

İMEAK
Deniz Ticaret
Odası'nın
resmi yayınıdır.

Deniz Ticareti

DERGİ KURULUŞ: 1984

AĞUSTