller İdaresi Genel Müdürlüğü'nce; 31 Mayıs'ta gönderilen yazıda dış ticaretin olumsuz etkilenmemesi için uçak-gemi mürettebatı kilit personel olarak nitelendirilen gemi adamları ve tir şoförlerinin PCR testinden ve karantina uygulamasından muaf tutulacağına bildirilmesi bizi ziyadesiyle memnun etmiştir” şeklinde konuştu.

Mayıs ayında bir önemli gelişmenin de, ihrakiye teslimlerinde yaşandığını belirten Tamer Kıran, İMEAK DTO tarafından yapılan girişimler neticesinde Ticaret Bakanlığı Gümrükler Muhafaza Genel Müdürlüğü'nden gelen olumlu cevabi yazı ile sektörün yaşadığı önemli bir sorunun çözümlenmiş olduğunu kaydetti. Bir süredir konuşmalarında, küresel ısınma ve iklim değişikliği sorunları ve denizcilik sektörünü de yakından ilgilendiren düzenlemeleri anlatmaya devam ettiğini kaydeden Kıran, geçtiğimiz ay Marmara Denizi'nde büyük boyutta rastlanan “deniz salyası/ müsilaj” konusuna dikkat çekerek, bu konuda yapılacak çalışmaların takipçisi olacaklarını belirtti. Tamer Kıran, Meclis toplantısında müsilaj konusunda sunum yapan Bandırma Onyedil Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dekanı ve TOBB Akademik Danışmanı Prof. Dr. Mustafa Sarı'ya teşekkür etti.

Balıkesir'in Ayvalık ve İzmir'in Dikili ilçelerinde etkisini gösteren ve birçok teknenin batmasına neden olan afete dikkat çeken Tamer Kıran, bölgeye yaptığı ziyaret hakkında bilgi verdi, benzer afetlerin bir daha yaşanmamasını temenni etti.

IMO'DAN 'GEMİ DÜDÜKLERİ DENİZCİLER İÇİN ÇALSIN' KAMPANYASI

IMO tarafından 2010 yılından bu yana kutlanan 25 Haziran Dünya Denizciler Günü'ne ilişkin değerlendirmede bulunan Kıran, “Pandeminin zorlu ve meşakkatli dönemlerinde çok önemli hizmetler veren denizcilerimizin sıkıntıları hala devam ediyor. IMO, bu yılın temasını ‘Hükümetlerin pandemi sırasında denizcileri desteklemeye teşvik etmek amacıyla gemi insanları için adil bir gelecek’ olarak belirledi. Uluslararası Deniz Ticaret Odası da gemi insanlarının kilit çalışanlar olarak tanınması, personel değişim krizi ve gemi insanlarının aşılama önceliklendirilmesi hususlarına dikkat çekmek amacıyla Dünya Denizciler Günü kapsamında, ‘Gemi düdüklüleri denizciler için çalsın’ kampanyası

başlattı. Bu vesileyle Covid-19 salgını süresince ekonomilerin ayakta kalması, toplumsal ihtiyaçların temini ve tedarik zincirinin sürdürülebilirliğinin sağlanması konusunda çok önemli görevler ifa eden deniz insanlarımıza bir kez daha takdir, şükran ve teşekkürlerimi sunuyorum” diye konuştu. Meclisin 20 Haziran Babalar Günü'nü kutlayan Kıran, TÜDEV'in, 16 Haziran'da yapılacak Genel Kurulu'na dikkat çekerek, üyelerin katılımını istedi.

Tamer Kıran'ın yaptığı konuşma sonrasında, DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Şadan Kaptanoğlu, Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konseyi'nde (BIMCO) iki yıllık başkanlık görevi süresince yaptıkları çalışmalar hakkında bilgi verdi.

BIMCO'DA ÇOK BAŞARILI İKİ YIL GEÇTİ

BIMCO'da çok başarılı iki yıl geçirdiklerine anlatan Şadan Kaptanoğlu, önceki günlerde dünya armatörlerine hitap ettiğini ve BIMCO başkanlık döneminin önemli dönemlerini aktardığını ifade etti.

Kaptanoğlu, “Çevreyi odak noktamıza alarak emisyonları sınırlamak üzere çıktığımız yolda; regülasyonlar, denizciliğin önemini duyurulması, korsanlık ve tüm bunları çevreleyen bir salgın krizi altında yürüttüğümüz zorlu ama başarılı iki yıl. BIMCO başkanlığını Sabrina Chao'ya devrederken; ben de iki yıl boyunca geçmiş dönem başkanı olarak BIMCO'da devam edeceğim. Hepimizin paydaşı olduğumuz uluslararası denizcilik camiasının gözlerini ülkemize bir kere daha çeviren bu yolculuğun bazı önemli başlıklarını sizlere de aktarmak; BIMCO Genel Kurulu'nda dünya armatörlerine hitap ettiğim konuşmamın satır başlarını ve dünya denizciliğinin gündemini de oluşturan konuları sizlerle de paylaşmak istiyorum” dedi. BIMCO başkanlığına geldiğinde çevrenin; odak noktalarından biri olduğunu ve önemini artarak devam ettiğini vurgulayan Kaptanoğlu, “İnanıyorum ki, geçtiğimiz iki yıl; çevrenin

en büyük önceliğimiz olması gerektiğini gösterdi. Çevre ve iklim üzerinde baskıyı kaldırmak için, üzerimize düşeni yapmalıyız. Bu konuda, hangi bakış açısına sahip olursak olalım, pandemiye rağmen; dünyanın çevre konusunda yeni politikalar ve yeni girişimlerle ilerlediği açıktır. Ulusal hükümetler, denizcilik sektöründen daha fazlasını yapmasını bekliyor. Çünkü bunu halk talep ediyor” diye konuştu. BIMCO’nun pandemi, devletler arası gerginlik, ekonomik dalgalanma ve iklim krizi gibi gerçeklikler içinde başarılı iki yıl geçirdiğini vurgulayan Kaptanoğlu, “Yeni üyeler kazanarak; daha da güçlendik” dedi. Bir dizi başarıya imza attıklarını ifade eden Kaptanoğlu, “BIMCO, son derece önemli sözleşmeler ve sözleşme maddeleri yayınladı. Deniz taşımacılığındaki en önemli tartışmalar liderlik gösterdi. Bunu üyelerimizin katılımı, ihtiyatlı karar verme ve pandeminin getirdiği tüm değişikliklere rağmen adım adım ilerleyen ve her zamankinden daha verimli bir şekilde çalışan sekreteramızla başardı” dedi.

BIMCO’nun temelinde; denizcilikte standardizasyonu sağlamak olduğunun altını çizen Kaptanoğlu, “2019 yılından bu yana, sektörde en çok kullanılan sözleşmelerin güncellenmesi için çalışırken, bir yandan da yepyeni standart sözleşmeler geliştirdik. Hükümetler arasındaki gerginlik, yaptırımlarla kendini gösterdi. Endüstrinin birçok yeni ticaret kısıtlamasına takılıp kalmamak için; BIMCO kontratlarımızdaki bir dizi yaptırım maddelerini güncelleyerek ya da yenilerini geliştirerek yanıt verdi” dedi.

“ÇÖZÜMLER BULMAK İSTİYORUZ”

Pandemiden birkaç ay sonra; BIMCO’nun mürettebat değişikliği maddesini yayınlayarak liderlik gösterdiğini ifade eden Kaptanoğlu, bu sorununun hala çözülmediğini, endüstrinin, hala gemi insanların rotasyonu için mücadele ettiğini söyledi. Bu duruma bir de aşılma için yaptıkları mücadelenin eklendiğini kaydeden Kaptanoğlu, “Bu durum gelecekte daha fazla göreceğimizi düşündüğüm bir

konuyu vurguladı. Armatörlerin ve gemi kiracılarının karşılaştığımız zorlukların üstesinden gelmek için çok daha fazla birlikte çalışmaları gerekiyor. Umarım, karşılaştığımız büyük teknoloji geçişine geldiğimizde daha fazla ortak zemin bulup çalışabiliriz” şeklinde konuştu.

Yeni yakıtlara ve teknolojilere büyük bir geçişle karşı karşıya olduğumuzu ifade eden Kaptanoğlu, bu alanda kaydettikleri ilerlemeden gurur duyduğunu belirtti. Kaptanoğlu sözlerine şöyle devam etti: “Önce endüstrinin düşük kükürtlü yakıta geçmesinde üyelerimize ve sektöre danışman olduk. En büyük olumlu değişiklik, denizcilik sektörünün zihniyetini; iklim ve çevre üzerine değiştirmesidir. Çözümler bulmak istiyoruz. Ancak doğru çözüme giden net bir yol yok. Bir çözüm de yok. Birden fazla çözüm olacak.” Sürdürülebilir bir denizcilik sektörü için, inovasyon gerçekleştirmeye ve deneyler yapmaya yıllarca devam edileceğini aktaran Kaptanoğlu, bu nedenle BIMCO olarak 5 milyar dolarlık bir araştırma fonu önerdiklerini söyledi. Kaptanoğlu, konuşmasını şöyle sürdürdü: “Hep birlikte çözümler bulmak zorundayız. Gemi kaynaklı sera gazlarının azaltılması konusu, gemi sahipleri olarak bizim için büyük riskler oluşturuyor. Önümüzdeki yıllarda en çok bunun üzerine çalışacağız. Bu çalışmayı hep birlikte yani denizciliğin tüm paydaşları ile birlikte yapmalıyız”

Gurur duyduğum bir çalışmanın BIMCO’da 17 Mayıs’ta başlatılan korsanlığın önlenmesine ilişkin ‘Gine Körfezi Deklarasyonu’ olduğunu belirten Kaptanoğlu, “Korsanlar, sizlerin de bildiği gibi 2016’da bizim gemimize saldırmışlardı ve mürettebatımızı kaçırmışlardı. Bu yüzden, bu benim için çok kişisel bir durum oldu. Bu nedenle o bölgedeki korsanlığı sona erdirmeye konusunda büyük bir kararlılıkla güçlü bir deklarasyon hazırlanmasına öncülük edebilmekten büyük bir memnuniyet ve gurur duyuyorum. Gemi adamlarımıza önem veren, tüm armatörleri bu deklarasyonu imzalamaya

çağırıyorum” ifadelerini kullandı. BIMCO sekreteryasında yaptıkları değişimlerle kurumu üyelerin çıkarlarına ve ürünlerine odaklı hale getirdiklerini aktaran Kaptanoğlu, “Bu girişimlerle geçtiğimiz yılın sonbaharından bu yana aylık ortalama üç bin sözleşme BIMCO üzerinden yapılıyor. BIMCO konumunu koruyarak özellikle tanker sektöründe armatör üye sayımızı arttırdık. Bugün dünyadaki toplam tanker tonajının yüzde 50’si BIMCO üyesidir” dedi.

“TÜRK DENİZCİLİĞİNİN SESİNİ DUYURMAK ÇOK ÖNEMLİYDİ”

Şadan Kaptanoğlu “BIMCO’nun ilk kadın başkanı olmaktan gurur duyuyorum. İtiraf etmeliyim ki; başkanlığı bir kadına devretmekten de gurur duyuyorum. Biz bununla yetinmedik ve şu an yönetim kurulumuza ve sekreteryamıza bakarsanız kadın sayısı ile beraber tecrübe yelpazesinin de genişlediğini görürsünüz. Bunlar bir organizasyon için çok sağlıklı gelişmeler. BIMCO artık aktif yönetim kurulu, yeni komiteleri, daha katılımcı üye temsilcileri ve değerli yeni üyelerle dinamikleşmiş sekreteryası ile her zamankinden daha güçlü. İki zorlu ama ödüllendirici yılı geride bıraktım. Başkanlık makamımı Sabrina Chao’ya devretmekten büyük mutluluk duyuyorum. İnaniyorum ki, BIMCO’yu çok daha ileriye taşıyacak. Biz denizcilerin ülkeler gibi sınırları yok. Uluslararası camiada Türk denizciliğinin sesini duyurmak çok önemliydi. Bu süreçte her zaman beni destekleyerek yanımda olduğunuz için teşekkür ediyorum” dedi.

Kaptanoğlu, aynı zamanda yönetim kurulu başkanlığını üstlendiği Deniz Temiz Derneği/ TURMEPA ile ilgili de bilgilendirmede bulundu. Müsilaj konusunu çok önemsediklerini ifade eden Kaptanoğlu, “Biz bu konuyu uzun zamandır takip ediyoruz. Bu hafta başında bir eylem planı için acil çağrı yaptık. Ama şunu söylemek istiyorum: Biz TURMEPA olarak her zaman projelerimizle anılmak isteriz. Yani bir şeyi sadece söylemek değil. Söylemek kolay, yapmak zor. Hem söyleyip hem

de yapmak lazım. Dolayısıyla biz TURMEPA'da şunun araştırmasını yapıyorduk: En azından bu ölü kısımları temizleyebilir miyiz diye. Ve çok üzülerek söylüyorum ki istediğimiz başarıyı yakalayamadık. Çünkü bir başarı sağlayabilseydik o zaman örnek projelerle bunları arttırarak devam edecektik” dedi.

“TARAFIMIZ HER ZAMAN ÇEVREYE KARŞI DUYARLILIĞIMIZ OLMALI”

Kaptanoğlu, sözlerini şöyle tamamladı: “TURMEPA olarak biz her zaman ‘Ağaç yandığı zaman, ah ağaç yandı ciğerlerimiz yanıyor diyorsunuz. Yanınızda deniz yanıyor bunu görmüyorsunuz. Görmediğiniz için de anlayamıyorsunuz’ diyorduk. İşte şimdi görüyoruz. Artık bundan daha ötesi yok. Bu sadece Marmara'nın sorunu da değil aslında Karadeniz, Akdeniz ve Ege'nin de sorunu. Şunu bilin arkadaşlar: Sabah kalkıp elinizi yıkadığınız zaman denizi kirletmeye başlıyoruz hepimiz. Dolayısıyla hepimiz hayatlarımıza dönüp bakmak zorundayız. İklim değişikliğini, deniz temizliğini bir kişi ya da bir kurum çözemez. Hepimizin bireysel olarak üzerine düşen görevleri var. Lütfen hep birlikte bunları gözden geçirelim. Özellikle tek kullanımlık plastiklerle aramıza mesafe koyalım. Tarafımız her zaman çevreye karşı duyarlılığımız olmalıdır.”

Şadan Kaptanoğlu'nun konuşmasının ardından Prof. Dr. Mustafa İnsel, İMEAK Deniz Ticaret Odası tarafından yaptırılan “İklim Değişikliği Tedbirlerinin Türk Sahipli Gemi Filosuna Etki Değerlendirme Analizi Projesi” adlı bir sunum gerçekleştirdi.

“DİZEL VE MOTORİN YAKIT ÇÖZÜM DEĞİL”

İklim değişikliği konusunda denizcilik camiası olarak nelere dikkat edebileceğimiz konusunda görüş bildiren İnsel, şunları kaydetti: “Gemilerden çıkan baca gazının iki ayrı bileşeni var aslında. Bir tanesi hava kirliliği olarak adlandırdığımız azot oksitler ve kükürt oksitler bir diğeri ise

karbondioksitler. Karbondioksit nasıl oluyor diye baktığımızda karşımıza şu çıkıyor: Yaktığımız yakıt havadaki oksijenler birleşerek karbondioksit emisyonunu oluşturuyor. Bir ton dizel oil yaktığımızda 3.2 ton karbondioksit oluşturuyoruz. 1 ton ağır yakıt yaktığımızda ise 3.11 ton. Dolayısıyla fosil yakıtların hangisini yakarsak yakalım oluşan karbondioksittir. Dolayısıyla da ortaya çıkan sera gazları hemen hemen aynı... Hatta dizel ve motorin daha da kötü. Dizel ve motorin yakıt çözüm değil. Makinaların bakımı yine çözüm değil, çünkü o yakıtı yaktığınız sürece karbondioksit oluşacak. Şu ana kadar çözüm için önerilen şeyler daha çok yakıt tüketimini azaltmak veya alternatif yakıtları kullanmak. Alternatif yakıt dediğimiz zaman aslında çok çeşitli şeyler var. LNG, LPG, Methanol, Amonyak, Hidrojen, Elektrik ve hatta rüzgar destekli sevk.”

IMO'nun karbondioksit ile ilgili çalışmaları hakkında bilgi veren İnsel, “IMO, sera gazları strateji dokümanı ile 2030 yılında gemi bazında karbondioksit salınımına; 2008 yılına göre yüzde 40, 2050 yılında ise toplam deniz taşımacılığında yüzde 50 (bu yaklaşık olarak gemi bazında 70-80'e karşılık geliyor) azaltım hedefi koyuyor. Bunun için 2023'e kadar kısa, orta ve uzun dönem tedbirlerinden bahsetti. Ama bu arada diğer oyuncular da işin içine girdi. Bir tanesi Avrupa Birliği... Yeşil Mutabakat Stratejisi ile Avrupa Birliği bu karbondioksit salınımlarıyla ilgili çıttayı biraz daha yükseltti. Şöyle ki; 2050 yılında net karbon sıfır emisyonlarına erişmeyi ön gördü. Bunun da ulaştırma sektörüne etkisini de karbondioksit salınımlarının yüzde 90 mertebesinde azaltımı ile ön görmeye başladı. Bunun dışında Akdeniz'in bir ECA kurulması ve emisyon ticaret sistemi adı verilen bir kirleten öder sistemine geçilmesini ön gördü” diye konuştu.

Son günlerde Amerika'nın da bu duruma katıldığını söyleyen İnsel, “Amerika, 2050 yılı ile beraber yüzde

100 karbondioksit emisyonlarının azaltılması gibi bir hedef ortaya koydu. Peki, bunun enstrümanları ve hedefleri ne? Onlardan birincisi EEDI adını verdiğimiz etrafımızda olan ve şu anda da devrede olan Enerji Verimliliği Dizayn Endeksi. Önümüzdeki hafta IMO'da çevre kirliliği komitesi toplanacak ve mevcut gemiler için EEDI'a çok benzeyen bir kural getirecek. Yani artık mevcut gemilerimizde enerji verimliliğine tabi ve onlarda EEDI gibi yeni gemiler gibi karbondioksit emisyonlarını teknik olarak azaltmak zorundalar. Ama sadece teknik olarak değil; aynı zamanda operasyonel olarak da azaltmak zorundalar bunun için de CII diye bir kural var. Bunların hepsi gemilerdeki enerji verimliliği yönetim planı ile incelenecek” dedi.

İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ ETKİ DEĞERLENDİRME ANALİZİ PROJESİ

Deniz Ticaret Odası bünyesinde başlatılan “İklim Değişikliği Etki Değerlendirme Analizi Projesi” hakkında meclisi bilgilendiren İnsel şunları kaydetti: “Bu projenin içinde çeşitli aşamalarımız var ama ilk aşamada veri toplamaya çalışıyoruz. Deniz Ticaret Odası'nın sirküle ettiği bir anket var. Bu anketimizle gemilerle ilgili veri toplamak istiyoruz.

Örneğin yapılmış olan enerji verimliliği arttırıcı tedbirlerimiz neler ve yakıt sarfiyatları nelerdir? Burada da veri toplama metodumuz 5 bin grostondan büyük gemiler için Avrupa Birliği'ne ve IMO'ya teslim edilen yakıt sarfiyatı verileri... Bunların dışında bir veriyi gerekli görmüyoruz. Çünkü bu veriler şu anda hazır. Zaten raporlanmış durumda. Şu ana kadar bize yaklaşık 70 gemi için veri geldi. Ancak 70 geminin bizim filomuz için yeterli olmadığını düşünüyoruz. Çünkü Türk sahipli gemi filosunun yaklaşık 2 bin gemiden oluştuğunu biliyoruz ve bu nedenle veri ihtiyacımızı bir kez daha dile getirmek istiyorum. Bu tedbirlerle uyduktan sonra ikinci aşamada gemilerde yapılacak değişiklikler üzerinde çalışmalar olacak. Bunun

için Form Dizaynı, Gate Rudder gibi değişik uygulamalar, pervane değişimi, hava yağlama, trim optimizasyonu ve rüzgar desteği gibi gemilerde gündeme gelecek. En sonunda da yakıtlar konusu var. Bu konuda bir rehber hazırlayarak bu projenin içinde sektörümüze iletmış olacağız.”

Çevre kurallarının sadece IMO'nun bize dayattığı kurallar değil de, aslında hayatımızın bir parçası olmaya başladığını kaydeden İnsel sözlerini şöyle tamamladı: “ICS, BIMCO gibi kuruluşlar kural çıkarılmasını engellemek yerine uygulanabilir kurallar konulmasını hedeflemiştir. Bugün ICS'de BIMCO'da yakıttan alınacak vergiyi veya karbon emisyonu ticaretini artık tartışmaya başlamak zamanı geldiğini düşünüyor. Dolayısıyla bizim açımızdan en hızlı en kolay ve en ucuz uyum metotlarını bulup avantaj elde etmek ana hedefimiz olmak zorunda. Biz nerede durduğumuzu ve ne önlem alacağımızı saptamak zorundayız. Ve bunu da veriler üzerinden saptamak zorundayız. Bu konuda üyelerimizden bize veri temin etmelerini rica ediyorum.”

TAAHHÜTLERİ İPTAL EDİLEN TERSANELER İLE İLGİLİ YENİ GELİŞME

Karadeniz Ereğli (Batı Karadeniz Bölgesi) Şubesi Başkanı İrfan Erdem Karadeniz'de taahhütleri iptal edilen tersanelerle ilgili son gelişmeleri aktardı. İrfan şunları ifade etti: “Karadeniz Ereğli ve Karadeniz'de bulunan 12 tersanemizin 5084 sayılı yasa ile yatırım ve istihdamını sağlayamadıkları için Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından tahsisleri iptal edilmişti. Zonguldak Valiliği, Ereğli Kaymakamlığı ve iktidar milletvekillerimizin çalışmaları ile uzun toplantılar yaparak gündemi değerlendirdik. En sonunda Valimiz müşterek bir görüş yazısı yazarak bakanlığa gönderdi. 16 Nisan tarihinde Ulaştırma Bakanlığı Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü tarafından tarafımıza bir yazı gönderildi. Bu yazıyla alakalı olarak bakanlığımız diyor ki: ‘Biz bu

görüşünüze katılıyoruz. Görüşümüzü de Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'na bildirdik. Bu görüşmeler neticesinde Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, iptal edilen tahsisler tekrar görüşülerek gereken yerine getirilecek’. Biz de Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın toplantısının neticesini bekliyoruz. Bu konudaki gelişmeler yazışmalar Yönetim Kurulu Başkanımız Tamer Kıran ve Başaran Bayrak'a iletilmiştir.” Meclis üyesi ve 14'üncü Grup Komite Başkanı Yunus Can, gece yemekli turlardaki saat kısıtlamasının anlamsız olduğunu dile getirerek, “Gece 12'ye kadar devam eden etkinliklerin 21'e kadar kısıtlama getirilmesi sonucunda turların sayısında çok ciddi bir azalma yaşanmakta. Bu da sektörü olumsuz yönde etkiliyor. Bu tür gece turları, yemekli etkinlikler neredeyse bitmiş durumda. Bilim insanlarının veya sağlık kuruluşlarının açıklama getiremeyeceği bir kısıtlama. Daha farklı sıkıntıları da beraberinde getirecek bir uygulama. Bundan vazgeçilmesi gerekiyor” dedi.

“KARTAL İSTİMBOTU KIRMIZI ÇİZGİMİZDİR”

Meclis üyesi ve 8'nci Grup Komite üyesi Arif Ertik ise İstanbul Limanları isimli kitapta bahsi geçen Kartal İstimbotu ile ilgili bir açıklamada bulundu. Kartal İstimbotu'nu birkaç sene önce Atatürk ve manevi değerinden dolayı elbirliğiyle yaptıklarını ve Deniz Kuvvetleri'ne teslim ettiklerini ifade eden Ertik, “O geminin bizim için sembolik bir değeri olmakla birlikte kırmızı çizgimizdir. Şubat ayında Deniz Ticaret Odası'nın yayınları damgası olan İstanbul Limanları isimli kitapta 145 sayfa İstanbul limanlarında çalışan römorkörler anlatılmış. Bu 145 sayfanın 30 sayfası yani kitabın yüzde 20'sinden fazlası Kartal İstimbotu'nu karalamayla ilgili olarak yazılmış bir bölüm. Büyük bir talihsizlik sonucu gözden kaçmış. Lütfen bundan sonra Oda yayınları olarak bastığımız kitaplara daha fazla dikkat edelim. Bu yayında yazılmış olan Kartal İstimbotu'nu karalama kampanyası bizim odamızın görüşü asla olamaz böyle bir anlam çıkartılmaması lazım” diye konuştu.

MUHTAROĞLU: “GÜÇ BİRLİĞİ YAPALIM”

Meclis Üyesi ve 13 No'lu Komite Başkanı Mustafa Muhtaroglu da yeni bir dünya kurulduğunu ve bunu doğru okumanın çok önemli olduğunu vurgulayarak şunları kaydetti: “Danimarka ile Norveç birlikte bu anlamda bir çalışma yapacaklarını açıkladılar. İlk etapta 200 tane gemi yapacaklar. Biz de mesela Rusya'yla Bulgaristan veya Romanya ile Türk tersanelerinde yapmak üzere bir güç birliği neden yapmayalım? Yeni dünyanın kuruluş adımları bunlar. Bunu çok doğru okuyup bölgemizde buna ilişkin adımlar atmamız. Özellikle bu söylediğim gibi bölgesel güç birlikleri ortaya çıkıyor. Bunun yanı sıra fosil yakıt olmadan da yapamıyoruz tabii ki. Brent 72 dolara çıktı. Yakıt fiyatları yükseliyor. 20 Mayıs'tan bugüne 50 dolar arttı. Gerçekten bir değişim içinde yaşıyoruz.”

Muhtaroglu'nun ardından söz alan Şadan Kaptanoplu, TURMEPA olarak Van Gölü'nü kurtarma kapsamında yaptıkları çalışmalardan kısaca bahsetti. Cumhurbaşkanlığı ile Çevre ve Şehircilik Bakanlığı nezdinde atılan adımlar neticesinde açılan arıtma tesisi hakkında bilgilendirme yapan Kaptanoglu, “10 yıl önce yapılmaya başlanan ancak terörden dolayı yapımı aksayan ve bölgenin en ileri arıtma tesisi nihayet açıldı. İlgisi olanlara bakmasını tavsiye ederim, inanılmaz bir tesis.

Aynı zamanda Van Gölü dibindeki çamuru temizlemek için temizleme işlemlerine başlandı. Biz daha önce bir deniz süpürgesi bağışlamıştık ve ancak daha sonra çeşitli nedenlerden dolayı batmıştı. Onu tekrar çıkardık. Deniz Ticaret Oda'mızın Van temsilcisi, sevgili Cemalettin Şevli ve Van Vakfı çok yardımcı oldu. Şu anda da Edremit belediyemize verdik.

Oda çalışmaya başladı. Dolayısıyla şu anda çok güzel şeyler oluyor. Umarım aynı çalışmayı diğer göller de ve çok kıymetli olan Marmara Denizi'mizde de göreceğiz” diyerek sözlerini tamamladı.

FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

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

DENİZ TURİZMİ ÇALIŞMA GRUBU TOPLANTI YAPTI

Deniz Turizmi Çalışma Grubu 1 Haziran Salı günü çevrimiçi ortamda düzenlenen bir toplantı yaptı. İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ın da katıldığı toplantıda Ayvalık'ta yaşanan fırtınada zarar gören dalış tekne sahiplerine yardım edilmesi, normalleşme döneminde deniz sezonunun değerlendirilmesi ve bölgesel konulara ilişkin gündem maddeleri konuşuldu.

DTO'DAN İSTANBUL BOĞAZLAR KOMUTANI'NA ZİYARET

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran 2 Haziran 2021 Çarşamba günü, İstanbul Boğazlar Komutanı Tuğamiral Mustafa Turhan Ecevit'i makamında ziyaret etti.

Kıran'a ziyaretinde İMEAK DTO Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt, Yönetim Kurulu Üyeleri Adnan Naiboğlu ve Sina Şen, Sayman Üye Faruk Miras, Meclis Başkan Yardımcıları Emin Eminoğlu ile Kenan Türkantos ve oda sekreteryası eşlik etti.

EĞİTİM SEMİNERİ YAPILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası tarafından 2 Haziran 2021 Çarşamba günü video konferans sistemi üzerinden Türk Denizcilik Eğitimindeki Sorunlar ve Çözüm Önerileri başlıklı eğitim semineri düzenlendi.

Denizcilik eğitimi konularının ele alındığı seminerin açılış konuşmasını DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır yaparken; kapanış konuşmasını ise Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran yaptı.

FUARLAR KOMİTESİ TOPLANDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Fuarlar Komitesi olağan toplantısını, 4 Haziran 2021 Cuma günü video konferans sistemi üzerinden düzenlendi. Fuarlar Komitesi Başkanı Başaran Bayrak ve Komite Üyeleri'nin bir araya gelerek gerçekleştirdiği toplantıya Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran da iştirak etti ve fuarcılık sektörü ile ilgili gelişmeler hakkında bilgi aldı. Güncel fuar takvimi ve Boot Düsseldorf Fuarı'na katılım bütçesi gibi konularda komite üyeleri tarafından konuşuldu.

MÜSİLAJLA MÜCADELE TOPLANTISI YAPILDI

Marmara Denizi'ni etkisi altına alan müsilaj (deniz salyası) kirliliğine karşı "Marmara Denizi Koruma Eylem Planı İstanbul Koordinasyon Merkezi" toplantısı, 10 Haziran 2021 Perşembe günü, İstanbul Valiliği'nde düzenlendi. İstanbul Valisi Ali Yerlikaya başkanlığında gerçekleştirilen toplantıya, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ın yanı sıra, ilgili kurum ve kuruluşların yetkilileri ile İBB ve yerel yönetimler, Sahil Güvenlik, meslek odaları, OSB temsilcileri katıldı.

MARMARA DENİZİ KORUMA EYLEM PLANI KOORDİNASYON KURULU TOPLANTISI YAPILDI

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın talimatlarıyla oluşturulan Marmara Denizi Koruma Eylem Planı Koordinasyon Kurulu'nun, Çevre ve Şehircilik Bakanı Murat Kurum'un başkanlığında yapılan ilk toplantısına katıldı. Cumhurbaşkanlığı Dolmabahçe Çalışma Ofisi'nde 15

Haziran Salı günü gerçekleştirilen toplantıya, Cumhurbaşkanlığı genelgesiyle oluşturulan kurulda yer alan Deniztemiz Derneği (TURMEPA) Başkanı ve DTO Başkan Yardımcısı Şadan Kaptanoğlu da iştirak etti.

TAMER KIRAN, SEKTÖRÜ VE EKONOMİK GELİŞMELERİ DEĞERLENDİRDİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 17 Haziran Perşembe günü Bloomberg HT televizyonunda canlı yayınlanan Fokus Programı'na konuk oldu. Program sunucusu Güzem Yılmaz Ertem'in sorularını yanıtlayan Kıran, denizcilik sektörü, ekonomik gelişmeler ve yaşanan konteyner sıkıntısı hakkında değerlendirmelerde bulundu.

BAŞKAN KIRAN, FERİBOT İŞLETMELERİ İLE TOPLANTI YAPTI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, İzmir'de Oda Üyesi olan feribot işletmecileri ile 21 Haziran 2021 Pazartesi günü bir araya gelip toplantı yaptı. İnşaatı devam eden İzmir Şubesi'nin Yeni Hizmet Binası'nı da ziyaret ederek incelemelerde bulundu.

İMEAK DTO TÜRKİYE YELKEN FEDERASYONU BAŞKANI'NI AĞIRLADI

Türkiye Yelken Federasyonu Başkanı Özlem Akdurak, 23 Haziran 2021 Çarşamba günü İMEAK Deniz Ticaret Odası'nı ziyaret etti. Oda merkezinde gerçekleşen ziyarette, Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Özlem Akdurak'ı ağırladı.

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.



PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ

Bu Üniversitede İş Var!

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



ÜNİVERSİTE

İSTANBUL / TUZLA

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

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

ALWAYS



KUZEYSİGORTA

www.kuzebrokers.com

DENİZCİLİK CAMİASININ ACI KAYBI

Denizcilik sektörünün duayen isimlerinden İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) Yönetim Kurulu eski Başkan Yardımcısı Rıdvan Kartal vefat etti. Merhum Rıdvan Kartal son yolculuğuna Zincirlikuyu Camisi'nde kılınan cenaze namazının ardından uğurlandı.



Türk denizcilik sektörünün kişiliğiyle, duruşuyla sevilen isimlerinden olan, denizcilik sektörüne büyük emekleri geçmiş, denizcilik eğitiminin gelişmesi için değerli katkılarda bulunmuş merhum Rıdvan Kartal'ın cenazesi 18 Haziran 2021 Cuma günü Zincirlikuyu Camisi'nde kılınan cenaze namazının ardından toprağa verildi.

Vefatıyla denizcilik sektörünü yasa boğan Rıdvan Kartal, İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) Başkan Yardımcılığı, Türk Deniz Eğitim Vakfı (TÜDEV) Genel Sekreterliği, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Yüksek Disiplin Kurulu Başkanlığı, Piri Reis Üniversitesi Genel Sekreterliği gibi birçok görevde bulunmuştu.

Merhum Rıdvan Kartal, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu'nda, 2009-2013 yılları arasında Sayman Üye, 2013-2018 yılları arasında Başkan Yardımcısı olarak görev almıştı. Kartal, 1995-2018 yılları arasında İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Üyesi olarak hizmet vermişti.

Deniz Ticareti Dergisi olarak merhum Rıdvan Kartal'a Allah'tan rahmet, kederli ailesine, yakınlarına ve Türk denizcilik camiasına sabır ve başsağlığı dileriz.



Kir, pas, boya lekeleri, çelik pürüzleri...

TRELAWNY 2BPG'YE viz gelir!

TRELAWNY 2BPG iğne uçlu kazıyıcı sayesinde, gemi yüzeylerindeki bütün temizlik, kazıma ve yüzey hazırlama işleriniz; hızlı, ekonomik ve zahmetsiz hale geliyor! Sektörün en zorlu şartlarında başarısı kanıtlanan 2BPG yüzey kazıma cihazı; **TRELAWNY SPT** kalitesi ve **ÖZGEN SHIP SUPPLY** satış sonrası desteğiyle şimdi Türk denizciliğinin hizmetinde.



- Ergonomik kabza tutuşu ile esnek ve seri kullanım.
- Dakikada 3000 darbe ile üstün temizlik hızı.
- Düşük hava tüketimi (2.6-5.5 lps-cfm).
- Dakikada 113.3 (LwA db(A)) ses seviyesi ile sınıfında düşük gürültülü operasyon.
- Özel alet gerektirmeyen basit temizlik operasyonu.
- Kivılcımsız ve toz kontrollü model seçenekleri mevcuttur.
- Farklı uygulamalar için tüm aksesuar ve yedek parçalarını stoklarımızdan temin edebilirsiniz.

TRELAWNY ürünlerinin Türkiye Lisanslı marin distribütörü
Özgen Ship Supply güvencesiyle

ÖZGEN
Shipsupply

TRELAWNY
SURFACE PREPARATION TECHNOLOGY

www.ozgenshipsupply.com

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



info@ozgenshipsupply.com

TAMER KIRAN, TÜRK EKONOMİSİNİN İLK ÇEYREKTEKİ BÜYÜMESİNİ DEĞERLENDİRDİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, TÜİK tarafından açıklanan 2021 yılının birinci çeyreğine ilişkin Gayri Safi Yurt İçi Hasıla (GSYH) verilerini değerlendirdi.



Türkiye ekonomisinin ilk çeyrekte yüzde 7 büyüdüğünü, verilerin büyümenin ağırlıklı olarak sanayi sektöründen kaynaklandığını gösterdiğini ifade eden Başkan Tamer Kiran yaptığı yazılı açıklamada şunları kaydetti: “Öncü verilerden imalat sanayi ürünlerine iç ve dış talebin güçlü olduğunu izliyorduk.

Büyümenin genel tablosu da buna uygun bir çerçevede geldi. Pandemi döneminde uzaktan çalışmanın yaygınlaşması, konutlarla ilgili ihtiyaçları ve talebi hem içeride hem dışarıda ciddi biçimde arttırdı. Rekabet gücü ve esnekliği yüksek sanayimiz

hemen hemen tüm alt kollarıyla bu talebi karşılama yönünde büyük bir başarı gösterdi. Sanayi üretimimiz 1. çeyrekte yüzde 11,7 büyüdü. İçeriden ve dışarıdan gelen yüksek talep, sanayinin birçok alt kolunda kapasite artırım ihtiyacı doğurdu ve yatırım artışını destekledi. Buna bağlı olarak, yatırımlar yüzde 11,4 artış gösterdi.”

Son üç çeyrekte yatırımlardaki artış ve bunun çift haneli rakamlarda olmasının, önümüzdeki dönemde verimlilik artışı açısından da pozitif bir gelişmeyi işaret ettiğini vurgulayan Kiran, “Ağırlıklı olarak imalat sanayi ürünlerinden oluşan

ihracatımız yüzde 3,3 artış gösterirken, ithalatımız yüzde 1,1 gerileme gösteriyor. Bu veriler, önümüzdeki dönemde dış ticaret açığının azalma eğilimine girebileceğine işaret ediyor. Makroekonomik istikrar ve sürdürülebilirlik açısından önemli buluyoruz” şeklinde konuştu.

“İKİNCİ ÇEYREKTE DAHA GÜÇLÜ BİR BÜYÜME BEKLİYORUZ”

İçinde bulunduğumuz ikinci çeyrekte daha da güçlü bir büyüme beklediğini belirten Başkan Kiran, şöyle devam etti: “Önümüzdeki haftalarda aşılamanın güçlenmesiyle turizm ve ilgili sektörler toparlanma sürecine girecektir. Buna bağlı olarak, yılın ikinci yarısında sektörler arasındaki ayrışmadan yakınsamaya doğru bir ilerleme görme olasılığımız artıyor.”

Kapanmaların da olduğu çok zorlu bir dönemde Türkiye Ekonomisinin yüzde 7 büyümesinin memnuniyet verici bir gelişme olduğunu belirten Kiran, pandemi döneminin küresel ekonomide imalat sanayimizin gücünü, esnekliğini, rekabet kapasitesini çok net gösterdiğini söyledi.

Kiran sözlerini şöyle tamamladı: “Pandemiye bağlı olarak tedarik zincirlerindeki değişim dinamiklerinin yarattığı fırsatı, bulunduğumuz bölgede imalat sanayimiz oldukça iyi bir şekilde yakalamış görünüyor.

Önümüzdeki dönemde bunu korumak ve hem yeni pazarlara açılarak hem de yüksek teknoloji ürünlerin payını arttırarak ilerlemek sürdürülebilir ve istikrarlı büyümemize büyük katkı sağlayacaktır.”

DENİZ LİMANI ŞUBE MÜDÜRÜ'NDEN DTO'YA ZİYARET

İstanbul Emniyet Müdürlüğü'nden Deniz Limanı Şube Müdürü Songül Güler, İMEAK Deniz Ticaret Odası'na nezaket ziyaretinde bulundu.

Deniz Limanı Şube Müdürü Songül Güler'i İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran ve DTO Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt 31 Mayıs Pazartesi günü İMEAK Deniz Ticaret Odası Merkez Binası'nda ağırladılar. Deniz Limanı Şube Müdürü Songül Güler'in ziyaretinde DTO Genel Sekreteri İsmet Salihoğlu'da hazır bulundu.

Ziyaretin sonunda DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Deniz Limanı Şube Müdürü Songül Güler'e günün anısına plaket taktim etti.



GEMİ İNSANLARI İÇİN MÜJDE

Covid-19 ile mücadele kapsamında gemi insanları, İMEAK DTO tarafından yapılan başvurular sonucunda aşılama öncelikli meslek grubuna dahil edildi.



İMEAK Deniz Ticaret Odası yönetiminin gemi insanları için aşı önceliği tanınması konusunda bakanlık nezdinde yaptığı girişimleri karşılık buldu. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü gemi insanların Covid-19'a karşı öncelikli meslek grubuna alındığını açıkladı.

Denizcilik Genel Müdürlüğü'nden yapılan açıklamada, "Pandemi sürecinde "Kilit Personel" ilan ettiğimiz gemi insanlarımız aşılama öncelikli meslek grupları kapsamına alındı.

Salgın sürecinde tedarik zincirinin devamlılığı için fedakarca çalışan sektörümüze hayırlı olsun. Aşı ile bağışıklık kazanacak ve birlikte başaracağız" ifadelerine yer verildi.

MÜSİLAJLA MÜCADELE TOPLANTISI YAPILDI

Marmara Denizi'ni etkisi altına alan müsilaj (deniz salyası) kirliliğine karşı "Marmara Denizi Koruma Eylem Planı İstanbul Koordinasyon Merkezi" toplantısı, 10 Haziran 2021 Perşembe günü, İstanbul Valiliği'nde düzenlendi.



İstanbul Valisi Ali Yerlikaya başkanlığında gerçekleştirilen toplantıya, Vali Yardımcısı Günay Öztürk, Sahil Güvenlik Marmara ve Boğazlar Bölge Komutanı Albay

yönelik Çevre ve Şehircilik Bakanı Murat Kurum'un koordinasyonunda başlatılan ve 22 maddelik Türkiye'nin en büyük deniz temizliği seferberliğinin ele alındığı toplantıda, İstanbul'da



yana yürütülen çalışmalara ilişkin değerlendirmelerde bulundu. Vali Yerlikaya, toplantıda Kocaeli'nde yapılan toplantıyı ve Caddebostan Sahili'nde başlatılan müsilaj temizlik çalışmalarının, bilimin ışığında ve kurumlar arası iş birliğiyle yürütüldüğüne vurgu yaptı.

ÜNİVERSİTELER DETAYLI BİR ŞEKİLDE ÇALIŞIYOR

Toplantıdaki konuşmasında Marmara Denizi'nin önemine işaret eden Yerlikaya, "Burada bir ayı aşkın zamandır müsilajla ilgili bir kirlilik söz konusu. İlk zamandan itibaren Çevre ve Şehircilik Bakanlığımız konuyu bilim insanları ile beraber araştırıyordu.

Başta Orta Doğu Teknik Üniversitesi olmak üzere İstanbul'daki üniversitelerimiz de detaylı bir şekilde çalışıyor. Büyükşehir belediyemiz ve ilçe belediyelerimizle birlikte, kamuoyunu doğru bilgilendirmek için bilimin rehberliğinde büyük bir hassasiyetle çalıştık" ifadelerini kullandı.

Yerlikaya, katılımcılara teşekkür ederek, istişarenin hayırlı olması temennisinde bulundu. Toplantı, yapılan görüş ve istişarelerle sona erdi.



Tayfun Paşaoğlu, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'ın yanı sıra ilgili kurum ve kuruluşların yetkilileri, İBB ve yerel yönetimler, Sahil Güvenlik, meslek odaları, OSB temsilcileri katıldı. Marmara Denizi'ndeki müsilaj kirliliğine

yürütülen çalışmalara ilişkin kararlar değerlendirildi.

Çalışmalar kapsamında Valilik bünyesinde İstanbul Koordinasyon Merkezi'nin kurulduğunu belirten Vali Yerlikaya, 5 Haziran'dan bu

BLOOMBERGHT'DE SEKTÖRDEKİ SON GELİŞMELER DEĞERLENDİRİLDİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, ekonomi kanalı BloombergHT'de, hafta içi her gün yayınlanan Fokus Programı'na video konferans aracılığıyla katıldı.



Program sunucusu Güzem Yılmaz'ın denizcilik sektörüne ilişkin sorularını yanıtlayan Tamer Kıran, son dönemde konteyner piyasalarında yaşanan sıkıntılara değinirken, bu sorunun yalnız Türkiye'de değil tüm dünyada hem

ihracatçı, hem de ithalatçıları olumsuz etkilediğini belirtti. Sorunun birkaç ana sebebi bulunduğuna dikkat çeken Kıran, kısa vadede hızlı bir iyileşmenin öngörülmediğini söyledi. Pandemi nedeniyle konteynerlerin gittikleri ülkelerden çıkamaması, özellikle yoğun ithalat yapan ülkelerde bu konteynerlerin birikmesi, ithalatın azalması sonucu ülkemize gelen konteynerlerin azalması gibi nedenlerle öncelikle boş konteyner krizinin yaşandığını belirten Tamer Kıran, ardından yüksek navlun konusunun ortaya çıktığını anlattı. Pandeminin uzamasının, bu sorunu da uzattığını

belirten Kıran, "Geçtiğimiz hafta Çin'in 4-5 limanının yer aldığı şehirlerde artan vakalar sonucu kısıtlamaya gidildi.

Hal böyle olunca 140 civarında büyük tonajlı gemi Çin limanlarında bekler hale geldi. Onlardan en az 3-4 tanesi bizim ülkemize gelecekti. Bu süreç böyle devam ettiği sürece konteyner taşımacılığında kısa vadede iyileşme beklememiz biraz zor gibi gözüküyor. Navlun konusuna gelince; ihracatçı ve ithalatçılarımızın önümüzdeki 1-2 yılda, bu düzeydeki fiyatları öngörerek planlama yapmaları gerekiyor" dedi.

"DÜNYA DENİZCİLER GÜNÜ" MESAJI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 25 Haziran Dünya Denizciler Günü vesilesiyle bir mesaj yayımladı.

Tamer Kıran, mesajında şunları kaydetti:

"Dünyada hayatın durduğu Koronavirüs (Covid-19) döneminde hiç durmayan sektörlerden bir tanesi denizcilik sektörü oldu. Dünya taşımacılığında denizlerin payı yüzde 90'lara çıkarken, bu sayede ekonomilerin ayakta kalması, toplumsal ihtiyaçların temini ve tedarik zincirinin sürdürülebilirliği sağlandı. Bu başarının en önemli aktörlerinin başında her türlü zorluğa karşı görevlerini aksatmadan sürdüren ve muazzam bir çaba sergileyen deniz çalışanları geldi. Salgına karşı etkili aşuların kullanılmaya başlanması sonucu normal hayata dönmeye çalıştığımız şu günlerde maalesef deniz çalışanlarının sorunlarının bittiğini henüz söyleyemiyoruz.

Gemi insanı değişimlerinde sıkıntılar sürerken, denizciler büyük zorluklarla mücadeleye devam ediyor. Halen

birçok ülke, salgında ortaya çıkan yeni varyantlar ve aşılamadaki yetersizlikler nedeniyle sınırlarını kapatmaya devam ediyor.

Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), deniz insanlarını korumak ve güvenli seyahatlerini sağlayabilmek için tüm dünyada denizcilerin aşılmasını hızlandırmak amacıyla Birleşmiş Milletler nezdinde üye ülkelerle çalışmalar yaparken, uluslararası denizcilik örgütleri de bu soruna çözüm bulmaya çaba sarf ediyor.

Ülkemizde, İMEAK Deniz Ticaret Odamızın ısrarlı girişimleri, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımızın destekleriyle öncelikli gruba alınan gemi insanlarımız aşı imkanına kavuşabildiler. Bu konuda, gerekli aşı tedariklerini sağlayarak ve rekor sayıda günlük aşılama sayıları ile dünyanın önde gelen devletleri

arasında yerini alan ülkemizin başarısı ve gücünün de takdire şayan olduğunu vurgulamamız gerekiyor. Deniz insanlarının ekonomiye katkısını dünya kamuoyuna sürekli anımsatmak için IMO tarafından 2010 yılından bu yana 25 Haziran'da kutlanan "Dünya Denizciler Günü"nü yıldönümünde, İMEAK Deniz Ticaret Odası olarak denizcilerimizin daha iyi şartlarda çalışabilmesi için çalışmalarımızı sürdüreceğimizi belirtmek istiyorum.

Bu vesileyle her zorluğa rağmen özveriyle çalışarak dünya denizlerinde yollarına devam eden denizcilerin sıkıntılarının en kısa sürede bitmesi temennisiyle "Dünya Denizciler Günü"nü kutlarken, zor günlerin görünmez kahramanlarına takdir, şükran ve teşekkürlerimi sunuyor, denizciliğimize emeği geçen herkesi saygıyla anıyorum."

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

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

İskenderun Şube & Atölye

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



T H O R
MARINE S.A.®

www.thormarinesa.com.tr

İZMİR'DE SEZONUN İLK DENİZ TEMİZLİĞİ KARABURUN'DA YAPILDI

İzmir'de sezonun ilk kıyı ve deniz temizliği, DenizTemiz Derneği/TURMEPA İzmir Şubesi ve İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi koordinasyonunda, emzirme ürünleri markası Lansinoh Firması sponsorluğunda Karaburun İlçesi'nde gerçekleştirildi.



Deniz Polisi, Ege Octopus Dalış Merkezi dalışçıları ve Lansinoh Firması gönüllü dalışçılarının deniz dibi temizliği yaptığı etkinliğe İzmir Büyükşehir Belediyesi Çevre Koruma ve Kontrol Dairesi ile Karaburun Belediyesi de destek verdi. Deniz dibinden çıkartılan hayalet balık ağları, otomobil lastikleri, halat parçaları, kıydan toplanan evsel atıklarla birlikte

yaklaşık 500 kilogram atık toplandı. Katılımcılara çiçek ve sertifika takdiminin ardından denizlerin önemi ve kirlilik tehdidi vurgulanarak etkinlik sona erdi.

HAYALET AĞLAR ENDİŞELENDİRDİ

Temizlikte özellikle deniz dibinden çıkan bir tekne dolusu hayalet ağ, şaşkınlık ve endişe yarattı. Karaburun kıyılarının birçok yere göre temiz olmasına rağmen deniz dibinde bulunan hayalet ağlar, deniz canlılarını ve diğer atıkları toplayarak büyük kirlilik ve tehdit oluşturuyor. 5 Haziran Dünya Çevre Günü öncesi yapılan etkinlikle ilgili konuşan DenizTemiz Derneği/TURMEPA İzmir Şubesi ve İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf

Öztürk, "Pandemide gökyüzünün, temiz havanın, mavi denizlerin, yemyeşil doğanın hayatımızın bir parçası olduğunu bir kez daha anladık. Masmavi denizlerde yüzmek, tertemiz sahillerde eğlenmek istiyorsak, denizlerimizi korumak zorundayız. Elbette önemli olan temizlemek değil kirliletmemek. Herkesi gönüllü olarak denizlerimize sahip çıkmaya davet ediyorum" dedi. Etkinliğin sponsoru olan Lansinoh Emzirme Ürünleri ve Bebek Bakımı Genel Müdürü Barbaros Karadağ, 2030 yılına kadar "İklim Nötr" taahhüdünü ortaya koyarak, tüm ekonomik faaliyetlerinde kurumsal sürdürülebilirlik stratejisini benimsediklerini söyledi.

(DTO İzmir Şubesi)

TEKNE TURLARINA REKOR İLĞİ

Koronavirüs salgınıyla yerli ve yabancı turistlerin tatil anlayışı değişirken haftalık ve 15 günlük tur teknelerinin işlerinde yüzde 40 artış görüldü.

Koronavirüs (Kovid-19) salgınından sonra yerli ve yabancı turistlerin tatil anlayışı değişti. Otellerde tatil yapan turistler pandemi sonrasında çeşitli teknelerine yöneldi. Haftalık ve 15 günlük tur teknelerinin işlerinde yüzde 40 artış görüldü. Pandeminin akabinde yerli ve yabancı turistlerin otellerde yaptıkları tatilin yerini tekne tipleri aldı. Bodrum'da mavi seyahate ilgi yüzde 40 arttı. Bilhassa ailece tekne kiralayan yerli turistler bir haftalık, 15 günlük mavi çeşide çıkıyor.

İMEAK Bodrum Deniz Ticaret Odası Başkanı Orhan Dinç, pandemi sürecinde tekne cinslerinin daha çok ilgi görmeye başladığını belirterek, "Geçen yıla nazaran bu yıl yüzde 30



bir artış gözlemlemekteyiz. Maalesef dünya olarak içinde bulunmuş olduğumuz Kovid-19 salgınından ötürü geçen sene toplu tatillerin bir kenara bırakılıp daha özel tatil tercih eden turistlerimiz, vatandaşlarımız tekne turizminin daha ön planda olmasına neden oldu. Tekne turizmimiz her vakit ön plandaydı, ancak Türk

vatandaşlarımız tarafından bu kadar tanınmıyordu, ilgi görmüyordu. Geçen sene bilhassa uygulanan izole tatilden ötürü teknelere istek arttı; bu sene ilginin artarak devam ettiğini gözlemlemekteyiz. Denizcinin hakkını da vermek gerekiyor. Denizcilerimiz geçen sene bilim konseyimizin ve devletimizin uygulamış olduğu harfiyen yerine getirerek çok titiz bir çalışma yaptık. Sık sık denetlemelerden geçirdik bölüm çalışanlarını.

Geçen sene tekne cinslerinde hiçbir olay rastlanmadığı üzere bu sene de rastlanmaması için gereken önlemlerimizi tedbirlerimiz aldık" dedi.

(DTO Bodrum Şubesi)

Certifying excellence since 1899

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

ClassNK



İŞ BANKASI YETKİLİLERİ DTO FETHİYE ŞUBESİ'Nİ ZİYARET ETTİLER*

Türkiye İş Bankası Denizli Bölge Müdür Yardımcısı Gökhan Akın, İş Bankası Fethiye Şube Başkanı Kunter Coşar ile birlikte İMEAK Deniz Ticaret Odası Fethiye Şubesi Başkanı Şaban Arıkan'a ziyarette bulundular.



Türkiye İş Bankası Denizli Bölge Müdür Yardımcısı Gökhan Akın, İş Bankası Fethiye Şube Başkanı Kunter Coşar ile birlikte İMEAK Deniz Ticaret Odası Fethiye Şubesi'ni ziyaret ederek kredi imkanları konusunda bilgi verdiler.

Sektörü yakından tanıdıklarını ve bu nedenle de sektörün neye ihtiyacı olduğunu iyi bildiklerini belirterek, konuyla ilgili detayları DTO Fethiye Şubesi Başkanı Şaban Arıkan'a anlattılar.

DENİZCİLİK SEKTÖRÜNE ÖNEMLİ KATKI

Deniz Ticaret Odası Fethiye Şubesi Başkanı Şaban Arıkan ise "Yıllardır kanayan yaramız var, nedense herkes yatırım yapar. Ev, kat, araba alır. Bankaya gidildiği zamanda bunlar teminat olarak kabul edilir. Biz denizcilerin teknesi nedense görünmez, teminat olarak kabul edilmez. Bugün bölge müdürümüzün ziyareti ile verdiği bilgiler bizleri mutlu etti. Üyelerimize işletme kredileri verebileceklerini söylediler. Bu da, denizcilerimiz için önemli bir katkıdır" ifadelerini kullandı.

(DTO Fethiye Şubesi)

** Türkiye İş Bankası Denizli Bölge Müdür Yardımcısı Sayın Gökhan Akın'ın, Fethiye Şubemize yaptığı ziyarete ilişkin haberimiz, banka kaynağından yapılan düzeltme nedeniyle yeniden düzenlenmiştir.*

DTO ALIĞA ŞUBESİ ÇALIŞMALARI TAKİP EDİYOR

DTO Aliğa Şubesi, Ayvalık'ı vuran fırtına sonrası yapılan çalışmalarını takip etmeye devam ediyor.



Mayıs ayında Balıkesir'in Ayvalık ilçesinde 56 özel, 10 gezi, 14 profesyonel balıkçı ruhsatlı teknenin şiddetli rüzgar nedeniyle tamamen zarar gördüğü ve 50 milyon Türk lirası maddi hasarın oluştuğu afet sonrasında süreci



hızlanan balıkçı barınağı için bir adım daha atıldı.

İMEAK DTO Aliğa Şube Meclis Üyesi Ali Jale, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı yetkilileri, Balıkesir Vali Yardımcısı

Şükrü Kara, Ayvalık Kaymakamı Gökhan Görgülü Arslan, Balıkesir B.B. İmar ve Şehircilik Dairesi Başkanı Hikmet Memiş, Ayvalık Liman Başkanı Fırat Çengel, Balıkesir ve Ayvalık Belediyesi yetkilileri ile toplantı gerçekleştirildi.

Toplantıda İMEAK DTO Aliğa Şube Müdürü Orçun Tuncer de gözlemci olarak yer aldı. Heyet, balıkçı barınağının yapılması amacıyla alınan ortak kararda belirlenen yerleri gezerek, tespitlerde bulundular.

(DTO Aliğa Şubesi)



GEMAK
Şirketler Grubu

"Deniz Hayattır"



1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj
Bayramınız Kutlu Olsun

www.gemak.com



@gemakgroup

@GemakGroup

@gemakgroup



KOCAELİ DTO'DAN EYLEM PLANINA TAM DESTEK

İMEAK Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi Başkanı Vedat Doğusel, Marmara Denizi'ni müsilaj tehlikesinden kurtarmak amacıyla hazırlanan 22 maddelik eylem planını desteklediklerini ve bu uygulamaların bir parçası olacaklarını açıkladı.



İMEAK DTO Kocaeli Şubesi Başkanı Vedat Doğusel konu ile ilgili açıklamasında, Marmara Belediyeler Birliği'nin Marmara Denizi'nin müsilajdan arındırılmasına yönelik çalıştayının ardından Çevre ve Şehircilik Bakanı Murat Kurum'un açıkladığı eylem planının, denizi tehdit eden bu sorundan kurtulması açısından ümit verici olduğunu ifade ederek, "Müsilaj, salt deniz kirliliği ile alakalı olmasa da ve iklim değişikliği, suyun akış hızı, sudaki soğuk sıcak dengesi gibi unsurlar da deniz salyasının ortaya çıkmasında etkili kabul edilse de, Çevre ve Şehircilik Bakanı Murat Kurum tarafından açıklanan plan bu sorundan belirli bir sürede kurtulmamız açısından değerlidir" dedi.

'ÇAĞA UYGUN ARITMA SİSTEMLERİ' 22 maddeden oluşan ve Çevre Bakanlığı yetkilileri, bilim insanları, belediye başkanları ve bürokratların katkılarıyla hazırlanan eylem planında, bir yandan denizden müsilajın arındırılması, diğer yandan da çağa uygun arıtma sistemlerinin hayata geçirilmesinin öngörüldüğünü kaydeden Doğusel, "Öte yandan tarımsal gelişim, temizlik maddelerinde organik ürünlerin tercih edilmesi, gemilerin 7/24 denetlenmesi, yüzey sularının denize ulaşmamasının sağlanması, balıkçılığın ekosisteme uygun olarak yapılması ve en önemlisi vatandaşları bilgilendirici çalışmaların yapılması da eylem planı içinde yer almaktadır. Bu eylem planının hayata geçmesinin ardından Marmara Denizi'nin yalnızca

müsilajdan arındırılması değil, aynı zamanda gözbebeğimiz olan iç denizimizin diğer çevresel tehditleri de bertaraf edeceği düşüncesindeyiz" diye konuştu. Doğusel, "İMEAK Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi Marmara Denizi'ne turizm, kültür ve spor gibi çok önemli unsurları öneleyerek yaklaşmaktadır.

Sualtı yaşamının tanıtılmasına dönük çalışmalar, yüzme kursları, deniz sporlarına verilen destekler, yediden yetmişe her yaş grubuna verilen eğitimler, sosyal sorumluluk faaliyetleri, turizme dönük tanıtım çalışmaları, İMEAK Deniz Ticaret Odası, Valilik, Liman Başkanlığı, belediyeler ve üniversiteler ile birlikte hayata geçirilen projeler, yapılan çalışmaların yalnızca birkaçıdır. Bu açıdan müsilaj tehdidi de en baştan itibaren şubemizin gündeminde olmuş ve gerek meclis toplantılarımızda gerekse de kamuoyuna yönelik açıklamalarımızda bu soruna dair çözüm önerilerimiz yer almıştır" dedi.

DTO Kocaeli Şubesi olarak Marmara Denizi için büyük tehdit olan müsilaja karşı hazırlanan eylem planına tam destek verdiklerini ve bu tehlide karşı ortak eylem planının bir parçası olacaklarını ifade eden Doğusel, "Ortak eylem planının hazırlanmasını ve hayata geçmesini sağlayan Çevre ve Şehircilik Bakanı Murat Kurum'a, Marmara Belediyeler Birliği Başkanı Doç. Dr. Tahir Büyükkakın ve birlik üyelerine, Marmara Denizi'ne kıyı olan şehirlerimizin belediye başkanlarına ve bilim insanlarımıza teşekkür ederiz" diye konuştu.

(DTO Kocaeli Şubesi)

MERSİN LİMANI BÜYÜYOR, ROTALAR YENİDEN ÇİZİLİYOR

*MERSIN PORT CONTINUES TO EXPAND,
REDRAWING ROUTES*

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

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



DENİZ SALYASI EYLEM PLANI KAPSAMINDA İLK ADIMLAR ATILMAYA BAŞLANDI

Marmara kıyılarını kaplayan ve halk arasında “deniz salyası” ya da “kaykay” olarak da bilinen “müsilaj”, son günlerde su yüzeyinde azalmasına karşın suyun altındaki canlılar için tehdit olmaya devam ediyor. İşte müsilajla ilgili son gelişmeler...



Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından yürütülen Marmara Denizi Koruma Eylem Planı çalışmaları tamamlandı. 22 maddelik eylem planı açıklandı. Marmara Denizi'nde her geçen gün giderek yaygınlaşan ve ekolojik hayatı tehlikeye sokan deniz salyalarının (müsilaj) temizlenmesi

için Marmara Denizi Koruma Eylem Planı hazırlandı. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı önderliğinde düzenlenen eylem planlarının uygulanmasıyla Marmara Denizi'nin temizlenmesi hedefleniyor. Yapılan çalışmalar neticesinde 22 maddelik eylem planı belirlendi. Eylem planındaki maddelerin



uygulanmasıyla birlikte Marmara Denizi yalnızca müsilajdan değil, diğer zararlı etmenlerden de temizlenecek.

TÜRKİYE'DE MÜSİLAJ SEFERBERLİĞİ

Marmara Denizi Koruma Eylem Planı şöyle:

1-Marmara bölgesinde kirliliğin azaltılması ve izleme çalışmalarının yürütülmesi amacıyla; Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, ilgili kurum ve kuruluşlar, üniversiteler, sanayi odaları ve STK'lardan müteşekkil Koordinasyon Kurulu; Marmara Belediyeler Birliği bünyesinde ise Bilim ve Teknik Kurulu oluşturulacak.

2-Marmara Denizi Bütünleşik Stratejik Planı üç ay içerisinde hazırlanarak çalışmalar bu plan çerçevesinde yürütülecek.

3-Marmara Denizi'nin tamamı koruma alanı olarak belirleme çalışmaları başlatılacak, 2021 yılı sonuna kadar tamamlanacak.

4-Acil müdahale kapsamında 8 Haziran 2021 tarihinden itibaren 7/24 esasıyla, Marmara Denizi'ndeki müsilajın bilimsel temelli yöntemlerle tamamen temizlenmesine yönelik çalışmalar başlatılacak.

5-Bölgede bulunan mevcut atıksu artıma tesislerinin tamamı ileri biyolojik artıma tesisine dönüştürülecek. Atıksuların ileri biyolojik artım yapılmaksızın Marmara Denizi'ne deşarjını engelleyici hedefler doğrultusunda çalışmalar yürütülecek.

6-Marmara Denizi'ne deşarj yapan atıksu artıma tesislerinin



deşarj standartları 3 ay içerisinde güncellenerek hayata geçirilecek.

7-Arıtılmış atıksuların mümkün olan her yerde yeniden kullanımı artırılacak, desteklenecek. Temiz üretim teknikleri uygulanacak.

8-Atıksu artıma tesislerini gerektiği gibi işletmeyen OSB'lerin rehabilitasyon ve iyileştirme çalışmalarıyla ileri artıma teknolojilerine geçişi hızlandırılacak.

9-Atıksu artıma tesislerinin yapımı ve işletilmesini çok daha kolay hale

getirmek için kamu-özel sektör iş birliği modelleri hayata geçirilecek.

10-Marmara Denizi'ne gemilerin atık sularının boşaltılmasının önlenmesine yönelik üç ay içerisinde düzenleme yapılacak.

11-Tersanelerde temiz üretim teknikleri yaygınlaştırılacak.

12-Çevre ve Şehircilik Bakanlığımız tarafından yapılan çalışmalar çerçevesinde; alıcı ortama deşarj yapan atıksu arıtma tesislerinin tamamı 7/24

online izlenecek. Marmara Denizi'ndeki 91 izleme noktası 150'ye çıkarılacak. Türkiye Çevre Ajansı eliyle, Marmara Denizi ile ilişkili tüm havzalardaki denetimler uzaktan algılama, uydu ve erken uyarı sistemleri, insansız hava araçları ve radar sistemleri kullanılarak artırılacak.

13-Marmara Denizi kıyılarını kapsayacak şekilde Bölgesel Atık Yönetimi Eylem Planı ve Deniz Çöpleri Eylem Planı üç ay içerisinde hazırlanarak uygulamaya konulacak.

14-İyi tarım ve organik tarım uygulamaları ile basınçlı ve damlama sulama sistemleri yaygınlaştırılacaktır.

15-Marmara Denizi'yle ilişkili havzalarda, dere yataklarına yapay sulak alanlar ve tampon bölgeler oluşturularak kirliliğin denize ulaşması önlenecektir.

16-Zeytin karasuyu ve peynir altısu kaynağı kirliliğin önlenmesi için atık su azaltımını gerçekleştirecek teknolojik dönüşümler sağlanacaktır.

17-Fosfor ve yüzey aktif madde içeren temizlik maddelerinin kullanımı aşamalı olarak azaltılacaktır. Organik temizlik ürünleri teşvik edilecektir.

18-Marmara Denizi'ndeki tüm hayalet ağlar 1 yıl içerisinde temizlenecek.

19-Balıkçılık faaliyetlerinin ekosistem temelli yapılması sağlanacak, koruma alanları geliştirilecek.

20-Müsail nedeniyle zarar gören balıkçılara ekonomik destek sağlanacaktır.

21-Deniz kirliliğinin önlenmesi ve vatandaşlarımızın bilinçlendirilmesi amacıyla çalışmalar yapılarak, kamuoyunu bilgilendirecek bir platform oluşturulacak.

22-Soğutma suları ve termal tesislerden oluşan sıcak suların Marmara Denizi'ne etkilerinin azaltılmasına yönelik tedbirler alınacak.





Çevre ve Şehircilik Bakanı Murat Kurum'un katılımıyla, Marmara Denizi'ne kıyısı olan 7 ili kapsayan "Büyük Deniz Temizliği Seferberliği", Caddebostan Sahili'nden başlatıldı. Törene Bakan Kurum'un yanı sıra İstanbul Valisi Ali Yerlikaya, Kocaeli Valisi Seddar Yavuz ve Marmara Belediyeler Birliği ve Kocaeli Büyükşehir Belediye Başkanı Tahir Büyükakın, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Ekrem İmamoğlu da katıldı. Çalışmalara ayrıca ünlü isimler de destek verdi.

MÜSİLAJ GENELGESİ YAYIMLANDI

Marmara Denizi Eylem Planı Koordinasyon Kurulu'yla ilgili Cumhurbaşkanlığı Genelgesi Resmi Gazete'de yayımlandı. Resmi Gazete'de, Cumhurbaşkanı Erdoğan'ın imzasıyla yayımlanan genelgede, "Marmara Denizi'nde iklim değişikliği etkisi ile birlikte artan sıcaklık, deniz suyundaki durağan ve azot-fosfor artışına bağlı olarak ortaya çıkan ve doğal yaşamı etkileyen afet niteliğinde bir müsilaj kirliliği görülmeye başlanmıştır" denildi.

Marmara Denizi Eylem Planı çerçevesinde öngörülen işlerin belirtilen sürelerde tamamlanabilmesi için gereken çalışmaların bir bütünlük içerisinde yürütülebilmesi amacıyla Çevre ve Şehircilik Bakanı Başkanlığında; Marmara Denizi Eylem Planı Koordinasyon Kurulu'nun (Koordinasyon Kurulu) oluşturulduğu belirtilen genelgede yer alan bilgilere

göre, Koordinasyon Kurulu ayda en az bir defa toplanacak, davet üzerine ayrıca toplanabilecek, sekreteryaya hizmetleri Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Çevre Yönetimi Genel Müdürlüğü tarafından yürütülecek. Koordinasyon Kurulu, üye tam sayısının salt çoğunluğu ile toplanacak ve toplantıya katılan üye sayısının salt çoğunluğu ile karar alacak.

Koordinasyon Kurulunca ihtiyaç duyulması halinde alt çalışma grupları oluşturulabilecek, toplantılara konuyla ilgili kamu kurum ve kuruluşları, üniversiteler, sivil toplum kuruluşları, meslek birlikleri ve özel sektör temsilcileri davet edilebilecek, bu temsilcilerin oy hakkı bulunmayacak. Koordinasyon Kurulu tarafından yürütülecek çalışmalarda ve alınan kararların uygulanmasında ihtiyaç duyulacak her türlü destek ve yardım bütün kurum ve kuruluşlarca titizlikle sağlanacak.

MÜSİLAJ'A KARŞI, KOORDİNASYON TOPLANTISI YAPILDI

Marmara Denizi Koruma Eylem Planı Koordinasyon Kurulu'nun ilk toplantısı Çevre ve Şehircilik Bakanı Murat Kurum başkanlığında tamamlandı. Beşiktaş'ta bulunan Cumhurbaşkanlığı Çalışma ofisindeki toplantı basına kapalı olarak 3 saat sürdü.

Şu anda Marmara Denizi'ni ve kıyıları denizden, havadan, karadan 7/24

yürüttükleri çalışmalarla anlık takip ettiklerini, temizlediklerini belirten Bakan Kurum, şu bilgileri verdi: "Uydudaki görüntülerle müsilajın termal kameralarla tespitini yaparak, yoğunluğun nerelerde olduğunu, hangi bölgelerde temizlik çalışmalarının yönlendirilmesi gerektiğini yaptığımız günlük uçuşlarla İHA'larla uydu takip sistemleriyle havadan tespit ettiğimiz değişimlere karadan ekiplerimizi anında bölgeye sevk etmek suretiyle müdahalelerimizi yapıyoruz. 8 Haziran'da başlattığımız Türkiye'nin en büyük deniz temizliği seferberliğimiz ilk günkü hızla ve azimle devam ediyor.

Gerek bakanlığımızın, gerek valiliklerimizin, gerek belediyelerimizin, gerekse ilgili bakanlıklarımızın desteğiyle 1550 personel, 46 tekne ve çok sayıda karadan temizleme ekipmanıyla çalışmalarımız aralıksız devam ediyor. Bugün itibarıyla İstanbul, Balıkesir, Kocaeli, Yalova, Bursa, Çanakkale, Tekirdağ'da 169 bölgede temizlik faaliyetlerini yürütüyoruz. 7 gün boyunca yaptığımız çalışmalarla toplam 2 bin 684 metreküp müsilajı topladık. Toplanan müsilajı, Bakanlığımız tarafından izin verilmiş, özel geçirimsizliğe sahip düzenli depolama alanlarına göndererek, bertarafını sağlıyoruz."

4 BİN 555 METREKÜP MÜSİLAJ TEMİZLENDİ

Çevre ve Şehircilik Bakanı Murat Kurum, Twitter hesabından 12 günün sonunda 353 metreküp müsilajla birlikte toplam 4 bin 555 metreküp müsilajın temizlendiğini açıkladı. Müsilaj seferberliğinin 12'nci gününde 278 bölgede çalışma yürüttüklerini aktaran Kurum, "12'nci günün sonunda 353 metreküp müsilajla birlikte toplam 4 bin 555 metreküp müsilajı temizleyerek bertarafa gönderdik" ifadelerini kullandı. Kurum, 19 Haziran itibarıyla İstanbul'da 1584, Kocaeli'de 326, Bursa'da 133, Tekirdağ'da 153, Balıkesir'de 466, Çanakkale'de 378 ve Yalova'da 1515 metreküp müsilajın Marmara Denizi'nden temizlendiğini vurguladı.

Müsilajdan öğrendik: Bedelsiz yarar yok!



* PROF. DR. MUSTAFA SARI

Yedi bin yıl önce Marmara Denizi çevresinde yaşayanlar birden uyansalar ve denizin halini görseler ne derlerdi acaba? Başka bir gezegene geldiklerini mi düşünürlerdiler? Yoksa denizin halini inandıkları tanrıların kendilerine gazabı olarak düşünüp, tövbeler edip arınmaya mı çalışırlardı? Keşke her şeyin içine dahil olan yapay zeka, bu alanda kullanılsa da biz de bu soruların simüle edilmiş cevaplarını görebilsek. Marmara Denizi çevresinde binlerce yıl önce yaşamış olanların denizin bugünkü haline ne diyeceklerini bilemesek de, müsilaj denilen ekolojik olayın nedenlerini çok iyi biliyoruz. Müsilaj, denizdeki biyolojik süreçlerin ilk basamağı olan bitkisel planktonun (fitoplankton) insan eliyle denizin kirlenmesi, deniz suyu sıcaklıklarının ortalamasının üzerinde seyretmesi, deniz şartlarındaki durağanlığın ve daha birçok faktörün olağan dışı etkilerine bağlı olarak deniz suyuna salgıları olarak tanımlanabilir. Bazı şartlara tepki olarak müsilaj adını verdiğimiz ekolojik oluşuma neden olan fitoplankton grupları aslında soluduğumuz havanın içindeki oksijenin en az yarısını üreten, karadaki bitkilerin denizdeki karşılığıdır. Yani öyle zararlı bir

organizma değil, tam tersine dünyadaki yaşamın temelini oluşturan, fotosentez ile oksijen üreten mikro alglerdir. Nasıl oluyor da böyle faydalı organizmalar Marmara Denizi gibi özel bir ekosistemi esir alıyor? Temel bir ekolojik ilke bize her şeyi anlatıyor aslında: Bedelsiz yarar yok!

İnsanoğlu dünyada var olduğu günden beri hep suyu takip etmiştir. Çünkü su hayattır, güvenlidir, besin kaynağıdır, ulaşımdır, güçtür, zenginliktir. İstanbul metrosu başta olmak üzere nereye kazma vurulsa katman katman ortaya çıkan arkeolojik eserler, Marmara Denizi çevresinin asırlardır insanlık için temel yerleşim alanlarından birisi olduğunu gösteriyor. Binlerce yıldır Marmara çevresini yurt edinmiş medeniyetler denizle, doğayla bütünleşerek yaşamayı ya öğrendiler ya da doğal afetler bütün kazanımlarını aldı ellerinden. Bu yüzden denize, doğaya etkileri bizim binde birimiz kadar bile olmadı.

İNSANOĞLU OLARAK YERYÜZÜNDE TANRILIĞA SOYUNDUK

Bizde durum farklı... İnsanoğlu olarak yeryüzünde tanrılığa soyunduk. Dağları düzlüyor, nehirlerin yatağını değiştiriyor, denizi dolduruyor, ovaları gökdelenlere dönüştürüyoruz. Yani milyonlarca yılda oluşmuş coğrafi yapıların şeklinin değişmesi bizim için çocuk oyuncağı. Sanayi devrimi, teknolojik gelişmeler ve merkezinde insanlık olmayan kalkınma anlayışı insanı doğayla savaşır hale getirdi. Doğanın bir parçası olduğumuzu unuttuk, adeta sahibi zannettik kendimizi. Delil isterseniz, müsilaja bir de o gözle bakın.

Marmara Denizi, yaklaşık 11.350 km² yüzey alanı ile ülkemiz etrafını çeviren dört denizden en orijinal olanıdır. Kuzeyde İstanbul Boğazı ile Karadeniz'e, güneyde Çanakkale Boğazı ile Ege Denizi'ne açılır. Her ne kadar hem Karadeniz, hem Ege ile bağlantılı olsa da aslında astımlı bir insana benzer. Daracık iki boğazla geniş denizlerle kurulu ilişkisi, Marmara Denizi'ni hem

daha durağan, hem daha hassas hale getirmiştir. Akıntısı az, dip ile yüzey arasındaki karışımlar sınırlıdır. Denizin üst tabakalarında Karadeniz'den gelen soğuk, az tuzlu ve organik maddece zengin sular bulunurken, diplerde Akdeniz kökenli tuzlu, sıcak ve besince fakir sular yer alır. Bu yüzden Marmara Denizi'nde yüzey ve dipte zıt yönlü iki akıntı sistemi bulunur. Karadeniz kökenli sular yüzeyden boğazlar aracılığıyla Ege Denizi'ne akarken, alttan Akdeniz kökenli sular güneyden kuzeye doğru, yani Karadeniz'e doğru akar.

Ne güzel bir sistem değil mi? Evet öyleydi 1980'li yıllara kadar. Zira bu orijinal akıntı sistemini bir öğrendik, pir öğrendik. Çarpık kentleşme, yanlış sanayileşme ve bedelsiz zenginleşme gibi bütün yanlışları aynı anda yapmaya başladık. Marmara Denizi çevresinde kümelenen endüstri, ülkenin dört bir tarafından insanların buraya yığılmasına neden oldu. Kısa süre içinde Marmara çevresindeki kentlerin nüfusu katlanarak arttı. Artan nüfusun ve endüstriden çıkan atıklar, kenti hatta ülkeyi yönetenler için en büyük sorun haline geldi. Ankara istikametinden gelirken İzmit Körfezi'ne yaklaşıldığını onlarca kilometre öteden kokular haber verir oldu. Haliç kenarında, Halicioğlu'nda askerlik yapmış birisi olarak meşhur Haliç kokusundan hiç bahsetmiyorum bile. İşte o yıllarda birden bir aydınlanma yaşadık ve Akdeniz'den gelip, Karadeniz'e doğru akan dip akıntısını keşfettik. Atıklar belli bir dereceye kadar artıldıktan sonra bu dip akıntısına verildiğinde, seyrelerek Karadeniz'e kadar çıkacak ve böylece Marmara kirlenmekten kurtulacaktı.

Bilim insanlarının sonsuza kadar Marmara Denizi çevresindeki yoğun kentsel ve endüstriyel atıkların sürdürülebilir şekilde yönetileceğini düşündükleri çözüm, ne yazık ki denizin sonu oldu. Çünkü yöneticiler atıkları arıtmak yerine ön arıtma adı verilen bir sistemi, aslında evsel atıkların sıvılaştırılarak denizin dibine pompalanabileceğini öğrendiler. Arıtma



tesisi yapmak hem zaman alıcı, hem pahalı, hem işletmesi masraflı geldiği için hemen hızlıca her yere “ön arıtma” yani “arıtımama” tesisleri kuruldu. Tam kırk yıldır Marmara Denizi’nin dibine günümüzde 25 milyona ulaşan nüfusun evsel atıkları basılmaya başlandı. Sürekli endüstriyi ülkenin her tarafına dağıtmak, çarpık kentleşmeden kurtulmaktan, Anadolu’daki göçü durdurılmaktan bahsetsek de aslında gerçekler hep tersi oldu. Marmara Denizi çevresinde kümelenen sanayi kuruluşlarının kentlerden ne eksikliği vardı ki! Onlar da bütün atıklarını gerçek anlamda arıtmadan Marmara’ya boca etmeye devam ettiler. Bilim insanlarının “Yapmayın, etmeyin, denizi dibinden başlayarak öldürüyorsunuz!” feryatlarını kimse duymadı. “Koskoca deniz kirlenir mi? Hem Marmara Denizi’nde dipte akıntı var. Dip akıntısı alıp götürüyor atıkları ve uzaklaştıkça seyrelip yok oluyor denizin içinde” diye itiraz edenler susturuldu.

Sonra “birden” müsülaj ortaya çıktı nisan ayı ortalarında. Herkes şaşkın! Hay Allah ne oldu da müsülaj oluştu? Hemen komplo teorileri ürettik: Acaba bir gemi dolusu azot veya fosforu getirip birisi denizimize boşalttı mı? Tuna Nehri atıkları acaba daha mı çok gelmeye başladı? Kurbağalı Dere’den çıkan çamurları mı denize doldurduk? Gemi balast suları ile yeni bir organizma mı geldi? Acaba hangi büyükşehir arıtma tesislerini çalıştırmamaya başladı? Yoksa uzaylıların zehir kanalı haline getirdiği Ergene Nehri suları artırılmadan Marmara’ya mı verilmeye başlandı?

Çoğaltmak mümkün. Hepimizin aklında buna benzer senaryolar halen dönmeye devam ediyor. Henüz kimse net olarak ne olduğunu bulabilmiş değil kendi zihninin derinliklerinde. “Bilim insanları açıklamalar yapsa da herkes kendi doğrusuna inanmaya devam ediyor” desek yanlış olmaz.

Oysa olan şey çok basit. Tam kırk yıldır 25 milyon insanın evsel atıkları ile ülkenin yarısının endüstriyel atıkları Marmara Denizi’ne akıyor. Yoğun ve ekolojik olmayan tarımsal üretimde her yıl daha fazla gübre atmak, daha çok kimyasal zehir kullanmak bir zorunluluk. Tüm bu gübre ve tarımda kullanılan zehirler de son durak olarak denize ulaşıyor. Şu anda müsülajın en büyük mağduru olan balıkçıların payları, diğerlerinden daha az olsa da müsülaj oluşumunda ihmal edilemeyecek kadar ciddi. Kıyı yönetimindeki çarpıklıklar, deniz doldurmalar, denizcilik sektörüne bağlı atıklar ve daha saymadığımız onlarca ekolojik baskı var Marmara çevresinde.

KIRK YILLIK YANLIŞ ATIK YÖNETİM POLİTİKASI İFLAS ETTİ

Bizim denizle olan hoyrat ilişkimizin sonucu aslında ortaya çıkan müsülaj. Öyle sandığımız gibi bir sabah uyandık ve müsülajla karşılaşmadık. Denizden gelen sinyalleri hiç almadık, değerlendirmedik ve duymadık. 1992 yılında ilk ciddi sinyali verdi Marmara Denizi. Sonra 2007 ve 2008 yıllarında müsülaj etkisi biraz daha kendini hissettirdi. Bilim insanları uyardı, çözüm yolunu gösterdi. Ama yine kimse görmedi, duymadı. Bir

müddet sonra müsülaj ortadan kalktı ve herkes kendi normaline döndü, yani denizi kirletmeye devam etti.

Kırk yıllık yanlış atık yönetim politikası iflas etti. Bardak doldu ve en sonunda taştı. Şimdi bardağı taşıran son damlanın peşine düştük hep birlikte. Son damla nereden geldi, kim damlattı, bunun önemi yok. Zira bu son damla bu yıl olmasa gelecek yıl veya yıllarda zaten bir şekilde gelecekti Marmara Denizi’ne. Şimdi bardağı taşıran son damlanın nereden, nasıl ve kim tarafından damlatıldığından daha çok bardaktan taşan atıkların peşine düşme zamanı. Geç kalsak da en sonunda Marmara Denizi çevresindeki tüm paydaşlar bir araya gelebildik. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile Marmara Belediyeler Birliği koordinasyonunda 22 maddelik bir eylem planı ortaya çıktı. Bu çok hayırlı bir ilerleme. Kırk yıldır yapamadığımızı müsülaj korkusuyla yapmış olduk. Zararın neresinden dönsek kâr. Evsel atıkların artırılmadan derin deşarjla denize boca edilmesinden vazgeçmek üzere bir irade ortaya çıktı. Kolay olmayacak 7 il ve onlarca ilçenin bütün atıklarını kısa sürede ileri arıtmaya kavuşturmak ama imkânsız da değil. Zaten atıklarını bertaraf etmeyi ruhsat şartı olarak taahhüt etmiş endüstri kuruluşları için de yolun sonu artık. Acilen denetimler artırılarak, çalıştırılmayan arıtma tesisi, değiştirilmeyen filtre kalmamalı.

Marmara Denizi’nin tamamını koruma alanı ilan ederek bir koruma şemsiyesi altına almak en iyisi. Atık yönetiminden, sorumlu endüstriye, iyi tarım uygulamalarından sürdürülebilir balıkçılığa, yeşil liman uygulamalarından sürdürülebilir kıyı yönetimine şimdiye kadar ihmal ettiğimiz ne varsa müsülajın nedeni bunlar. Denizi uzaylılar kirletmedi, biz kirlittik. Çözümü de uzaylılar değil, biz bulmak zorundayız. Ekosistemlerde hiçbir şey birden ortaya çıkmadığı gibi, bedelsiz hiçbir yarar da sağlanamaz. Sanırım müsülaj bunu bize öğretti, şimdi çözüm için çalışma zamanı!

*** BANDIRMA ONYEDİ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ DENİZCİLİK FAKÜLTESİ**

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



Türkiye'nin uluslararası yatırım pozisyonu ve rezerv ilişkisi



* PROF. DR. ORAL ERDOĞAN

Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası (TCMB)'nin rezervlerindeki dikkate değer değişimler özellikle 2019 ilk çeyrek ve 2020'nin ilk yarısı dönemlerinde göze çarpmıştır. Türkiye'nin hem siyasi, hem ekonomi gündeminde geniş yer bulmuştur. En çok öne çıkan husus da özellikle MB'nin döviz rezervlerinde "128 milyar dolar" olarak ifade edilen tutardır. Merkez bankasının neden döviz tuttuğunu veya neden satın aldığı veya neden milyarlarca dolar satmak durumunda kaldığını daha anlamlı tespit ve değerlendirmek için uluslararası yatırım pozisyonunu öncelikle incelemek yerinde olacaktır. Böylelikle Türkiye ekonomisi açısından bakıldığında; döviz giriş ve çıkışlarının irdelenmesi de faydalı olmaktadır.

Küresel anlamda çok açık bir durum, başta ABD ekonomisinde ve birçok ekonomide de olduğu gibi Türkiye'nin uluslararası yatırım pozisyonunun yıllardır net açık vermesidir. Ülkelerin net yatırım pozisyonlarını

karşılaştıracak olursak (aşağıdaki tablolarda da görüleceği üzere); açık veren ülkeler örnek olarak ABD, İspanya, Avustralya, Brezilya, Fransa, Meksika, Türkiye, Hindistan iken, net yatırım pozisyonu fazla veren ülkeler olarak Japonya, Almanya, Çin, Norveç, Hollanda, Kanada, Singapur ve İsviçre sayılabilir. Stok döviz pozisyonu olarak

alacaklarıyla Türkiye'nin yurt dışına borçlarının net farkını işaret eder. Burada ortaya çıkan net pozisyon, pozitif veya negatif bir değer olabilir.

Türkiye'nin 2010 yılı net açık pozisyonu 360,9 milyar dolar iken, özellikle 2011 sonundan 2013 ilk çeyreğine göre hızlı bir yükselme gerçekleşmiştir. Daha

Tablo: Ülkeler Bazında Net Yatırım Pozisyonu

Milyar \$	ABD	İspanya	Avustralya	Brezilya	Fransa	Meksika	Türkiye	Hindistan
2015	-7.460,2	-1.043,1	-673,7	-374,7	-309,4	529,1	383,5	-368,4
2016	-8.129,3	-1.003,3	-702,2	-566,6	-306,3	-486,1	-368,0	-367,3
2017	-7.622,2	-1.182,6	-771,2	-645,2	-554,2	-553,1	-462,6	-426,7
2018	-9.674,4	-1.092,0	-724,9	-595,4	-509,1	-583,8	-370,2	-433,7
2019	-11.050,5	-1.040,3	-655,1	-731,2	-625,3	-647,9	-347,4	-430,3
2020	-14.092,1	-1.160,5	-731,7	-553,0	-747,0	-590,1	-403,6	-347,4

Milyar \$	Japonya	Almanya	Çin	Norveç	Hollanda	Kanada	Singapur	İsviçre
2015	2.715,2	1.535,1	1.698,9	698,5	367,6	323,2	647,1	493,0
2016	2.879,2	1.696,8	1.984,9	736,0	457,2	304,0	717,2	609,0
2017	2.916,6	2.202,5	2.065,2	883,3	529,8	579,2	806,8	682,7
2018	3.080,4	2.423,8	2.107,5	801,6	636,8	537,0	699,1	746,2
2019	3.270,5	2.785,4	2.299,6	996,2	819,2	749,6	777,2	625,2
2020	3.440,0	3.121,3	2.150,3	1.144,6	1.124,9	1.051,4	1.046,6	751,5

Veri kaynağı: IMF

belirlenen bu duruma göre, örneğin ABD'nin dış dünyaya net borçlu olduğu, Çin'in ise dış dünyadaki yatırımlarından dolayı net alacaklı durumda olduğudur.

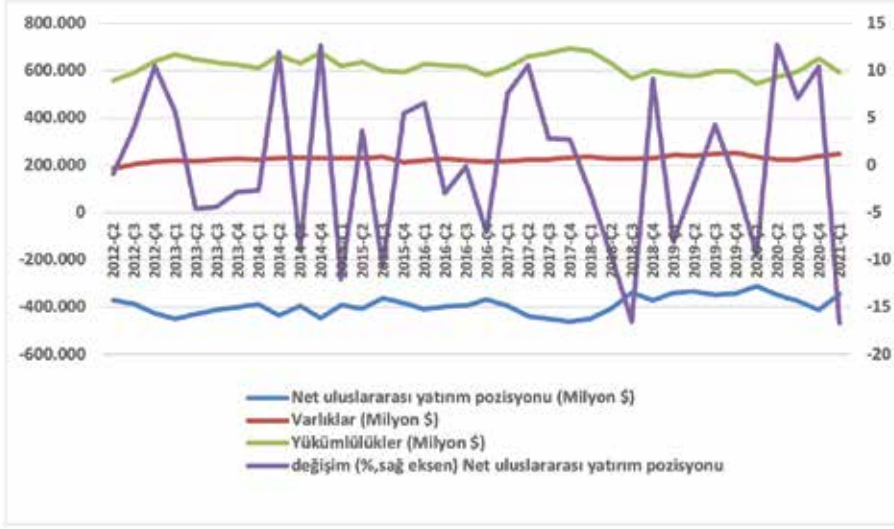
Merkez Bankası ifadesi ile Uluslararası Net Yatırım Pozisyonu; bir ekonomideki yerleşik kişilerin yurt dışındaki yerleşik kişiler ile finansal alacakları ve yükümlülüklerin yanında; rezerv varlık olarak tutulan altın şeklindeki finansal varlıklarının belli bir tarihteki stok değerini gösteren ve aylık olarak yayınlanan istatistiki bir tablodur.

Uluslararası Yatırım Pozisyonu'nda toplam finansal varlıklar ile toplam finansal yükümlülüklerin farkı, Uluslararası Net Yatırım Pozisyonu olarak adlandırılmaktadır. Başka bir deyişle, net Uluslararası Yatırım Pozisyonu; Türkiye'nin yurt dışından

sonra 2017'ye kadar nispeten aynı seviyelerde açık verilmiş, 2017'den 2018'e doğru hızlı bir yükselme yeniden yaşanmıştır ve 2018 ilk çeyreği verisine göre 449,1 milyar dolar net açık pozisyon oluşmuştur. Bu verilerden açıkça ifade edildiği üzere mutlaka yüksek ve istikrarlı büyüme hedeflenirken, ülkenin ve konjonktürün durumuna göre sürekli borçlu pozisyonda kalmak gibi bir tehdidi de mevcuttur. 2020 yılı başında 309,9 milyar dolar net açık pozisyonun, sene sonunda 413,1 milyar dolara tırmandığı dikkat çekmektedir. 2021'in ilk çeyreği, 2020'nin son çeyreğine göre %16,6 azalma ile 344,4 milyar dolar net açık pozisyonu gerçekleşmiştir.¹

Yatırım pozisyon oluşumunda kuşku yok ki, en önemli faktör ekonomik büyüme, ödemeler dengesi ve ülkenin

Grafik: Türkiye Net Uluslararası Yatırım Pozisyonu



tasarruf-yatırım ilişkisi oluyor. Zira Türkiye ekonomisi, ekonomik büyümeyi istikrarlı şekilde sağlarsa, ekonomik şokların bir anlamda etkisinin olmadığı ya da çok az olduğu ifade edilir. Büyümeyi de özellikle ihracat yaparak başarmak gerekli ve açık bir durum. Ekonomi ihracata dayalı büyümeyi başarır, döviz pozisyonu anlamında güçlü bir duruş sergileme imkanı da yakalanır.

Dolayısıyla yatırım pozisyonu oluşumunda, dış ticaretin olumsuz etkisi var ise; bu, yatırım pozisyonunda negatif seviyede etkili oluyor. Türkiye'nin ödemeler dengesini incelediğimizde, sürekli olan bir net dış ticaret açığı görülmektedir. Her ne kadar hizmet-ticaret dengesinde pozitiflik yaşansa da cari işlemler açığımız bulunmaktadır. Buradan hareketle net yatırım pozisyonunu daha iyi anlamak açısından şimdi de ödemeler dengesi hesabını irdelemekte fayda var.

Mayıs 2021 verilerine göre, ihracat 16,5 milyar dolar; ithalat 20,6 milyar dolar ve dış ticaret açığı 4,1 milyar dolar gerçekleşmiştir. Örneğin, yine son açıklanan Nisan ayı cari açığımız 1.71 milyar dolardır ve o dönem için ya finans hesabından ya da rezerv hesabından dengelenmesini

gerektirir. Zira, 332 milyon dolar finans hesabında pozitif² değişim (Mart'a göre %107), rezerv hesabında ise negatif değişim (Mart'a göre %80,8) olarak 1.183 milyar dolar gerçekleşmiştir. 18 Haziran 2021 verisine göre Merkez Bankası brüt döviz rezervi, altın hariç 56,02 milyar dolar ve altın rezervleri 41,3 milyar dolar gerçekleşerek (bir önceki haftaya kıyasla 2,46 milyar dolar artarak) toplam 97,32 milyar dolara yükselmiştir.

128 milyar dolar konusuna gelindiğinde, öncelikle bu rakama ilişkin hesaplama ve yorum yapanlar olmuştur. Örneğin, "Aslında MB'nin bilançosundan bu hesaplanabiliyor. Bunu bilanço konusunda uzmanlaşmış analistler teknik bir dille de olsa açıkladılar. Peki, ne oldu bu 128 milyar dolara? Satıldı. Satışın sebebine dair bir resmi açıklama yok, ama bunu biz biliyoruz. Önce ne zaman ve ne kadar satıldı onu söyleyelim. 2020 yılında, bilanço hareketlerinden görülüyor ki MB'nin rezervlerinden 70 milyar dolarlık bir satış, eksilme gerçekleşti. Ondan önceki yıl da, yaklaşık 50 milyar dolarlık bir azalma gerçekleşti.

Peki, geçen yıl 70 milyar dolar nereye gitti? Kritik soru, 128 milyarın kaderini anlamamız için peşinden gitmemiz gereken soru bu. Şuraya

gitti: TL'yi dolar karşısında hormonlu bir şekilde güçlü tutmaya gitti. Pandemi patladığında dolar 6.80-6.85 civarındaydı ve uzun bir süre orada kaldı. Ta ki geçen yaza kadar. Peki, nasıl orada kaldı? Sanki dolar çıpa atmış gibiydi, kıpırdamıyordu. Bu MB'nin rezervlerinden düzenli bir şekilde sürekli dolar satmasıyla oldu...

MB, kamu bankalarına döviz aktardı, kamu bankaları da 2 yılda bu rezervi, yani tam olarak 126,1 milyar doları piyasada sattı, 'aman dolar yükselmesin' diye. 2019 yılından beri kamu bankalarında geceleri nöbetçi 'dealer'lar, Asya piyasalarında dolar satıyordu. Bu dolar nereden geliyordu, MB'nin rezervlerinden geliyordu. 2019 Mart'ında yerel seçimler vardı ve seçim öncesi dolar ve euro kurları hormonlu bir şekilde düşük tutuldu, MB'nin rezervleri kullanılarak. Yani rezervlerin erimesi kabaca bu şekilde..." denilmiştir (Bkz. <https://artigercek.com/haberler/baris-soydan-128-milyar-dolarin-nereye-gittigini-acikladi>).

Diğer bir değerlendirme de ise Mahfi Eğilmez şu şekilde yorumlama yapıyor: "2019 sonunda TCMB'nin swaplar hariç net rezervleri 18,4 milyar dolardı. 2020 sonu itibarıyla bu tutar eksi 58,4 milyar, 9 Nisan 2021 itibarıyla da eksi 60,6 milyar dolardır. Demek ki TCMB'nin rezervi kalmadığı gibi emaneten kendisinde bulunan rezervleri tamamlaması için bugün itibarıyla 60,4 milyar dolar bulması gerekiyor. Son 15 ayda rezerv kaybı (artı 18,4 milyar dolardan eksi 60,6 milyar dolara inişle) 79 milyar dolar olmuş.

2020 yıl sonunda eksi 58,4 milyar dolar olan rezervler 9 Nisan 2021'de eksi 60,6 milyar dolar olduğuna göre rezervlerdeki azalma 2021 yılında durmamış, artmaya devam etmiş görünüyor. Buna ek olarak TCMB Başkanı'nın yaptığı açıklamadan iki kurum arasında 2017 yılında yapılan bir protokolle TCMB'nin Hazine'ye döviz sattığı, Hazine'nin de bu



dövizleri kamu bankaları aracılığıyla kurun yükselmesini önlemek amacıyla piyasaya verdiği ortaya çıkmış bulunuyor.

Bunları da hesaba katınca kamuoyunda konuşulan 128 milyar dolarlık tutara ulaşıyor. Burada sorulması gereken soru TCMB'nin döviz yönetimi konusundaki görevini Hazine'ye niçin ve nasıl bıraktığı meselesidir."

TCMB Başkanı'nın değerlendirmesi ise şöyle olmuştur: "Döviz rezervlerinin 'buhar' olduğuna dair iddialar gerçekten hayret verici. Oysa ekonomide rezervlerin artış ve azalışının gerekçeleri basit ve yalındır. Bir grup tantanacı ekonomistin iddia ettiği gibi rezervler buhar olmadı, sadece yer değiştirdi. 2019'da yıllık bazda 6.8 milyar dolar fazla veren cari işlemler dengesinin, Kasım 2020'de 35.2 milyar dolar açığa dönüştü ve bu Merkez Bankası rezervlerinden kapatıldı.

En basit haliyle 2019'a göre cari işlemler dengesinde 45 milyar dolar sapma yaşadık ve bu sapmanın tümü TCMB'nin döviz rezervleriyle karşılandı. Şubat 2020'de 107.7 milyar dolar olan döviz rezervi ile kasım ayı sonundaki 82.7 milyar dolar rezerv arasındaki fark zaten 25 milyar

dolar. İşin özü, TCMB'nin diğer ülke merkez bankaları ve finans kurumları ile gerçekleştirdiği swap işlemlerinin bankanın döviz rezervleri içindeki payının bir ara yüzde 80'i görmesi ve 65 milyar dolara ulaşmasıyla, eylül ayı sonunda 28 milyar dolara ulaşmış olan rezerv kaybı ile 65 milyar dolarlık swap büyüklüğünü toplayıp, bir grup ekonomist rezervlerdeki kaybın 100 milyar dolara ulaştığını iddia ediyor.

Halbuki onlar da biliyor. Salgının ilk şokunun yaşandığı dönemde, dünyada dolar likiditesinin sıkıştığı anda, ödemeler dengesinin devamlılığını sağlamak için Merkez Bankası'nın rezervlerini kullanmak elzemdi.

Bu yaşanan süreçte TCMB elindeki rezervleri kullanmasaydı ne olurdu? İstihdam, büyüme, reel sektör, bankacılık kesimi ne durumda olurdu?

Her kriz ortamında dillendirilen faiz artışlarıyla bu süreç atlatılabilir miydi? Cevap belli, tabii ki atlatılamazdı. Kısacası, Ağustos 2018'den itibaren ABD ve Avrupa Birliği'nin kimi ülkeleri ile FETÖ, S-400, Libya, Suriye, Doğu Akdeniz ve en son başlık olarak Dağlık Karabağ başlıklarında yaşanan görüş ayrılıkları ve gerginliklerin, Türkiye'yi ekonomik açıdan köşeye sıkıştırma operasyonlarına

dönüştürüldüğü, ülkemize sermaye girişinin engellenmeye çalışıldığı bir konjonktürde, TCMB'nin rezervlerini beslemek adına pek çok imkanı seferber etmiş ve etmekteyiz.

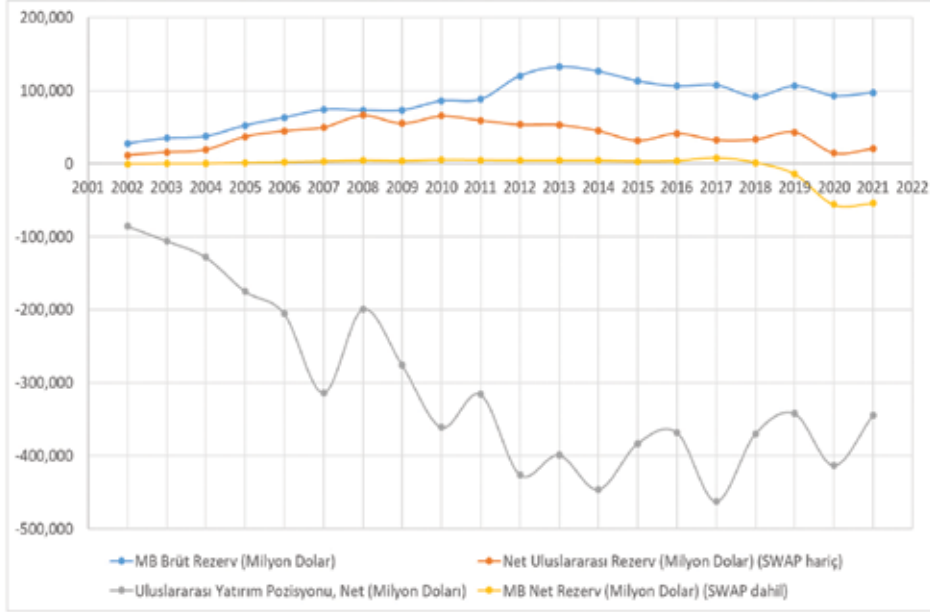
Kovid-19'la tarihi bir mücadele verirken, sadece ödemeler dengesi üzerinden 41 milyar dolarlık net döviz çıkışını TCMB'nin rezervleriyle finanse etmişiz. 2018 yılından 2020 sonuna, reel sektör ve finans kurumlarının dış borçlarında net kapatılan borç 21 milyar doların üzerinde. Yani, özel sektör 21 milyar dolar net dış borç ödemiş. 2020'de, ödemeler dengesindeki 41 milyar dolarlık net döviz çıkışının 9 milyar doları özel sektörün net dış borç ödemesinden kaynaklanıyor. Demek ki, buharlaşan, kaybolan bir TCMB döviz rezervi yok.

Öncelikle, en az 41 milyar doları 2020 yılının ödemeler dengesi açığını kapatmak adına, en az 30 milyar doları da reel sektörün, bankacılık sektörünün ve hane halkının döviz açık pozisyonunu döviz varlıklarını artırarak kapatması amacıyla kullanılmış. Yani, ekonominin birleşik kaplar sistemi çerçevesinde, 30 milyar dolar yine Türkiye ekonomisinde bir yerden bir yere aktarılmış. Her birimi, her kuruşu nereye gitmiş, esasen kolayca görülebilecek bir TCMB rezervimiz var."

TCMB Başkanı'nın üzerinde değerlendirme yapılması gerekebilecek bir açıklaması da şöyle oldu: "Rezervler sadece yer değiştirdi. Türkiye Merkez Bankası, Türkiye Cumhuriyeti devleti gücü olarak şu an olmadığı kadar iyi durumda. Rezervlerin yapısı değişmiştir Türkiye'de. Yıllardır 120 ton altını vardı. 2012'de başlayıp 2019 ve 2020'de Türkiye'nin Merkez Bankası rezervlerindeki altın 720 ton altına çıkıyor.

Türkiye'nin tüm altınları Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası'ndadır. Türkiye Cumhuriyeti'nin eksi mi brüt mü rezervlerini konuşurken bundan

Grafik: TCMB Rezervi ve Uluslararası Yatırım Pozisyonu



Veri Kaynağı: TCMB. Hesaplama ve grafik yazar tarafından oluşturulmuştur.

Açıklama: MB Net Rezerv (Swap dahil) hesabı için; TCMB Döviz varlıklarından döviz yükümlükleri o günkü kur üzerinden hesaplama dikkate alınarak düşülmekte, SWAP hesabı dahil edilmektedir. Net Uluslararası Rezerv hesabı için TCMB verisi doğrudan kullanılmıştır.

daha önemli bir rezerv kaynağı olabilir mi? Bizim önümüzdeki hedefimiz Türkiye'nin rezervlerini daha kalıcı ve güçlü şekilde oluşturmak.

Şu an 90 milyar dolar brüt rezervimiz var. Rezervin açılımı önemli... Yaklaşık yüzde 40'ının üzerinde altın rezervi. 2003'ten sonra oluşan rezervler portföy ve sıcak para girişleriyle oluşmuş. Kur düşük olduğu için döviz alım ihaleleriyle oluşturulan bir rezerv var.

Bu da o dönemde oluşturulan, 130 milyar dolara kadar çıkan bir rezerv var. Siz bu rezervi nasıl oluşturduunuz? Yurt dışından gelen dövizlerin alım ihaleleriyle. Niye oluşturuyorsunuz? Bu dövizler bir gün çıkarken eğer piyasada karşılansaydı siz karşılayasınız diye. Türkiye 2020'de de bunu yapmıştır. Dolayısıyla bunun, "Şuraya gitmiş, buraya gitmiş" ifadeleri çok doğru değil ve vatandaşımızı yanlış yönlendiriyorlar." Merkez Bankası bu döviz talebini nasıl karşıladı? Döviz verdi, TL aldı. Piyasadan TL'yi çektir. Sonuçta bu TL ne oldu? Bankaların, piyasaların ihtiyacı olan TL'yi Merkez

Bankası piyasaya verdi. Bugün ben her gün 630 milyar piyasaya para veriyorum. Bunun yaklaşık 330 milyarını SWAP işlemleriyle piyasayı fonluyorum.

Buradan Merkez Bankası para kazanıyor. Başka ne yapıyorum? Bankaların döviz hesaplarını DTH olarak geçen dövizleri bankalar döviz olarak getirip TL olarak alıyorlar. Merkez Bankası'nın kaybolan rezervleri diyorsunuz ya. İşte o rezervler sadece varlık ve yükümlülük olarak yer değiştirdi.

Yani benim rezervlerimden çıkıp bankacılık sektörünün hesaplarına DTH olarak giden parayı, ben bu sefer bankaları fonlamak için, TL olan ihtiyaçlarını karşılamak için o dövizleri SWAP'la rezervime alıp piyasaya TL veriyorum. Değişen hiçbir şey yoktur. Sadece varlık, yükümlülük içerisinde yer değiştiriyor...."

Öte yandan, Nurettin Canikli "128 milyar doların 36 milyar doları ile altın ithal edilmiştir ve bu altınlar Cumhuriyet Altını, bilezik ve benzeri

yatırım aracı olarak Türk halkının evindedir. 75 milyar doları Türkiye'deki bankalarda gerçek ve tüzel kişilerin hesaplarında durmaktadır. Özel sektör 43 milyar dolarlık yurtdışına olan döviz borcunu ödemiştir. Yabancı portföy yatırımcı 12 milyar dolar satın alarak yurtdışına çıkarmıştır." şeklinde bir özet açıklamada bulunmuştur.

Konuyu bu aşamada özetlersek; taraflar kendi açılarından konuya yönelik açıklamalar yapıyorlar. Esas olan husus, Türkiye ekonomisinde bir zorlu süreç daha yaşandığı ve merkez bankası rezervlerinin çok ciddi ve net olarak bu süreçte araç olarak kullanılmış olmasıdır. Geleneksel bilinen yani faiz istikrarı amacı dışında TCMB, yeri geldi finansal istikrar konusunu bir amaç olarak değerlendirdi, yeri geldi zorunlu karşılıkları aktif bir araç olarak kullandı, yeri geldi koridor uygulaması yaptı, yeri geldi aktif rasyosu dedi ve yeri geldi rezervlerini kamu bankaları üzerinden satış yaptı. Önümüzdeki süreçte 128 rakamına kilitlenmekten ziyade, politika ve uygulamaları detaylı değerlendirmeye çalışmalıyız.

Kaynak:

¹Uluslararası net yatırım pozisyonu çeyreklik açıklandığından 2021Q2 verisi açıklanmamıştır.

²TCMB Altıncı El Kitabı formatındaki Finans Hesabının bakiyesinde, net girişlerin işareti negatif olmaktadır. Finans hesabı, Finans hesabı giren eksi Finans hesabı çıkan'dır. Finans hesabı giren=doğrudan yatırımlar (net yükümlülük oluşumu)+portföy yatırımları (net yükümlülük oluşumu)+diğer yatırımlar(net yükümlülük oluşumu) olarak, Finans hesabı çıkan= doğrudan yatırımlar (net varlık edinimi)+portföy yatırımları (net varlık edinimi)+diğer yatırımlar(net varlık edinimi) olarak hesaplanmaktadır.

*** PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ REKTÖRÜ**

DENİZLERDE TAM BAĞIMSIZLIĞIN 95. YILI

Osmanlı Devleti'nin kapitülasyonlar çerçevesinde yabancı ülkelere tanıdığı kabotaj ayrıcalığı 1923'te imzalanan Lozan Barış Antlaşması'yla kaldırıldı. Kanunun yürürlüğe girdiği 1 Temmuz 1926, denizlerimize özgürce açılabilmemizin miladiydi ve 1 Temmuz 1935 yılından itibaren de denizcilik bayramı olarak kutlanmaya başlandı.



Kabotaj, bir devletin kendi limanlarına deniz ticareti konusunda tanıdığı ayrıcalıktır. Bu ayrıcalıktan yalnızca yurttaşlarının yararlanması, millî ekonomiye önemli bir katkı sağlayacağından, devletler yabancı bandıralı gemilere kabotaj yasağı koyma yoluna gitmişlerdir. Bazı uluslararası sözleşmelerde de kabotaj yasağı koyma yetkisine ilişkin hükümler yer alır.

TÜRKİYE'NİN KABOTAJ HAKKINI ELDE ETMESİ

Osmanlı Devleti I. Dünya Savaşı'nın ardından hem maddi, hem de manevi anlamda büyük yıkıma uğradı. Mondros Ateşkes Anlaşması'nın imzalanması ile boğazlar ve limanlar yabancı ülkelerin yönetiminin eline geçti. Savaşın sona ulaşmasıyla birlikte, bu sebeple Atatürk yeni

ekonomi girişimlerinde bulunulması gerektiğinin farkına vardı. 4 Mart 1923 'de İzmir'de Türkiye İktisat Kongresi toplandı.

Bu kongrede yeni Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin ekonomisine güç sağlayabilecek çözümler konuşuldu. 20 Nisan 1926'da Kabotaj Kanunu kabul edildi, 1 Temmuz 1926'da yürürlüğe girmesiyle Türk limanları özgürlüğüne kavuştu.

Kanuna göre; akarsularda Marmara Denizinde ve boğazlarda, göllerde, tüm kara sularında, bunun dışında tüm körfezler, limanlar, koylar ve buna benzer yerlerde yelken, kürek, makine, ile hareket eden araçların bulundurulması ve bu araçlar ile mal ya da yolcu taşınması hakkı yalnızca Türk vatandaşlarına verilmektedir.

Kabotaj Kanununa göre, Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin tüm karasuları ve limanları arasındaki deniz ticareti, yolcu taşımacılığı, dalgıçlık, rehberlik, kaptanlık, tayfalık vs. yapma hakkı Türkiye Cumhuriyeti'nin yönetiminin altına girdi.

Bu yasa ile beraber Türkler kendi limanlarında, akarsularında, göllerde, Marmara Denizi ve boğazlarda tam bağımsızlığı kazanmış oldu. Yabancı devletlerin gemilerinin, sadece Türk ve yabancı devletlerin limanları arasında ticaret yapabileceği belirtildi. Böylelikle ekonomide ilk bağımsızlık elde edildi.

Kabotaj Kanunu ile birlikte Türkiye, kendi karasuları sınırındaki denizlerde tam bağımsız olma hakkına sahip oldu. Kabotaj Kanunu'nun uygulanmasıyla birlikte milli ekonomi gereği özel ticaret işletmelerini de devlet elinde toplayan Türkiye Cumhuriyeti, böylece millileştirme yani devletleştirme politikası uygulamaya başladı.

1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramımız kutlu olsun...

TURKEY
T.C. 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

“SGS DÜNYA ÇAPINDA POZİTİF DEĞER YARATMAYA DEVAM EDİYOR”



NADİN HAÇERESTUNÇ

SGS SUPERVISE GÖZETME ETÜD KONTROL SERVİSLERİ A.Ş.
GENEL MÜDÜRÜ

Dünya geneline yayılmış olan 2.600'den fazla ofis ve laboratuvar ağıyla hizmet veriyorsunuz. Öncelikle bize SGS Türkiye'nin neler yaptığından ve temel hizmetlerinizden bahsedebilir misiniz? SGS, dünyanın lider gözetim, denetim, test ve belgelendirme kuruluşlarından biridir. Hatta SGS'nin dünyada gözetim

hizmetini icat eden ve uygulayan ilk kuruluş olduğunu hatırlatmak isterim. Kısaca SGS'den bahsetmem gerekirse, 1878'de İsviçre'de kurulan şirketimiz, sunduğu yenilikçi gözetim hizmetleri ile Avrupa tahıl ticaretinin yeni baştan şekillenmesini sağladı. 1933 yılından bu yana da Türkiye'de faaliyet gösteriyoruz.

“ 1933 yılından bu yana gözetim, denetim, test ve belgelendirme şirketi olan SGS Supervise Gözetme Etüd Kontrol Servisleri A.Ş. geniş hizmet ağıları sayesinde ülkenin her köşesinde hizmet vermeye devam ediyor. Şirketin Genel Müdürü Nadin Haçerestunç da çalışmalarına ve hedeflerine dair birçok konuda Deniz Ticareti Dergisi'ne özel açıklamalarda bulundu.

”

SGS Türkiye olarak bin 200'den fazla çalışan, 15'ten fazla ofis ve laboratuvar ile pek çok sektöre, gözetim, denetim, test ve belgelendirme hizmeti veriyoruz. Tarım, gıda ve yaşam, tüketici ürünleri ve perakende, çevre, sağlık ve güvenlik, hükümetler ve kurumlar, lojistik (transitnet), endüstriyel, petrol, gaz

ve kimyasallar, maden, belgelendirme alanlarında Türk ekonomisinin kalite, güvenlik ve bütünlüğünü desteklemek için çalışıyoruz.

SGS kalite ve doğruluk konusunda küresel bir referanstır diyebilir miyiz? Bu başarıyı neye borçlusunuz?

Evet, diyebiliriz. Çünkü az önce de belirttiğim gibi dünyada bu işi ilk başlatan şirket olarak tüm dünyada kalite ve doğruluk konusunda küresel bir referans olarak kabul ediliyoruz. Dünya genelinde 2 bin 600'den fazla ofis ve laboratuvar, 89 binden fazla çalışmamızla müşterilerimize hizmet vermenin gururunu yaşıyoruz. Temel hizmetlerimiz olan gözetim, denetim, test ve belgelendirme konusunda her zaman en iyisi olabilmek için sürekli kendimizi geliştiriyor ve yenileniyoruz. Farklı pazarlardaki liderliğimizin ve tercih edilmemizin en büyük nedeni de tüm dünyadaki müşterilerimize sürekli en iyi ve eşsiz hizmeti sunabilme yeteneğimizdir.

İş güvenliği ve çevre politikası desek ne söylemek istersiniz?

SGS'de çevre ve iş güvenliği her şeyin önünde tutulur. Tüm çalışanlarımız, ziyaretçilerimiz ve diğer paydaşlarımız için güvenli ve sağlıklı çalışma koşulları sağlamak, tüm hizmetlerimizin ve operasyonlarımızın çevreyi koruyacak şekilde yapılmasını ve yönetilmesini sağlamak esastır. Çalışanlarımızın, yüklenicilerimizin, müşterilerimizin ve üçüncü tarafların sağlığını ve güvenliğini korumak bu konudaki en önemli önceliklerimizden biridir. Kirliliği önleyerek ve etkisini en aza indirerek çalıştığımız, yaşadığımız çevreyi ve topluluğu korumak için yoğun bir çaba içindeyiz. Ulusal, bölgesel ve yerel tüm İSG-Ç düzenlemelerine ve yasalarını tam olarak uygularken, SGS Grup standartlarından da asla taviz vermiyoruz. Hedefimiz 'Sıfır Olay' ve bunu başarmak için İSG-Ç konusunda sürekli iyileştirmeler yapıyoruz. İSG-Ç Yönetim Sistemlerimizi, programlarımızı ve araçlarımızı sürekli olarak değerlendirip, geliştiriyoruz. Gerekli



tüm ekipmanı, kaynağı ve eğitimi sağlayarak, tüm SGS çalışanlarının İSG-Ç konusunda farkındalıklarının artması ve daha güvenli davranmaları için teşvik ediyoruz. Bu arada iş sağlığı güvenliği ve çevre risklerine karşı tüm SGS çalışanlarına ve yüklenicilerine "İş Durdurma Yetkisi" verdiğimizde burada belirtmek isterim. Tüm bunları da en gelişmiş İSG-Ç teknolojilerini ve uygulamalarını kullanarak yapıyor ve İSG-Ç politikamızı tüm faaliyetlerimiz, operasyonlarımız, yapılarımız, sistemlerimiz ve iştiraklerimiz için uygulanması konusunda çok titiz bir şekilde çalışıyoruz.

Covid-19 pandemisi ile beraber hızla ilerleyen dijitalleşme gün geçtikte daha çok hayatımızın bir parçası haline geliyor. Şirketiniz için dijital dünyanın önemi nedir?

Yenilikçi teknolojileri her zaman takip içinde olduk ve olmaya da devam ediyoruz. Bu sayede SGS Veri ve Hizmetleri'ne her yerde, her zaman erişim için son kullanıcı yeteneklerini etkinleştiriyoruz. Geleneksel BT kaynaklarına erişim yöntemlerini bulut tabanlı çözümlere çevirdik. Böylece bir taraftan daha güvenli, etkileşimli, işbirlikçi, kaynak artışı sağlanabilir ve operasyonel maliyetleri azaltıcı yapıya kavuşurken, diğer taraftan da çevrim içi ve çevrim dışı erişilebilirliği en üst noktaya çıkardık. Pandemi

sürecinde çalışmalarımızı çoğunlukla uzaktan yani yeni tabirle "home office" şeklinde bu oluşturduğumuz güçlü altyapımız sayesinde sorunsuz bir şekilde gerçekleştiriyoruz. Denetim, gözetim ve eğitimlerimizin bir kısmını da online olarak uzaktan gerçekleştirerek, müşterilerimize hizmet vermeye devam ediyoruz.

Dünyada ve Türkiye'de sürdürülebilirlik konusunda örnek gösterilen çok sayıda projeyi hayata geçirdiniz. Bunlardan bahsedebilir misiniz?

SGS; her gün, her dakika, her saniye dünya çapında pozitif değer yaratır. Topluma verdiğimiz değer; daha iyi, daha güvenli ve birbirine daha bağlı bir dünyayı mümkün kılıyor. Dünyanın hemen her ülkesinde ve tüm endüstri sektörlerinde faaliyet gösteriyoruz. Yerel yetenekleri teşvik etmek, tedarikçilerimizle işbirliği yapmak ve müşterilerimizin müşterileri için değer sağlamasına yardımcı olmak için çalışıyoruz. Temel iş ilkelerimizden biri olan sürdürülebilirlik, kültürümüze ve iş yapış şeklimize tamamen yerleşmiş durumda... Değer yaratmayı şirketimizin kalbine koyarak topluma pozitif değer katmaya çalışıyoruz. Bu strateji mega trendler, şirket riskleri, Birleşmiş Milletler'in Sürdürülebilir Kalkınma Hedefleri ve diğer sürdürülebilirlik liderlerinin en iyi uygulamalarından besleniyor.



2030 sürdürülebilirlik hedeflerimizi de tüm değer zincirimize entegre ederek, 'daha iyi bir gezegen, daha iyi bir toplum ve daha iyi yönetim' olarak üç temelde yapılandırdık. Bu amaçlara ulaşmak için de 2023 ve 2030 yılları için hedefler belirledik. Bu hedefler gelişimimizi ve SKH'lere katkımızı ölçmemize yardımcı olacak. Entegre Raporlama Çerçevesi'nin altı başlığı etrafında inşa edilen "Topluma Değer" modelimizi kullanarak yarattığımız olumlu etkiyi önemli bir kazanca dönüştüreceğimize inanıyoruz. Örneğin, hassas tarım hizmetlerimiz, su tasarrufuna ve sera gazı emisyonlarının önlenmesine yardımcı oluyor. Doğal kaynaklardaki bu artışı ya da finansal açıdan toplum üzerindeki olumlu etkiyi belirleyebilme şansına sahip olacağız. Tüm bu çabalar müşterilerimize, hissedarlarımıza ve topluma, anlamlı ve sürdürülebilir bir değer sunmamızı sağlıyor.

Şirket olarak gelecek planlarınız neler, yeni projeler, hedefler var mı?

Pandemi dünya ekonomisinde büyük bir çalkantıya yol açtı, karantina ve kısıtlamalar bir takım sektörlerde telafisi bir hayli uzun zaman alacak resesyonlar yarattı. Resesyonun

etkisinin 2021 yılında da devam edeceği ve ancak 2022 yılı itibarıyla aşılamanın artmasıyla ekonomik ve sosyal toparlanmanın başlayacağını düşünüyoruz. Pandemi sonrası dünyada global bir tehdit olan ve fakat pandemi nedeniyle askıya alınan küresel ısınma sorunuyla baş başa kalacağını ve buna yönelik düzenlemelerin gündeme geleceği aşikar. Daha az karbon salınımı, enerji verimliliği ve sürdürülebilirlik gündemde olan konular olacaktır. SGS'nin sürdürülebilirlik konusundaki deneyimi ve liderliğinden aldığımız güçle yönettiğimiz ESG Güvence Sistemleri'yle kuruluşların tedarik zincirlerindeki riskleri azaltmalarına, daha iyi ve daha verimli süreçler uygulamalarına, paydaşların endişelerini gidermelerine ve sürdürülebilirlik hedeflerine ulaşmalarına yardımcı olacak kapsamlı bir uçtan uca hizmetler yelpizesi sunuyoruz. Önümüzdeki dönemde bu hizmetin çok daha öne çıkacağını tahmin ediyoruz.

Türkiye'de de dünyayla senkronize olarak 2022 yılı itibarıyla endüstriyel ve ekonomik toparlanmanın başlayacağını düşünüyoruz. Türkiye'nin en önemli döviz geliri kaynakları arasında yer alan turizmin canlanması kuşkusuz bu

toparlanmada büyük rol oynayacaktır. Bu çerçevede biz de 2019 yılında, "Güvenli Turizm Sertifikası" hizmeti sunmaya başladık. Bu sertifika programı, Covid-19 pandemisi sonrası, normalleşme süreçlerine geçişte, konaklama ve yeme-içme tesislerinin temizlik ve hijyen standartlarını belirleyen, misafirlerin daha güvenli bir ortamda bulunmasını sağlayan ve denetimlerle bunu doğrulayan bir programdır.

Pandemi sürecinde müşterilerinize en çok hangi hizmeti sundunuz?

Pandemi sürecinde verdiğimiz hizmetlerin yoğunluklarında değişiklikler olsa da, dünya ticaretinin devam etmesiyle birlikte hizmetlerimiz kesintisiz devam etti. Özellikle denizcilik sektöründe verdiğimiz hizmetler, "Güvenli Turizm Sertifika" hizmetleri, hijyen, çevre ve iş güvenliği denetim hizmetleri pandemi döneminde lokomotif hizmetlerimiz oldu. Bu hizmetlerin yanı sıra sürdürülebilirlik hizmetleri kapsamında "Karbon Ayak İzi" hesaplamaları ve doğrulaması, "Su Ayak İzi" hesaplaması ve doğrulaması, "Asbest Envanter Hizmetleri" ve laboratuvar hizmetlerimiz kesintisiz olarak devam ediyor.

Pandemi döneminde ayrıca şirketlerin normalleşme sürecinden başarıyla çıkmasını sağlamak amacıyla 'Safe Process Monitoring (SPM)' hizmeti vermeye başladık. SPM ile şirketlerin temizlik ve dezenfeksiyon prosedürlerinin etkinliğini yerinde ve sanal izleme ile değerlendiriyoruz. Denetimlerimiz ile Covid-19 salgınının etkilerini azaltmak için sıkı temizlik standartlarının karşılanmasını sağlıyoruz. Şirketlere çalışanlarını, müşterilerini hatta işlerini korumak için kapsamlı bir iş sağlığı ve güvenliği yelpizesi sunuyoruz.

Güvenli Turizm Sertifikaları özellikle çok konuşuldu. Bu sertifikanın öneminden bahseder misiniz?

Güvenli Turizm Sertifikası Programı, Covid-19 pandemisi sonrası, normalleşme süreçlerine geçişte,

konaklama ve yeme-içme tesislerinin temizlik ve hijyen standartlarını belirleyen, misafirlerin daha güvenli bir ortamda bulunmasını sağlayan ve denetimlerle bunu doğrulayan bir programdır. Konaklama ve yeme-içme tesisleri için, belirlenmiş kriterler çerçevesinde, temizlik, hijyen ve sağlık gereklilikleri doğrultusunda yapılan denetim uygunluğu sonucunda Güvenli Turizm Sertifikası verilir. Söz konusu belgelendirme ile ilgili kuralları Kültür ve Turizm Bakanlığı yürütür.

Denetim, Güvenli Turizm Sertifikası'nı vermeye yetkili olan akredite belgelendirme firmaları tarafından gerçekleştirilir. Belge vermeye yetkili kuruluşlara www.tga.gov.tr adresinden ulaşılabilir. Denetim sonucuna göre, uygunluk olması durumunda üç gün içinde sertifika hazırlanır. Uygunsuzluk durumlarında, üç gün içerisinde giderilmesi beklenir. Giderilmemişse belge verilmez veya mevcut belge iptal edilir. Denetim süresi, sektöre ve işletmenin büyüklüğüne göre değişse de en fazla bir gün sürüyor. Restoranlar Turizm Bakanlığı'nın belirlediği kriterler çerçevesinde aylık olarak denetleniyor. Bu denetimlerin yanı sıra iki ayda bir habersiz olarak "Gizli Müşteri Denetimleri" de yapılıyor. Ayrıca belge alan restoranlar TGA'nın web sitesinde listeleniyor. Güvenli Turizm Sertifika logosu, belgeyi alan tesislerinin görünen noktalarına asılıyor ve müşteriler belge üzerindeki kare kod sayesinde tesis ile ilgili tüm denetleme bilgilerine ulaşabiliyor. Bu sayede tüm süreç şeffaflık kazanıyor. Sertifikalı restoranların tüketici için daha güvenli olduğunu söylemek doğru olur. Daha güvenli bir dünya için de SGS olarak elimizden geleni yapıyoruz.

Denizcilik sektörü uluslararası kurallara uygun çalışmak zorunda, denetim ve gözetim hizmetleri de klas kuruluşları tarafından yapılıyor. Siz denizcilik sektörüne ne gibi hizmetler veriyorsunuz?

Dünyanın lider gözetim, denetim, test ve belgelendirme şirketi olarak denizcilik

sektöründe 140 yıllık deneyimimiz ile hizmet veriyoruz. Önde gelen uluslararası filolara çeşitli hizmetler sağlamanın yanı sıra, geliştirdiğimiz numune alım sistemi ile IMO Balast Suyu Sözleşmesi'nin D2 standardına uygunluğunu da ölçümlüyoruz. SGS Türkiye olarak denizcilik sektörüne sunduğumuz hizmetler şunlar:

- Balast suyundan numune alımı ve D2 standardına uygunluk testleri (sintine suyu, gri su ve siyah su testleri dahil)
- IMO MEPC.184(59) uyarınca Scrubber'ların yıkama suyundan numune alımı
- Dünya Sağlık Örgütü'nün şart koştuğu gemi sağlık standartlarına uygun içme suyu numune alımı ve testleri
- Hava emisyon testleri
- Uygunluk testleri
- Yönetmelikle belirlenen gerekliliklerin yorumlanmasında destek
- Şişeler, soğutucular ve evraklar dahil numune alım ekipmanları
- Yerinde numune alımı
- Sahada numune alımı
- Alınan numunelerin laboratuvara nakliyesi
- Alınan numunelerin analizi
- Raporlama ve veri yönetimi
- Gemi üzerinde yük emisyon testleri
- İç hava kalitesi (IAQ) ölçümü ve testleri
- Gürültü / titreşim ölçümleri
- Asbest ölçümü, testleri ve numune alımı
- MARPOL V gereğince katı dökme yük kalıntı testleri
- Sağlık hizmetleri ve gıda güvenliği
- Yakıt miktar ve kalite hizmetleri
- Madeni yağ durumu ölçümü
- Egzoz gazı temizleme sistemleri için ayrıca sunduğumuz numune alım ve test hizmetleri
- Sürekli Emisyon Ölçüm Sistemleri (SEÖS) için, denetim ve kalibrasyon
- Veri yönetimi ve yorumlama
- Revize edilmiş IMO Ek VI, CARB, ABD EPA ve EN metotları gereğince NOx, SO₂, CO, CO₂, oksijen, NH₃, toz ve debi ölçümleri
- Partikül yükü, partikül boyut dağılımı ve egzoz gazı temizleme sistemlerinin

gaz girişi ve çıkışlarında kimyasal partikül analizlerinin gemi üzerinde test, ölçüm ve raporlama hizmetleri

- Egzoz gazı temizleme sistemlerinin ses seviyelerine ilişkin gemi üstünde test, ölçüm ve raporlama hizmetleri
- Gemi üzerinde su numune analizi
- Kıyıda su ve akaryakıt analizi

Özellikle uluslararası kabul gören laboratuvarlar çok önemli. Siz de bu konuda yatırım yaptınız. Biraz laboratuvarlarınız hakkında bilgi verir misiniz?

SGS olarak geniş hizmet ağımız sayesinde ülkenin her köşesinde hizmet veriyoruz. İstanbul, Kocaeli, Ankara ve Mersin'de üstün teknolojik ekipmanlarla donatılmış laboratuvarlarımız bulunuyor. Her laboratuvarımız hizmet verdiği ürün yelpazesi ve pazar koşullarına göre akreditasyonlara sahip. İstanbul'daki laboratuvarlarımız; tekstil, deri ve aksesuarları, ayakkabı, gıda ve tarımsal ürünler, kozmetik, elektrik ve elektronik ürünler, gaz yakan cihazlar, ambalaj ve gıda ile temas eden malzemeler ile oyuncak ve kırtasiye sektörlerine hizmet veriyor.

Kocaeli'nde ise petrol, gaz ve kimyasal ürünler laboratuvarı, kömür laboratuvarı, çevre laboratuvarı, yağ durum izleme laboratuvarlarımız bulunuyor. Mersin'de iki adet gıda laboratuvarımız, bitüm laboratuvarımız ile ham petrol ve petrol ürünleri laboratuvarımız ile hizmet veriyoruz. Ankara'da ise maden ve jeokimya laboratuvarımız bulunuyor.

Son olarak dilek ve temennilerinizi öğrenebilir miyiz?

Pandemi nedeniyle 2020'den bu yana zor bir süreçten geçiyoruz. 2020'de hemen hemen tüm sektörlerde ciddi küçülmeler söz konusu oldu. 2021'in ilk yarısında da maalesef benzer bir manzara yaşandı. Yılın ikinci yarısında tüm sektörlerin yaralarını sarmasını ve 2022 yılına daha büyük hedeflerle girmesini ümit ediyorum. Tabii bu hedeflere ulaşmak için atılacak her adımın daha sürdürülebilir olması en büyük temennim.

Geleceğin gemileri: Su altı form evrimi



PROF. DR. MUSTAFA İNSEL

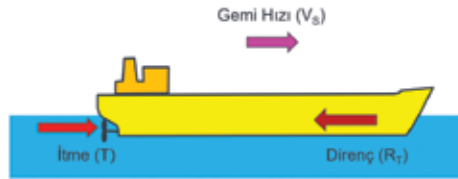
Hızla ilerleyen teknoloji, deniz teknolojisinde bilimkurgu filimlerini aratmayacak ölçekte değişikliklere yol açarak yeniliklere açık olmadığı düşünülen gemilerin görünüşünü, fonksiyonlarını, işletim metodolojisini hatta içinde çalışan gemi adamlarının yetkinliklerini hızlı bir şekilde değiştirmektedir. Gemi teknolojisindeki ilerlemeleri sualtı form, su üstü form ve rüzgar enerjisi kullanımı, yeni yakıt teknolojisi etkileri, otomasyon ve otonom gemileri bir yazı dizisi ile incelemeye çalışacağız.

Değişimin nedenleri arasında iklim değişikliği ve önlenmesi için getirilen enerji verimliliği kuralları, hızla ilerleyen dijitalleşme, denizde yaşam şartlarının iyileştirilmesi sayılabilir. Yazı dizisinin ilk bölümünde iklim değişikliğinin gemilerde neredeyse zorunlu tuttuğu yakıt sarfiyatının azaltılması için su altı formunun değişimi ile başlayacağız. Geminin görünmeyen kısmı olan su altı formu tüm gemi ağırlığı ve taşıma kapasitesini dengeleyen Arşimet prensibine göre kaldırma kuvvetini yaratan su altı hacmi dışında, pervane, dümen, yalpa omurgası, baş yanal

iticiler, çift pervaneli gemilerde şaft/braketleri ve diğer takıntıları içermektedir.

Son yıllarda su altında gerçekleşen evrimin temel nedeni iklim değişikliği etkisinin azaltılması tedbirleri dolayısıyla gemi güç kullanımının düşürülmesi için yapılan değişimlerdir. Su altı formlarındaki değişikliklere bakmadan önce sualtı formunun enerji dengesine etkisini değerlendirmek gerekir.

Gemi yakıtlarının ana ve yardımcı makinelerde kullanımı ile ortaya çıkan enerjinin büyük bölümü pervaneyi döndürmek için kullanılarak gemiyi sevk için itme kuvvetine dönüştürülür. Pervanenin görevi ana makina/dişi kutusu/şaft ile iletilen döndürme momentini (tork) su altında ilerlemeye karşı koyan gemi hızı ile artan hidrodinamik kuvvet olan dirence eşit bir itme kuvvetini oluşturmaktır.



Şekil 1 : Direnci/İtme kuvveti

Matematiksel ifade ile yakıt sarfiyatı gemi makine gücü, makinenin özgül yakıt tüketimi (SFOC) ve seyir süresi ile orantılıdır. Gemi güç ihtiyacı ise direnci (R) ve gemi hızı (V) ile orantılı, sevk verimi (n) ile ters orantılıdır. Dolayısıyla belirli bir hız için sualtı form değişimleri direnci asgari seviyeye indirme, sevk verimini azami seviyeye çekme hedefini gütmektedir.

$$\text{Yakıt Sarfiyatı} = \text{Güç} \cdot \text{SFOC} \cdot \text{Seyir süresi} = \frac{R \cdot V}{\eta} \cdot \text{SFOC} \cdot \text{Seyir süresi}$$

Harekete karşı oluşan direnci kuvveti temel olarak:

- Gemi yüzeyinde oluşan sürtünme kuvveti,

- Gemi baş kış yönündeki basınç dağılımından oluşan kuvvet

bileşenlerinden oluşur. Sürtünme kuvveti gemi arkasındaki izi (wake), gemi yüzeyindeki basınç dağılımı ise gemi dalgasını (wave) oluşturur. Dolayısıyla gemi arkasında görülen iz ve dalga ne kadar yüksek ise gemi enerji ihtiyacı ve dolayısıyla yakıt sarfiyatı da o kadar yüksek olacaktır. Gemi izi ve dalgasının azaltılması gemiyi hareket ettirmek için harcanan enerjinin azalmasını sağlayacaktır .



Şekil 2: Gemi hareketi dolayısıyla enerji kayıpları

Hidrodinamik olarak enerji kayıplarının azaltılması için 1900 yılların başından itibaren gemi inşaat mühendisleri tarafından çeşitli çözümler geliştirilmiştir. Bu çözümler yukarıda verilen sebeplerden dolayı

- a) Gemi yüzeyindeki sürtünmeyi azaltmak,
- b) Gemi dalgasını azaltmak,
- c) Sevk verimini arttırmak,

metotlarından birinin uygulanması ile enerji kayıplarının azaltılması hedeflenmektedir.

SÜRTÜNME AZALTIICI METOTLAR

Sürtünme direnci gemi hızına bağlı olarak direncinin % 60-80 ini oluşturur. Sualtı formunun pürüzlenmesi kaynak bağlantıları, hasara bağlı şekil değiştirmeler, korozyon gibi mekanik nedenlerden veya yosun, midye gibi deniz canlılarının gemi yüzeyine yapışması ile biyolojik nedenlerden kaynaklanmakta olup, havuzlama sonrası denizde geçen zaman içinde pürüzlülüğün artması sürtünme direncinin daha yükselmesine sebep olmaktadır.



Şekil 3: Hava kavitesi, mikro-kabarcık ve hava filmi

Düşük Sürtünmeli Boyalar: Gemi sualtı formunun korozyona uğramasını engellemek için kullanılan boyalar aynı zamanda sürtünme kuvvetini azaltıcı olarak kullanılabilir. Su moleküllerini yüzeyde tutan hydrophilic boyalar, mikro-pürüzlülük düzeyi düşük boyalar sürtünme direncini % 10'a kadar azaltabilmektedir.

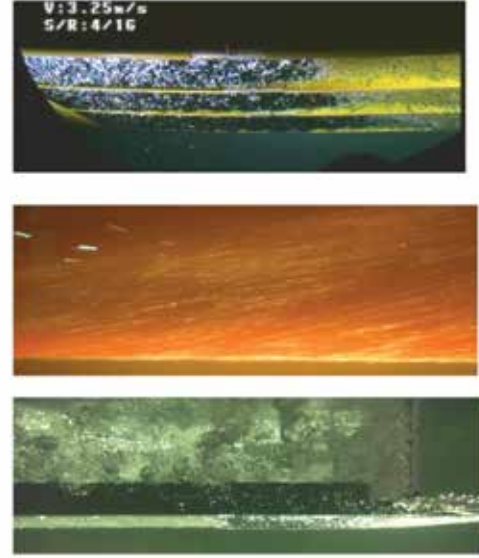
Yüzey Kirlenmesini Azaltıcı Boyalar: Yüzey gerilimi düşük hydrophobic, silikon benzeri boyalar gemi su altı yüzeyinde biyolojik pürüzlenmeyi azaltarak zaman ile sürtünme direncinin artışını geciktirmektedir.

Hava Yağlama: Gemi yüzeyinin sürtünmesinin azaltımı için son yıllarda kullanılmaya başlanan diğer bir metot gemi su altı yüzeyinin bir kısmının hava ile kaplanmasıdır. Teknolojik olarak üç ayrı teknoloji kullanılmaktadır.

- Hava kaviteleri akım hatlarında ani bir basamak yaratılarak bu basamak arkasındaki alçak basınç bölgesinin hava ile doldurularak hem sürtünme yüzeyinin azaltılması hemde su altı basınç dağılımının değiştirilmesi ile direnç azaltımına sebep olmaktadır.

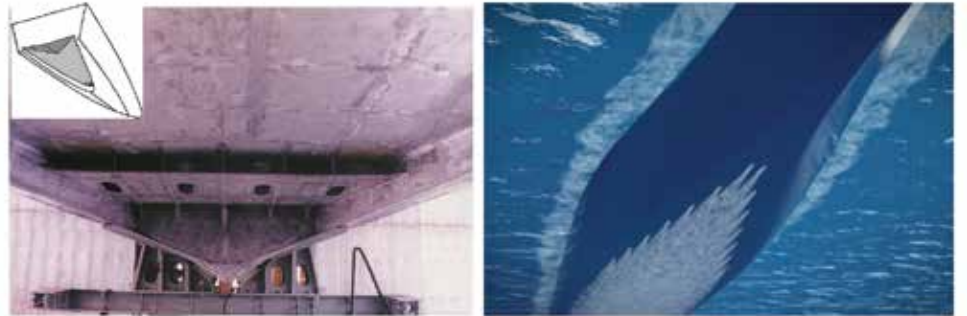
- Gemi yüzeyine mikrometre boyutlarında hava kabarcıklarının verilmesi gemi yüzeyinde akımın enerjisini azaltarak sürtünme direncini

azaltabilmektedir. Mikrometre boyutlu hava kabarcıklarının üretilmesi sinter malzeme üzerinden hava geçirilmesi, elektroliz veya kavitasyon gibi özel teknikler gerektirmektedir.



yüzeyin hava filmi ile kaplanması sağlanabilmektedir.

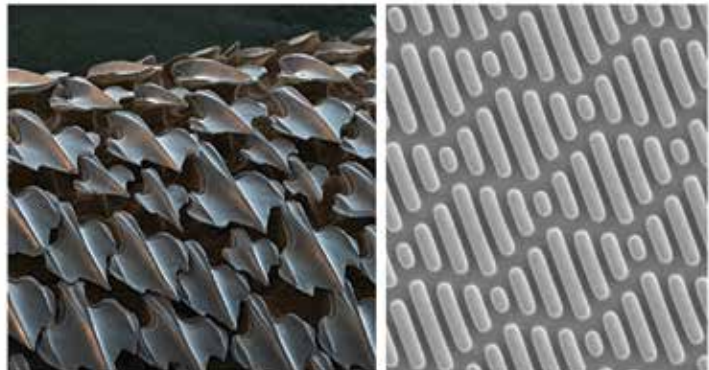
Yüzey Desenleri: Gemi yüzeyinin pürüzsüz olması yerine belirli bir desen



Şekil 4: Hava kavitesi ve hava filmi ile donatılmış tekne su altı formu

- Gemi yüzeyinin hydrophobic boyalar ile kaplanıp, yeterli hava verilebildiği takdirde özellikle düz dibe sahip tanker veya dökme yük gemileri gibi gemilerde

ile kaplanması köpekbalığı derisinin imitasyonu amacı ile yapılmaktadır. Köpekbalığı derisi ufak üçgenel pullar ile kaplı olup, bu pulların yüzey



Şekil 4: Köpekbalığı pulları ve 3 boyutlu imitasyon desenleri

sürtünmesini azalttığı bilinmektedir. Pulların büyüklüğüne ve derinliğine bağlı olarak % 5-10 arası sürtünme direnci azaltımı mümkün olmaktadır.

DALGA AZALTICI METOTLAR Form Optimizasyonu ve Balblı Baş Formu:



Şekil 5: Tekne form optimizasyonu ve balblı baş formu

Tekne su altı form optimizasyonu, tekne üzerindeki basınç değişiminin dengelenerek tekne etrafındaki dalga oluşumunun asgari hale getirilmesi, ve özellikle baş dalgasının küçültülmesi için tekne endaze planının değiştirilmesi ile elde edilir. Baş dalgasının küçültülmesi amacı ile teknenin baş dalgasına ters fazlı ayrı bir dalga üretilmesi için bir kısım hacim teknenin ön tarafında suya gömülü olarak konmasına balblı baş form adı verilmektedir. Form optimizasyonu ve balblı baş formu gemi bazında bilinen yük konumunda ve belirli bir hız için yapılmaktadır. Bu nedenle gemi operasyon draftının ve hızının bilinmesi anahtar rol oynamakta, eğer gemi birden fazla draft ve hızda çalışacak ise

bu şartlara göre tasarım gerekmektedir. Son yıllarda görülen balblı başlı formların azalması özellikle ballast draftında uzun seyirler yapan gemiler için yaygınlaşmaktadır.

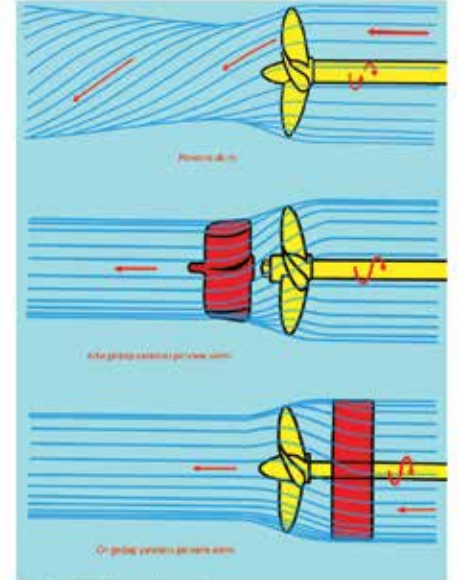
SEVK VERİMİNİ ARTTIRICI ÖNLEMLER:

Pervaneye döndürmek için verilen moment için ne kadar fazla itme kuvveti oluşturulur ise sevk verimi de o kadar fazla olup, harcanan enerji kayıpları o derece de azdır. Tekne ile pervane arasında etkileşim, pervanenin kendi verimi, pervaneye gelen tekne arkasındaki akım sevk veriminin % 50 ila % 80 arasında değişimine sebep olur. Enerji kayıpları

- Pervaneye gelen tekne arkasındaki akımın yetersiz olması,
- Pervane arkasında pervane göbük ekseninde dönel girdaplı akım oluşması,
- Pervane kanat uçlarında uç girdabı oluşması,

olarak ortaya çıkar. İtmeye sebep olan akım ise pervane kanat etrafındaki girdap akımdan kaynaklanır.

Akım Yönlendirici ve Güçlendirici Takıntılar: Tekne arkasındaki pervaneye gelen akım teknenin dolgunluğuna bağlı olarak düzensiz olabilir. Bu özellikle tanker ve dökme yük gemileri gibi gemilerde görülen bir özellik olup, pervanenin önünde şaft merkezine üstüne akım yönlendirici veya güçlendirici levhalar, finler veya nozullar ile düzeltilir. Akımın pervane diskine düzgün gelmemesi pervane tarafından üretilen itmenin



Şekil 7: Ön ve arka girdap yaratıcı pervane akımı

darbeli üretilmesine de sebep olabilir, gemide titreşim de yaratabilir. Akım yönlendirici ve güçlendiriciler pervane kaynaklı titreşimin azaltılmasında da kullanılabilir.

Ön veya Arka Girdap Yaratıcı Takıntılar: Pervane eksenine etrafındaki dönel girdap akımı enerji kaybı olarak ortaya çıkmaktadır. Bu enerji kaybı pervane önüne veya arkasına konulan ters girdap yaratıcılar ile dengelenebilir. Pervane önüne konulan twisted finler akımda girdap oluşturabilirler. Mewis duct ön girdap yaratıcı finlerin akım yönlendirici nozul ile birleştirilmiştir. Pervane arkasındaki



Şekil 6: Girdap yaratıcı ve Schneekluth duct



Şekil 8 : Ön girdap yaratıcılı (Mewis duct) ve arka girdap yaratıcılı (Boss cap fin) pervane

girdap gidericilere örnek olarak boss cap fin verilebilir.

dümen üzerinde oluşabilecek kavitasyon hasarları da azaltılabilir.

Dümen Pervane Entegrasyonu: Pervane göbeği arkasındaki dönel enerji kayıplarını azaltmak için pervane ile

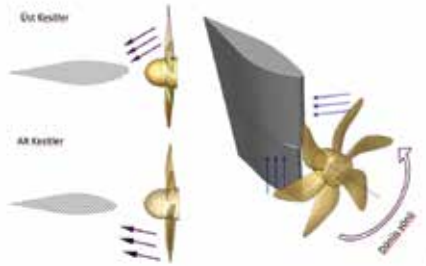
Bükümlü Dümen: Pervane arkasındaki akım dümene etkiğinde pervane göbeğinin üstü ile altında farklı yönlere



Şekil 9: Dümen-Pervane entegrasyonu ve bükümlü dümen

dümen arasındaki mesafe asgariye indirilerek, dümen pervaneye entegre edilebilir. Bu entegrasyon sevk verimini arttırıcı değişim ile sonuçlanır. Ayrıca

akım verir. Bu durum dümen 0 derece açıda iken bile üst kısım bir yönde alt kısım diğere yöne döndürülmüş akımını yarattığından, dümenin direnci artar. Dümene pervane göbeğinin üstü ile altı farklı giriş açıları verilerek 0 derece dümen açısında dümen direnci azaltılabilir.



Şekil 10: Bükümlü dümen

Gate Dümen Sistemi: Gate dümen sistemi; pervaneyi iki dümen arasına konumlandırılarak dümenlerin dönel akıma maruz kalması azaltılıp, nozul benzeri dümenlerden itme kuvveti elde

edilebilir. Bu sistemde pervane uç girdapları da azaltılabilmektedir. Gate dümen geminin manevra kabiliyetini büyük ölçüde arttırmaktadır.

Yüksek Verimli Pervaneler: Pervane kanat ucunda oluşan girdap pervane verimini düşürmektedir. Uçak kanat uçlarında bu girdabın azaltılması için kanatçıklar kullanılması esinlenilen Keppel ve CLT pervaneler kullanılmaya başlanmıştır. Pervane verimindeki artış uygulamaya göre % 2-8 arasında değişebilmektedir.

Uzun yıllar boyunca yakıt masraflarını azaltmak için yapılan bu ilerlemelere rağmen, denizcilik sektörünün hedeflediği % 40-90 arası enerji azaltımı dolayısı ile yakıt sarfiyatı azaltımı konvansiyonel metotlar ile erişilmesi mümkün olmayan bir durumdur. Son yıllarda araştırmalar doğada asırlar boyunca evrim ile optimize olmuş canlıların izlenerek gemi bazında çözümler geliştirilmesine odaklanılmıştır. Nilüfer yapraklarının hidrofobik yapısından hava yağlamalı yüzeyler, köpekbalığı derisinden yüzey desenleri, bazı balık türlerinin derilerini imite eden hidrophilic boyalar mevcut ve gelecekte gemi teknolojisine etki edecek gelişmeler olarak ortaya çıkacaktır.

Su altı formda yapılan bu değişikliklerin gemi enerji ihtiyacına etkileri gemi özelinde hıza ve yükleme durumuna göre değişiklik gösterebilmektedir. Birden fazla metotun kullanımı durumunda etkilerin birbirleri ile uyumu ayrıca değerlendirilmek zorundadır.



Şekil 11: Gate dümen



Şekil 12: Keppel ve CLT pervane

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

**POMarine
olarak**

başarıdan başarıya koşuyor,
farkımızı ortaya koyuyoruz.

Denizlerin de lideri Petrol Ofisi.
Yolların çok ötesi.

PO Marine

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

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

bağımsız gözetmen eşliğinde yaparak

dünyada bir ilki
gerçekleştirdik.

4.200

gemiye yakıt ikmalı yaptık.

**%100 Müşteri
Memnuniyeti**

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

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

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

2020

— yılında —

1 milyon m³

denizcilik yakıtı satışı yaparak

%16

büyüdük. Hem transit
hem de iç pazarda lider olduk.

%27 | %56
TRANSİT | İÇ PAZAR

PAYIYLA LİDER



Petrol Ofisi

NAVLUN PİYASALARI VE GELECEK BEKLENTİLERİ



Konteyner kıtlığı ve gemi seferleri yetersizliği deniz taşımacılığında ciddi bir krize neden oldu. Aşılamanın hızlanması ile birlikte ticaretinin de artacağı öngörülüyor. Bu durumda konteyner taşımacılığındaki kriz nereye doğru evrilecek uzmanlar bunun zamanla netleşeceğini söylüyor. Aslında bağlantılara baktığımızda sene sonuna kadar konteyner tarafında bir gevşeme görünmeyecek gibi. Zaten uzun vadeli time charterler de bunu

destekliyor. En son yapılan 43 yük bağlantısının çoğu iki senelik, bazıları 3, hatta 5 senelik olanlar bile var. Bütün bu gelişmeler Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu'nun (DEİK) online olarak düzenlediği ve yöneticiliğini DEİK Lojistik İş Konseyi Başkanı ve Genel Transport Yönetim Kurulu Başkanı Turgut Erkeskin'in yaptığı "Navlun Piyasaları ve Gelecek Beklentileri" webinarında da tartışıldı. Hem webinar da konuşulanları, hem de Deniz Ticaret Dergisi'ne özel verilen yorumları sizler için derledik. Özellikle konteyner piyasalarında yaşananları DEİK Lojistik İş Konseyi Başkan Yardımcısı ve Kınay Taşımacılık ve Lojistik Genel Müdürü Barış Dillioğlu, DEİK Lojistik İş Konseyi Yönetim Kurulu Üyesi ve Medkon Group Companies CEO'su Mahmut Işık, DEİK Lojistik İş Konseyi Yönetim Kurulu Üyesi ve Arkas Konteyner Taşımacılık CEO'su Can Atalay okuyucularımız için değerlendirdi.



BARIŞ DİLLİOĞLU

KINAY TAŞIMACILIK VE LOJİSTİK GENEL MÜDÜRÜ

BARIŞ DİLLİOĞLU: KONTEYNER KİTLİĞİ VE GEMİ SEFERİ YETERSİZLİĞİ

Deniz taşımacılığı şu anda benzersiz ve beklenmedik bir kriz yaşıyor. Pandeminin neden olduğu olağanüstü olaylar ciddi bir konteyner kıtlığı krizine yol açtı. Konteyner eksikliği tüm tedarik zincirleri boyunca uluslararası ticareti temelden bozan kademeli bir etkiye sahip olduğundan bu durumu küresel bir durum olarak değerlendiriyoruz. Bu noktada krizi ikiye ayırmamız lazım. Ekipman krizi ve gemi bulma sıkıntısı.

EKİPMAN KRİZİ

Ekipman krizinin dört ana nedenden dolayı ortaya çıktığını söyleyebiliriz. Kullanılabilir konteyner sayısındaki azalma, limanlardaki iş gücü

kapasitesinin düşmesi, faaliyet gösteren gemi sayısındaki düşüş ve tüketici satın alma alışkanlığındaki değişiklikler. 2020 yılı yaz aylarıyla birlikte üretime tekrar başlayan Asya'dan gelen konteynerler Kuzey Amerika'ya gönderildi, ancak COVID-19 kısıtlamaları nedeniyle neredeyse hiçbir konteyner geri dönmedi. Arz dengesi korkunç bir dengesizliğe dönüştü. Boş konteynerlerin büyük bir kısmı - milyon TEU civarında- Amerika'da kaldı. Ayrıca, Amerikan limanlarında işgücü sıkıntısı vardı. Pandemi nedeniyle bir konteynerin yaklaşık 13 gün olan dönüş süresi 56 güne kadar çıktı; dolayısıyla orada inanılmaz bir yoğunluk başladı. Sıkıntı sadece rıhtımlar ve depolarla ilgili değildi, sınır kısıtlamaları nedeniyle gümrük çalışmaları da kısmen askıya alındı.

Çin, dünyanın geri kalanından daha erken ihracata yeniden başlasa da, diğer ülkeler kısıtlamalar ve işgücü kesintileri ile karşı karşıya kaldı. Şu anda Çin ve Amerika Birleşik Devletleri arasındaki ticaret ayda ortalama 900.000 TEU ile yüzde 40'lık devasa bir dengesizlik var. Bu, gelen her on konteyner için sadece dördünün geri gönderildiği ve varış limanlarında altısının kaldığı anlamına geliyor. Pasifikteki ticaret hacmi ise artmaya devam ediyor. Danışmanlık şirketi Descartes Datamyne'e göre, mevcut sevkiyatlar tüm zamanların en yüksek seviyesinde; 2021 ilk çeyrekte ticaret hacimleri geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 23,3 arttı.

Konteyner taşımacılığındaki kriz, çeşitli iş alanlarını farklı şekillerde etkiledi. Örneğin, makine mühendisliği ürünleri, elektronikler ve bilgisayar ekipmanları gibi yüksek değerli malların taşınması minimum düzeyde etkilendi. Ancak diğer mal kategorileri için, özellikle Asya'nın tekstil endüstrisi için, nakliye maliyetlerindeki artışın daha ciddi sonuçları oldu. İhracatçılar, navlun oranlarındaki keskin artışın, küçük marjlarla çalışan birçok tekstil fabrikasının kapanmasına yol açtığını savunuyorlar. Gecikmeler ve konteyner kıtlığı fiyatları yukarı çekiyor. Asya'da teslimat gecikmeleri birkaç haftaya ulaşıyor ve birçok şirket alıcılarla fiyat artışları için pazarlık yapmaya zorluyor. Çin'deki büyük limanlara giderek artan yük yığılmasına neden ve konteyner kıtlığı nedeniyle Çinli yetkililer dolaşımdaki konteyner sayısını arttırmak ve nakliye ücretlerini düşürmek için liman, nakliyeciler ve armatörlere işbirliği çağrısında bulunuyor. Ulaştırma Bakanlığı'nın ev sahipliğinde düzenlenen bir konferansta konuşan Çinli yetkililer, Çin Limanlar ve Limanlar Birliği (CPHA) ve Çin Armatörler Birliği'nin (CSA) dış ticaret için kritik olan konteyner kıtlığını azaltması gerektiğini söyledi. Bakanlık, geçen yıl başlayan ticari canlanmanın konteyner sıkıntısına katkıda bulunduğunu kabul etti. Bununla birlikte, Çin'deki konteyner kıtlığının bir nedeni olarak Kuzey Amerika'dan

Asya'ya konteynerlerin yavaş dönüşünü de gösterdiler.

Konteyner kıtlığı nedeniyle yeni konteyner fiyatlarını da artırıyor. Yeni bir konteyner için fiyat, geçen yılki 1.600\$'dan 2.500\$'a kadar yükseldi. Geçtiğimiz 2020 Eylül'den bu yana konteyner kiralama oranları da yaklaşık %50 oranında arttı. Çin Konteyner Endüstrisi Birliği, (CCIA) Çin'in kıtlığı azaltmak için 2020 Eylül ayından 2021 ilk çeyreğine dek ayda 300.000 TEU ürettiğini söyledi. Yine Çinli konteyner üreticileri, normal çalışma saatlerini günde on bir saate çıkardı.

GEMİ BULMA SIKINTISI

Alınan önlemler ile konteyner krizi aslında toparlanmaya başladı. Fakat kriz başladığında önünü göremeyen dünyanın en büyük armatörleri, özellikle kiralık olan gemileri ellerinden çıkarttılar. Sefer sayıları ve sıklığı azaldı; navlun fiyatları inanılmaz derecede yükseldi. Bence şu anda asıl problemimiz konteynerden çok gemilerdeki yer sıkıntısı. Bu yer problemi de çok kısa vadede çözülecek gibi durmuyor. Navlunlar çok arttı görünüyor, fakat aslında bunu şöyle değerlendirmek lazım: 2008 krizine kadar navlun seviyeleri neredeydi, 2008'de nereye düştü, şimdi nerede? Bu işin başına döndüğünüz zaman 2008'e kadar olan dönemde navlunlar gemi başında birim olarak hesaplandığında 24 bin dolar seviyesindeydi. Bu navlunlar 2008'de 8 bin dolara düştü. Şu anda da 18 bin Dolar civarlarında. Tabii ihracatçı da kendi açısından haklı; "Niye o zaman bu kadar düşüktü, şimdi neden bu kadar yüksek?" diye soruyorlar. Ancak şunu da kabul etmemiz lazım ki, şu anki maliyetler zaten kurtarmadığı için 2008'den bu tarafa özellikle dünyanın bütün armatörleri anlaşmalarla birbirleriyle kontrat yaptılar. Aynı gemi üzerinde çalışmaya başladılar. Bir sürü armatör de kriz sebebiyle yok oldu. Bugüne geldiğimizde şu anda bu navlunlar bir tık yüksek olsa da seviyelerin orta vadede% 20-25 civarı geri geleceğini düşünüyoruz. Şu an Amerika'da gemiler ortalama 7-8

gün bekliyor. Bu gemilerin bekleme maliyetleri günlük ortalama 100 bin dolarların üzerinde. Konteyner, hareket ettikçe para kazanan bir şey. Normalde 12 günde çıkan konteyner 56-57 günlere çıktı. Bu sistemde navlunların düzelebilmesi için maliyetlerin aşağı çekilmesi lazım. Şu anda da öyle bir durum maalesef söz konusu değil. Bu navlun krizi bir dönem daha böyle gidecektir. Aslına bakacak olursanız bugün dünyanın deposu dediğimiz Çin, Avrupa'ya 10 bin dolara yakın navlun ödemeye başladı. Biz de bugün Türkiye'den Avrupa'ya 1500 dolar seviyesinde navlunla yükleme yapmaya başladık. Bizim ihracatçımız açısından baktığımızda bir krizi fırsata çevirmiş gibi bir durum da var. En büyük rakibimiz Çin, Türkiye'ye kıyasla 6-7 kat üzerinizde navlun ödüyor. Konuyu aslında böyle değerlendirmemiz lazım. Şu anda ihracatçımız belki 10 adet konteyner satarken, 20 konteyner çıktı. Ama yer sıkıntısından dolayı 15 konteyner yükleyebiliyor ve bu durumu konteyner krizi var diye aksettiriyor. Baktığımız zaman krizden önce gelen gemi sayısı ile ekipman sayısı, krize girdiğimiz zamankinden daha fazla.

Yani geçen sene Türkiye'ye daha fazla ekipman ve gemi getirtmişiz. O yüzden ihracatçının da en büyük rakibi olan Çin'e karşı olan bu fırsatı da çok iyi değerlendirildiğini ve değerlendirilmesi gerektiğini düşünüyorum. Çünkü bugüne kadar baktığımızda ülkelere bölgeye gelen gemiler üzerindeki yer ayırma durumu ödediği navlunlarla sınırlı idi. Biz ülke olarak çok düşük navlun ödediğimizden gemilerdeki kapasiteden çok az yer alıyorduk. Taşıyıcıların free-time ve detention sürelerini azaltma girişimleri, daha verimli boşaltma sistemleri vb. gibi konteyner dönüş sürelerini kısaltmak için şu anda çok sayıda önlem alınıyor. Ancak, küresel konteyner sıkıntısı krizinin önümüzdeki aylarda nasıl normalleşeceği net değil.

Deniz taşımacılığı için günümüzdeki en büyük kriz nedeni işlerin planlandığı gibi gitmemesidir. Planlama neticesinde

geleceğe yapılan devasa yatırımlar nedeniyle yaşanacak dengesizlikler gerçek risk olarak karşımıza çıkıyor. 2020 yılında pandemi ile başlayan denge bozukluğu adeta bir çığ gibi büyüdü ve zarar alanını genişletti. Nisan 2020' de petrol fiyatları dibe vurdu. Üretilen petrol alıcı bulamadı ve petrolü stoklayacak yer kalmadı. Varil Teksas Petrol fiyatı eksi değerleri gördü. Bunun sonucunda sıvı likit taşıyan gemilerin yaz aylarına kadar oldukça zarar etti. Yakın zamanda Evergreen şirketine ait Ever Given gemisi karaya oturdu ve Süveyş Kanalı'na enlemesine şekilde sıkıştı.

Kanalın hizmeti sağlayıcısı şirket Leth Agencies, en az 150 geminin Ever Given nedeniyle rotalarına devam edemediklerini açıkladı. Kaza nedeniyle birçok uluslararası şirketin milyarlarca dolarlık kargoları tehlikeye düşerken, lojistik zincirleri de gecikmelerden dolayı zarar etti. Ünlü denizcilik dergisi Lloyd's List, Süveyş Kanalı'nın kapanması nedeniyle 9 milyar dolar değerindeki malın bozulduğunu yazdı. Bununla birlikte petrol ve gaz sevkiyatı aksadı ve petrol fiyatları yükseldi.

Aslında dünya ticaretinin de ne kadar pamuk ipliğine bağlı olduğu da bir kez daha görülmüş oldu. Bir haftalık tıkanıklık, taşınan yüklerde milyarlarca dolar zarara ve çeşitli ülkelerde yüzlerce sektörün yan zararına yol açtı. Yine yakın dönemde Güney Çin'de tekrar patlak veren Covid salgını beş büyük liman operasyonunu durma noktasına getirdi ve bu noktada sorun yaşanmaya devam ediyor. Bunlar gibi belirsizliği körükleyen gelişmeler olması durumunda navlun fiyatlarının düşmesinden bahsedemeyeceğiz.

Önümüzdeki süreçte konteyner kıtlığından çok gemi bulma sıkıntısını konuşabiliriz. Bu durum da başka bir kriz doğurabilir. Pandemi ve karantina önemleri sonucunda armatörler, yük hacimlerinin azalması ile kiralık gemileri bırakarak, yalnız kendi gemilerini kullanmak durumunda kalmışlardı. Bu da sefer yapan gemi sayılarının azalması anlamına gelmişti. Şu anda kısıtlı

sayıdaki yük alanına çok fazla talep var. Aşılama tamamlandıktan sonra tüketim fazlaşacak, talep de artacak. Talebin nereye gideceğini şu anda hesaplayamasak da armatörlerin gemi ve sefer sayılarını arttırmaması durumunda krizin artarak devam edeceğini söyleyebiliriz. Bu noktada armatörlerin az yük, yüksek navlun uygulamasını ne kadar devam ettireceği mevcut durumun gidişatını belirleyecek.

2021 yılı hem ticaret, hem de nakliye şirketleri ve dolayısıyla dünya ekonomisi için zorlu geçeceğe benziyor, her şekilde navlun oranlarının da yıl boyunca yüksek kalacağı tahmin edilse de güven ortamının oluşması ve normalleşmenin hızlanması durumunda %20-25 civarında düşebilir. Tabii her ne kadar yakın dönem için sınırlı tahminler yapabilirsek de, pandemi nedeniyle öngörülebilirliğin çok sınırlı olduğu belirsiz bir dönemdeyiz. Pandeminin ilk günlerinde öngörülme sorunları bugün yaşıyoruz. Oluşan kaos ikliminde bugün öngöremediğimiz sorunları da yarın yaşama ihtimalimiz var. Virüsten kurtulana kadar olacakları gözlemleyip, sonra gelecek için fikir yürütmek çok daha sağlıklı olacaktır.

MAHMUT İŞİK: KONTEYNER İHTİYACININ 2022'NİN ORTALARINA KADAR DEVAM EDECEĞİ ÖNGÖRÜLÜYOR

Aşılmanın hızlanması ile beraber aslında konteyner krizine etkileri, negatif ve pozitif olarak ortaya çıkacak olup;

- **Pozitif etkileri:** Aşılma ile beraber gemilerin limanlarda kalış süreleri azalacak aynı zamanda konteynerlerin gümrükleme süreçlerinde hızlanmalar oluşacaktır.

- **Negatif etkileri:** Ticaretin artması ile beraber Arz / Talep dengesindeki değişiklik sebebi ile konteyner ihtiyacı daha fazla oluşacaktır.

Bildiğiniz gibi dünya konteyner ticareti her sene yaklaşık %4'lük artış ile devam etmektedir. Hatların kullandığı konteynerlerin eskimesi ve elden



MAHMUT İŞİK
MEDKON GROUP - CEO

çıkartılmaları göz önünde bulduğunda her sene oyundan çıkan konteynerlerin yerine konulması gereken konteyner miktarı ve üzerine ticaretin artışı sebebi ile ek ihtiyaç duyulan konteyner miktarı eklenmesi ve dünyada konteynerin imalatının ekonomik sebepler nedeni ile hali hazırda sadece Çin'deki fabrikalar tarafından sağlanması sebebi ile konteyner sıkıntısı belirli bir süre daha (yaklaşık olarak 2022 senesi ikinci çeyreğine kadar) devam edecek gibi gözükmemekte.

Konteyner krizine sebep olan aynı zamanda mevcut konteynerlerin hatlar tarafından maliyetlerinin artması sebebi ile (Konteyner gemi kiralalarının artışı / yakıt fiyatlarının ciddi miktarlarda

Konteyner Gemi Kiraları / Günlük

HARİPEX	Yerel Sıra ve TEU - Rates in US\$									
	Index	700	1100	1700	2500	3500	4250	6500	8500	
04.06.21	1,987	10,500	17,100	26,500	32,000	35,000	41,000	50,000	56,000	65,000
28.05.21	1,941	10,400	17,000	25,000	32,000	34,000	39,000	49,000	55,000	64,000
21.05.21	1,891	10,300	16,500	24,250	31,000	33,000	38,000	49,000	55,000	62,000
14.05.21	1,837	10,250	16,100	22,750	31,000	33,000	37,000	47,000	51,000	60,000

artması / Limanlardaki kalış sürelerinin artması) bağli olarak maliyetlerin artması), mevcut hat işletmelerinin doğal olarak elindeki konteynerlerin navlunu en yüksek olan yerlerde kullanmak isteği ile beraber gerek konteyner

sıkıntısının, gerek ise navlunların çok düşük rakamlara veya ciddi indirimlerine maalesef olanak tanımamaktadır,

DÜNYA KONTEYNER İHTİYACI VE TÜRKİYE'NİN İHTİYACI

- Dünyada tüm taşımaların yaklaşık %83'nün denizyolu ile yapılması ve 2021 senesinde hacmin yaklaşık %4 artışı ile yaklaşık 220 milyon TEU konteyner taşımasının hatlar tarafından yapılmasının beklendiği bir süreçte Türkiye'de (Transit hariç) yaklaşık olarak içinde bulunduğumuz senede tüm ithalat ve ihracat taşımalarının yaklaşık olarak 11 milyon TEU seviyesinde olması beklenmektedir. Buna göre navlunlardaki artışa ve ihracat – İthalat oranları dengesine vabeste süreçte konteyner ihtiyacımızın 2022 senesi ortalarına kadar devam edeceği öngörülmektedir.

Süreçte özellikle, ithalat ve ihracat yapan firmaların bu sıkıntılardan kendilerini korumaları veya minimum negatif etkiler ile atlatabilmesi için tavsiyelerimiz şöyle:

- Süreç içinde hatların ve forwarder firmaların (Taşıma müttehitlerinin) iyi seçilmesi,

- Mümkünse en az sene sonuna kadar kontrat ile karşılıklı fiyatların ve yer garantisinin sağlanma anlaşmalarının yapılması yerinde olacak kanaatindeyiz.

CAN ATALAY: KONTEYNER İMAL EDİP, SATIN ALMAKLA SORUN ÇÖZÜLMÜZ

Konteyner işletmesi içinde birçok unsuru bulunan bir zincir ve bu unsurların ahenk içerisinde çalışması lazım. O ahenk bozulduğu zaman ne duruma geldiğini tüm dünya yaşadı. Şu anda giden gemiler kalkmıyor. Halbuki konteyner haftalık servis verir. Yükleyiciler de buna göre kendi fabrikalarını, üretimlerini dizayn ederler. Yılda 52 sefer verecek bir hat, eğer 40 sefer verecek bir duruma düşüyorsa ve hala 52 seferlik yükü varsa bu demek ki o ilave 12 seferlik yükü siz bir şekilde taşımak zorunda kalacaksınız. Bunun içinde ilave gemi kiralamanız lazım. Armatörler de



CAN ATALAY

ARKAS KONTEYNER TAŞIMACILIK - CEO

piyasadaki mümkün olan bütün gemileri kiraladı ama yine de yetmiyor. Çünkü sistem hala toparlanmış değil. Kiralar çok kısa bir sürede neredeyse üç katına çıkarak inanılmaz arttı. Ayrıca armatörler bu işin nereye varacağını bilemedikleri için artık kiralama dönemleri de 2-3 yıla vardı. Sonuç olarak maliyetler arttı ve bu dolayısıyla navlunlara yansıdı. Çok hızlı bir şekilde navlun artışı gerçekleşti.

Bu sistemin toparlanması biraz daha zaman alacak. Yani 2021 yılı sonuna kadar mevcut durumun belki biraz daha azalarak devam etmesi ön görülüyor. 2022 yılı ile birlikte biraz daha düzenli bir sisteme kavuşabileceğimizi umuyoruz. Aslında mevcut konteyner sayısı normal koşullarda dünyanın ihtiyacı olan yeterlilikteydi. Sadece bu tıkanmalar nedeniyle böyle bir sorun oluştu. Bu geçici bir dönem... Yani önümüzdeki sene belki böyle bir sorun yaşanmayacak. Limanlar, depolar, kamyon firmaları düzgün çalışmaya başladıkça akış normale dönecek ve konteynerler de eski alışıktığımız hızda dönmeye başlayacak. O zaman bir konteyner sorunu kalmayacak.

Bir konteyneri imal etmekle o konteyneri ticari bir faaliyette kullanmak iki farklı iş. Bunları karıştırmamak lazım... Çünkü benim takip ettiğime göre orada bir kafa

karışıklığı var. Siz konteyneri ürettiniz ama bunu ilk önce sipariş vermeniz lazım. Dünyada konteyner siparişlerini konteyner hatları verir. O firma o siparişi verdi o konteyner fabrikası da üretti diyelim. Ondan sonra o konteynerin nerede, nasıl, ne zaman kullanılacağı tamamen o siparişi veren firmanın tasarrufundadır. Buna hiç kimse karışamaz. Yani bir fabrika Türkiye'de açıldı. Türkiye'de konteyner imal edildi, ihracatçı hemen bu konteynerleri kullanacak diye bir durum söz konusu değil. Kullanabilir de, kullanmayabilir de. O konteynerleri şu an olduğu gibi armatörler boş olarak bir gemiye yükleyip, ihtiyaç duydukları ve istedikleri bir limana pozisyonlandırabilirler.

Konteyner imalatı kendi özünde bir rekabeti olan bir yapıdadır. Eskiden 90'larda 2000'lerin başında Türkiye'de çok kaliteli, dünya standardında konteyner üreten firmalarımız vardı. Bizde şirket olarak ilk konteynerlerimizi Türkiye'de imal ettirmiştik. Fakat daha sonra rekabet nedeniyle gerek Türkiye, gerek Avrupa, gerekse Amerika'da hiçbir konteyner üretim fabrikası kalmadı. Hepsini Çin'e kaydı. Çünkü baş edemediler Çin'deki o ölçek ekonomisiyle. Maliyetleri çok düşüğe indirip, rekabet edilemez noktaya getirdiler.

Yani Türkiye'de senede 50 bin TEU konteyner imal edilirken, Çin'deki bir fabrika 1 milyon TEU konteyner ürettiyordu. Arada inanılmaz bir boşluk vardı. Şimdi ihracatçıların kendileri konteyner alıp, bunu gemiye yükleme düşünceleri varsa da bu pek gerçekçi değil maalesef. Çünkü siz konteynerinizi aldınız, buna kendi yükünüzü koydunuz. Nereye yükleyeceksiniz? Çünkü konteyner ve gemi bir bütündür. Şu an sorun gemi seferlerinin azalması ve limanlarda yığılma olması. Dolayısıyla bu doğru bir yaklaşım değil. Kaldı ki konteyner sahibi olmak bir sürü maliyeti de beraberinde getirir. Bakım-tutum ayrı bir iştir. Maliyetlidir. Ben ihracatçıları anlıyorum, sabır diliyorum. Çok haklılar ama çözümü konteyner imal edip, satın almak değil.

Deniz iş kazalarında işverenin hukuki sorumluluğu ve koruma ve tazmin sigortasının rolü(II)



* AVUKAT KAAAN ERDİ

Yazımızın mayıs ayında yayınlanan ilk kısmında, deniz iş kazalarında işverenin hukuki sorumluluğu değerlendirilmiş, bu bağlamda klasik iş kazaları ile deniz iş kazaları arasındaki benzerlikler ile farklılıklar ele alınmış ve deniz iş kazaları sonucu ortaya çıkan bazı önemli noktalara değinilmiştir. Yazımızın bu kısmında ise Koruma ve Tazmin Sigortası'nın¹ deniz iş kazalarında² ne gibi görevler üstlendiği anlatılacaktır. Bu bakımdan ilk olarak Koruma ve Tazmin Sigortası'nın tanımı, özellikleri ve teminat kapsamından bahsedilecek, ardından deniz iş kazaları özelinde Koruma ve Tazmin Sigortası'nın nasıl bir rol oynadığı açıklanacaktır.

Genel olarak Koruma ve Tazmin Sigortası³, üye sigortalı tekne ve makine sigortası kapsamına girmeyen üçüncü şahıslara karşı doğan sorumluluk ve masraflarını, karşılıklı sigorta ilkeleri gereğince sigortalı olduğu bir deniz sigorta sözleşmesi türü olarak tanımlanır.⁴ Koruma ve Tazmin Sigortası bir sorumluluk sigortasıdır ve bu açıdan bir yandan sigortalının pasifindeki azalmayı önlemeyi, diğer yandan da zarar gören üçüncü kişilerin zararlarını giderilmesini amaçlar⁵. Bu açıdan sigortalı/donatanın

üçüncü kişilere karşı ortaya çıkan deniz yolculuğuna has riskleri teminat altına alır.⁶ Bu teminat kapsamındaki rizikolar üçüncü şahıslara karşı doğan mali mesuliyet sonucu ortaya çıkan durumlardır. Teminata kapsamı genel olarak aşağıdaki başlıklar altında özetlenebilir.⁷

- Kayıtlı gemideki gemi çalışanlarının veya bir üçüncü kişinin yaralanması, hastalığı veya ölümünden doğan zarar, masraflar ve donatanın bundan doğan sorumluluğu
- Gemi çalışanlarının ülkesine iade ve ikame masrafları
- Çatmadan ve sabit ve yüzer cisimlere çarpmadan doğan sorumluluk
- Enkaz kaldırma
- Karantina masrafları
- Geminin işletilmesinden doğan idari yaptırımlar ve cezalar
- Yükün taşınmasından doğan sorumluluk
- Kayıtlı geminin müşterek avarya payı
- Liman ve sapma masrafları
- Kayıtlı geminin deniz kirliliğinden kaynaklı sorumluluğu
- Kurtarma (özellikle SCOPIC olmak üzere bazı durumlar)
- Kayıtlı gemi/donatanın hukuki veya cezai sorumluluğunda dava masrafları

Bu noktada ifade etmek gerekir ki, dünyanın farklı yerlerindeki Koruma ve Tazmin Sigortaları⁸ yukarıdaki rizikolara ek olarak bazı durumları da teminat kapsamına almakta, aynı şekilde bazı durumları da teminat dışında bırakmaktadır.⁹ Bu açıdan teminatın kapsamı Koruma ve Tazmin Sigortası ile sigortalı arasındaki sözleşmeye göre belirlenir.

DENİZ İŞ KAZALARINDA SORUMLULUK İŞVERENEDİR

Yukarıda ifade edildiği üzere Koruma ve Tazmin Sigortası'nın teminat altına aldığı hususlardan biri de deniz iş kazalarında işverenin hukuki sorumluluğudur. Bu sorumluluk, meydana gelen deniz iş kazasında işverenin gemi çalışanına, gemi çalışanının ailesine

ve bazı durumlarda da Sosyal Güvenlik Kurumu'na karşı ortaya çıkmaktadır. Önemle belirtmek gerekir ki, deniz iş kazalarında sağlanan bu teminatın korumasından yararlanmak için Koruma ve Tazmin Sigortası'nın sigortalısı aynı zamanda deniz iş sözleşmesinin tarafı işveren olmalıdır.¹⁰ Aksi halde söz konusu riziko teminat kapsamı dışında kalacaktır.

Esas itibarıyla deniz iş kazalarında sorumluluk işverenedir. Bu bakımdan yazımızın ilk kısmında açıkladığımız üzere deniz iş kazası meydana geldiğinde şartlar oluşuyorsa işverenin zarar gören gemi çalışanına veya gemi çalışanının hayatını kaybetmesi halinde hak sahiplerine karşı hukuki sorumluluğu doğar¹¹. Bu hukuki sorumluluğun doğması neticesinde işveren deniz iş kazası sebebiyle gemi çalışanına veya hak sahiplerine kanunen ödenmesi gereken tazminat miktarından sorumlu olacaktır. Akabinde bu miktar dava yoluyla veya tarafların aralarında anlaşması neticesinde sulh yoluyla gemi çalışanına, hak sahiplerine veya Sosyal Güvenlik Kurumu'na karşı olan sorumlulukta, Sosyal Güvenlik Kurumu'na ödenir.

Bahsedilen bu miktar sigortalı/işverenin sorumluluğunda olup, kural olarak bunun ödemesi öncelikle Koruma ve Tazmin Sigortası tarafından değil sigortalı/işveren tarafından yapılır. Zira Koruma ve Tazmin Sigortası kuralları gereği sigortalı/işverenin, uğradığı zararın/ödediği miktarın tazminini sigortadan talep edebilmesi için yalnızca bu durumun teminat kapsamında olması yeterli olmayıp aynı zamanda zarar görenlerin zararının sigortalı/işveren tarafından tazmin edilmesi gerekmektedir.¹² "Pay to be paid" yani "öde ki öden" adı verilen bu kurala göre sigortalı/işveren ancak zarar gören gemi çalışanına veya hak sahiplerine ve/veya Sosyal Güvenlik Kurumu'na karşı tazminatın tamamını ödediği takdirde, uğradığı zararın tazminini Koruma ve

Tazmin Sigortası'ndan isteyebilir.¹³ Lakin bazı durumlarda Koruma ve Tazmin Sigortası ile sigortalı/işverenin arasındaki mutabakat uyarınca, zarar gören gemi çalışanının veya hak sahiplerinin tazminatları doğrudan Koruma ve Tazmin Sigortacısı tarafından karşılanırsa da bu durum istisnai bir uygulamadır.

Bu açıklamalara ek olarak Koruma ve Tazmin Sigortası, deniz iş kazalarında yalnızca oluşan zararın karşılanması noktasında değil, olayın gerçekleşmesi sonrasındaki süreçte de bizzat aktif rol oynamaktadır. Bu rol özellikle hem sigortalı/işveren, hem de gemi çalışanı açısından meydana gelen zararın artmasının önlenmesi amacını taşır. Deniz iş kazası meydana geldiğinde, Koruma ve Tazmin Sigortası bu durumun üçüncü kişiye karşı sorumluluk doğurabilecek bir durum olduğunu dikkate alarak sigortalı/işveren ile koordineli bir şekilde hareket edip, olayı bizzat araştırır ve gerekli adımları atar. Bu açıdan teknik sörveyörler, tanıklar ve avukatlar aracılığı ile olaya ilişkin kendi incelemesini yapan Koruma ve Tazmin Sigortası, bir yandan da, kaza geçiren gemi çalışanının hastaneye nakli, gerekli tedavinin sağlanması veya gemi çalışının vefatı halinde cenaze ve defin giderleri konularında tüm masrafları karşılayıp gerekli imkânları sağlar. Koruma ve Tazmin Sigortası bizzat müdahil olduğu tüm bu süreçler için yerel muhabirlerini kullanır. Yerel muhabirler, bu süreçte kural olarak Koruma ve Tazmin Sigortası'na konu gemi adına hareket eder. Bu noktada ifade etmek gerekir ki, genel kanının aksine yerel muhabirler herhangi bir sigorta sözleşmesine aracılık etmemekte, sigorta şirketleri adına sözleşme yapmamaktadır. Bu bakımdan yerel muhabirler, Koruma ve Tazmin Sigortası'nın acentesi, brokeri veya temsilcisi değildir¹⁴. Görevleri gereği buldukları ülkelerdeki mevzuat değişiklikleri ve güncel düzenlemeler hakkında Koruma Tazmin Sigortacılarını bilgilendiren bu yerel muhabirler, yerel mevzuat ve düzenlemeler hakkında yüksek deneyim ve bilgileri, ülkenin dört bir yanında bulunan bağlantıları sayesinde deniz iş kazası sebebiyle ortaya çıkan gelişmeleri en hızlı bir şekilde Koruma ve Tazmin Sigortacısına iletir ve ortaya çıkan çeşitli sorunları

gemi sahibi ve Koruma ve Tazmin Sigortası'nın zararını en aza indirerek, hızlıca çözüme ulaştırır. Bu açıdan Koruma ve Tazmin Sigortacısı, yerel muhabirleri aracılığıyla gemi çalışanının sağlık kuruluşlarına nakli ve tedavisi için gerekli hizmet sağlayıcılarını, ortaya çıkan hukuki ve cezai süreçlerin takibi için atayacağı ve görevlendireceği avukatları veya hukuk bürolarını, deniz iş kazasının meydana geldiği yerde gerekli incelemeyi yapmak için teknik sörveyörleri kullanır.¹⁵ Bu hizmetler neticesinde deniz iş kazasının nasıl gerçekleştiği, gemi çalışanının zararı tespit edilir ve ortaya çıkan hukuki süreçlerin yakın takibi sağlanır. Bu da gemi çalışanı veya ailesi açısından ortaya çıkan zararın tazminini sağladığı kadar ortaya çıkan zararın artmasının önlenmesini de sağlar. Diğer bir ifadeyle yerel muhabirler yurtdışında mukim Koruma ve Tazmin Sigortacısı'nın gözü, kulağı ve eli, ayağıdır.¹⁶ Bu noktada belirlemek gerekir ki, bu hizmetlerden doğan tüm masraflar Koruma ve Tazmin Sigortası tarafından karşılanır ve böylelikle hem sigortalı/işverenin menfaatini korunur, hem de kazazede ve/veya ailesi açısından ortaya çıkacak mağduriyet en aza indirilir.

Sonuç olarak, üçüncü şahıslara karşı doğan deniz rizikolarını teminat altına alan bir sorumluluk sigortası türü olan Koruma ve Tazmin Sigortası, teminat kapsamındaki rizikolardan biri olan deniz iş kazası olayı gerçekleştiğinde devreye girerek hem sigortalı/işverenin, hem de deniz iş kazasına uğrayan gemi çalışanının ve/veya ailesinin haklarını koruyacak önlemler alır ve zararı asgariye indirmeye çalışır. Bahsedilen bu süreç, Koruma ve Tazmin Sigortası'na konu gemi adına hareket eden yerel muhabirler aracılığı ile takip edilir ve her iki tarafın da zararının en aza indirildiği, yararının ise azami seviyeye çekildiği çözüme, olabilecek en kısa sürede ulaşılması hedeflenir. Bu açıdan denizcilik sektörünün vazgeçilmez olan Koruma ve Tazmin Sigortası gemi sahibi işverenlerin deniz iş kazalarından kaynaklı hukuki sorumluluğunu teminat altına alan alır ve sigortalı/işverenin bu gibi yüksek maliyetli deniz rizikolarına karşı bir nevi emniyet sübabı olduğu söylenebilir. Binaenaleyh, Koruma ve

Tazmin Sigortası olmayan bir geminin uluslararası ticaret yapmasının hukuken mümkün olmaması bir yana, herhangi bir deniz rizikosu meydana geldiğinde hem gemi sahibi, hem de zarar gören açısından geri dönüşü olmayan zararlara ve mağduriyetlere yol açması içten bile değildir.

¹ İngilizce Protection&IndemnityInsurance olarak isimlendirilen bu sigorta İngilizce koruma ("Protection")ve tazminat ("Indemnity") kelimelerinin bir araya gelmesiyle oluşur. Kısaltma olarak P&I yaygın bir şekilde kullanılmaktadır. (bkz. Black'sLaw Dictionary, 6. Ed., 1991; Red House, 1991)

² Deniz iş kazalarının tanımı ve özellikleri ilk yazıda detaylıca açıklandığı için bu yazıda bu konulara girilmeyecektir.

³ Koruma ve Tazmin Sigortası tabirine ek olarak uygulamada kulüp sigortası ifadesi de çokça kullanılmaktadır.

⁴ Didem Algantürk, Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası, 2. Baskı, İstanbul 2006, sf 23

⁵ Kemal Şenocak, Türk Ticaret Kanunu'nun Mal Sigortasına İlişkin Hükümlerinin Sorumluluk Sigortalarına Uygulanabilirliği, AÜHFD, C..58, S.1, s. 191.

⁶ TheMariner's Guide to Marine Insurance - P Anderson - 1999 - NauticalInstitute -

⁷ Standard P&I Club, RuleBook, 2021/22; West of England, Rules of Classes 1&2 2021; American Club, Rules, 2019/2020, Gard, Rules, 2020

⁸ Dünyada, çoğunlukla İngiltere merkezli olmak üzere birçok Koruma ve Tazmin Sigortacısı bulunmaktadır. Bunlardan bazıları: North of England, West of England, The Standard Club, The Swedish Club, The American Club, Gard, The London P&I Club, Skuld, SteamshipMutual, British Marine, UK P&I Club, MS Amlin, NNPC, Hydor, Dutch P&I, Thomas Miller Specialty.

⁹ Teminat kapsamı dışında bırakılan durumlar genel olarak Tekne Sigortası teminatı altındaki riskler, çifte sigorta, savaş riskleri, yasak madde taşımalarıdır.

¹⁰ Bu sebeple sigortalı/işveren ibaresi kullanılacaktır.

¹¹ Deniz iş kazasında işverenin hukuki sorumluluğu için iş kazasının meydana gelmesi, bu iş kazasının gerçekleşmesinde işverenin kusurunun bulunması, gemi çalışanının bu iş kazası sebebiyle zarar görmesi ve kaza ile zarar arasında uygun illiyet bağının varlığı şartları aranmaktadır. (Sarper Sözek, İş Hukuku, Beta Yayınları, İstanbul, 2015, sf 434)

¹² Didem Algantürk, Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası, 2. Baskı, İstanbul 2006, syf 108

¹³ Standard P&I Club, RuleBook, 2021/22, North of England P&I Rules 2020/2021,

¹⁴ Didem Algantürk, Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası, 2. Baskı, İstanbul 2006, syf32

¹⁵ South, C, P&I Correspondents, The 24th International P&I Seminar, Londra, 1997

¹⁶ Guidelinesfor Correspondents, Swedish Club 2015

SAFİPORT DERİNCE'DE YENİ HEDEFLER VE YATIRIMLAR



AHMET AĞIRBAŞ

SAFİ DERİNCE ULUSLARARASI LİMAN İŞLETMECİLİĞİ A.Ş. PLANLAMA VE OPERASYON LİMAN DİREKTÖRÜ

Safiport Derince Limanı'nın hizmetlerinden, kapasitesinden bahseder misiniz?

Özelleştirme kapsamında Mart 2015 yılında 543 milyon USD peşin ödeme ile 39 yıllığına işletme hakkı satın alınan Safiport Derince; Marmara Bölgesi'nde, İzmit Körfezi'nin kuzeydoğusunda yer alıyor. Devralındığı tarihten bu yana 200 milyon dolarlık yatırım yapılan Safiport Derince, saha büyüklüğü ve multimodal olma özelliği bakımından da çok özel ve ayrıcalıklı bir liman. Türkiye'nin en büyük uluslararası

limanı olma hedefi ile yola çıktığımız Safiport Derince'de konteyner, Ro-Ro, sıvı yük, dökme yük, proje kargo, demiryolu gibi her türlü yük çeşidine hizmet verebiliyoruz. Saha büyüklüğü ile Marmara Bölgesi'nin en büyük limanı olan Safiport Derince aynı zamanda yük çeşitliliği bakımından da 6 liman kapasitesine sahip bir liman olarak dikkat çekiyor. Intermodal liman özelliği sayesinde denizyolu taşımacılığını karayolu ve tren yolu ile destekleyen Safiport Derince bugün bir limanın verebileceği tüm hizmetleri aynı anda

“Sürekli gelişen ve vizyonu geniş bir sektör olan “liman işletmeciliği” alanında faaliyetlerini sürdüren Safi Derince Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş. Planlama ve Operasyon Liman Direktörü Ahmet Ağırbaş; verdikleri hizmetleri, hedefleri ve limandaki çalışmalarını Deniz Ticareti Dergisi'ne anlattı.”

sağlayabilen, sahası ve ekipmanı ile çok özel, “bir limandan çok daha fazlası” yani içinde en az 6 limanı barındıran bir liman.

Liman ve gemi işletmeciliğinin yanı sıra römorkaj ve kılavuzluk hizmeti de veriyorsunuz. Biraz da bu hizmetinizden bahseder misiniz?

Safiport Derince ve Tekirdağ 2 bölgesinde römorkaj hizmet yetkisine sahip Safi Deniz Hizmetleri A.Ş. olarak 5 adet römorkör ve 4 adet palamar ile hem Derince'de, hem de Tekirdağ- 2



Bölgesi'nde römorkaj ve kılavuzluk hizmeti de veriliyor. Liman ve gemi işletmeciliğinin yanı sıra römorkaj ve kılavuzluk hizmeti ile de fark yaratıyoruz. Son siparişimiz ile birlikte 6'ncı römorkör de Safi Deniz Hizmetleri bünyesine dahil edildi.

Türkiye'nin en büyük uluslararası limanı olma yönünde çalışmalarınız nasıl gidiyor? Çevre ve kalite konusuna önem verdiğinizi biliyoruz. Bu anlamda neler yapıyorsunuz?

Limanımızın bulunduğu bölge sanayinin merkezi... Yani gelişim potansiyeli çok yüksek bir bölge. Ülkemiz ekonomisi ile birlikte limanımızın iş hacminin de büyüyeceğini söylemek mümkün. Biz ekip olarak var gücümüz ile çalışıyoruz, dinamik ve işini severek yapan çok iyi bir ekip ruhu var limanda. 7/24 çalışan bir sistemde iş yapıyorsanız bu istek olmadan kaliteli, verimli iş çıkarmak zor. Biz pandemi döneminde dahi bu tempoyu hiç kaybetmedik. Toplam 100 milyon USD'lık sıvı terminal yatırımının yaklaşık 20 milyon USD'lık ilk bölümünü tamamladık, geri kalan yatırımı da üç yıl içerisinde bitirmeyi planlıyoruz. Devreye alınan Safiport sıvı yük terminalinin ilk bölümünde doluluğa ulaşıldı. Toplamda 200 bin m³ kapasiteye sahip sıvı terminalimizin ilk faz yatırımını tamamladık ve tesisimiz şuan yüzde 100 doluluğa sahip. Yapmış olduğumuz 5 adet scrubber yatırımı ile birlikte çevreye de duyarlı bir tesis olduğunu söylemek mümkün. Tesise özel kurgulanmış otomasyon alt yapısı ile tüm işletme süreçlerinin tamamen izlenebildiği terminalde ülke sanayisinin

ihtiyaç duyduğu sıvı kimyasal ürünlerin tamamı güvenle depolanabiliyor.

Dünyada kabul görmüş standartlar ile yapılan sıvı depolama terminalimiz üstün teknoloji ve hizmet anlayışı ile bölgede fark yaratmış durumda. Pandemi nedeni ile etkilenen küresel ölçekli ekonomik koşullara rağmen sıvı yük terminalimiz tam doluluğa ulaşarak, ülke sanayisinin önemli bir hizmet sağlayıcısı konumuna geldi.

Covid-19 nedeniyle deniz ticaretinin çok önemli olduğu bir kez daha anlaşıldı. Siz bu süreçten nasıl etkilendiniz?

Yatırımlar ve operasyonlar nasıl ilerledi?
Covid-19 nedeniyle yaşanan küresel ölçekli ekonomik koşullara rağmen, Safiport olarak 2021 yatırımlarımız ile ekipman filomuzu da güçlendirdik. Yeni ekipman alımlarımız ile limanımızda STS sayısı 3'den 4'e, RTG sayısı 12'den 14'e, 125 ton kapasiteli mobil liman vinci (MHC) sayısı 3'den 4'e, forklift sayısı 8'den 40'a ve terminal konteyner çekicisi sayısı ise 10 adetten 28 adete yükseldi. Limanımızın Super Post Panamax büyüklüğündeki STS vinçleri "Ultra Large Container Vessel" olarak adlandırılan gemilere hizmet verebiliyor. Vinçler gemi üzerinde 23'üncü sıradan konteyner operasyonu yapabiliyor. 12 adet RTG ile operasyonlarımıza hız kesmeden devam ederken, filomuzda iki adet RTG daha ekledik. Safiport Derince için üretilen vinçler, liman sahamızda konteyner istifleme ve yüklemede kullanılıyor. RTG'ler üst üste 6 ve yan yana 7 sıraya kadar istifleme kapasitesine sahip. Yeni nesil 'Lastik

Tekerlekli Konteyner İstif Vinçleri (RTG)' tamamen elektrik enerjisi ile çalıştığı için karbon emisyonu duyarlılığı açısından da önemli bir fayda sağlıyor. RTG'ler, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı kriterlerine uygun konteyner tartım sistemleri, GPS ile hareket doğrulaması ve uzaktan erişimle tüm performans parametrelerinin izlenebilirliği gibi pek çok teknolojik özellik barındırıyor. Yeni ekipman siparişlerimizi de tamamlayarak, bu dönemde de operasyonlarımızı en verimli şekilde gerçekleştirdik ve kapasitemizi arttırdık. Bunun yanı sıra müşterilerimizden gelen geri bildirimler doğrultusunda mevcuttaki 20 bin m² yatay depolara 3 yeni proje ile 15 bin m² daha yeni alan ilavesi ile yatay depolama kapasitemizi de iki katına çıkartıyoruz. Pandemi nedeni ile etkilenen küresel ölçekli ekonomik koşullara rağmen geçtiğimiz yıldan bu yıla tüm yük operasyonlarımız tüm hızıyla ilerlemeye devam etti. Bir başka konu ise, herkesin bildiği gibi son dönemde sektörün yaşadığı bir sorun olan konteyner sıkıntısı. Bu konuya çözüm anlamında yeni ekipmanlarımız sayesinde genel yük kapasitemizi arttırarak bölgenin %65 oranında büyüyen ilk çeyrek ihracatına büyük bir katkıda bulunduk.

Derince Gümrük Müdürlüğü'ne ilaveten Dilovası Gümrük Müdürlüğü'nün limanımızda açılış ve işletme izinlerini de aldık. Bu ayrıcalık ile müşterilerimize fiyat avantajı ve zaman tasarrufu sağlayarak tüm rıhtımlarımızda iki farklı gümrüğe bağlı gemi elleçleme hizmeti de veriyoruz.

Son olarak yeni hedefleriniz ve projeleriniz nelerdir?

Öncelikli olarak liman yatırımlarımıza devam edeceğiz. Faz 2 olarak adlandırdığımız genişleme projemize ve filomuzu arttırmaya devam edeceğiz. Bizim Safiport Derince olarak önceliğimiz müşteri memnuniyeti, bunu özellikle vurgulamak isterim. Aynı zamanda iddialı olduğumuz bir başka konu olan 'hızlı ve kaliteli hizmet sunan liman' imajımıza uygun olarak planlamalarımızı ve yatırımlarımızı da tamamlayacağız.

FİLYOS LİMANI İLE 150 YILLIK HAYAL GERÇEK OLUYOR

150 yıllık hayal olan Filyos Liman Projesi 4 Haziran 2021 Cuma günü Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan'ın katılımı ile açıldı. Cumhurbaşkanı Erdoğan merakla beklenen müjdeyi de Filyos Limanı'nın açılışında açıkladı.



Açılış törenine; Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu, Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mustafa Varank, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı Fatih Dönmez, Cumhurbaşkanı Yardımcısı Fuat Oktay, AK Parti Genel Başkan Vekili Binali Yıldırım, Çevre ve Şehircilik Bakanı Murat Kurum da katıldı.

Gemilerin yükleme boşaltma yapabileceği uluslararası bir ticaret ve sanayi alanının hayata geçtiğini belirten Cumhurbaşkanı Erdoğan, "Şimdi tarihi ana şahitlik etmek üzere Filyos'tayız. Heyecanlıyız. Bu eser 10 yıllık değil, 20 yıllık değil, 150 yıllık taa Sultan Abdulhamid'e dayanan bir eser. Buraya gelmeden önce limanı ve gaz işleme tesislerimizin inşa edileceği alanı gezdik, sunumları dinledik, büyük tonajlı gemilerin yükleme ve boşaltma yapabileceği ticaret ve sanayi alanı olan Filyos Limanı nihayet hayata geçti.

Mendireği ve limanı ile aynı anda 13 gemiyi, tanker hariç alabilecek durumda. Gayet yüksek bir derinliğe sahip bu limanımız Türkiye'nin en büyük limanı konumunda. Batı Karadeniz'de böyle güzel bir limana Zonguldak'ımızın sahip olması demek, artık buradan dünyaya açılma şansını Zonguldak'ta



yakalayacağız demektir. Bu liman aynı zamanda 2023 hedefimizde dünyayı ilk 10 ekonomiye çıkarmanın önemli altyapılarından biridir. Yılsonunda 200 milyar dolarlık ihracat rakamına ulaşmanın ışığını görmeye başladık. Limanın inşasında emeği geçen bakanlığın, yüklenici firmasına, çalışanına kadar herkesi tebrik ederim" dedi.

Enerjide elde edilen başarıların, Karadeniz'deki doğal gaz keşfiyle sınırlı olmadığını, geçen haftalarda Diyarbakır ve Kırklareli'ndeki üç kuyudan günlük 6 bin 800 varillik petrol keşfi yapıldığını aktaran Erdoğan, "Sadece son üç yılda bu tür gayretlerle günlük petrol üretimimizi yüzde 35 artırarak 61 bin varile çıkardık. Böylece yıllık petrol üretimimiz 54 milyon varil sınırına dayandı" diye konuştu.

Filyos Limanı, 14 metre derinliğindeki rıhtımı sayesinde 70 bin DWT'luk genel kargo gemileri ile 8 bin TEU'luk konteyner gemilerine, 19 metre derinliğindeki rıhtımla 180 bin DWT'luk kuru yük gemileriyle 14 bin TEU'luk konteyner gemilerine hizmet verecek. Limanda, aynı anda farklı boyutlarda 13 geminin elleçlenmesi yapılabilecek.



Liman, yıllık 25 milyon ton konteyner elleçleme kapasitesiyle büyük tonajlı gemilerin yeni adresi olacak.

CUMHURBAŞKANI MÜJDEYİ VERDİ!

Zonguldak'ta Filyos Limanı açılışında yaptığı konuşmada, Amasra-1 kuyusunda 135 milyar metreküp doğalgaz rezervi bulunduğunu açıklayan Cumhurbaşkanı Tayyip Erdoğan, "Milletimizle yeni bir müjdeyi daha paylaşıyoruz. Fatih Sondaj Gemimiz, Sakarya Amasra-1 kuyusunda 135 milyar metreküplük doğalgaz keşfi yaptı. Böylece toplam rezerv 540 milyar metreküpe ulaştı. Doğalgaz kullanıma hazır hale geldiğinde ekonomimize büyük katkı sağlayacaktır.

Denizdeki doğalgazı karaya üç etapta çıkarmayı planlıyoruz. Birinci aşama deniz tabanında kurulacak doğalgaz üretim sistemleridir. İkinci aşama karada doğalgazı işleyecek ve kullanıma hazır hale getirecek tesistir. Üçüncü aşama ise denizdeki sistemle, karadaki tesis arasındaki bağlantıyı sağlayacak boru hattıdır. Bu yıl 2 bin megavatı güneş ve 2 bin megavatı rüzgar olmak üzere toplam 4 bin megavatlık yenilenebilir enerji yatırımını harekete geçirmiş olacağız" diye konuştu.

PETROL OFİSİ'NE BEST OF SALES AWARDS ÖDÜLÜ

Satış alanındaki proje, uygulama ve yaklaşımlarda üstün performansların ödüllendirildiği Best of Sales Awards'da Petrol Ofisi, "Müşteri Deneyimi" kategorisinde ödül aldı.

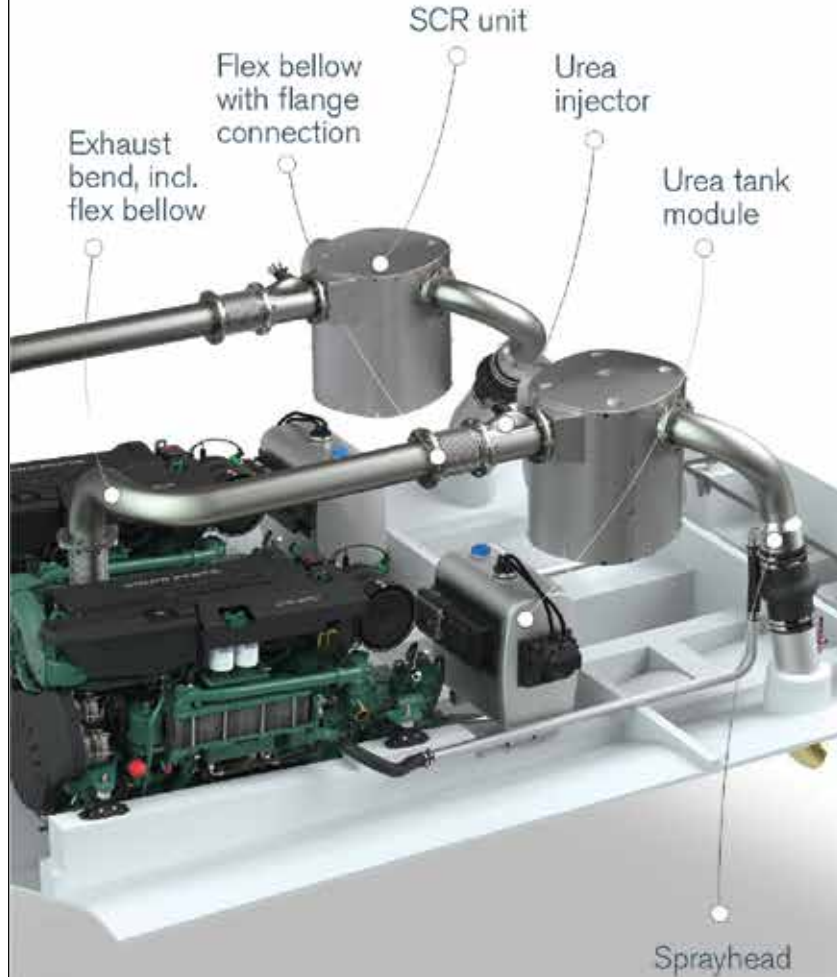


Sales Network tarafından bu yıl 3'üncüsü düzenlenen #BoSA2021 – Best of SalesAwards'da 13 kategoride 33 marka ödüle uzandı. Petrol Ofisi

pandemi koşullarında düzenlediği Siftah Liderden kampanyası ile katıldığı yarışmada, 'Müşteri Deneyimi' alanındaki başarısı ile bu kategoride ödüle layık görüldü. SalesNetwork'te Petrol Ofisi'ni temsil eden Madeni Yağlar Direktörü Sezgin Gürsu, "Petrol Ofisi son 3-4 yılda birçok alanda attığı önemli adımlar sonucunda örnek başarılar kaydetti. Bunlardan biri ve en önemlisi de temel odak noktamızda yaşandı. Müşteri odaklılığımızı daha da keskinleştirdik ve birçok yenilikçi projeyi hayata geçirdik. Bu alanda gösterdiğimiz performans ve elde ettiğimiz başarılar da birçok ödüle layık görüldü. Türkiye'de salt Müşteri Deneyimi alanında yapılan ilk değerlendirme olan '20 – CX Index Turkey'de, Petrol Ofisi 'Akaryakıt Sektörünün En İyi Markası' seçilmişti. Bu alandaki başarılarımız, gerçek tüketiciler dahil birçok prestijli değerlendirmede olduğu gibi son olarak da Best of SalesAwards'da ödüle layık görüldü" dedi.

Siftah Liderden kampanyasını henüz pandeminin ilk günlerinde planlayarak büyük bir hızla hayata geçirdiklerini de belirten Sezgin Gürsu, "Pandeminin ilk şokunda dahi müşterilerimize bakış açımızın net göstergelerinden biri olan kampanyamızda, madeni yağ alanında müşterilerimiz olan otomotiv ustalarına katkı sağlamayı hedefledik. İlk tam kapanma döneminin ardından ekonomi çarklarının tekrar hızlanmaya başladığı haziran ayında, tüm Türkiye'de 17 bin ustaya Maxima ve Maximus motor yağlarımızı ücretsiz olarak dağıttık. Bu kampanyamız, sahadan ve ustalarımızdan çok değerli bir takdir topladı. Nitekim doğru bir zamanda, doğru bir amaçla ve doğru bir şekilde hayata geçirdiğimiz bu projemiz, Felis dahil birçok yarışmadan ödül topladı. Siftah Liderden kampanyamızın aldığı son ödül de Best of Sales Awards oldu" açıklamasında bulundu.

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

TÜRKİYE'NİN EN BÜYÜK 500 SANAYİ KURULUŞU AÇIKLANDI

İstanbul Sanayi Odası'nın (İSO) 1968 yılından bu yana aralıksız gerçekleştirdiği ve sektör için en değerli verileri oluşturan "Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu" araştırmasının 2020 yılı sonuçları açıklandı. TÜPRAŞ liderliği yine kimseye kaptırmadı.



Erdal Bahçivan

İSO Odakule'de Fazıl Zocu Meclis Salonu'nda düzenlenen basın toplantısında İSO Yönetim Kurulu Başkanı Erdal Bahçivan tarafından açıklanan "Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu-2020" araştırmasına göre, 2020 yılında üretimden satışlara göre en büyük kuruluş geçen yıl olduğu gibi 58 milyar 593 milyon TL ile TÜPRAŞ (Türkiye Petrol Rafinerileri A.Ş.) oldu. Sıralamada ikinci 45 milyar 223 milyon TL ile Ford Otomotiv Sanayi A.Ş., üçüncü 31 milyar 242 milyon TL ile Oyak-Renault Otomobil Fabrikaları A.Ş. ve dördüncü de 30 milyar 812 milyon TL ile Toyota Otomotiv Sanayi Türkiye A.Ş. oldu.

Sanayinin Check-Up'ı olarak nitelenen, sanayi sektörü başta olmak üzere Türkiye ekonomisinin büyümesinden ihracatına, finansmandan yatırım iklimine kadar birçok alanda detaylı bilgiler içerdiği için önemli bir gösterge olan araştırma, aynı zamanda şimdiki

kadarki en erken tarihte açıklanan Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu araştırması oldu.

BAHÇIVAN: "SANAYİ, EKONOMİNİN GÜÇLÜ SACAYAĞIDIR"

Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu-2020 araştırmasının sonuçlarını açıklayan İSO Yönetim Kurulu Başkanı Erdal Bahçivan, "İSO 500 Büyük'ün 2020 sonuçları, ekonomimizin sanayi gibi güçlü bir sacayağının olduğunu ortaya koyuyor. Ama bunun sürdürülebilir kılınması adına dünün sonuçlarını güncel gelişmeler ve veriler ışığında da değerlendirmeliyiz" şeklinde konuştu.

"En büyük ihracat pazarımız olan Euro Bölgesi PMI endeksi de 62,9'luk seviyesi ile 24 yıllık veri geçmişinin rekoruna imza atıyor" diye konuşan Bahçivan; "Buna karşın Türkiye PMI Endeksi'nin Nisan'da 50,4'lük seviyesiyle dünyadan negatif ayrışmasını

her kesimin dikkate alması gerekiyor. Dünya sanayisi, 2009 yılından bu yana en olumlu günlerini yaşarken, global kıyaslama yapabilme noktasında en değerli ve güvenilir marka olan ve imalat sektöründe 34 ekonomide ölçülen PMI verilerinde performansı en düşük dördüncü ülke olduğumuzu göz ardı etmememiz gerekiyor. Bunun temel sebeplerine mutlaka inmeliyiz" dedi.

Diğer taraftan SOCAR Türkiye iştiraki STAR Rafineri de, Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu 2020 listesinde Türkiye'nin 6'ncı büyük sanayi kuruluşu oldu. SOCAR Türkiye'nin bir diğer grup şirketi Petkim de listede 23'üncü sırada yer aldı. Şirketten yapılan açıklamada, SOCAR Türkiye'nin İzmir Aliağa'da 7 milyar dolarlık yatırımla kurduğu ve Türkiye'de tek noktaya yapılan en büyük reel sektör yatırımı olan STAR Rafineri'nin 2020'de üretimden satışlarının 24 milyar 30 milyon lirayı bulduğu belirtildi.

ASYAPORT'TAN DENİZ SALYASI TEMİZLİĞİNE BÜYÜK KATKI

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın "Müsilaj Genelgesi" kapsamında Tekirdağ'da deniz salyası temizliği başladı. Asyaport Limanı Acil Müdahale Şirketi Seagull; müsilajı bariyerle toplayıp, paketleyip bertaraf edilmesini sağlayacak.



CNR Holding kuruluşlarından Pozitif Fuarçılık A.Ş. tarafından Yat ve Tekne Endüstri Derneği (YATED) iş birliği ile organize edilen fuar, Ataköy Marina Mega Yat Limanı'nda binlerce deniz tutkununa ev sahipliği yaptı. 100'ün üzerinde deniz aracının sergilendiği fuarda kategorilerinin en iyisi olan tekneler, şişme botlar, deniz motorları ve başlangıç tekneleri ile tekne ekipmanları ve aksesuarları tanıtıldı.

Denizden karaya, karadan denize doğa keyfi sunan yüzen karavanlar da fuarın en dikkati çeken deniz araçları arasında yer aldı. Denizde ve karada kullanılabilen karavanlar hakkında bilgi veren üretici şirketin satış pazarlama direktörü Ece Tataroğlu, "Bu karavan hem denizde hem de karada gidiyor.

Bizim iki ortağımız var. Bir tanesi deniz taşımacılığında diğeri de kara taşımacılığında çok uzun yıllardır uzun tecrübe sahibi bununla birlikte pandeminin de hayatımıza girmesiyle birlikte bu fikir ortaya çıktı" dedi. Fuarda, yazlık yerine tercih edilen; çift gövde üzerinde geniş ve ferah iç ve dış yaşam alanları bulunan, denizde ev rahatlığı sunan katamaranlar da sergilendi. Fuarda her bütçeye uygun 7 bin lira ile 18 milyon lira arasında değişen fiyatlarla deniz araçları yoğun ilgi gördü.

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

TURMEPA 29. OLAĞAN GENEL KURUL TOPLANTISI YAPILDI

Ülkemizin denizleri ve su kaynaklarını korumak amacıyla 1994 yılında Rahmi M. Koç'un kurucu başkanlığında, İMEAK Deniz Ticaret Odası ile birlikte kurulan DenizTemiz Derneği/ TURMEPA'nın 29. Olağan Genel Kurul Toplantısı, 24 Haziran 2021 tarihinde İstanbul Harbiye'deki Divan Otel Meclis Salonu'nda gerçekleştirildi.



Covid-19 tedbirlerine uygun olarak gerçekleştirilen toplantı, yeterli katılımcı üye sayısına ulaşılmamasından dolayı açıldı. Derneğin Yönetim Kurulu Başkanı Şadan Kaptanoğlu ve üyelerinin katıldığı toplantıda öncelikle Divan Kurulu seçimi



yapıldı. Divan Başkanı olarak TURMEPA üyesi ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt seçildi.

Açılış konuşmasını gerçekleştiren Yönetim Kurulu Başkanı Şadan Kaptanoğlu: "Zor bir dönemin ardından tam olmasa da daha rahat nefes alabildiğimiz, umutlu bir döneme girdik. Bu yoğun gündem içinde salgının ardından doğa bizlere yine sesini yükseltti ve bu defa da ufukta Marmara Bölgesi'nde müsilaj yani deniz salyası görüldü. Biz de tüm dikkatimizle bu konuya odaklandık. Ne mutlu

ki herkesin aklına gelen ilk kuruluş biz olduk. Cumhurbaşkanlığı, ilgili bakanlıklar bizden rapor istediler. Biz de kendilerine raporu sunduk ve kamuoyuna çağrıda bulunduk. Ardından bakanlık tarafından oluşturulan koordinasyon kurulunda oy hakkı da olan tek STK olarak yerimizi aldık ve çalışmalarımıza başladık. Özellikle eğitim ve halkımızın bilinçlendirilmesi konusunda bakanlıkla birlikte çalışmalarımızı önümüzdeki yıllarda sürdüreceğiz. Burada TURMEPA, 27 yıllık deneyiminden aldığı gücü ve ne kadar sağlam temellere sahip olduğunu bir kez daha ortaya koymuş oldu. 2020 yılıyla ilgili zor şartlara rağmen ekibimizle güzel işler ortaya çıkarmaya devam ettik. Büyük bir uyumla çalıştığımız yönetim kurulumuza, denizlere gönül vermiş tüm üyelerimize, tüm TURMEPA çalışanlarına ve desteklerini esirgemeyen, harika işlere imza atmamızı sağlayan sponsor ve destekçilerimize sonsuz teşekkürler." diye konuştu.

Genel kurulda 2021-2024 dönemi yönetim ve denetim kurulu asil ve yedek üyelerin seçimine geçildi. Açık şekilde gerçekleştirilen oylama sonucunda Asil ve Yedek Yönetim Kurulu ile Asil ve Yedek Denetim Kurulu Üyeleri oy birliğiyle seçildi.



YÖNETİM KURULU ÜYELERİ - ASİL LİSTE

RAHMI M. KOÇ, ŞADAN KAPTANOĞLU, İBRAHİM YAZICI, TEZCAN YARAMANCI, TEOMAN YELKENCİOĞLU, EŞREF CERRAHOĞLU, JONATHAN BEARD, ALDO KASLOWSKI, TAMER KIRAN, VERA BULGURLU, DIANE ARCAS, ERDAL BAHÇIVAN, ALİ ÜLKER, TURGUT KONUKOĞLU, ŞÜKRAN GÜZELİŞ, PELİN AKIN ÖZALP, ALİ GÜRÜN, MEHMET YILMAZ ULUSOY

Toplantının son bölümünde TURMEPA Geçmiş Dönem Başkanı Tezcan Yaramancı, TURMEPA üyesi ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt, TURMEPA üyesi ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır ve TURMEPA üyesi Cemil Saçar söz alarak derneğin başarılı çalışmalarını için tebrik ve temennilerini paylaştı, ülkemizin çevre gündemine dair görüşlerini dile getirdi.

Genel Kurul toplantısının ardından yeni Yönetim Kurulu, dernek tüzüğü gereği görev dağılımını üyeleri arasında yaptı. Buna göre Şadan Kaptanoğlu yeni dönemde de TURMEPA Yönetim Kurulu Başkanlığı görevini sürdürecektir.

KOROZYONDAN KURTULMANIN YOLU: KOMPOZİT (CTP-FRP) ÜRÜNLER

Yüksek korozyon dayanımlı kompozit (CTP-FRP) malzeme kullanımı hem maliyet, hem de iş güvenliği açısından önem arz ediyor. NA-ME Endüstri bu alanda projeye uygun malzeme üretimi yaparak korozyondan korunmayı sağlıyor.



Çürüme veya paslanma olarak bilinen korozyon, metal veya metal alaşımlarının, oksitlenme veya diğer kimyasal etkilerle aşınmasıyla ortaya çıkıyor. Sadece kimyasal maddelerin söz konusu olduğu üretim tesislerinde

değil, endüstrinin her dalında özellikle denizcilik ve tersanelerde rastlanan korozyonun, kompozit (CTP-FRP) malzeme kullanımı dışında tam olarak durdurulması veya önlenmesi mümkün değil. Bu alanda 1982 yılından beri faaliyet gösteren NA-ME Endüstri A.Ş. kompozit (CTP-FRP) ızgara üretimi konusunda Türkiye'de lider, direk üretiminde ise sayılı firmalar arasında yer alıyor. Firmanın üretimini yapmakta olduğu kompozit (CTP-FRP) ızgara, kapak, plaka ve direkler korozyona karşı yüksek mukavemet gösteriyor.

Faaliyetine devam eden gemide veya endüstriyel bir tesiste korozyona uğramış olan bir parçanın sökülerek yerine yenisinin konulması sadece malzeme maliyeti olarak değil, ayrıca tesisin o süre zarfında çalışmayacak olması, işçilik maliyeti ve iş güvenliğini tehlikeye atacak olması gibi birçok başka olumsuz duruma yol açıyor. Bu sebeple yüksek korozyon dayanımlı kompozit (CTP-FRP) malzeme kullanımı hem maliyet açısından, hem de iş güvenliği açısından önem arz ediyor. NA-ME Endüstri'nin projeye uygun olan malzeme üretimini sağlayacak altyapıya sahip olması ve kompozit (CTP-FRP) malzemelerin yüksek korozyon dayanımının yanı sıra kaymaz olması, boya ve bakım gerektirmemesi, firmanın ve malzemenin yurt içi ve yurt dışında birçok projede tercih edilmesini sağlıyor.



INEBOLU SHIPYARD
IS APPROVED
BY RUSSIAN CLASS

Your Home At Black Sea
Feel The Real Hospitality



AIRPORT NEAR
İNEBOLU

SANMAR'DAN NORVEÇ'E RÖMORKÖR TESLİMATI

Sanmar Tersanesi, Norveçli müşterisi Buksérog Berging'in iki römorkör siparişinden ilkini başarıyla teslim etti.



2014 ve 2015 yıllarından Sanmar'dan dünyanın ilk tamamen LNG yakıtla çalışan römorkörleri Borgoy ve Bokn da dahil olmak üzere toplamda 5 römorkör teslim alan Norveçli operatör Buksérog Berging, filo geliştirme operasyonları için bir kez daha Sanmar'ı tercih etti. Buksérog Berging, Sanmar'a sipariş ettiği iki Tier III römorkörden ilkini teslim aldı. Böylelikle Norveçli operatör

Sanmar'dan 6'ncı römorkörünü teslim almış oldu. Sanmar'ın Altnova'daki son teknoloji ekipmanlarla donatılmış tesislerinde inşa edilen römorkör Kanadalı ünlü deniz mimarı Robert Allan'ın TRAKtor 3000-Z tasarımına dayanıyor. 30.45 metre tam boy olarak inşa edilen römorkör 12.8 metre kalıplanmış kiriş ve 6.35 metre seyir draftına sahip. Son teknoloji ürünü olan römorkörün inşasında Robert Allan Ltd, Buksérog Berging ve Sanmar ortak hareket ederek römorkörün standart tasarımdan daha verimli olması adına geliştirmeler gerçekleştirdi. Römorkör, sahibinin gereksinimlerini karşılayacak şekilde ileri ve geri yönde hızlı hareket kabiliyeti ve yüksek eskort performansı sunacak şekilde inşa edildi. 75 tonluk etkileyici bir bariyer çekişine sahip

olan ve 80 tonu aşan bir direksiyon kuvveti üretme kapasitesi bulunan römorkör 13 knot hıza ulaşabiliyor. Bamse adlı römorkör, sahibinin Norveç Brevik operasyonlarında görev yapacağı açıklandı.

Teslimata ilişkin değerlendirmede bulunan Sanmar Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Ali Gürün, römorkörün çevresel etkiyi en aza indirecek şekilde tasarlandığını belirterek, "TRAKtor 3000-Z römorkörleri, çevresel etkiyi en aza indirmenin güç veya performansı düşürmek demek olmadığını kanıtıyor. Sanmar olarak teknolojik ilerleme ve inovasyonla çevre dostu römorkörler inşa etme çabasının ön saflarında olmaktan gurur duyuyoruz" dedi.

ULUSLARARASI TAHKİME BAŞVURULMAYACAK

Mısır'daki Süveyş Kanal İdaresi, "The Ever Given" adlı geminin yaklaşık iki ay önce Süveyş Kanalı'nda yaptığı kazayla ilgili uluslararası tahkime başvurmayacağını açıkladı.



Yerel basında yer alan habere göre yetkililer düzenledikleri basın toplantısında, karaya oturarak altı gün boyunca Süveyş Kanalı'nın kapanmasına neden olan gemiyle ilgili yürütülen hukuki sürece ilişkin bilgi verdiler.

Devlete ait El-Ahram gazetesinin gemiyle ilgili hukuk ve müzakere

heyeti üyesi avukat Halid Ebubekir'e dayandırdığı haberde, kazanın Mısır topraklarında gerçekleşmiş olması nedeniyle Mısır yargısının yetkili olduğu ve dolayısıyla uluslararası tahkime başvurulmayacağı ifade edildi.

Avukat Ebubekir, geminin maliki olan şirketin, her iki tarafı da tatmin edecek bir çözüme ulaşılması için Süveyş Kanal İdaresiyle toplantılar yapmak suretiyle müzakere konusundaki iyi niyetini gösterdiğini kaydetti.

Süveyş Kanal İdaresi Başkanı Üsame Rebi, 25 Mayıs'ta The Ever Given Gemisi'nin yol açtığı zararın karşılanması için talep ettikleri

tazminat miktarını 916 milyon dolardan 550 milyon dolara indirdiklerini açıklamıştı.

"The Ever Given" isimli dev konteyner gemisi, kum fırtınası ve kötü hava koşulları nedeniyle görüş mesafesinin düşmesi sonucu 24 Mart'ta Süveyş Kanalı'nda kıyıya çarparak kaza yapmıştı.

Geminin kanalda sıkışarak geçiş yolunu kapatmasıyla kanalın iki yakasında uzun gemi kuyrukları oluşmuş ve deniz trafiğinin durması nedeniyle ham petrol, LNG (sıvılaştırılmış doğalgaz) ve pek çok ürün sevkiyatında aksamalar yaşanmıştı.

NAZMİYE ANA CASTELLON LİMANI'NDA ALABORA OLDU

İspanya'nın Castellon Limanı'nda Nazmiye Ana isimli geminin yanlış yükleme nedeniyle alabora oldu. Kazada üç kişi vefat etti.



Castellón Limanı'ndaki kaynaklara göre, olay sırasında 6 ila 10 mürettebat denize düştü, iki liman işçisi ile bir gemi personeli vefat etti.

Hayatını kaybeden mürettebatın Hindistan vatandaşı olduğu kaydedildi.



Ayrıca geminin alabora olması esnasında iki kişi de yaralandı.

Denizcilik Genel Müdürlüğü sosyal medya hesabından yapılan açıklamada şu ifadelere yer verildi: "Cezayir'in Bejaia Limanı'na gitmesi planlanan

NAZMİYE ANA isimli Panama Bayraklı Yük/Konteyner gemisi, 28.05.2021 tarihinde üzerindeki 5'i Türk uyruklu 9 mürettebat ile İspanya'nın Castellon Limanı'nda gerçekleştirilen yükleme esnasında denge kaybı yaşayarak alabora olmuştur".

Castellon Liman İdaresi, Nazmiye Ana Gemisi'nin alabora olmasının ardından yakıt sızıntısına karşı önlem aldı. 79 metre uzunluğunda ve 10.9 metre genişliğindeki Panama bayraklı Nazmiye Ana isimli gemi, 1986 yılında inşa edilmişti.



820 Ton Travel Lift

Akdeniz Gemi İnşa Sanayi ve Ticaret A.Ş.

Adres : Yumurtalık Serbest Bölge Ceyhan - ADANA

Telefon : +90 322 634 22 25 - 26 - 27 - 28 - 29

Fax : +90 322 634 22 30

E-Posta : nmetina@akdenizshipyard.com

www.akdenizshipyard.com

MEDLOG FİLOSUNA TÜRK BAYRAKLI EN BÜYÜK KONTEYNER GEMİSİNİ EKLEDİ

Mediterranean Shipping Company Türkiye (MSC); 'gemi işletmecisi' olarak Şubat 2015'te kurduğu Medlog Gemicilik ve Ticaret A.Ş. filosuna altıncı gemiyi katarak Türk Bayrağı çekti. Med Aydın isimli gemi 2.908 TEU taşıma kapasitesi ile Türk Bayraklı en büyük konteyner gemisi oldu. Tören Asyaport Limanı'nda gerçekleştirildi.



Asyaport Limanı'nda yapılan geminin bayrak ve isim değişikliği törenine Tekirdağ Valisi Aziz Yıldırım, Tekirdağ Büyükşehir Belediye Başkanı Kadir Albayrak, Asyaport Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Soyuer, Süleymanpaşa Belediye Başkanı Cüneyt Yüksel, Trakya Kalkınma Ajansı Genel Sekreteri Mahmut Şahin, Tekirdağ Ticaret ve Sanayi Odası Başkanı Cengiz Günay ve Tekirdağ Ticaret Borsası Başkanı Osman Sarı katıldı.

İZMİR-TEKİRDAĞ ARASI SEFER YAPACAK

Liberya bayraklı MSC ANAHITA konteyner gemisi, Medlog Gemicilik tarafından satın alınarak devir teslim yapıldıktan sonra Türk Bayrağı çekildi ve MED AYDIN ismini aldı. 1997'de Güney Kore'de inşa edilen, 195,6 m boyuna ve 32,2 m genişliğe sahip gemi

2.908 TEU ve 34.907 ton taşıma kapasitesine sahip. MED AYDIN, taşıyabildiği konteyner kapasitesi bakımından Türk bayraklı en büyük konteyner gemisi oldu. Medlog Gemicilik, tüm gemilerinde olduğu gibi MED AYDIN gemisini de tamamı Türk personel ile donatarak, İzmir - Tekirdağ arası kabotaj seferleri ile işletmeyi planlıyor. Medlog Gemicilik, zorlu geçen 2020 yılında gerçekleştirdiği 258 liman uğrağı ve yaklaşık 150.000 TEU kabotaj taşımasıyla MSC müşterisine hem ihracat, hem de ithalat ayağında uluslararası rekabette yenilikçi çözümler sundu. Medlog Gemicilik ile taşınan yükler, MSC'nin 21 farklı servisinin uğrak yaptığı Tekirdağ Asyaport Limanı'ndan aktarılarak dünyadaki 500'den fazla limana ulaşıyor. Bu gemilerle MSC'nin Türkiye'deki ana transit limanı olan Asyaport'a uğrak

yapan Oscar sınıfı dünyanın en büyük gemilerine feeder servisi verilirken, aynı zamanda Türk Bayrağı yatırımı sayesinde Türkiye limanları arasında boş konteyner taşıması yaparak doğru zamanda doğru yerde ekipman tedariki gerçekleştirilecek. Daha önce Yunanistan'ın Pire Limanı'na yönlendirilen ana gemilerin yüklerini Asyaport'a taşıyarak Türk ithalat ve ihracatçısını uluslararası rekabette bir adım öne çıkaran Medlog Gemicilik, bununla da yetinmeyip ülkemizin istihdamına 120'den fazla Türk denizcisini bünyesinde bulundurarak katkı sağlıyor. Medlog Gemicilik 6 gemi ve toplamda 9.445 TEU taşıma kapasitesi ile Türk denizciliğine desteğini sürdürürken, ülkemizin kapasiteden bağımsız her limanına hizmet götürebilmek hedefiyle yoluna devam ediyor.

TÜBİTAK 4006 BİLİM FUARI AÇILIŞI YAPILDI

İstanbul Teknik Üniversitesi Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi'nde 8 Haziran Salı günü sergilenen 4006 TÜBİTAK Bilim Fuarı, çeşitli dallardaki projelerle dikkat çekti.



TÜBİTAK desteği ile bu yıl ikincisi düzenlenen bilim fuarında 60 öğrenci 12 Danışman öğretmen rehberliğinde toplam 20 proje sergilendi.

Proje yürütücüsü ve matematik öğretmeni Funda Yeşil'in öncülüğünde birbirinden ilginç projelerin yer aldığı fuarın açılışı İlçe Milli Eğitim Müdürü Özcan Türkoğlu, TÜBİTAK İl Koordinatörü Leyla Bostan, İstanbul Teknik Üniversitesi Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi Okul Müdürü Prof. Hüseyin Toros, Proje Yürütücüsü Funda Yeşil, öğretmen ve öğrencilerinin katılımlarıyla yapıldı. Fuar salgın koşullarına uygun olarak okul bahçesinde sosyal mesafeye uygun olarak açıldı.

“ÇOK BÜYÜK BAŞARILARA İMZA ATACAĞIMIZI DÜŞÜNÜYORUZ”

Açılış kurdelesinin kesilmesinin ardından fuarda sergilenen projeler tek tek gezilerek ve öğrencilerle sohbet ederek projeler hakkında bilgiler alındı. Okul Müdürü Prof. Dr. Hüseyin Toros TÜBİTAK 4006 Bilim Fuarı'nın öğrencilerin içinde var olan bilim, araştırma ve geliştirme yeteneklerinin

ortaya çıkmasını sağladığını ifade etti. Toplumun yaşadığı herhangi bir sorun ile ilgili öğrencilerin bu projeler sayesinde çözüm ortaya koyduklarını kaydeden Toros, “Bizim okulumuz İstanbul Teknik ismi taşıdığı için Türkiye'nin farklı yerlerinde yaşayan çocuklarımız için hedef noktası.

Bu amaçla buraya geliyorlar. Gelecekte İstanbul Teknik Üniversitesi'nde okumak istiyorlar. Bildiğiniz üzere İstanbul Teknik Üniversitesi 250 yıla yaklaşan geçmişiyle ülkemizdeki bilimsel çalışmalarda, altyapı çalışmalarında öncü bir üniversite. İTÜ'deki bilgi birikimimizi bizler bu okulumuza taşıyoruz. Önümüzdeki yıllarda çok büyük başarılarla imza atacağımızı düşünüyoruz” dedi.

Proje yürütücüsü ve matematik öğretmeni Funda Yeşil, "7 inceleme, 7 tasarım, 6 inceleme projesi var. Tasarım projelerimizden bir tanesi deprem ikaz lambası. Öğrencilerimiz özellikle gece yakalanan depremlerde uyanamama probleminde bir çözüm bulmayı amaçlıyor. Bu tasarımda titreşimi algılayan bir lamba var. Deprem olduğu



Prof. Dr. Hüseyin TOROS

anda öterek kişiyi uyarıyor" dedi. Bu yıl 20 projeye başvuru yaptıklarına belirten Funda Yeşil "TÜBİTAK her sene başvurularını açar ve öğrenciler başvurularını yapar. Burada amaç öğrencilerin bilimsel araştırma tekniklerine hakim olmalarını sağlamak. Bir sorunu, bir problemi projeye dönüştürme becerilerini geliştirmek" diye konuştu.

TÜBİTAK 4006 Bilim Fuarı'nda biyoçeşitlilik, doğal afetler, tarım teknolojileri, sağlıklı beslenme, robotik ve kodlamaya kadar birçok önemli proje sergilendi.

2013 yılından beri 5-12. sınıf ilk ve ortaöğretim öğrencilerini bilimsel çalışmalar gerçekleştirme konusunda teşvik eden TÜBİTAK, TÜBİTAK 4006 Bilim Fuarları Destekleme Programı ile soru ve sorunlara çözüm bulma yoluyla bilimsel süreç becerilerinin kazandırılmasına katkı sağlayarak; farklı bilişsel, duyuşsal ve psikomotor seviyedeki her öğrenciye proje hazırlama fırsatı sunuyor.

Bilim Fuarı aynı zamanda bilimsel araştırma yöntem ve tekniklerinin, raporlamanın ve sunum becerilerinin öğrencilere kazandırılmasını; öğrencilere takım çalışması içerisinde proje hazırlama konusunda yeni ortam ve olanakların sağlanmasını amaçlıyor.

MİLYONLUK DENİZ ARAÇLARI ATAKÖY'DE ŞOV YAPTI

CNR Avrasya Boat Show Denizde Fuarı, yeni normale dönüş kriterleri kapsamında alınan bir dizi önlem ile ziyaretçilerini ağırladı.



CNR Holding kuruluşlarından Pozitif Fuarçılık A.Ş. tarafından Yat ve Tekne Endüstri Derneği (YATED) iş birliği ile organize edilen fuar, Ataköy Marina Mega Yat Limanı'nda binlerce deniz tutkununa ev sahipliği yaptı. 100'ün üzerinde deniz aracının sergilendiği fuarda kategorilerinin en iyisi olan tekneler, şişme botlar, deniz motorları ve başlangıç tekneleri ile tekne ekipmanları ve aksesuarları tanıtıldı.

Denizden karaya, karadan denize doğa keyfi sunan yüzen karavanlar da fuarın en dikkati çeken deniz araçları arasında yer aldı. Denizde ve karada kullanılabilen karavanlar hakkında bilgi veren üretici şirketin satış pazarlama direktörü Ece



Tataroğlu, "Bu karavan hem denizde hem de karada gidiyor. Bizim iki ortağımız var. Bir tanesi deniz taşımacılığında diğeri de kara taşımacılığında çok uzun yıllardır uzun tecrübe sahibi bununla birlikte pandeminin de hayatımıza girmesiyle birlikte bu fikir ortaya çıktı" dedi. Fuarda, yazlık yerine tercih edilen; çift gövde üzerinde geniş ve ferah iç ve dış yaşam alanları bulunan, denizde ev rahatlığı sunan katamaranlar da sergilendi. Fuarda her bütçeye uygun 7 bin lira ile 18 milyon lira arasında değişen fiyatlarla deniz araçları yoğun ilgi gördü.



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

MARMARA DENİZİ'NDE SEYİR YAPACAK GEMİLER İÇİN UYARI

KOSDER, Marmara Denizi'ni etkisi altına alan müsilajla (deniz salyası) ilgili bölgeye uğrayan gemilere uyarıda bulundu.



Son zamanlarda Marmara Denizi'nde yoğun bir şekilde görülen müsilaj sorununa ilişkin yazılı bir açıklama yapan Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği (KOSDER) bu bölgeye uğrayan gemilerin soğutma ve balast sistemleri üzerindeki filtreleri kısa sürede tıkararak olumsuz durumlara neden olduğunu belirterek, üye firmaların ve sektörün diğer paydaşlarının Marmara Denizi'ne uğrayacak gemilerindeki mürettebatın aşağıda belirtilen maddeleri dikkate almalarını tavsiye etti.

- Box Cooler olan gemilerimizde LT sıcaklığını sürekli takip altında tutup gerekirse yol kesilip makinelerin hararet yapmasının önlenmesi.

- Box Cooler olmayan gemilerimizin deniz suyu basıncını sürekli kontrol altında tutup basınç düşmesi durumunda kinistin filtrelerini temizlemesi.

- Balast alım işlemlerinin limanda minimumda tutulması.

- Liman beklemelerinde; soğutma suyuna ihtiyacı olmayan liman veya emergency jeneratörlerinin mümkünse çalıştırılması.

- Gemi boş kondisyonda derin kinistin valflerinin açık, üst kinistin valflerinin kapalı olması (Kinistin deniz suyu alıcısı deniz yüzeyinden aşağıda, deniz dibinden yukarda; yani orta yerlerde) kinistin sandığına gelecek olan salyaları minimuma indirecektir.

- Gemi yüklü durumdayken kinistin valflerinin açık-kapalı pozisyonları boş pozisyondakinin tersi olması; yani alt (derin) kinistin valfinin kapalı, üst kinistin valfinin açık olması. Gene kinistin alıcıları deniz seviyesinin ortasına geleceğinden, salyaların kinistin sandığına girmesi minimumda olacaktır.

- Gemi boş kondisyonda (balastlı) kinistin alıcıları yukarda kalıyorsa, makinedeki soğutma kulerleri balast tanklarında bulunan balast suyu kullanılarak boğaz geçişinde kullanılabilir.

- Denizde seyir yaparken mümkün olduğunca deniz salyasının olmadığı yerlerden gidilmesi (Deniz trafiğini bozmayacak şekilde).

- Gemide sancak ve iskele kinistin alıcı devreleri mevcuttur. Bunların bir tarafını yani; iskele kinistinleri kapatıp, sadece sancak kinistin valflerinin açık bırakılması (ya da tam tersi valflerin). Kinistin filtresinin tıkanmaya başladığı anlaşıldığında (pompa basıncı düştüğünde) hemen kapalı olan kinistin valflerini açıp, açık olan kinistin valflerinin kapatılması, burada açık olan taraftan kinistin devresine deniz suyu geleceğinden tıkalı olan kinistin filtresinin temizlenmesi fırsatı doğacaktır. Kinistin valflerinin çalışır ve görevlerini yapacak durumda olması gerekmektedir.

- Kinistin sandığı içinde olan gömme kulerler için gemilerin mümkün olduğu kadar deniz salyası olmayan yerlerde seyir yapmaları gerekmektedir. Tehlikeli olan bölgelerin ise mümkünse gündüz geçilmesi daha uygun olacaktır.

TÜBİTAK MARMARA ARAŞTIRMA GEMİSİ İLK SEFERİNİ TAMAMLADI

TÜBİTAK koordinasyonunda oluşturulan Türkiye Deprem Platformu'nun çalışmaları kapsamında Ege Denizi'nde araştırmalar yapan TÜBİTAK Marmara Araştırma Gemisi ilk seferini tamamladı.



Karşılama törenine katılan TÜBİTAK Başkanı Prof. Dr. Hasan Mandal, yaptığı açıklamada, geminin yaklaşık iki hafta boyunca bölgedeki fayların depremselliği ve aktif tektonik özelliklerinin çıkartılmasına yönelik yoğun araştırmalar yaptığını, çalışma kapsamında batimetrik analizler ve akustik ölçümler yapıldığını anlattı. İlk kez elde edilen bilgiler olduğunu kaydeden Mangal, şöyle konuştu:

“Uluslararası sulara yapılan ilk çalışmaydı. Elde edilen bilgilerle biz bu bölgeyi şu an çok daha yakından tanıyoruz. Hızlı bir çalışma yapılacak 2-3 aylık zaman diliminde. Haritalandırma çalışmaları yapıldıktan sonra da, ikinci bir sefere çıkılacak.

İkinci seferde karotlarla numuneler alınacak. Yaşlandırma yöntemiyle de, geçmişte hangi deprem aralıkları

gerçekleşmiş bu bölgede ve geleceğe doğru nasıl bize yol haritasını çıkaracağını görmüş olacağız. Bunların tümü kamuoyuyla paylaşılacak”.

“1300 KİLOMETRELİK AKUSTİK VERİ SAĞLADIK”

Ekte yer alan İstanbul Teknik Üniversitesi Jeoloji Mühendisliği Bölümü Öğretim Üyesi Dr. Gülsen Uçarkuş da denizde deprem araştırmalarının daha zahmetli olduğunu ve yüksek teknoloji gerektirdiğini dile getirdi. Özellikle bölgedeki aktif fay sistemlerinin denizdeki kısmıyla ilgili çalışmalarında önce deniz tabanının bir haritasını ortaya çıkarabilmeyi istediklerini kaydeden Uçarkuş, denizin içindeki katmanları kesen fayları analiz etmeye yönelik sistem kullandıklarını aktardı. Uçarkuş, ekibin yoğun ve özverili çalıştığını belirterek, “1300 kilometrelik akustik veri topladık” dedi.

Dokuz Eylül Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü Öğretim Üyesi Prof. Dr. Derman Dondurur ise araştırmaların gece gündüz sürdüğünü ifade ederek, elde edilen bilimsel sonuçların çok değerli olduğunu dile getirdi. Çalışmalarda Tuzla Fayı'nın, deniz tabanı üzerindeki aktivitesinin çok daha yoğun olduğunu gördüklerini aktaran Dondurur, bunun da fayın tahmin edilenden daha uzun olduğunu gösterdiğini söyledi.

Dondurur, çalışma alanının özellikle güneybatı kısmında bir basen bulunduğunu, 1200 metre derinliğe kadar uzanan bu yapının nasıl oluştuğuyla ilgili çıkarımlar yapmalarını sağlayacak veriler elde ettiklerini kaydetti. İkinci araştırma seferi için henüz net bir tarih bulunmadığını aktaran Dondurur, sonbahar ayları için planlamaların yapıldığını sözlerine ekledi.



Customer Satisfaction Delivered

Sınırları aşıyor, standartları yukarı taşıyoruz!

www.kinay.com



kinaygroup

kinaylogistics

KINAY

kinaylojistik

Kinay Group

TÜRK LOYDU PARİS MoU BAŞARISINI SÜRDÜRÜYOR

Türk Loydu, Paris MoU tarafından yayınlanan “Yetkilendirilmiş Kuruluşlar Performans Tablosu”nda Yüksek Performans kategorisindeki konumunu korumayı başardı.



Liman Devleti Kontrol (PSC) rejimleri arasında dünyanın en önemlisi olarak değerlendirilen Paris Liman Devleti Kontrolü Mutabakatı (Paris MoU) tarafından yayınlanan ve 2018 - 2020 yıllarını kapsayan liman devleti kontrol sonuçlarına ilişkin olarak hazırlanan “Yetkilendirilmiş Kuruluşlar Performans Tablosu” duyuruldu. Tüm dünya klas kuruluşlarının yer aldığı listede Türk Loydu, son 16 yıldır aralıksız yer aldığı “Yüksek Performans” kategorisindeki konumunu bu yıl da korudu. Türk Loydu, aralarında IACS üyesi kuruluşların da bulunduğu birçok iddialı uluslararası klas kuruluşunu geride bırakmayı başararak filo izleme uygulamaları ile her geçen sene kalite standartlarını ve hizmet kalitesini arttırmaya devam ettiğini bir kez daha kanıtladı.

Liman devletleri tarafından yapılan kontrollerde “Yüksek Performanslı Klas Kuruluşları” arasında altı yıldır filusunda hiç tutulma yaşanmayan yegane klas kuruluşu olarak tüm dikkatleri üstüne toplayan Türk Loydu; bu performansı ile Türk Bayrağının Paris MoU Beyaz Bayrak listesindeki yerinin 16. sıraya yükselmesine katkı sağlamış oldu.

Türk Loydu’nun Paris MoU tarafından “Yüksek Performans” olarak duyurulması ve liman devleti kontrolleri konusunda sahip olduğu tecrübe ve uzmanlık sonucunda Türk Loydu klasında bulunan gemiler, güvenli görüldüklerinden Paris MoU üyesi ülkelerin limanlarında daha az denetleniyor.

Türk Loydu’nun Paris MoU başarısı hakkında bir değerlendirme yapan Türk



TÜRK LOYDU

Loydu Vakfı Yönetim Kurulu Başkanı Cem Melikoğlu şunları söyledi: “Paris MoU’nun Yüksek Performans tablosunda son 16 yıldır her yıl yer alan Türk Loydu, geliştirmiş olduğu tamamen dijital filo izleme ve risk değerlendirme uygulamaları ile her sene olduğu gibi bu sene de yüksek kalite standartları ve üstün hizmet performansını korumayı başardı. Bu performansı ile IACS üyesi birçok klas kuruluşunu geride bırakan Türk Loydu, Paris MoU’da yüksek Performanslı Klas Kuruluşu konumunu bir kez daha tescillemiş oldu.

Türk Loydu olarak; yayınladığımız analiz raporları, her yıl daha da geliştirdiğimiz filo izleme uygulamalarımız, Liman Devleti Kontrolleri konusunda sahip olduğumuz tecrübe ve uzmanlık sonucunda 16 yıldır kesintisiz bir şekilde yüksek performans göstererek, günümüzde dijital teknolojiler ve inovatif gelişmeler ile hızla şekil değiştiren denizcilik sektörüne uyum sağlayan ve hatta önderlik eden öncü kuruluşlardan biri olmaya devam edeceğiz”.

EEXI – ENERGY EFFICIENCY EXISTING SHIP INDEX

Don't wait. Act now.

**Manage your EEXI
complexity and risk.**

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

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



Lloyd's
Register

TÜRK ARMATÖRLER BİRLİĞİ'NDEN KOSDER'E ZİYARET

Türk Armatörler Birliği heyeti, Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği'nin yeni yönetimine 18 Haziran Cuma günü hayırlı olsun ziyaretinde bulundu.



TAB Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Cihan Ergenç, Yönetim Kurulu Üyesi Murat Er ve Birlik Üyesi Hüseyin Konan'ın bulunduğu heyeti; KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Pınar Kalkavan Sesel, Yönetim Kurulu Başkan

Yardımcısı Hakan Çendik ile Yönetim Kurulu Üyesi Teoman Mustafa Akyol karşıladı.

KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Pınar Kalkavan Sesel'i ve yeni yönetim kurulunu tebrik ederek çalışmalarında başarılar dileyen Cihan Ergenç; "İMEAK Deniz Ticaret Odası, Türk Armatörler Birliği ve Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği olarak birlik ve beraberlik içerisinde hareket etmek Türk denizciliğinin sorunlarına çözüm bulma konusunda büyük önem arz ediyor.

Bu çerçevede; sektörümüzün ihtiyacı olan dayanışma bilincinin sağlanabilmesi açısından DTO, TAB

ve KOSDER'in ortak faaliyetlere imza atacağına inanıyoruz" dedi. Türkiye ve dünyada ciddi bir değişimin yaşandığına da değinen Ergenç, Türk denizciliğinin bu değişime ayak uydurabilmesi için ortak akıl çerçevesinde hareket edilmesi gerektiğini vurguladı.

TAB heyetine ziyaretlerinden ötürü teşekkürlerini sunan Başkan Pınar Kalkavan Sesel de, denizci sivil toplum kuruluşlarının ortak aksiyon almasının önemine dikkat çekerek, dernek olarak sektöre fayda sağlayacak her faaliyeti desteklemeye hazır olduklarını söyledi. Pınar Kalkavan Sesel, TAB ve KOSDER'in birlikte önemli çalışmalara imza atacağına inandığını da belirtti.

TERSAN TERSANESİ VILADIMIR BIRYUKOV'U DENİZE İNDİRDİ

Tersan Tersanesi, Rus Okeanrybflot Firması için inşa ettiği 2'nci fabrika balıkçı gemisi, NB1106 yeni inşa No'lu Vladimir Biryukov'u denize indirdi.



Vladimir Biryukov'un suya indirilmesinin yanında, Okeanrybflot için inşa edilen Nb1096 yeni inşa nolu ilk gemi Georgiy Mescheryakov ise

teslimata hazırlanıyor. Kardeş iki gemi olan Georgiy Mescheryakov ve Vladimir Biryukov, boyutları açısından dünyanın en büyük fabrika balıkçı gemileri arasında yer alacak.

Okhotsk Denizi'nde Alaska Mezgit'i ve Pasifik'te Ringa balığı ve uskumru avlayacak gemiler bünyelerinde bulunan 2 ana vinç ile pelajik ve yarı pelajik avlanma yapabilecekler. Gerekli koşulların da sağlanması ile 11 ay gibi uzun periodlarda limana dönmeden kesintisiz balıkçılık operasyonları yürütebilecekler. Skipsteknik



tarafından tasarlanan ve RMRS klas gözetiminde inşa edilen 108 metre uzunluğundaki gemiler, 150 kişilik mürettebat için konaklama imkanı sunuyor.

MEDKON
LINES

**YÖNÜMÜZ
SİZSİNİZ**

www.medkonlines.com



HANSEATICSOFT, TÜRKİYE PİYASASINDA BÜYÜYOR

Bulut Tabanlı Filo Yönetimini Türkiye'ye getirmek isteyen Hanseaticsoft, KLN Danışmanlık ile yeni bir işbirliğine imza attı.



Lider denizcilik yazılımı sağlayıcılarından Lloyd's Register Grubu'nun bir üyesi olan Hanseaticsoft, İstanbul merkezli bir denizcilik danışmanlık şirketi olan KLN Danışmanlıkla yeni bir iş ortaklığına imza atarak Türkiye piyasasında büyüyor. KLN Danışmanlık, gemi yönetimi verimliliğini arttıracak teknolojik çözümleri giderek daha çok talep etmeye başlayan ve deniz taşımacılığı sektöründe faaliyet gösteren müşterilerden oluşan müşteri ağına, Hanseaticsoft şirketinin geliştirdiği bulut tabanlı gemi yönetim çözümü Cloud Fleet Manager (Bulut Tabanlı Filo Yöneticisi) yazılımını sunacak. KLN Danışmanlık, Cloud Fleet Manager çözümünün, şirketlere operasyonlarını dijitalleştirme ve iş akışlarını, veri erişimini ve paylaşımını, iş süreçlerini ve performanslarını geliştirme imkanı vermesiyle Hanseaticsoft'un Türk deniz taşımacılığı sektöründe etkili rol oynamak üzere önemli bir potansiyelinin olduğunu düşünüyor. Web tabanlı, her şeyi tek programda toplayan bir yazılım çözümü olan Cloud Fleet Manager, denizcilik şirketleri için özel olarak tasarlandı. Ofis personeli, gemideki

mürettebat ve şirket dışındaki iş ortaklarına hizmet veren tek ve bulut temelli gerçek zamanlı bir bilgi kaynağı olan Cloud Fleet Manager, veri alışverişi sürecini oldukça hızlandırıyor.

Sistem üzerinde merkezileştirilen ve işlenen veriye, nerede olursanız olun uygulamaları ve mobil cihazları kullanarak gerçek zamanlı olarak erişmek mümkün. Dünyanın çeşitli yerlerinde faaliyet gösteren toplamda 1800'den fazla gemilik bir filoyu yöneten hemen hemen 90 şirket, kırka yakın iş uygulamasından faydalanarak Cloud Fleet Manager yazılımını; gemi denetimleri, personel yönetimi, satın alma, planlı bakım ve diğer süreçler için gerçek zamanlı olarak kullanıyor.

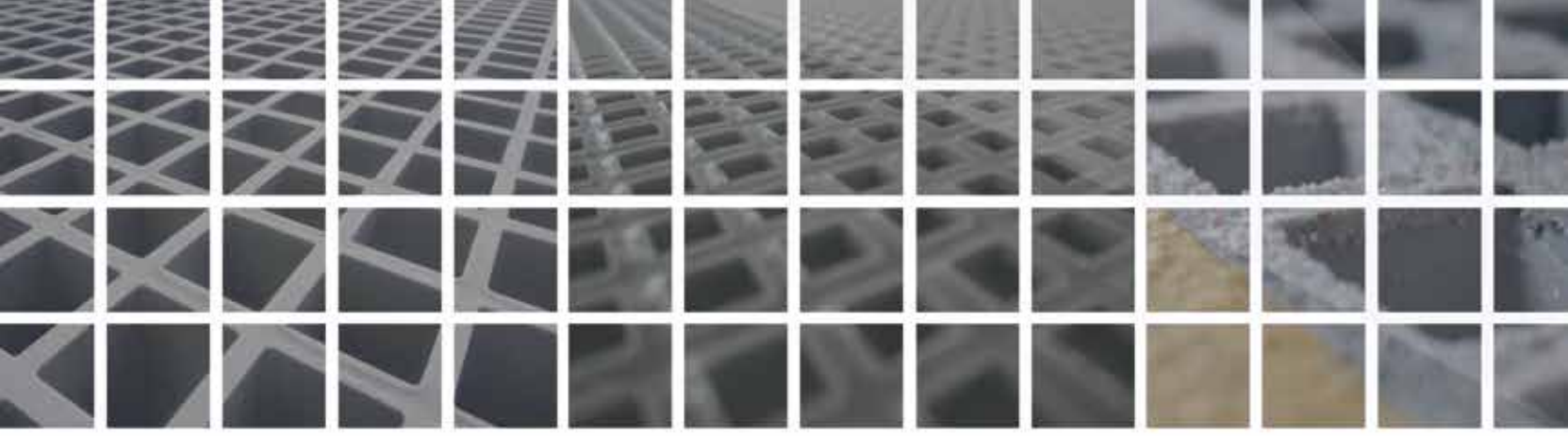
KLN Danışmanlık Genel Müdürü Volkan Kalın, konuyla ilgili yaptığı açıklamada; "Hanseaticsoft şirketiyle işbirliğine başlamak ve Türkiye'deki müşterilerimize Cloud Fleet Manager yazılımını sunabilmek bizleri çok mutlu ediyor. Buradaki birçok deniz taşımacılığı şirketi; operasyonlarını dijitalleştirmek, süreçlerini kolaylaştırmak ve modernize



Alexander Buchmann

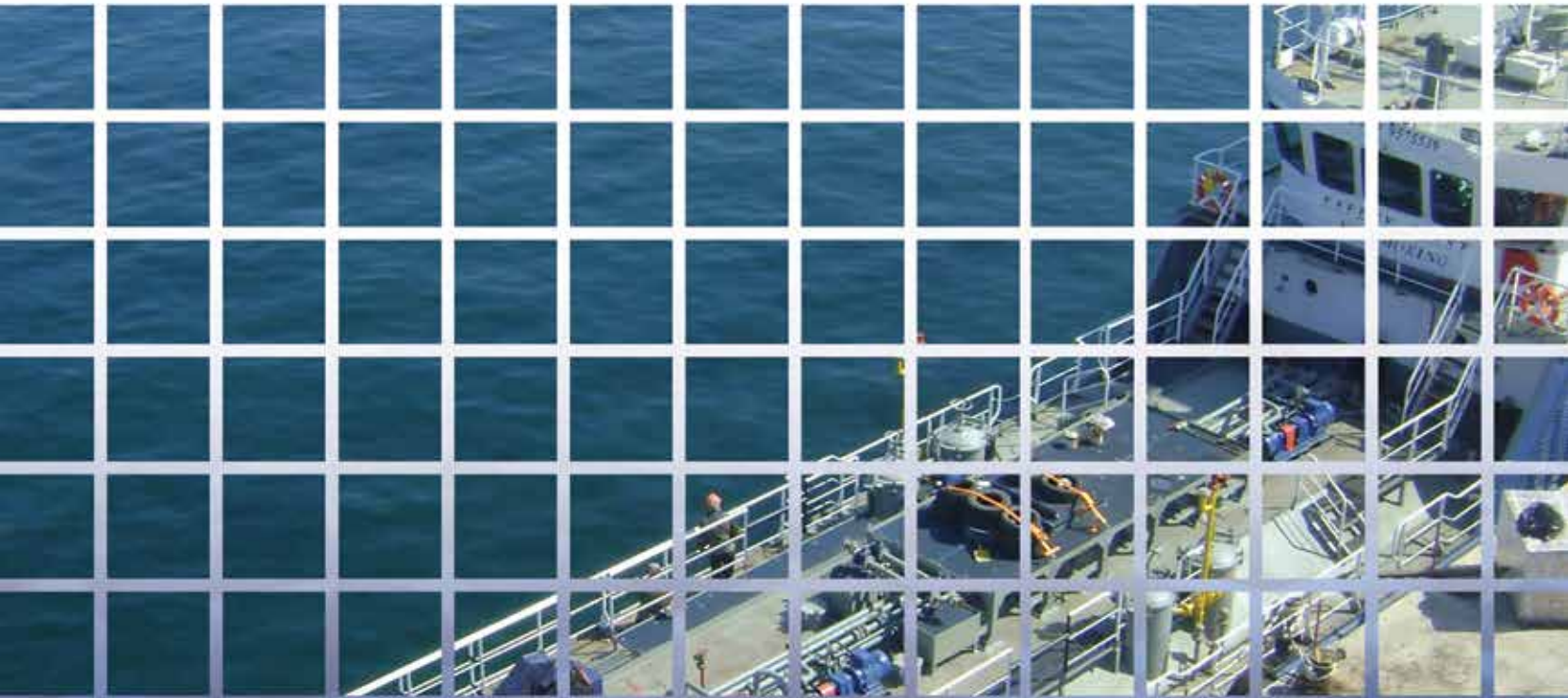
etmek ve hem denizdeki hem de karadaki personeli arasındaki iletişimi iyileştirmek arzusunda. Bu yazılım ise ideal çözümü sunuyor. Hanseaticsoft çözümleri sadece filo yönetimini geliştirmekle kalmayıp şirketlere zaman kazandırarak verimliliklerini ve kârlılıklarını arttıracak" dedi.

Hanseaticsoft GmbH Genel Müdürü Alexander Buchmann ise şunları ifade etti: "Türkiye'de bir iş ortaklığına imza atmak ve hem eski bir denizci olan hem de denizcilik teknolojisi alanında engin bilgi birikimiyle geniş bir iş bağlantısı ağına sahip olan Volkan Kalın ile çalışacak olmak bizleri heyecanlandırıyor. Volkan Kalın ile Cloud Fleet Manager yazılımının avantajlarını birçok şirkete anlatabileceğimize ve böylece faaliyetlerinde yaratabilecek olumlu etkiyi görmelerini sağlayabileceğimize inanıyoruz."



NA-ME

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



1982

NA-ME®

www.NA-ME.com.tr

na-me@na-me.com.tr

Denizyolu taşımacılığında yaşadığımız konteyner sıkıntısı sürüyor



EMRE ELDENER *

Pandeminin özellikle ilk döneminde yaşanan kaos ortamında tüm dünya ve bütün sektörler öngörülemez bir sorun yaşadı ve yaşamaya devam ediyor. Ancak genel olarak ülkemize ve lojistik sektörümüze baktığımızda; salgının getirdiği tüm olumsuzluklara rağmen 2021 yılını daha sağlıklı ve ekonomik anlamda nefes alacağımız bir şekilde tamamlayacağımızı umuyoruz. Çünkü dünyada hayatın durma noktasına geldiği bir anda dahi, lojistik sektörü gösterdiği refleksle krizlere karşı ne kadar dayanıklı olduğunu gözler önüne serdi.

UTİKAD olarak, salgının başlangıcından bu yana tedarik zincirlerinin aksamadan sürdürülmesinde önemli rol alan lojistik sektörü için aşılama çalışmalarının hızlandırılması ve fiziken sahada görev yapan sektör çalışanlarının aşılama çalışmalarının tamamlanması konusundaki talebimizi ilgili bakanlığımıza iletmıştik. Çünkü ülkelerin koronavirüs tedbirleri kapsamında aldıkları ve alacakları önlemlerden Türk dış ticaret faaliyetlerinin olumsuz etkilenmemesi için lojistik sektörü çalışanlarının ivedilikle aşılama çalışmaları gerekiyor. Nihayet aşılama süreci beklenen düzeye geldi. Aşılama sürecinin hızlanması ile birlikte 2021 yılının, koronavirüs (COVID-19) salgınının etkilerinin azalmasını ve paralelinde ise lojistik sektöründeki inişli-çıkışlı

seyrini geride bırakmasını umuyoruz. Denizyolu taşımacılığında yaşadığımız konteyner sıkıntısı ne yazık ki hala sürüyor. Armatörler konteyner sıkıntısının önüne geçebilmek ve ekipmanı daha hızlı toplayabilmek adına tüm dünyada serbest zaman ve detention sürelerini indirdi, ancak bu da global ölçekte demuraj maliyetleri nedeniyle birçok tüccarın zarar maliyetlerinin artmasına neden oldu. Çin'deki konteyner üreticileri durmaksızın konteyner üretiyor, ancak üretilen bu konteynerlerin önemli bir bölümü eskiden konteynerlerin yerine dolaşıma sokuluyor. Dolayısıyla hissedilen konteyner sıkıntısına hızlı bir çözüm olamıyor. Ancak bu konuyu ele alırken Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü'nün Mayıs ayına ilişkin konteyner ve yük istatistiklerini de değerlendirmeliyiz. Mayıs ayında limanlarda elleçlenen konteyner miktarı, geçen yılın aynı ayına göre yüzde 21,8 oranında, ihracat amaçlı konteyner yüklemeleri, yüzde 10,8 oranında arttı. Buna göre, geçen ay limanlarda elleçlenen konteyner miktarı, geçen yılın aynı ayına göre yüzde 21,8 artarak 1 milyon 56 bin 22 TEU oldu. Limanlarda elleçlenen dış ticarete konu konteyner miktarı, mayısta geçen yılın aynı ayına göre yüzde 15,3 artarak 784 bin 394 TEU oldu. İhracat amaçlı konteyner yüklemeleri, geçen yılın aynı ayına göre yüzde 10,8 yükselişle 376 bin 433 TEU, ithalat amaçlı konteyner boşaltmaları ise 2020'nin aynı ayına göre yüzde 19,9 artışla 407 bin 961 TEU olarak gerçekleşti.

FİLYOS LİMANI'NIN REKABETTE GÜÇLÜ BİR KONUMDA OLACAĞI ÖN GÖRÜLÜYOR

Aşılamanın en üst seviyeye çıkması ile dünya ticaretinin hızlı bir şekilde büyüyeceğini ve denizyolu konteyner taşımacılığının dünya ticaretindeki önemini eskisinden daha fazla arttıracaklarını değerlendirmekteyiz. BIMCO, mart ayında 15 bin ve üzeri TEU kapasitesi olan 45 ULCV (Ultra Geniş Konteyner Gemisi) tipi konteyner

gemisi siparişi ve buna ek olarak daha küçük gemiler için 27 sipariş verilerek rekor kırıldığını açıkladı. Bu gemilerin iki, üç yıl sonrasında servise gireceklerini düşündüğümüzde, dünya denizyolu konteyner taşımacılığının büyüyecek yoluna devam edeceğini öngörebiliriz. Dünya konteyner ihtiyacı her yıl yüzde 4 büyümektedir ve Çin haricinde, önümüzdeki sene Hindistan ve Malezya da hacim konteyner üreten ülkeler arasına katılması bekleniyor. Ayrıca 1 Temmuz 2021 tarihi itibarıyla Mısır ile olan ihracatımızda yeni bir döneme gireceğimize bahsetmek istiyorum. Uygulamanın adı ACI/NAFEZA. ACI denetim sistemi ülkemiz gümrüklerinde halen uygulanmakta olan "Tek Pencere Sistemi"nin bir benzeri olan Mısır Gümrük İdaresi'nin uyguladığı NAFEZA (Sınır Ötesi Ticaret İçin Mısır Ulusal Tek Pencere Sistemi) sistemi içerisinde takip edilecek.

Tüm bu gelişmelerin yanı sıra geçtiğimiz günlerde açılışı yapılan ve Karadeniz'de alternatif bir rota oluşturmak üzere faaliyete geçen Filyos Limanı'ndan da bahsetmek gerekiyor. Filyos Limanı ve lojistik merkezi, doğru kurgulanacak altyapısı ve üstyapısı ile gerek yurt içi, gerekse yurt dışı taşımacılık koridorları üzerinde önemli bir ekonomik yapıya dönüşme kapasitesine sahip. Gerekli çalışmalar tamamlandıktan sonra, Türkiye'nin özel liman işletmeciliğindeki ulusal ve uluslararası deneyimiyle, verimli bir şekilde işletilecek Filyos Limanı'nın rekabette güçlü bir konumda olacağı ön görülmektedir. Elbette Filyos Limanı ile Karadeniz'de bulunan Romanya, Ukrayna, Rusya ve Gürcistan limanları arasında kurulacak düzenli gemi ve Ro-Ro hatları bu limanlar arasındaki iş birliğini ve iş hacmini arttıracaktır. Buradaki en önemli iki nokta Filyos Limanı ile lojistik merkezinin mutlaka Türkiye ana demiryolu hattına bağlantısının sağlanması ve Filyos Vadisi'nin ekolojik dengesinin korunması ve gözetilmesidir.

* UTİKAD YÖNETİM KURULU BAŞKANI



YEŞİLYURT LİMAN



SON TEKNOLOJİ VİNC VE
ELLEÇME EKİPMANLARI



980 METRE
YANAŞMA RIHTIMI



20 METRE
DRAFT



KAPALI VE AÇIK DEPOLAMA, ANTREPO
SAHALARI VE HUBUBAT SİLOLARI

+90 362 266 43 55

www.yesilyurtliman.com

info@yesilyurtliman.com

Organize Sanayi Bölgesi Kutlukent/SAMSUN

Fiyatları kim arttırıyor?



* MUSTAFA MUHTAROĞLU

2020 kural değişimi sonrası bunker fiyatlarının oluşumu temelde gasoile bağlı olarak ortaya çıkıp teknik olarak ICE olarak bilinen (www.theice.com) platformda oluşmaktadır. Nisan 2021 başında 490 dolarlar seviyesinde olan bu indeks haziran başında 585 dolar, haziranın son günlerinde 609 dolar oldu. Biraz daha arşiv karıştırırsak bir yıl önce, Haziran 2020'de bu rakam 280 dolarken, brent petrol 37 dolar seviyesinde işlem görüyordu. Haziran 2021 sonunda ise brent petrol 76 doları geçerek, uzun zamandır en yüksek seviyesine ulaştı.

Tabii brent petrolün 20 dolarlara gerilediği, hatta petrol kağıtlarının iskonto ile el değiştirdiği yani eksi değere düştüğü olağan dışı günleri baz almıyorum. Ancak şunu sormadan da edemiyorum; fiyatı kim belirliyor, kim arttırıyor? Birçok ülke 2030'dan itibaren akaryakıtla çalışan otomobilleri yasaklayacağını açıkladığı, denizde de alternatif yakıtların çok ciddi şekilde planlandığı bir dönemde bu emtianın

değeri ne olmalı, çıkarma maliyetine göre ne seviyede oluşmalı ve en kritik olan fiyat gerçekten arz talebe göre oluşuyor mu ve deniz yakıtlarında durum nedir? Tabii tüm bu soruları sorarken OPEC gerçeğini unutmamak gerekir; günümüz dünyasında hangi sektörde üreticiler bir araya gelip, üretim miktarını (dolayısı ile fiyatı) belirleyebilir bu da enteresan bir nokta.

Pandemi süreci tabii ki çok özel bir dönemdi, ekonomilerin kapanıp enerji talebinin gerilediği durumda üreticiler de arzı buna uyumlu hale getirmeye çalıştılar, çok dalgalı olan bu dönem gerçekten bir istisna, ancak genel fiyat oluşumu tüm piyasaları etkileyen bir unsur olarak ciddi önem arz ediyor. Artık tamamen bir "borsa" mantığı ile borsa oyuncularının kağıt alım satımı ile oluşan fiyatlamada dünyasında yaşamaktayız ve petrol fiyatları gerçek arz talebin tezahüründen ziyade; haberler, siyasi olaylar, spekülasyonlar hatta bir twitter mesajı gibi çok farklı unsurlarla oluşuyor. Faiz oranları, Amerika'daki enflasyon, piyasaya sürülen ya da çekilen para, USD paritesi, hatta işsizlik, konut alımı, tüketici güven endeksleri ve stok rakamları gibi veriler belirleyici oluyor.

Bu hususlar tüm emtia değerlerini dolayısı ile dünyanın en önemli enerji kaynağı olan petrol fiyatlarını belirlemektedir. Böyle olunca deniz taşımacılığının en önemli girdisi olan yakıt (bunker) çok fazla sayıda etmene bağlı kalmaktadır. Oysa tüm denizciler yakıt fiyatlarını deniz taşımacılığı perspektifinden görmek ister; navlun düşerse, yakıt da düşmelidir...

SON DÖNEMİN TEMEL KONUSU YENİ YA DA ALTERNATİF YAKITLAR

Dünyada her gün kullanılan akaryakıtın sadece % 6-8'i denizde kullanılıyor, o nedenle deniz yakıt talebinin genel fiyat oluşumunda kayda değer bir

etkisi yok. Ancak diğer taraftan da toplam tüketimin küçük bir bölümünü oluşturan deniz yakıtlarının fiyatlarının dünyada en çok kullanılan akaryakıt (dizel) fiyatına endeksli oluşması da üzerinde düşünülmesi gereken bir nokta... Kısacası biz denizciler hepimiz artık fueloili dünyada en çok kullanılan petrol ürünlerinden biri olan gasoil fiyatına endeksli alıyoruz, geçmişte dizelin yarı fiyatı olan fueloil günümüzde dizelin %90'a tekabül eden rakamlarla satılmakta, son dönemde fueloil (%0.5) gasoilden sadece ton başına 50-60 dolar ucuzdur. Motorini 100 doların altında sattığımız 1999 senesi ile 1500 doları gören 2008 senesi iki uç noktayı oluştururken, son 20-25 senenin ortalama motorin fiyatı 500 dolar civarındadır, oysa şimdi fueloili 500 dolara alıyoruz, aslında konunun özeti bu

Bu şekilde fiyat meselesi tarihi olarak hep bizleri meşgul ederken, bunker piyasalarında son dönemin temel konusu, yeni yada alternatif yakıtlardır. İlk etapta gündeme gelen ve büyük konteyner hatlarının yatırım yaptığı LNG yakan gemiler ile her biri 35-40 milyon dolar yatırım gerektiren ve dünyada sayıları artan LNG bunker barçlara rağmen bu yakıtın emisyonlar anlamında istenen neticeleri vermeyeceği konuşuluyor. Bu bağlamda hidrojen metanol ve amonyak ön plana çıkmaya ve bazı gemiler ise hali hazırda bio yakıtlar kullanmaya başladı.

Çok hızlı bir değişimi hep beraber yaşıyoruz, enteresan olan henüz bu yakıtın fiyatları konuşulmuyor. Bakalım ne zaman bu dergide fiyatlar nasıl oluşuyor diye yazacağız ve peşinden yüksek fiyatları masaya yatıracağız, heyecanla bekliyorum. Bu çerçevede benimde yönetim kurulunda ilk ve tek Türk olarak görev yaptığım Uluslararası Bunkerciler Birliği (IBIA) yeni/alternatif yakıtlar konusunda bir çalışma grubu

kurdu. Tüm dünyadan yoğun ilgi gören grupta Türkiye'den Prof. Dr. Sayın Mustafa İnel hocamız IBIA üyesi olan Deniz Ticaret Odamız adına katkı yapıyor, kendisine çok teşekkür ederiz.

Türk bunker piyasasına baktığımızda; pandemi sürecinde ortaya çıkan kayıplar telafi edilmeye başlandı, hatta bu süreçte en yakın rakibimizden pozitif yönde ayrıştık. İstanbul bunker fiyatları Pire'den 30 dolar daha düşük seyretmektedir.

Bu çerçevede en başta Gümrük İdaremiz olmak üzere Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımıza ve tüm devletimize çok teşekkür ederiz.

Ülkemize ciddi döviz ve istihdam katkısı yapan sektörümüz, birlikte çalıştığımız kumanya, yağ, su tedarik firmaları ile beraber, ihracat ve döviz kazandırıcı faaliyetlerle temelde hizmet ihracatını arttırmak üzere hep birlikte fedakarca çalışıyoruz. Bu çerçevede haziran ayında çok önemli bir faaliyeti hayata geçirdik. Başkanımız Tamer Kıran'ın sektör temsilcileri ile birlikte gerçekleştirdikleri kamu kurumları ziyaretleri sırasında planlanan çalışmaların ilkinin Ankara'dan gelen yetkililerle 22 Haziran 2021 günü idaremiz uhdesinde gerçekleştirdik. Sektörü ileri götürmek adına bu vizyonu ortaya koyan başta Gümrükler Genel Müdürümüz Sayın Mustafa

Gümüş Bey ile birlikte idaremiz adına katılan, destek olan tüm yetkililere ve toplantıya bizzat katılarak desteklerini esirgemeyen DTO Yönetim Kurulu Başkanımız Sayın Tamer Kıran ve Başkan Yardımcımız Sayın Recep Düzgüt'e teşekkürü borç biliriz. Sağ olsunlar, var olsunlar...

Tüm camiamıza iyi bir yaz, pandemi sonrasında işlerinde başarılar diler, mübarek Kurban Bayramı'nızı kutlarım...

*** DTO 13 NO'LU GEMİ AKARYAKIT İKMAL VE SAĞLAMA KOMİTESİ BŞK.- IBIA YÖNETİM KURULU ÜYESİ**

HAZİRAN 2021 YAKIT FİYATLARI

1. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	435.250	545.000	615.000
Piraeus	420.500	570.500	598.760
Malta	436.500	526.500	600.500
Novorossisk	391.000	490.000	590.000
Ceuta	413.250	526.250	608.500
Gibraltar	413.250	526.250	608.500
Rotterdam	396.750	510.000	571.000
Fujairah	417.750	524.500	625.000
Singapore	406.250	526.500	578.250
Brent 71.60			

2. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	427.500	545.000	615.000
Piraeus	418.750	571.000	615.000
Malta	432.250	525.000	607.000
Novorossisk	391.000	490.750	591.750
Ceuta	415.250	528.500	613.250
Gibraltar	415.250	528.500	613.250
Rotterdam	399.250	512.250	579.000
Fujairah	424.250	530.000	625.000
Singapore	407.500	527.500	592.500
Brent 72.00			

3. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	430.250	550.000	625.000
Piraeus	424.250	586.000	616.500
Malta	442.000	528.500	613.750
Novorossisk	391.000	497.250	552.500
Ceuta	415.500	527.500	566.000
Gibraltar	415.500	527.500	566.000
Rotterdam	402.750	512.750	584.500
Fujairah	431.750	532.500	635.000
Singapore	414.000	529.500	591.500
Brent 73.62			

4. HAFTA			
	HSFO	VLSFO	MGO
İstanbul	440.000	553.000	631.500
Piraeus	429.000	597.500	623.000
Malta	451.000	537.750	617.250
Novorossisk	391.000	501.750	610.250
Ceuta	426.500	536.000	625.000
Gibraltar	426.500	536.000	625.000
Rotterdam	409.500	522.000	590.000
Fujairah	431.000	538.250	640.000
Singapore	425.250	541.250	600.000
Brent 75.18			

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

2021 AVRUPA BİRLİĞİ MAVİ EKONOMİ RAPORU YAYIMLANDI

Avrupa Komisyonu, Avrupa Birliği ülkelerinin okyanuslar ve kıyı çevresi ile ilgili ekonomik sektörlerinin performansı hakkında genel bir değerlendirme sağlayan "Avrupa Birliği Mavi Ekonomi Raporu"nun dördüncü baskısını yayımladı.



2018 yılında yaklaşık 4.5 milyon istihdam sağlayan sektör, yaklaşık 650 milyar Euro ciro yaparak 176 milyar Euro brüt katma değer sağladı. Hızla gelişmekte olan okyanus enerjisi, deniz biyoteknolojisi ve robot teknolojisi gibi yeni faaliyet alanları Avrupa Birliği'nin karbonsuz, döngüsel ve biyoçeşitli ekonomiye geçiş sürecinde önemli bir rol oynayacak.

AB Çevre, Okyanuslar ve Su Ürünleri Komiseri Virginijus Sinkevicius konuyla ilgili olarak şu açıklamayı yaptı: "AB Mavi Ekonomi Raporu, mavi ekonominin Avrupa Birliği ekonomisi ve başta kıyı bölgelerinde yaşayan insanlar olmak üzere herkes için önemli bir unsur olduğunu vurgulamaktadır.

Buna ek olarak, Avrupa Yeşil Anlaşması ile mavi ekonominin önemi gelecekte artacaktır. Sektör, yenilikçi çözümler üreterek ve karbon ayak izini azaltarak karbonsuzlaşmaya ve Avrupa tarafından belirlenen çevresel

hedeflere katkıda bulunacaktır. Üye ülkelerin ve özel yatırımcıların bu geçiş sürecini desteklemesi ve sürdürülebilir mavi ekonomiye yatırım yapması gerekmektedir."

AB Araştırma, Kültür, Eğitim Gençlik Komiseri Mariya Gabriel ise şu şekilde bir açıklamada bulundu: "AB Mavi Ekonomi Raporu, karbonsuzlaşmaya yönelik olarak Avrupa'nın mavi ekonomi sektörleri tarafından gösterilen çabaları gerçek zamanlı bir şekilde gözlemlemeye olanak sağlayacak bilgi paylaşım platformu olan Avrupa Mavi Gözlemevi'nin (European Blue Observatory) kurulması adına önemli bir kilometre taşı olacaktır."

2018 YILI ANA TRENDLERİ

Mavi ekonomiye ilişkin mevcut veriler çoğunlukla deniz taşımacılığı sektöründen gemi inşaya, açık deniz rüzgar enerjisinden kıyı turizmine kadar "yerleşik sektörler" olarak bilinen 7 büyük sektöre odaklanıyor.

Raporda petrol, gaz ve mineraller gibi cansız kaynaklar dışındaki yerleşik sektörlerdeki büyümenin 2013-2018 yılları arasında artış gösterdiği ifade edilmektedir.

Avrupa Birliği'ndeki en büyük mavi ekonomi olan kıyı turizminden elde edilen brüt katma değer 2009 yılına kıyasla %20.6 artarken, deniz taşımacılığında ve liman faaliyetlerinden elde edilen brüt katma değerler sırasıyla %12 ve %14.5 artış gösterdi. Su ürünleri ve balık yetiştiriciliği sektörleri de dahil olmak üzere canlı kaynaklar sektörü ise 2009 yılına kıyasla %43'lük bir artış ile 2018 yılında 7.3 milyar Euro brüt kar getirdi.

Mavi ekonomideki istihdam geçtiğimiz on yıl boyunca %1'lik bir artışla sabit kalmış olmakla birlikte, söz konusu artış sektörler arasındaki keskin değişkenliği maskeliyor. Cansız kaynaklardaki istihdamda 2015 yılına kıyasla %60 oranında bir düşüş yaşansa da aynı dönemde kıyı turizmde %45'lik bir artış gözlemleniyor.

Açık deniz rüzgâr enerjisi sektörü ise son zamanlarda önemli bir gelişme kaydederek 2017 yılı ile karşılaştırıldığında 2018 yılında %15 daha fazla istihdam sağladı..

Maddi mallara ilişkin brüt yatırım 29.8 milyar Euro'dan 25.5 milyar Euro'ya düşerek 2009 yılına kıyasla %14.2 oranında gerilemiştir. Bu düşüşün ana sebebi ise deniz taşımacılığı, cansız kaynaklar ve liman faaliyetlerine yönelik yapılan yatırımlardaki azalma olarak gösterilmektedir. Gemi inşa ve tamir ile canlı kaynaklar gibi sektörlerde ise



pozitif bir trend gözlemlendi ve söz konusu sektörler sırasıyla %8.6 ve %12.6 artış gösterdi. Güncel veri ve analizlere göre, deniz yenilenebilir enerji sektörü dışında tüm mevcut sektörler COVID-19 salgınından etkilendi. Turizm faaliyetlerinde yaşanan %60 ila %80'lik bir düşüş ile salgından en çok etkilenen sektör kıyı turizmi sektörü oldu. 2019 ve

YENİ FAALİYETLER AVRUPA YEŞİL ANLAŞMASI'NA ZEMİN HAZIRLIYOR
Raporda, hala gelişme aşamasında olan fakat gelecek için büyük bir potansiyele sahip yeni sektörler de yer veriliyor. Plastik ve diğer petrokimyasal uygulamalara bitkisel bazlı alternatif sağlayabilen mavi biyoteknoloji ve mavi biyoekonomi sektörleri önemli bir role

strateji hayata geçirecek. Deniz üstü rüzgâr enerjisi, dalga ve gelgit enerjisi ve yüzen güneş fotovoltaik enerjisi dahil olmak üzere deniz yenilenebilir enerji sektörü Avrupa Birliği'nin 2050 yılı karbonsuzlaşma hedefini gerçekleştirmesine yardımcı olabilir. Kurulu kapasitenin küçük olmasına ve henüz ticarileştirilmemesine rağmen Avrupa Birliği söz konusu sektörün gelişmesi için öncü bir rol üstleniyor. Bu kapsamda 2020 yılında küresel dalga enerjisi kapasitesinin %66'sı Avrupa Birliği tarafından kuruldu.

Mavi Ekonomi Raporu'nda, söz konusu sektörler hakkında verilen bilgilerin yanı sıra, önceki baskılarda yer verilmeyen deniz güvenliği ve gözetimi sektörlerine de yer verildi. Rapora göre dijitalleşme ve teknolojik yenilikler denizcilik sektörünü, anketler, bilimsel araştırma, petrol ve gaz keşifleri, sınır gözetimi, altyapı denetimi gibi farklı amaçlar için artan robot kullanımı da dahil olmak üzere, su altı ekipmanından hava ekipmanına kadar tüm operasyonel alanlarda bir dönüşüme itiyor. Deniz robotu sektörünün 2025 yılına kadar küresel piyasa değerinin iki katına çıkması tahmin ediliyor.

ARAŞTIRMA MASRAFLARI

Araştırma ve eğitim, yeşil dönüşüm ve dijitalleşmede temel bir rol oynuyor. Yapılan bir ön değerlendirmeye göre mavi ekonomi kapsamında gerçekleştirilen Ufuk 2020 (Horizon 2020) yatırımlarının büyük bir kısmı ile okyanus gözlemlenmeleri, mavi büyümeye ve mavi biyoteknoloji alanlarına odaklanıyor.

2007 ve 2019 yılları arasında Avrupa Birliği'nde dalga ve gelgit enerjisi üzerine kamu ve özel sektör tarafından yapılan Ar-Ge harcamaları 3.84 milyar Euro'ya tekabül ediyor. 2021-2027 yıllarını kapsayan Ufuk Avrupa (Horizon Europe) uzun dönemli araştırma programı kapsamında ise yatırımların en azından %35'i iklimle ilgili faaliyetlere ve denizcilik endüstrisinin iklime zararsız hale getirilmesini sağlamak üzere tahsis edilecek.

(Kaynak: Avrupa Komisyonu)



2020 yıllarının ilk yarısı kıyaslandığında Avrupa'da bulunan tersanelerdeki yeni gemi sipariş oranında %62 oranında düşüş oldu. Haziran 2020'de 75 limanın %48'i COVID öncesi dönemlerle karşılaştırıldığında konteyner gemi uğraklarında bir düşüş kaydetti.

sahip. Söz konusu sektörler henüz başlangıç aşamasında olup, deniz yosunu üretimi Fransa, İspanya ve Portekiz'de toplamda 10.7 milyon Euro ciro ile en önemli alt sektör. Bu kapsamda Avrupa Komisyonu 2022 yılında deniz yosunu üretimi sektörünün gelişimi için yeni bir

GEMİ İNSANLARI İÇİN ÖNEMLİ UYARI

Gemi personeline kapı vizelerinin verilmesine ilişkin prosedür veya kanunlar ile ilgili herhangi bir yenilik önerildiğinde Avrupa Topluluğu Brokerler ve Acenteler Birliği (European Community Association of Ship Brokers and Agents – ECASBA) ve üyelerine danışılması tavsiye edildi.



Gemi insanlarına ülkeye giriş ve çıkışlar için genellikle kısa süreli kapı vizeleri verilmesi, gemi personeli değişiminin ve söz konusu personelin ülkelerine geri dönüş yapmasının herhangi bir gecikmeye, geminin hareketinde herhangi bir engelle ve yüklerin Avrupa limanlarına etkili bir şekilde ulaştırılmasına engel olmayacak bir şekilde gerçekleştirilmesi açısından önemli bir konu.

Schengen Bölgesi'nde, geçerli düzenlemelerin yorumlanmasında ve dolayısıyla gemi acentelerinin gemiye katılan ve gemiden ayrılan gemi personeli için kolayca transit vize alma becerisinde önemli farklılıklar bulunuyor. Kapı vizelerinin verilmesine ilişkin kuralların konulduğu 810/2009 sayılı Yönetmelik Eklerinin gözden geçirilmesi ile ilgili olarak Göç ve İçişleri

Genel Müdürlüğü (Directorate-General for Migration and Home Affairs – DG HOME) tarafından verilen önerge ile vizelere ilişkin yeni kısıtlamaların gündeme gelmesi ayrı bir endişe konusu yaratıyor.

Biyometrik veriler kullanılarak vize ve pasaportların elektronik ortamda onaylanması konusunu vurgulayan ve 2022 yılında uygulamaya konulması planlanan Giriş – Çıkış Sistemi'nin (Entry - Exit System - EES), gemi personeli değişimi ve Uluslararası Çalışma Örgütü (International Labour Organization – ILO) onaylı gemi adamı cüzdanı ile seyahat eden AB vatandaşı olmayan gemi insanları üzerinde etkisi olabilir.

Aşağıda belirtilen maddelerin acenteler için önem arz ettiği ifade ediliyor:

- Uluslararası deniz taşımacılığı sektörünün gemi personellerinin kısa süre içerisinde ülkeye giriş-çıkış yapmalarını gerektiren bir sektör olduğunun ulusal göç idareleri ve sınır güvenliğini sağlamakla yükümlü personel tarafından bilinmesi gerekmektedir.

- Ülkeye giriş-çıkış yapan gemi personelinin vize almasına ilişkin sürecin, karışık başvuru işlemleri olmaksızın mümkün olduğunca basit ve hızlı bir hale getirilmesi gerekmektedir.

- Ülkeye giriş-çıkış yapan gemi personeline havalimanı ve gemi arasındaki süreçte akredite gemi acenteleri tarafından refakat edilmesine izin verilmelidir.

- Uluslararası sözleşmeler (108 ve 185 sayılı ILO Sözleşmeleri) ile gemi personellerinin yalnızca Gemiadamı Cüzdanı taşıyarak seyahat edebilmeleri sağlanmalı ve söz konusu Sözleşmeler Şengen Bölgesinde bulunan ülkeler tarafından da uygulanmalıdır.

- Gemiadamı Cüzdanlarının Giriş-Çıkış Sistemi tarafından geçerli bir kimlik belgesi olarak kabul edilmesi gerekmektedir. Ayrıca, Gemiadamı Cüzdanı sahiplerinin işlemlerinin yürütülmesi amacıyla alternatif hizmetlerin devreye sokulması gerekmektedir.

- Söz konusu prosedürler Avrupa Birliği ve her bir Üye Devlet tarafından istikrarlı bir şekilde uygulanmalıdır.

(Kaynak: FONASBA)

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

1 Ocak – 22 Haziran 2021 itibariyle Türk Bayraklı gemilerin Memorandumlar kapsamında güncel denetim ve tutulma istatistikleri aşağıdaki tablolarda sunulmaktadır. 2021 yılı Ocak ayından itibaren aşağıda belirtilen Memorandumlar kapsamında gerçekleştirilen denetimlerde herhangi bir Türk Bayraklı gemi tutulmamıştır.

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
PARİS LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (PARIS MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
TOKYO LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (TOKYO MOU)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK
KARADENİZ LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (BLACK SEA MOU)	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
AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ SAHİL GÜVENLİK (USCG)	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 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 HAZİRAN) *

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2016	2017	2018	2019	2020	2021 (HAZİRAN)
PARIS MOU	21	14	7	4	3 (176 Denetleme)	0 (77 Denetleme)
TOKYO MOU	2	3	0	2	0 (29 Denetleme)	0 (12 Denetleme)
BS MOU	39	11	2	0	1 (267 Denetleme)	0 (140 Denetleme)
MED MOU	1	0	5	0	0 (57 Denetleme)	0 (27 Denetleme)
USCG	-	-	1	0	1 Tutulma **	0 Tutulma **

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

**USCG Web Sitesi'nden denetleme rakamlarına ulaşılamamaktadır.

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



MCE KARGO

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

www.MCEKARGO.com

Deniz sigortalarında nedensellik ve Causa Proxima Kuralı

Prof. Dr. Fehmi Ülgener'in "Deniz Sigortalarında Nedensellik ve Causa Proxima Kuralı" isimli yeni kitabı raflardaki yerini aldı. Fehmi Ülgener ile yeni kitabında öne çıkan konuları ve kitabı yazma nedenlerini konuştuk.



Prof. Dr. Fehmi Ülgener

"Deniz Sigortalarında Nedensellik ve Causa Proxima Kuralı" isimli yeni kitabınız çıktı. Bize biraz bu kitabı yazmaya neden ihtiyaç duyduğunuzdan ve içeriğinden bahsedebilir misiniz?

Bu kitabı kaleme almakla hedeflediğim ana unsur, Türk deniz taşımacılığı açısından var olan bilgi kirliliğini bir nebze olsun azaltmak; gerek gemi tarafında, gerek yük tarafında sigorta yaptırılanları hukuki seviyesi yüksek olan bir kaynağa kavuşturmadır. Zira bilgi eksikliği ve yanlış yönlendirme sebebi ile bu ülkede birçok insan girmemesi gereken zararlara girdi, kayıplarla karşılaştı. Genel olarak konu tamamen uluslararası boyuta sahip olduğundan bu alanda yetişmiş doğru bilgi verebilecek ve yönlendirebilecek kapasitede profesyonel hemen hemen yok gibi. Bu sebeple dileğim kitabın okunması, üzerinde tartışılması ve

ülkemiz menfaatlerine uygun sonuçların elde edilebilmesi için vesile olması.

Kitap deniz sigortalarının özelliğinden kaynaklanan ve diğer alanlarda çok kullanım alanı bulmayan causa proxima isimli nedensellik teorisinin açıklanması ile başlıyor (ki aslında bu bölüm aynı isimle doçentlik tezimin bir özeti niteliğinde) ve sonrasında deniz taşımacılığında söz konusu olabilecek tüm sigortalar bakımından (tekne sigortaları, yük sigortaları, navlun ve kar kaybı sigortası ve mali sorumluluk sigortası mahiyetindeki kulüp sigortaları) araştırma ve açıklamaların bulunduğu ikinci bölümle devam ediyor ve bunu takip eden bölümlerde de deniz taşımacılığında karşılaşılabilecek rizikoların incelenmesi ile devam ediyor. Burada öncelikle himaye dahilinde olan rizikoları ayrıntılı bir şekilde inceledim, bunu takiben sigorta dışı rizikolardan ayrıntılı olarak bahsettim. Kitabın bence önemli olan yönlerinden biri deniz sigortacılığında ağırlıklı olan İngiliz Hukuku ve uygulamasının devamlı olarak ön planda tutulması, buradan kaynaklanan mahkeme kararlarının devamlı olarak örnek gösterilmesidir. Ayrıca bu alandaki temel mevzuat olan 1906 tarihli İngiliz Deniz Sigortası Kanunu'nun özenle yapılmış bir tercümesinin de kitabın sonunda diğer ekler ile yer almasıdır.

Kitapta konu edilen bazı uygulama kaynaklı sorunları aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür:

- Mücbir sebep (Force Major) kavramının deniz sigortaları bakımından anlamı, (özellikle pandemi sonrası bu konu daha da önem kazandı. Bu konuda



ofis olarak ayrı bir çalışma yapıyoruz. Yakın zamanda çıkacak Türkçe bültenimizde)

- Zarar gören üçüncü şahsın kulüp sigortacısına müracaat hakkının akıbeti, (bu konu ilginç bir konu, yurt içinde mukim olan sigorta şirketleri bakımından müracaat sorunu yok ama, daha evvel de belirttim, bu işi yapan sigortacıların hemen tamamı yurt dışında yerleşik. Bu şirketleri karşı Türkiye'de dava yoluna başvurmak önce mümkün gibi gözükse de, işin ayrıntılarına girildikçe bazı sıkıntılar keşfedilmeye başlanıyor ve bu yolun pek de mümkün olan bir çözüm tarzı olmadığı gerçeği ile karşılaşıveriyorsunuz)

- Zararın doğumuna sebep olan olaylar bakımından birden fazla sebebin sigorta tazminatının ödenmesi üzerinden etkileri, (Causa Proxima Kuralı her zaman tek bir rizikoyu ön plana getiremeyebiliyor, böyle bir durumda zararın bölüştürülmesi kaçınılmaz



oluyor. İstisnanın istisnası gibi.
Kitabımda bu konuyu da ele aldım.)

- Poliçede yazan gemi değeri ile piyasadaki güncel değerin arasındaki farkın yarattığı sorunlar, (aşkın sigorta bu mesleği uygulama bakımından da icra etmeye başladığımdan beri karşıma sıklıkla çıkan bir konu ve Türk hukuk uygulamasında bence çok da doğru olmayan bir şekilde düzenlenmekte, hatta yeni ticaret kanunu is yapılan düzenleme de pek sağlıklı değil.)

Kitapla ilgilenenler kitaba nasıl ulaşabilirler?

Aşağıdaki adreslerden ulaşabilirler:

<https://www.idefix.com/Kitap/Deniz-Sigortacisinin-Sorumlulugu/Egitim-Basvuru/Is-Ekonomi-Hukuk/Hukuk/urunno=0001920029001>

<https://www.dr.com.tr/Kitap/Deniz-Sigortacisinin-Sorumlulugu/Egitim->

[Basvuru/Is-Ekonomi-Hukuk/Hukuk/urunno=0001920029001](https://www.dr.com.tr/Kitap/Deniz-Sigortacisinin-Sorumlulugu/Egitim-Basvuru/Is-Ekonomi-Hukuk/Hukuk/urunno=0001920029001)

https://m.kitapyurdu.com/index.php?route=products/productdetail&product_id=580259

<https://www.deryayinevi.com.tr/deniz-sigortacisinin-sorumlulugu>

Başka üzerinde çalıştığınız kitap çalışmaları var mı?

Benim charter sözleşmeleri ile ilgili iki kitabım var. Bunlardan birincisi genel hükümler ve sefer charteri sözleşmesini, ikincisi ise zaman charteri sözleşmesini anlatıyor. Yakın bir zamanda bu serinin üçüncü serisine başlamayı planlıyorum. Burada gerek ilk iki ciltte yer alan bazı hususlardaki gelişmeler yer alacak (örneğin sefer charteri sözleşmesinin incelenmesinde iskelet olarak kullanmış olduğum Gencon standart charter partisinin yenisi çıkacak yakında) hem de bazı yeni bölümler bulunacak,

örneğin “bareboat charter” sözleşmesi, ve her ne kadar charter sözleşmesi olmasa da, bir şekilde kapsamın içine gemi yönetim sözleşmesini de katmak istiyorum, zira eninde sonunda yönetim sözleşmesinde geminin istihdam edilmesi işi yöneticiye devredilebiliyor, dolayısıyla çok da kel alaka değil yani.

Belki üçüncü cildin adı “Cd.III - Charter sözleşmeleri ve gemi yönetim sözleşmeleri” gibi bir şekilde bürünebilir.

Son olarak eklemek istediğiniz bir konu var mı?

Daha evvel de belirttiğim gibi, kitabın Türk denizciliğine ve sigortacılığına faydalı olması en büyük temennim.

Madem yük taşıyan dev şirketlerimiz var, madem uluslararası boyutta taşımacılık yapan armatörlerimiz var, bunların doğru bilgilendirilmeleri ve yönlendirilmeleri doğal hakları, dünyada rekabet başka türlü çok zor.



LEO MARINE



Biz sizin
Limana
nasıl ulaştığınızı
ile ilgileniyoruz



www.leomarine.com.tr

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



Chevron Yetkili Dist.

Müşterilerinizin tesisinizde olmalarının en önemli sebepleri neler?

Müşterilerinizi gerçekten tanıyor musunuz? Birçok marina sahibi ve yöneticisi buna evet cevabı verecektir. Kısım de haklı olabilirler. Ama müşterilerinizin ne istediklerini ve neden diğerleri yerine sizin tesisinize geldiklerini gerçekten anlamak biraz çaba gerektirir ve bu çaba her zaman hak ettiği kadar tam olarak yerine getirilmez. Elbette ki, müşterilerin sizin tesisinize gelmelerinin ya da aksine gelmemeyi tercih etmelerinin ya da başka bir tesise gitmek için sizinkinden ayrılmalarının çok sayıda sebebi vardır. Birçok benzerlik ve aynı zamanda çok sayıda da farklılık olabilir. İşin anahtarı, bunların hepsini gerçekten anlamak ve hangilerinin önemli olduğuna ve (olumlu olanlar için) bunları nasıl daha iyi yapabileceğinize ve (olumsuzlar için) bunlardan nasıl kaçınacağınıza karar vermektir. Bunları marina ve çalışma modeli vizyonunuz ile ilişkili olarak değerlendirmeniz de eşit derecede önemlidir. Çabalamaya müşterileriniz ile gerçekten konuşmak ve çoğunlukla da konuşmayı akışına bırakmak için zaman ayırarak başlayın. Sadece ne söylediklerinden değil, bunu nasıl söylediklerinden ve aynı zamanda neyi söylemediklerinden ne kadar çok şey öğreneceğinize şaşırabilirsiniz.

Müşterilerin (ve kimi zaman müşteri olmayanların) tesislerini ziyaret ettiğimde, gemici üniformasıyla rihtıma doğru yürüyüp müşterilerle konuşmaya özen gösteririm. Birçoğu tesis hakkında konuşmaya ve sevdikleri, sevmedikleri ve farklı yapacakları şeyleri anlatmaya heveslidirler. Bazıları başlangıçta biraz utangaç olsalar da, birçoğu biraz teşvik ile paylaşımaya açıktır. Ve her ne kadar derecelendirme sırası genellikle farklılık gösterse de ister eve yakın tesislerdeki, isterse gemicilik dünyasının en uzak noktalarındaki tesislerdeki müşterilerle

konuşuyor olayım, çok sayıda benzerlik bulurum.

- Konum, konum, konum... neredeyse her zaman listenin en başındadır. Ulaşması kolay mı? Güvenli bir bölgede mi? Oraya ulaşma ve orada bulunma konusunda kişi kendisini güvende hissediyor mu? Tekneyle gezmek istediğim sulara erişmemi sağlıyor mu?
- Tesisteyken güvenli bir liman mı ve ana unsurlar konusunda korunaklı mı? Tüm gelgit ve su seviyelerinde yeterli su derinliğine sahip mi? Anlamlı bir güvenliği var mı? Hizmetleri yeterli mi?
- Tesis çekici mi? Tuvaletler neye benziyor?
- Tekne bakımı ve tamir hizmetleri. Motoru tamir edebilecek, hasarı giderebilecek ve ortaya çıkabilecek sorunlarla ilgilecek birisi var mı? Ne yaptıklarını biliyorlar mı?
- Tesiste internet/WiFi var mı? Kaliteli mi düzensiz mi? Bunun için ücret alınıyor mu?
- Çalışanlar arkadaş canlısı, destekleyici ve bilgili mi?
- Daha öncekilerle bağlantılı ve belki de (her ne kadar bir suçu bildirmek ya da şikayet etmek için olmadığı sürece nadiren dile getirilse de) en önemli konulardan bir tanesi, çalışanların benim, yani müşterinin ihtiyacını karşılayıp karşılamadığıdır.
- Teknemi burada tutmak bana ne kadar mal olacak? Ancak unutulmamalıdır ki, her ne kadar birçok müşteri fiyata bakıyorsa ve hatta ilk soruları bu oluyorsa da, fiyat nadiren en önemli faktördür. Aslında, müşteri için en önemli konu eğer buysa, iş modeliniz

sadece fiyat üzerine rekabet eden temel bir tesis olmak olmadığı sürece, belki de sizin tesisiniz uygun değildir.

MÜŞTERİLERİN NE DÜŞÜNDÜĞÜNÜ DAHA İYİ ANLAMAYA ÇALIŞMAK ÖNEMLİ

Şikayet kısmına gelecek olursak, daha önce bahsettiğim, marina sahibinin/ yöneticisinin resepsiyon masasının arkasındaki duvara "Bir sorunuz varsa beni arayın! Arkadaşlarınız bu konuda bir şey yapamaz ama ben yapabilirim" gibi bir şey yazdığı ve kendi



telefon numarasını eklediği aile tesisini hatırlıyor olabilirsiniz. O marina sahibi bana aslında şikayet içeren nispeten az sayıda arama aldığını ve bunları ciddiye alarak, mümkün olduğunca çözümlendiğini anlatmıştı. Yardımcı olduğu bu müşteriler genellikle onun en iyi reklamcıları haline geliyordu. Ayrıca, aslında soru sormak ya da öneride bulunmak ya da sadece iletişim kurmak amacıyla daha fazla arama aldığını da söyledi. Bu uygulamanın son derece yardımcı bir iletişim hattı açtığını ve müşterilerinin aklında ne olduğunu anlamasını sağladığını da anlattı. Aslında, müşterilerin ne düşündüğünü daha iyi anlamaya çalışmak, konuk ağırlama ve müşteri hizmeti odaklı iş alanlarının birçoğunun yoğun şekilde üzerinde çalıştıkları bir konudur. Birçoğu ister çevrimiçi, ister telefonla isterse



de tesisin kendisinde olsun, ilk iletişim anında anketler uygulamaktadırlar. Bazıları bunu kendi tesislerinde yaparken, bazıları da “isimsiz” yaklaşımı amacıyla dış kurumlar kullanılmaktadır ki, bu çoğu zaman pek de isimsiz olmaz. Günümüzde, bu çalışmayı biraz çevrimiçi yardımıyla kendiniz yapmanız için de çok sayıda seçenek vardır. SurveyMonkey en iyi bilinen uygulamalardan birisidir, ama müşteri anketi yapmayı oldukça basit (ve sonuçları takip ettiğiniz ve çok sık yaparak aşırıya kaçmadığınız varsayılarak son derece faydalı) bir iş haline getiren çok sayıda başka hizmet de vardır. Her ne kadar anketler son derece yardımcı olsa da, mümkün olan durumlarda en anlamlı yaklaşım bire bir diyaloglardır. Kullanılan yaklaşıma bakılmaksızın, sorunları iyileştirmek için yapıcı eylemlerde bulunmak ve size geri bildirim veren kişilere geri dönmek de önemlidir. Bu geri dönüş mümkünse doğrudan kişilere ya da daha sıklıkla web siteniz, bültenleriniz ya da müşterilerinize e-posta yollayarak yapılabilir.

Kaç kere bir arama yaptınız ya da çevrim içi bir ortama girdiniz ve aldığınız hizmet konusunda geri bildirim vermeniz istendi? Çoğu kere doldurulan anketlere bakan birilerinin olup olmadığını merak etmişimdir. Ancak geçen gün, bir zincir bilgisayar mağazasının nispeten yeni bir şubesi, yaptığım bir satın alma dolayısıyla bir takip e-posta anketi yolladı. Mağazada yaşadığım tecrübe hiç de olumlu değildi ve onlara yapıcı bir tavırla geri bildirim verdim. İki gün sonra müşteri hizmetleri yöneticisi beni özür dilemek ve yorumlarımın üzerinden

geçmek için aradı. Önerilerimden bazılarını uyguladığını söyledi, bana kendi telefon numarasını ve e-posta adresini verdi ve onlara bir şans daha vereceğimi umduğunu ve herhangi bir sorun olması durumunda hemen kendisini aramamı söyledi. Hayran kaldım.

KENDİ VİZYONUNUZ İLE MÜŞTERİ ALGISI ARASINDA DENGELİ KURMAK GEREKİR

Jersey limanları da (yani Jersey English Channel adaları) beni hayran bıraktı. 2019 yılında, adada yönettikleri üç marina ile ilgili kapsamlı bir müşteri anketi yaptılar ve raporun tamamı, iyiyi, güzeli ve çirkinini gösterecek şekilde web sitelerinde bulunabilir. Adil olmak gerekirse, pek de fazla kötü ya da çirkin şey yok, olanlar da ana olarak park ve WiFi ile ilgili. Ama bu raporu, çalışmaya koyulup olumsuz tarafları düzeltme sözü ile birlikte web sitelerine koydular. Her işte olduğu gibi, bazı şeylerin planlandığı gibi gitmediği ve bunun kimi zaman tesisteki birisinden, başka zamanlarda da dış güçlerden kaynaklanabileceği zamanlar olabilir. Asıl konu bu sorunun nasıl ele alındığı ve müşteriye iletildiğidir. Sorun keşfedilir keşfedilmez, çözüm amacıyla ve proaktif bir yaklaşımla müşteriyle iletişim kurmak, sorunu azaltma konusunda son derece yardımcı olur ve müşterinin, sorunu çözmeye çalıştığınızı ve en önemlisi önemseydiğinizi bilmesini sağlar.

Teknecilik topluluğunun nispeten birbirine bağlı bir çevre olduğunu unutmayın. Çoğu zaman müşteriler tesisteki kişilerden birbiriyle (özellikle bir iki kokteyl eşliğinde) konuşmaya daha açıktırlar. Yanlış giden bir şeyler ya da sorunlar varsa, hızla yayılır. Aynı şekilde işler iyi gittiğinde de müşteriler bu konuda övünme konusunda hızlıdırlar. Ve müşterilerin hızlı tatmin talep ettikleri bu çağda, bir tesisi güncelleme ve geliştirme konusunda sürekli baskı vardır. Ama bunun da bir maliyeti vardır ve özellikle sıkıntılı dönemlerde birçok tesis geliştirmeyi zor bulur.

Mantiken, endüstri, müşteri kaybetme korkusuyla fiyat arttırma konusunda oldukça çekingendir, ama gelir olmazsa tesisler istenen güncellemeleri en aza indirmek ya da ertelemek zorunda kalırlar. Bu arada teknecilerin çoğu da tekneleri için gittikçe daha fazla para ödemektedirler. Şüphesiz ki daha önce birçok teknecinin, ödeme yaptıkları şeyin değerli olduğu algısına sahip olmaları şartıyla bir miktar daha yüksek bir tarifeyi karşılayabilecek olduklarını söylediğimi daha önce duymuşsunuzdur. Bu döngü, müşterilere anlayacakları bir şekilde, tesiste ne olup bittiği ve nelerin olacağı ve değişiklikler konusunda tutkulu olunduğu iletildiğinde daha yüksek bir tarifeye kanalize edilebilir.

Benzer şekilde, müşterilerinin ihtiyaçlarını gerçekten karşılayan tesisler daha yüksek fiyatlar belirleyebilirler, bu da karşılığında nakit akışını arttırır ve karşılık olarak güncelleme yapmak mümkün olur. Bu durum yine, kendi vizyonunuz ile müşteri algısı arasında denge kurmaktır. Ayrıca, güncelleme ve geliştirmelerin aslında sadece tesisin fiziksel özellikleri ile sınırlı olmadığını, ek personel olarak ve/veya daha iyi personel eğitimi, korunması vs. gibi konuların da müşterilerin ihtiyacını karşılamasının yolları olduğunu unutmayın.

Günün sonunda bir müşterinin tesisinize gelmesinin ve orada kalmasının en önemli sebebinin kendilerine nasıl davranıldığı ve onlara ne hissettirdiğiniz algısı olduğunu söyleyebilirim. Yaklaşımlarınız, tecrübeleriniz, yorum ve önerileriniz konusunda sizden haber almak isterim. Bu arada, denizin üstüne çıkıp teknenin keyfini çıkarma zamanı!

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



ULUÇ KEDME *

Geçtiğimiz ayki yazımızda da dile getirdiğimiz üzere yaz döneminin gelmesi ile birlikte markette yükselişin devam etmesine karşın, beklendiği üzere hız kestiğine tanıklık etmekteyiz. Ancak pozitif seyrin devam ettiğini ve başta bu sene olmak üzere önümüzdeki seneye taşacak olumlu beklentilerin olduğunu da gözlemlemekteyiz. Bu pozitif hava ile birlikte gerek navlunlarda, gerek ise gemi fiyatlarında yükseliş trendinin devam ettiğini görüyoruz.

Pozitif seyir devam ediyor, beklentiler olumlu yönde

Endekslere baktığımızda son bir aylık değişimlerde Baltık Kuruyük Endeksi'nde %9 seviyesine yakın, Baltık Handysize Endeksi'ne baktığımızda %9 seviyesinde ve son olarak Supramax Endeksi'ne baktığımızda ise %18'e yakın bir artıştan söz etmemiz mümkün. Genelde yaz döneminde beklenen durgunluk ve negatif seyrin aksine oldukça olumlu bir marketin devam ettiğini görmekteyiz. Bunu aslen kiracıların özellikle uzun dönem periyod kira için gemi arayışından ve beraberinde alım taleplerinin artması karşılığında ise satmak isteyen armatörün azalmasından da gözlemleyebiliyoruz.

Brent Petrol'e baktığımızda son 2-3 yılın en yüksek seviyesine geldiğini görmekteyiz ki, geçen ayki yazımızda 60 dolar üzerinde olan değeri bugün itibari ile 70 dolar üzerinde seyrettiğini görüyoruz. Bunun temelinde özel sektör verilerinin ABD stoklarındaki

azalmaya işaret etmesi etkili olmuştur. Gerek siyah, gerek ise beyaz mal tanker endekslerinde de son bir aylık yükseliş beraberinde göze çarpmaktadır.

Emtia ve demir/çelik fiyatlarındaki sert yükselişin de devam ettiğini, özellikle hurda piyasalarında Bangladeş sonrası Pakistan ve Hindistan'ın da pozitif yönde sert olarak hareketlendiğini görmekteyiz.

Özetlemek gerekirse, gemi alım-satım perspektifinden baktığımızda markette olumlu seyrin, beraberinde daha da iyimser beklentilerin, emtia fiyatlarındaki sert yükselişlerin ve gemi alım talebinin fazla olması sebebi ile gemi fiyatlarında sert yükselmeler olduğunu görmekteyiz. Bununla birlikte bu sürecin en azından yıl sonuna kadar gitmesi raporlar ve son olarak operatör/kiracıların yaklaşımları da göz önüne alındığında beklentiler dahilinde olduğu yorumlanmaktadır.

HAZİRAN 2021 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

Gemi İsmi	DWT	İnşa Yılı	İnşa Ülkesi	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	Fiyat US\$ M
Gemi İsmi	DWT	İnşa Yılı	İnşa Ülkesi	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	Fiyat US\$ M
ECLIPSE	79.474	2010	CHINA	BULK	NORWAY	16,75
GH DESERT ORCHID	64.000	2018	CHINA	BULK	CHINA	140,50 *
GH ECLIPSE	63.519	2019	CHINA	BULK	CHINA	*
GH URBAN SEA	63.437	2017	CHINA	BULK	CHINA	*
GH SKY BEAUTY	63.398	2017	CHINA	BULK	CHINA	*
GH DANZERO	63.326	2014	CHINA	BULK	CHINA	*
GH GALILEO	63.301	2017	CHINA	BULK	CHINA	*
CLIPPER KALAVRYTA	63.325	2015	CHINA	BULK	CHINA	*
CLIPPER KYTHIRA	63.273	2015	CHINA	BULK	CHINA	*
CLIPPER BAROLO	58.444	2011	S. KOREA	BULK	CHINA	*
CLIPPER BRUNELLO	58.433	2012	S. KOREA	BULK	CHINA	*
CLIPPER APOLLONIA	32.755	2010	CHINA	BULK	CHINA	*
CLIPPER AEGINA	32.691	2010	CHINA	BULK	CHINA	*
CLIPPER ALEXANDRIA	32.535	2010	CHINA	BULK	CHINA	*
CLIPPER TALENT	30.475	2009	CHINA	BULK	CHINA	*
CLIPPER TRIUMPH	30.472	2009	CHINA	BULK	CHINA	*



CLIPPER TARPON	30.427	2010	CHINA	BULK	CHINA	*
CLIPPER LIS	28.321	2009	CHINA	BULK	CHINA	*
STAR ERACLE	58.018	2012	CHINA	BULK	CHINA	15,90
PACIFIC TALENT	56.578	2013	CHINA	BULK	NA	15,50
HOUYU	55.471	2010	JAPAN	BULK	NA	15,50
TERN	50.209	2003	JAPAN	BULK	CHINA	9,60
YOU & ISLAND	38.309	2011	JAPAN	BULK	UK	15,20
INTERLINK COMITY	37.302	2010	CHINA	BULK	GREECE	12,80
GRACE OCEAN	33.296	2013	JAPAN	BULK	GREECE	15,10
ES NEPTUNE	29.037	2012	CHINA	BULK	NA	8,20
DESPINA ANGEL	28.534	2007	JAPAN	BULK	GREECE	8,25
BL COSMOS	18.976	2004	JAPAN	BULK	CHINA	4,50
MARLENE D'AMATO	93.207	2012	CHINA	BULK	NA	15,70
RICH FUTURE	82.197	2013	CHINA	BULK	GREECE	22,80
SOROCO	78.888	2008	JAPAN	BULK	NA	15,50
MARIA	76.015	2003	JAPAN	BULK	NA	12,30
ASL VENUS	75.928	2001	JAPAN	BULK	CHINA	8,80
NAUTICAL LOREDANA	63.556	2015	CHINA	BULK	USA	22,00
NAUTICAL HILARY	63.531	2015	CHINA	BULK	USA	22,00
HULL DE108	61.000	2022	CHINA	BULK	USA	29,20
HULL DE107	61.000	2022	CHINA	BULK	USA	29,20
OLYMPIC PEGASUS	56.726	2011	CHINA	BULK	GREECE	15,00
OLYMPIC PEACE	55.709	2006	CHINA	BULK	GREECE	25,50 *
OLYMPIC PRIDE	55.705	2006	JAPAN	BULK	GREECE	*
ARCHAGELOS MICHAEL	53.460	2007	VIETNAM	BULK	NA	8,20
ORANGE ISLAND	50.806	2010	JAPAN	BULK	CHINA	13,50
SIDER SYROS	36.844	2016	JAPAN	BULK	NA	20,70
ASIA PEARL I	35.283	2009	CHINA	BULK	NA	41,00 *
ASIA PEARL II	35.283	2009	CHINA	BULK	NA	*
A PEARL VII	35.283	2010	CHINA	BULK	NA	*
ASIA PEARL VIII	35.239	2009	CHINA	BULK	NA	*
VIET THUAN 35-01	35.196	2011	CHINA	BULK	NA	10,60
NEW GENERAL	35.009	2011	JAPAN	BULK	NA	13,50
ORIENT ADVENTURE	33.755	2011	CHINA	BULK	GREECE	NA
AKSON SARA	32.648	2010	CHINA	BULK	NA	10,50
CHERRY ISLAND	28.220	2014	JAPAN	BULK	NA	11,00
RYOGA	24.959	2011	JAPAN	BULK	NA	8,80
MAGNATE	18.828	2004	JAPAN	BULK	GREECE	4,60
AUSTRALIA MARU	181.415	2012	JAPAN	BULK	GREECE	33,00
MINERAL KYOTO	18.031	2004	S. KOREA	BULK	NA	15,50
PHOENIX BEAUTY	16.915	2010	CHINA	BULK	GREECE	23,50
BOTTIGLIERI SOPHIE GREEN	93.283	2011	CHINA	BULK	GREECE	NA
IOANNA L	81.837	2017	JAPAN	BULK	GERMANY	29,50
GLOBAL BONANZA	74.916	2011	CHINA	BULK	NA	23,00
GH SEABIRD	63.553	2016	CHINA	BULK	GREECE	21,50
HUA RONG 2	56.439	2013	JAPAN	BULK	CHINA	18,00
DARYA LAKSHMI	55.469	2009	JAPAN	BULK	NA	14,20

TAI HAWK	52.686	2004	JAPAN	BULK	HONG KONG	10,60
CLIPPER ENDEAVOUR	52.483	2004	PHILIPPINES	BULK	NA	9,75
FUSHUN	48.224	1997	JAPAN	BULK	CHINA	6,50
ULTRA OSORNO	37.981	2018	JAPAN	BULK	HONG KONG	45,00 *
ULTRA CALBUCO	37.981	2017	JAPAN	BULK	HONG KONG	*
DRY BEAM NEO	37.900	2019	JAPAN	BULK	NA	24,00
SREDNA GORA	37.302	2010	CHINA	BULK	GREECE	11,60
MANZANILLO	34.426	2010	S. KOREA	BULK	NA	11,50
DORY	34.529	2010	S. KOREA	BULK	NA	20,50 *
ORIENT ALLIANCE	33.755	2012	CHINA	BULK	NA	*
LADY C	3.279	2011	CHINA	BULK	CHINA	9,50
MOUNT HOPE	2.818	2014	JAPAN	BULK	NA	10,70
HAE JUNG	10.623	1996	S. KOREA	CMET	S.KOREA	3,20
TIGER SHANDONG	180.091	2011	CHINA	BULK	CHINA	24,45
SPRING AEOLIAN	83.478	2012	JAPAN	BULK	GREECE	21,30
TANGERINE ISLAND	82.265	2012	JAPAN	BULK	GREECE	20,80
JAIGARH	82.166	2010	JAPAN	BULK	GREECE	19,00
PEDHOULAS FARMER	81.541	2012	CHINA	BULK	GREECE	44,50 *
PEDHOULAS BUILDER	81.541	2012	CHINA	BULK	GREECE	*
COUNTESS I	79.235	2013	CHINA	BULK	CHINA	18,80
WISDOM DIVA	76.606	2009	JAPAN	BULK	GREECE	17,30
PACIFIC HERO	58.677	2012	JAPAN	BULK	CHINA	18,20
LEGACY	57.045	2011	CHINA	BULK	NA	11,00
OLYMPIC	57.034	2012	CHINA	BULK	NA	11,00
SUPERIOR	56.556	2012	CHINA	BULK	NA	13,50
ZOE S	53.054	2002	JAPAN	BULK	CHINA	8,40
GREAT PRAISE	52.424	2006	PHILIPPINES	BULK	NA	11,60
GREAT LEGEND	52.385	2006	PHILIPPINES	BULK	NA	11,60
C S DREAM	50.780	2010	JAPAN	BULK	NA	13,80
XING RONG HAI	38.947	2015	CHINA	BULK	NA	16,00
XING ZUN HAI	38.947	2015	CHINA	BULK	NA	16,00
XING YI HAI	38.898	2016	CHINA	BULK	NA	16,00
XING RU HAI	38.858	2016	CHINA	BULK	NA	16,00
INDIGO TRAVELLER	55.596	2011	JAPAN	BULK	HONG KONG	15,80
BASIC RAINBOW	38.468	2011	JAPAN	BULK	HONG KONG	14,50
NORDRUBICON	37.985	2016	CHINA	BULK	HONG KONG	18,30
NORDCOLORADO	37.976	2016	CHINA	BULK	HONG KONG	18,05
LEAP HEART	28.383	2012	JAPAN	BULK	HONG KONG	10,00
ATLANTIC DIANA	28.419	2009	JAPAN	BULK	NA	NA
LOVELAND ISLAND	28.316	2010	JAPAN	BULK	NA	18,50 *
CRYSTAL ISLAND	28.228	2011	JAPAN	BULK	NA	*
BEAGLE VII	16.822	2007	JAPAN	BULK	NA	5,80
S'HAIL AL MAFYAR	75.522	1999	JAPAN	BULK	CHINA	6,90
SILVIA AMBITION	56.880	2011	CHINA	BULK	CHINA	26*
SILVIA GLORY	56.797	2012	CHINA	BULK	CHINA	*
SIKANIA	53.553	2001	JAPAN	BULK	BANGLADESH	9,00



TAIYUAN	37.657	2016	JAPAN	BULK	S. KOREA	20,20
TSINGTAO	37.657	2016	JAPAN	BULK	S. KOREA	20,20
FORTUNE BAY	29.092	2011	JAPAN	BULK	GREECE	9,50
GRAND VENTURE	206.296	2005	JAPAN	BULK	GREECE	16,75
SIMON LD	179.816	2014	CHINA	BULK	NA	28,00
LEOPOLD LD	179.816	2014	CHINA	BULK	NA	28,00
LOWLANDS ORCHID	176.193	2005	JAPAN	BULK	NA	15,50
CL GENEVA	85.000	2021	CHINA	BULK	NA	114,00*
CL PEKING	85.000	2021	CHINA	BULK	NA	*
NING MAY	85.000	2020	CHINA	BULK	NA	*
XIAO MAY	85.000	2021	CHINA	BULK	NA	*
PEAK PROTEUS	82.158	2013	JAPAN	BULK	GREECE	22,00
EMERALD STAR	81.817	2014	PHILIPPINES	BULK	GREECE	25,10
NORD SIRIUS	78.095	2012	JAPAN	BULK	GREECE	19,80
FOUR COAL	76.822	2014	S. KOREA	BULK	GREECE	21,00
NEW EMPEROR	76.585	2006	JAPAN	BULK	NA	12,00
BRAHMS	75.003	2011	CHINA	BULK	NA	14,50
SUNNY PUTNEY	74.940	2013	JAPAN	BULK	GREECE	19,00
SERENA R	63.997	2016	CHINA	BULK	USA	20,50
GUO QIANG 8	63.376	2018	CHINA	BULK	CHINA	23,00
LOWLANDS PATRASCHÉ	58.105	2013	PHILIPPINES	BULK	GREECE	18,00
PACIFIC BRIGHT	56.512	2013	CHINA	BULK	CHINA	14,80
MAKIKI	52.525	2006	PHILIPPINES	BULK	CHINA	9,30
S'HAIL AL DOHA	52.455	2002	PHILIPPINES	BULK	CHINA	7,80
BERGE BANDAI	39.359	2016	CHINA	BULK	NA	17,50
KOHINOOR	32.309	2010	JAPAN	BULK	NA	11,00
SKS SATILLA	158.843	2006	S.KOREA	TANKER	VIETNAM	23,00
ASTRA	149.995	2002	JAPAN	TANKER	NA	32,00
VOYAGER	149.991	2002	JAPAN	TANKER	NA	*
CHAMPION PLEASURE	105.852	2008	JAPAN	TANKER	GREECE	18,10
VALLE DI ANDALUSIA	40.000	2001	S.KOREA	TANKER	NA	6,50
LEON M	12.959	2008	S.KOREA	TANKER	VIETNAM	5,50
LIPARI M	3434	2002	ITALY	TANKER	RUSSIA	3,00
HULL 3240	299.240	2022	S.KOREA	TANKER	NORWAY	565,80 *
HULL 3241	299.240	2022	S.KOREA	TANKER	NORWAY	565,80 *
HULL 3283	299.240	2022	S.KOREA	TANKER	NORWAY	565,80 *
HULL 3284	299.240	2022	S.KOREA	TANKER	NORWAY	565,80 *
HULL 3285	299.240	2022	S.KOREA	TANKER	NORWAY	565,80 *
HULL 3286	299.240	2022	S.KOREA	TANKER	NORWAY	565,80 *
MOGRA	150.709	2000	JAPAN	TANKER	GREECE	16,00
ORO SINGA	113.333	1999	S.KOREA	TANKER	CHINA	9,90
NORD LAVENDER	74.260	2017	S.KOREA	TANKER	GREECE	30,00
ATLANTIC PISCES	49.999	2009	S.KOREA	TANKER	NORWAY	15,00
SALAMINIA	47.407	2007	JAPAN	TANKER	GREECE	9,60
TIGER HONGKONG	13.034	2009	S.KOREA	TANKER	UNDISCLOSED	6,00
MENTOR	13.013	2007	S.KOREA	TANKER	INDIA	5,50

DARA DESGAGNES	10511	1992	GERMANY	TANKER	DOMINICAN	NA
6 x VLCCs	300.000	2022	S.KOREA	TANKER	NORWAY	94,00
HUDSON	297.638	2017	PHILIPPINES	TANKER	DENMARK	70,50
FOLEGANDROS	115.000	2018	CHINA	TANKER	GREEK	42,00
KASTELORIZO	109.900	2019	CHINA	TANKER	GREEK	42,00
EMERALD SPIRIT	109.060	2009	CHINA	TANKER	CANADA	129,00 *
GARIBALDI SPIRIT	109.039	2009	CHINA	TANKER	CANADA	*
WHISTLER SPIRIT	109.011	2010	CHINA	TANKER	CANADA	*
BLACKCOMB SPIRIT	108.914	2010	CHINA	TANKER	CANADA	*
TARBET SPIRIT	107.529	2009	JAPAN	TANKER	NA	NA
PEAK SPIRIT	104.621	2011	JAPAN	TANKER	NA	NA
OCEAN TAIPAN	108.936	2008	CHINA	TANKER	NA	17,00
MADISON	74.574	2010	S.KOREA	TANKER	UK	18,50
DONG TING HU	74.032	2007	CHINA	TANKER	NA	9,65
HONG ZE HU	73.972	2007	CHINA	TANKER	NA	9,65
HELLAS EXPLORER	51.246	2008	NORWAY	TANKER	NORWAY	13,00
MAERSK MIYAJIMA	4.802	2011	VIETNAM	TANKER	VIETNAM	16,40
HERMITAGE BRIDGE	4.788	2003	S.KOREA	TANKER	UAE	7,80
NAVIG8 CONSTELLATION	45.281	2013	S.KOREA	TANKER	CHINA	2,60
SUSANNE THERESA	3.464	2006	CHINA	TANKER	CHINA	3,50
SOFIE THERESA	3.418	2004	CHINA	TANKER		
JIU HUA SAN	317.977	2009	CHINA	TANKER	NA	37,00
NEW CENTURY	299.031	2004	JAPAN	TANKER	NA	31,00
SEAWAYS TANABE	298.561	2002	JAPAN	TANKER	CHINA	24,00
STARLIGHT VENTURE	291.768	2004	S.KOREA	TANKER	NA	30,60
SMITI	281.396	2005	JAPAN	TANKER	CHINA	31,50
NEW PROSPERITY	281.050	1999	JAPAN	TANKER	NA	NA
SCF URAL	159.314	2002	S.KOREA	TANKER	GREEK	16,00
SCF CAUCASUS	159.173	2002	S.KOREA	TANKER	GREEK	16,00
FILIKON	149.989	2002	CHINA	TANKER	CHINA	16,50
NISSOS SCHINOUSSA	114.445	2015	S.KOREA	TANKER	DENMARK	40,25
NISSOS THERASSIA	114.322	2015	S.KOREA	TANKER	DENMARK	40,25
NISSOS HERACLEA	114.270	2015	S.KOREA	TANKER	DENMARK	40,25
OCEAN CROWN	108.943	2007	VIETNAM	TANKER	VIETNAM	15,30
MAKRONISSOS	106.106	2002	S.KOREA	TANKER	NA	10,00
CHAMPION ISTRA	52.610	2012	CROATIA	TANKER	NORWAY	NA
ARISTA LEO	3.000	2018	CHINA	TANKER	CHINA	4,00
SKS SPEY	158.843	2007	S.KOREA	TANKER	VIETNAM	24,00
EUROFAITH	151.693	2004	S.KOREA	TANKER	U.A.E	18,00
ALONISSOS	10.629	2004	S.KOREA	TANKER	GREECE	49,25 *
MEGALONISSOS	106.162	2004	S.KOREA	TANKER	GREECE	*
AGATHONISSOS	106.149	2002	S.KOREA	TANKER	GREECE	*
SIKINOS	3.762	2006	S.KOREA	TANKER	GREECE	*
SKYROS	37.562	2006	S.KOREA	TANKER	GREECE	*
MARATHA	105.995	2003	S.KOREA	TANKER	NA	13,50
MR ARIES	49.998	2009	CHINA	TANKER	U.K	13,50

MAREX EXPRESS	46.652	2013	S.KOREA	TANKER	GREECE	20,00
NAVE NEUTRINO	298.330	2003	CHINA	TANKER	CHINA	25,00
NEW CREATION	297.259	2009	S. KOREA	TANKER	GREECE	37,50
STI GRACE	109.999	2016	S. KOREA	TANKER	CHINA	28,70
STI JERMYN	109.999	2016	CHINA	TANKER	NA	28,70
GLIFA	109.229	2005	S. KOREA	TANKER	NA	NA
DL COSMOS	49.995	2007	JAPAN	TANKER	NA	10,70
SETO EXPRESS	47.999	2007	CROATIA	TANKER	NA	10,50
MARINOULA	44.990	2000		TANKER	NA	5,50
BLANDINE	65.700	2009	CHINA	CONTAINER	DENMARK	38,00
SONGA HAYDN	42.002	2010	CHINA	CONTAINER	NA	58,00 *
CITY OF HONGKONG	34.295	2009	CHINA	CONTAINER	NA	*
SCIO SKY	39.307	2002	POLAND	CONTAINER	ITALY	16,50
X-PRESS KHYBER	38.096	2007	GERMANY	CONTAINER	NA	24,50
CONSHIP HUB	12.895	2003	ROMANIA	CONTAINER	ITALY	14,00 *
CONSHIP GEM	12.895	2003	UKRAINE	CONTAINER	ITALY	*
ELKE	11.023	2005	CHINA	CONTAINER	NA	6,10
PUFFY	11.500	2009	CHINA	GC	UK	2,50
ARIKUN	8.763	2007	VIETNAM	GC	VIETNAMESE	2,80
VENETIKO	67.009	2003	JAPAN	CONTAINER	NA	NA
NORDMAPLE	35.000	2018	CHINA	CONTAINER	SPAIN	32,50
BSL LIMASSOL	34.554	2002	GERMANY	CONTAINER	DENMARK	NA
BSL CAPE TOWN	34.295	2003	S.KOREA	CONTAINER	DENMARK	NA
SAN PALLISER	28.219	2007	S.KOREA	CONTAINER	GREECE	NA
SAN ANDRES	28.156	2008	S.KOREA	CONTAINER	GREECE	NA
KANWAY GALAXY	24.386	1997	JAPAN	CONTAINER	NA	6,30
APOLLO TROTH	10.255	2010	JAPAN	GC	CHINA	4,10
OCEAN SKY	8.969	2010	TAIWAN	GC	NA	3,65
ZHONG GU HE BEI	68.483	2006	S.KOREA	CONTAINER	NA	NA
ZHONG GU ZHE JIANG	68.150	2004	S.KOREA	CONTAINER	NA	NA
ZHONG GU GUANG DONG	53.874	2008	S.KOREA	CONTAINER	NA	NA
ZHONG GU GUANG XI	53.874	2008	S.KOREA	CONTAINER	NA	NA
NAVIOS DEDICATION	50.596	2008	CHINA	CONTAINER	OMAN	34,50
HANSA AMERICA	47.068	2014	CHINA	CONTAINER	DENMARK	30,00
ST GREEN	33.417	2011	JAPAN	CONTAINER	S: KOREA	22,50
LANTAU ACE	15.315	2001	S.KOREA	CONTAINER	NA	6,20
LANTAU ARROW	14.901	2001	S.KOREA	CONTAINER	NA	6,20
SKYROS	112.171	2014	S.KOREA	CONTAINER	ITALY	101,00
SYMI	11.216	2014	S.KOREA	CONTAINER	ITALY	101,00
ARGUELLO	51.314	2009	S.KOREA	CONTAINER	S. KOREA	37,50
HALLAND	2.295	1986	GERMANY	GC	NA	NA
NAVIOS DELIGHT	50.800	2008	CHINA	CONTAINER	OMAN	NA
SEGARA MAS	38.122	2006	GERMANY	CONTAINER	GREEK	14,20
SITU MAS	38.117	2005	GERMANY	CONTAINER	GREEK	14,20
PEGASUS ZETTA	13.007	2005	S. KOREA	CONTAINER	GREEK	8,20
STAR APEX	13.002	2006	S. KOREA	CONTAINER	GREEK	8,20

HURDA FİYATLARI HAZİRAN 2021			
ÜLKE	Dökme		
	Kuruyük (per T/LTD)	Tanker (per T/LTD)	Konteyner (per T/LTD)
BANGLADEŞ	US\$ 535-545	US\$ 545-555	US\$ 555-565
PAKİSTAN	US\$ 545-555	US\$ 555-565	US\$ 565-575
HİNDİSTAN	US\$ 525-535	US\$ 535-545	US\$ 545-555
TÜRKİYE	US\$ 275-285	US\$ 285-295	US\$ 295-305

HAZİRAN 2021 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

DOLE HONDURAS	16.337	8.291	1991	CONT.	INDIA	471
ENERGY STAR	309.966	42.686	1997	TANKER	BANGLADESH	530
FREESIA I	159.211	23.159	1998	TANKER	BANGLADESH	NA
NAVION OSLO	100.257	17.953	2001	TANKER	TURKEY	NA
HUA 1	95.666	16.062	1997	TANKER	BANGLADESH	NA
ELKA GLORY	44.598	10.365	2003	TANKER	PAKISTAN	NA
SEA JADE	17.034	5.996	1994	TANKER	BANGLADESH	NA
ICE GLACIER	14.933	6.614	1988	REEFER	INDIA	543
ARK PIONEER	808	2.304	1992	TANKER	AS IS COLOMBO	NA
VEGA	1.796	6.614	1984	FISHING	INDIA	606
NEW DIAMOND	299.986	38.964	2000	TANKER	PAKISTAN	NA
LOUISA	35.033	7.798	1995	TANKER	NA	252
TAIHUA GLORY	11.533	3.258	1995	TANKER	NA	738
ELKA VASSILIKI	94.143	17.843	2004	TANKER	PAKISTAN	555
ELKA ARISTOTLE	94.143	17.843	2003	TANKER	PAKISTAN	555
CAVALIER	47.629	9.606	1995	TANKER	BANG/PAK	570
AZOV SEA	47.363	9.755	1998	TANKER	INDIA	535
BOUDICCA	5.956	143	1973	PASSENGER	TURKEY	NA
SEVAN	40	158	2009	DRIL PLATFORM	INDONESIA	NA
SEA RIDER	35.775	8.529	2000	TANKER	PAKISTAN	560
SAKURA II	19.365	5.430	1998	TANKER	INDIA	543
VARZUGA	16.038	6.616	1977	TANKER	TURKEY	NA
ICE RANGER	14.572	6.928	1985	REEFER	INDIA	502
KENOZ	10.453	10.600	1970	LIVESTOCK	BANGLADESH	490
VIKA	41.185	9.659	1998	BULK	NA	550
SRIKANDI INDONESIA	20.756	63	1999	BULK	INDONESIA	NA
MR STAR	45.219	10.043	1997	TANKER	BANGLADESH	541
FALCON	19.998	6.695	1996	TANKER	INDIA	735
MARTA	17.935	5.812	1981	TANKER	BRAZIL	383
GULF GLOW III	8.837	2.712	1988	TANKER	INDIA	NA
PALMYRA	5.428	1.944	1991	TANKER	PAKISTAN	485
NOLLA	53	1.827	1984	TANKER	PAKISTAN	485
CARIBBEAN ENERGY GAS	72.571	28.085	1980	TANKER	BANGLADESH	640
CAPTAIN HAMADA	7.938	7.938	1988	GENERAL CARGO	PAKISTAN	480
SIHAM 1	3.990	3.990	1983	GENERAL CARGO	PAKISTAN	462
EM VITALITY	300.361	48.100	1996	TANKER	AS IS SINGAPORE	500
FREEMONT TANKER	105.400	16.237	1998	TANKER	BANGLADESH	535
ELKA SIRIUS	45.467	12.389	2003	TANKER	PAKISTAN	530

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

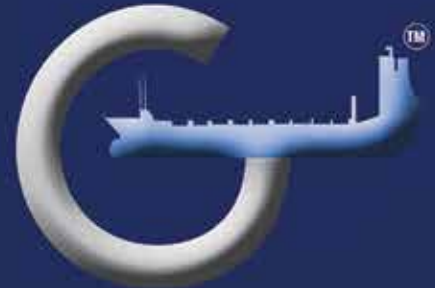


SOLID SOLUTIONS FOR HEAVY SEA CONDITIONS

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.



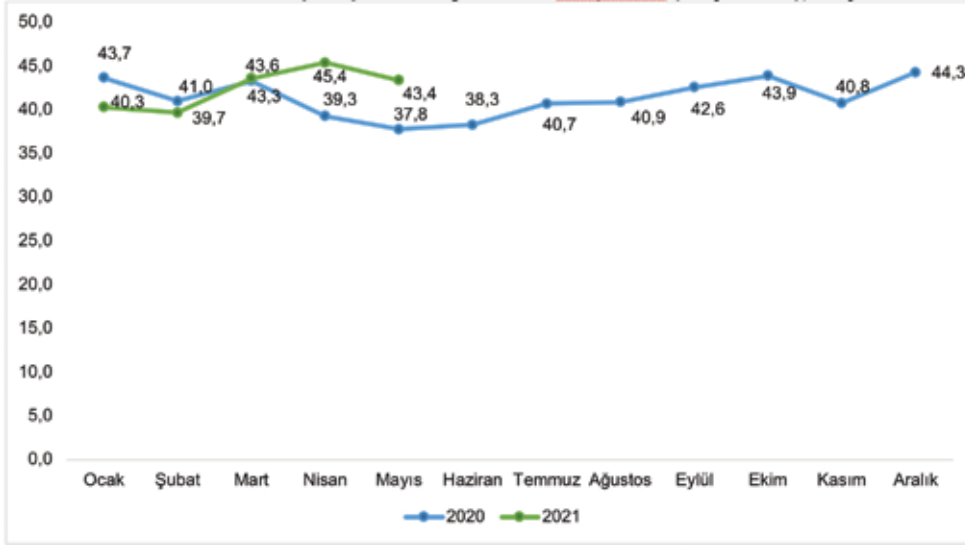
Gürdesan Gemi Mak. San. ve Tic. A.Ş.
Dilovası Organize Sanayi Bölgesi
4. Kısım D-4016 Sok. No:1
GEBZE - KOCAELİ / TÜRKİYE
Phone : 0532 755 43 64
Phone : 0262-724 85 46
Fax : 0262 724 85 54
Web : www.gurdesan.com.tr
e-mail : info@gurdesan.com.tr



2020-2021 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2021 yılı Mayıs ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %14,6 artış göstererek 43.367.905 ton olmuştur.

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



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

Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2021 yılı Mayıs ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %13 arttı.

- Limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı 2021 yılı Mayıs ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %33,4 artarak 13.637.861 ton,
- Limanlarımızda gerçekleştirilen ithalat amaçlı boşaltma miktarı 2021 yılı Mayıs ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %1,2 artarak 18.030.263 ton,
- Dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı 2021 yılı Mayıs ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %13 artarak 31.688.124 ton olmuştur.

Tablo 1. Denizyolu İle Dış Ticaret, Mayıs 2021

Aylar	Yıllar	İhracat		İthalat		Dış Ticaret	
		Miktar	Değişim	Miktar	Değişim	Miktar	Değişim
Mayıs	2020	10.219.872	33,4%	17.808.604	1,2%	28.028.476	13,0%
	2021	13.637.861		18.030.263		31.668.124	
Ocak - Mayıs	2020	55.276.217	14,3%	96.215.862	-2,9%	151.492.079	3,4%
	2021	63.175.170		93.440.890		156.616.060	

Kaynak: UAB Denizcilik Genel Müdürlüğü ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları



- ÜRETİM- Bariyerler-Sorbentler-Yüzer Tanklar
- ACIL MÜDAHALE HİZMETİ
- ACIL MÜDAHALE PLAN HAZIRLAMA
- PETROL KİRLİLİĞİ MÜDAHALE EĞİTİMLERİ
- PETROL KİRLİLİĞİ TATBİKATLARI
- SU ALTI ÇALIŞMALARI
- GEMİLERDEN ATIK ALIM
- ÇÖP VE PETROL TOPLAMA GEMİ İNŞAA
- PETROL KİRLİLİKLERİNE MÜDAHALE VE TEMİZLİK

SEAGULL

Martı Deniz Temizliği Ltd. Şti.

Adres : Mühane Cid. Çağlar Hn. No: 19 Karaköy / İstanbul
Tel : +90 212 243 48 82
Faks : +90 212 243 48 89
GSM : +90 532 284 65 03 (7/24)
E-mail : info@marticevre.com.tr



21.06.2021

25. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

ISTFIX Bileşik Endeks neredeyse değişmeyerek geçen haftaki 1.334 puandan 1.319 puana geriledi. Düşüşte daha ziyade artan yakıt fiyatları etkili oldu.



ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2021



ISTFIX – Son 1 yıl

HABERLER

Avrupa ve Birleşik Devletler

ABD Merkez Bankası (Fed), Federal Açık Piyasa Komitesi'nde (FOMC) federal fonlama faizinde değişiklik yapmadı ve enflasyonda önemli ilerleme kaydedilene kadar aylık 120 milyar dolarlık varlık alımlarına devam etme sözü verdi. Lakin komite üyeleri 2023'ün sonuna kadar iki artış beklediklerinin sinyalini verdi. Bu da sürpriz biçimde şahin bir duruş olarak algılandı. Bu arada Fed 2021 ABD büyüme beklentisini de yükselterek yüzde 7'ye çıkarttı.

Avrupa Birliği ise toparlanma programını fonlamak için 10 yıllık tahvil ihalesine çıkacağını açıkladı. Birlik Koronavirüs sonrası toparlanmayı finanse etmek amacıyla 5 yılda yaklaşık 1 trilyon dolarlık tahvil ihraç edecek.

G7, gelişmekte olan ülkelere Çin'in multi-trilyon dolarlık Kuşak ve Yol girişimine rakip olabilecek bir plan sunarak büyük altyapı planıyla Çin'e rakip oluyor. Beyaz Saray, diğer G7 liderleri ile ortak Build Back Better

World (B3W) girişimi olarak bilinen planlarının, gelişmekte olan ülkelerin ihtiyaç duyduğu 40 trilyon doları 2035 yılına kadar tamamlamak için yardımcı olacak şeffaf bir altyapı ortaklığı sağlayacağını umduğunu söyledi. Bu arada, Alman üretimi pandemi sonrası toparlanmaya devam ederken, enflasyonun beklenenden daha hızlı yükselebileceği bildiriliyor. Bundesbank, bu yıl ve gelecek yıl için büyüme ve enflasyon tahminlerini yükseltti. Alman ekonomisinin bu yıl yüzde 3,7 ve gelecek yıl yüzde 5,2 büyümesiyle önümüzdeki çeyrekte salgın öncesi seviyelere ulaşması bekleniyor.

Emtia Haberleri

Bu hafta petrol fiyatları stabil seyretti. Batı Teksas tipi ham petrol 71 dolar/varil seviyesinde tutunurken Brent de 73 dolar/varil civarındaydı.

Rusya, nisan ayında ihraç ettiği 800.000 tondan sonra, mayıs ayında 350 bin ton buğday ihraç ederek 2020-2021 hasat yılında sevk edilen en düşük aylık hacmi kaydetti. Ancak, Rusagrotrans sezonun 11 ayında toplam buğday ihracatının, 2019-

2020 hasat yılının aynı dönemine göre yüzde 7 artarak yaklaşık 35.2 milyon ton olmasını bekliyor. Bu tahmin, 2 Haziran'dan itibaren yürürlüğe girecek olan değişken ihracat vergisine dayanmakta. Bu sistemde mevcut 50 avro/ton vergi yarıya düşüyor.

2020-2021 hasat yılı genelinde ise Rusya buğday ihracatı Avrasya Ekonomik Bölgesi dahil 37,7 milyon tona ulaşacak.

Bu miktarın 2017-2018 hasat yılında kaydedilen 42 milyon tonluk rekordan sonra ikinci büyük ihracat hacmi olması bekleniyor. 2021 yılının ilk çeyreğinde Azak-Karadeniz havzasındaki limanlarda kömür elleçlemeleri, Taman'daki kömür terminaline yapılan arzın artmasıyla 5,1 milyon tona çıktı ve 2 milyon ton yani yüzde 67,1 artış kaydetti.

2020-2021 sezonunun başlangıcından bu yana, Ukrayna buğday ihracatı 15,6 milyon tona (geçen dönemin 4,3 milyon ton gerisine) düşerken, arpa ihracatı 660.000 ton düşüşle 4,14 milyon tona geriledi. Mısır ihracatı da 7,5 milyon ton düşüşle 20,4 milyon tona geriledi.

NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	3.954	5.653	7.319	10.505
Geçen Hafta	3.999	5.717	7.402	10.624
Geçen Ay	3.070	4.389	5.682	8.155
Geçen Yıl	927	1.325	1.715	2.461



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2021

TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonnage	Cargo	LOAD. - DISCH. PORT	L/D Rate (t/day)	Freight (\$/tonne)
1,000	STEEL COILS	ISKENDERUN-CHALKIS	1000/1000	65.00
1,400	FERROALLOYS	TAGANROG-ICDAS	1000/1000	37.00
2,000	COPPER	HUELVA-ALEXANDRIA	1000/1000	53.50
2,800	MDF (3500 CBM)	MARMARA-CASABLANCA	1200/1200	59.00
3,000	GENERALS	VOLOS-PORTO VESME	1500/600	37.00
3,000	SHREDDED TIRES (70")	MOLFETTA-NEMRUT	2000/1500	30.00
3,000	STEEL COILS	ISKENDERUN-PORTO MARGHERA	1500/1750	40.00
4,100	STEEL COILS	GALATZ-RAVENNA	2000/2000	45.00
4,250	WOOD PULP (55")	LIVORNO-MARMARA	2000/2000	27.00
5,000	SALT	BARCELONA-RAVENNA	2000/2000	27.00
5,200	HRC	FOS-GEMLIK	3000/2500	24.00
6,000	STEEL COILS	NOVOROSSIYSK-ASHDOD	2500/2500	38.00
6,000	MDF (6000 CBM)	TEKIRDAG-CASABLANCA	2000/2000	40.00
6,100	GRIT IN BULK	BIJELA-SEVILLE	2500/6100	32.50

Yukarıdaki tüm seferler ortalama 15 yaş profiline haiz gemilerin hız ve sarfiyat verilerine dayanılarak oluşturulmaktadır. Gemilerin ana yakıtı IFO 180, ikincil yakıtı ise MDO'dur. Tüm seferler yükleme limanının asgari 300 mil uzağından başlar, tahliye limanında biter. Varsa ortalamanın üzerindeki örneklere, diğer çeşitli kaynaklardan da doğruluğu teyit edilmeden yer verilmez. Bu rapordaki bilgiler ISTFIX Araştırma ekibinin güvenilir bulduğu kaynaklardan ve piyasa analizlerinden derlenmiştir. Rapor, yayımlandığı tarih için geçerlidir. ISTFIX, alıcı tarafından bu raporun herhangi bir şekilde kullanımından doğabilecek olası bir sorumluluğu kabul etmemektedir.

S&P VE HURDA

Bu hafta herhangi bir koster satışı raporlanmadı.

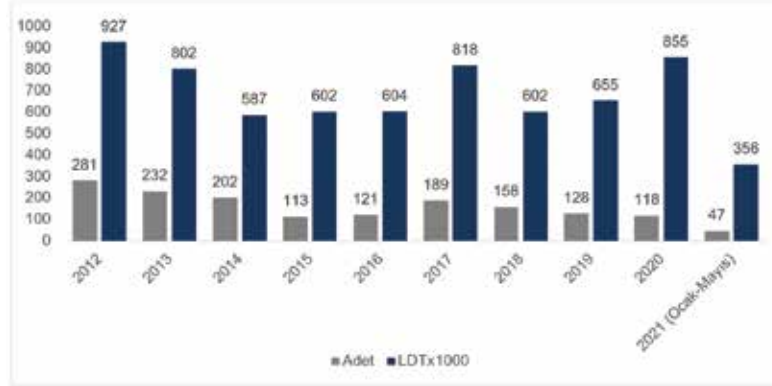
TÜRKİYE'DE GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Bayrak Ülkelerine Göre Listelenmiştir) OCAK-NİSAN 2021

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	Aberdeen	9125736	Tanker	Honduras	47.274	87.055	17.419	1996	3.05.2021
8	St Victoria	910931	Yolcu	İtalya	75.166	8.039	30.357	1996	27.01.2021
9	Asso Ventuno	9183192	Romorkör	İtalya	1.996		1.479	1998	3.03.2021
10	Transocean Arctic	8754449	Sondaj Platformu	Kamerun	20.067		17.037	1986	7.01.2021
11	Noble Danny	8765242	Sondaj Platformu	Kamerun	39.831		30.247	1999	18.02.2021
12	Ensko Ds-3	9443372	Sondaj Gemisi	Kamerun	60.105		35.873	2010	11.03.2021
13	Arctic	7517507	Tanker	Kanada	20.236	26.440	10.472	1978	17.04.2021
14	Catharina	8942577	Kuruyük	Komorlar	3.969	4.296	1.799	1969	7.01.2021
15	Tzoanna VI	7517533	Kuruyük	Komorlar	1.896	2.944	968	1976	10.02.2021
16	Rauf H	8325535	Kuruyük	Komorlar	4.362	6.342	2.157	1985	10.02.2021
17	Edi	7218395	Yolcu	Komorlar	28.372	596	14.400	1973	16.05.2021
18	Csl Rhine	8721363	Kuruyük	Malta	6.944	10.110	3.462	1983	25.03.2021
19	Gsp Phoenix	9083158	Romorkör	Malta	2.033		1.723	1995	21.05.2021
20	Gsp Vega	8107062	Romorkör	Malta	1.768		1.964	1974	21.05.2021
21	Ocean Confidance	8758079	Sondaj Platformu	Marshall Adaları	27.954		24.890	1987	7.01.2021
22	Leiv Eiriksoon	8767317	Sondaj Platformu	Marshall Adaları	36.768		31.614	2001	14.04.2021
23	Lev Soldatov	8721363	Kuruyük	Moğolistan	3.086	3.337	1.867	1986	15.04.2021
24	Bislan	6919514	Kuruyük	Moldova	2.406	2.818	1.151	1969	13.01.2021
25	Jigawa	7208106	RO-RO	Moldova	2.758	2.100	1.345	1972	28.01.2021
26	Deepsea Bergen	8750833	Sondaj Platformu	Norveç	15.546		14.739	1983	7.01.2021
27	Rainbow	8230297	Kuruyük	Palau	2.457	3.183	1.252	1976	14.01.2021
28	Seagas Governor	8219932	Tanker	Palau	4.658	4.563	2.186	1983	17.04.2021
29	Vav	7369118	Ro-Ro Yolcu	Palau	7.564	5.170	3.612	1974	7.05.2021
30	Amur 2506	8721325	Kuruyük	Panama	3.086	3.340	1.865	1985	13.01.2021
31	Rey	7336563	Kuruyük	Panama	548	1.247	1.360	1975	15.04.2021
32	Inzhener Plavinsky	8603365	Kuruyük	Rusya	8.026	9.382	4.917	1988	10.02.2021
33	Ataman	8230182	Kuruyük	Rusya	2.740	3.504	1.276	1971	19.03.2021
34	Deniz S	8103389	Kuruyük	Sierra Leone	4.281	4.510	2.411	1981	14.01.2021
35	Enigma	9077587	Kuruyük	Sierra Leone	4.998	4.678	3.232	1997	7.03.2021
36	Randa	8414283	Kuruyük	Suriye	2.831	5.160	1.573	1984	19.04.2021
37	Lady Caroline	7909619	Ro-Ro	Tanzanya	1.734	305	948	1979	20.05.2021
38	Al Hani	8314433	Kuruyük	Togo	3.990	6.479	2.084	1984	15.01.2021
39	Youssef M	7726093	Kuruyük	Togo	2.610	4.510	1.455	1980	5.04.2021
40	Safi	7108899	Kuruyük	Togo	2.526	3.684	1.456	1971	15.05.2021
41	Nika	880559	Kuruyük	Togo	2.060	2.099	1.660	1970	31.05.2021
42	Samsun	7615684	Ro-Ro Yolcu	Türkiye	10.870	1.790	6.593	1985	3.05.2021
43	Yakamoz 5	5055323	Tanker	Türkiye	498	598	440	1961	10.02.2021
44	Hicri Kaan	8508670	Tanker	Türkiye	5.359	7.859	3.186	1986	5.04.2021
45	Çatalkaya	7434834	Romorkör	Türkiye	127		80	1984	22.04.2021
46	Cemal Kaptan	7809883	Kuruyük	Türkiye	3.036	3.036	1.003	1979	28.01.2021
47	Burak A	7364601	Kuruyük	Türkiye	1.245	2.140	730	1975	19.03.2021

Kaynak: Gemisander ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

* Renklendirilen gemiler Mayıs 2021 tarihinde geri dönüşüme giren gemilerdir.

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



Kaynak: Gemisander ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

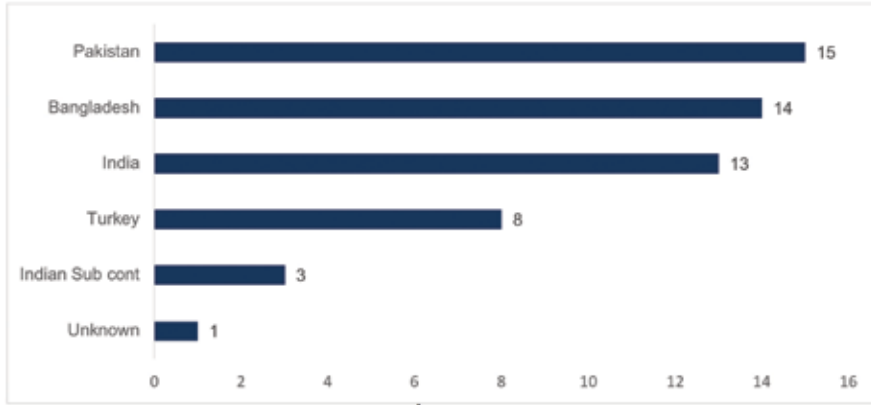
DÜNYADA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Gemi Tiplerine Göre Listelenmiştir) MART - MAYIS 2021

Gemi Tipi	Mart			Nisan			Mayıs		
	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT
AHTS	-	-	-	6	33,7	14.413	4	39,0	6.165
Asp. & Bit.	-	-	-	-	-	-	2	32,0	9.950
Bulk	6	34,0	238.002	2	30,5	181.689	3	25,0	128.416
Bulk/Oil	-	-	-	1	43,0	28.418	-	-	-
Cement	1	33,0	8.071	-	-	-	-	-	-
Chem & Oil	8	28,0	175.585	7	26,7	120.973	13	26,6	356.104
Chip	-	-	-	1	32,0	15.248	-	-	-
Container	3	28,6	50.852	-	-	-	-	-	-
Cruise	-	-	-	1	32,0	4.613	1	48,0	5.956
Drillship	-	-	-	2	10,5	121.844	-	-	-
FPSO	2	40,5	195.679	1	45,0	136.960	-	-	-
FSO	-	-	-	1	33,0	115.232	-	-	-
GCargo	2	35,0	10.000	5	38,0	31.612	3	35,7	13.598
Geo.Survey	1	38,0	394	-	-	-	-	-	-
Livestock	-	-	-	-	-	-	2	44,0	16.470
LNG	1	40,0	83.296	-	-	-	1	41,0	72.560
LPG	-	-	-	2	33,5	10.895	1	26,0	3.025
Methanol	-	-	-	-	-	-	1	24,0	45.219
MPP	1	24,0	4.618	6	30,7	39.614	2	30,0	14.293
Open Hatch	1	35,0	43.713	1	24,0	26.096	-	-	-
Ore	1	29,0	266.307	1	35,0	364.768	-	-	-
Pallet Carrier	-	-	-	1	35,0	3.747	-	-	-
Pass	-	-	-	2	53,0	4.701	1	46,0	115
Pass/Car F.	-	-	-	-	-	-	3	37,0	4.523
PCC	-	-	-	1	12,0	19.265	-	-	-
Products	5	26,8	169.207	6	30,0	256.229	5	26,2	210.886
PSV	-	-	-	3	32,3	10.347	-	-	-
Reefer	-	-	-	5	38,8	32.664	1	36,0	14.572
Research	-	-	-	-	-	-	1	22,0	4.568

Research	-	-	-	-	-	-	1	22,0	4.568
RoPax	-	-	-	-	-	-	2	47,5	8.335
Ro-Ro	-	-	-	-	-	-	1	30,0	9.958
Shuttle	-	-	-	-	-	-	1	20,0	100.257
Supply	-	-	-	1	39,0	2.450	-	-	-
Tanker	5	29,0	754.618	6	27,7	527.972	6	31,5	638.688
Theatre Vessel	1	56,0	1.006	-	-	-	-	-	-
Tug	-	-	-	2	42,0	147	-	-	-
Genel Toplam	38	31,6	2.001.348	64	32,3	2.069.897	54	31,8	1.663.658

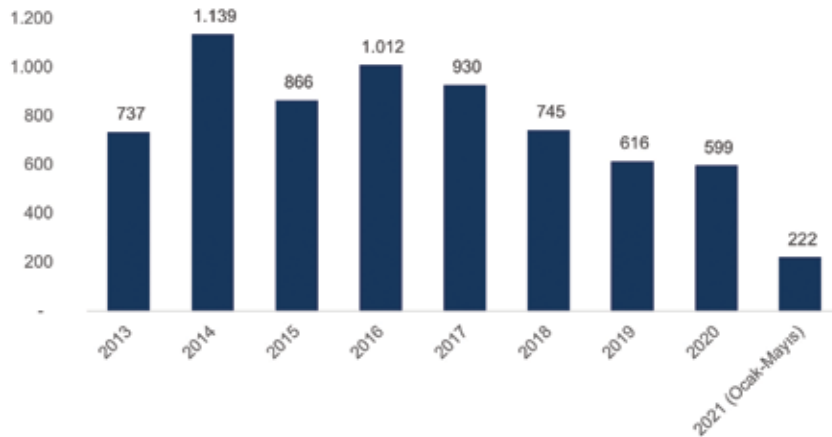
Kaynak: Clarksons Research Services Limitet ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

GEMİ GERİ DÖNÜŞÜMÜNDE ADET BAZINDA ÜLKELER (NİSAN 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) Ayca KULAKSIZ HACİBEKOĞLU (Sektörel Araştırmalar Uzmanı) Meryem ÇELİK (Deniz Ticareti Sorumlusu)

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



"reliable partner!"

LAZER GAZ SENSÖRLÜ TERMAL KAMERALI ENDÜSTRİYEL İNSANSIZ HAVA ARACI

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



UZAKTAN KUMANDALI SUALTI ROBOTU (ROV)

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



ACIL ÇAĞRI:

+90 530 940 8787
+90 531 773 3733

MOST Denizcilik Merkez Ofis:

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

f MostDenizcilikTR

Twitter MostDenizcilik

Instagram MostDenizcilik

Artık dalgalar üzerinde sörf yapma dönemi bitti...



Şimdi o dalgaları

yaratan

Rüzgar

olma

zamanı!

- Grafik Tasarım • Kurumsal Kimlik Çalışması • Broşür ve Katalog Çalışması
- Sosyal Medya Danışmanlığı • PR Çalışması • Ulusal ve Uluslararası Organizasyonlar

virahaber

TAYFAJANS

Koşuyolu Mah. Katip Salih Sok. No: 60 No:1 Validebağ / Kadıköy / İSTANBUL
Tel: +90 216 339 13 40 - 41 • www.tayfajans.com • info@tayfajans.com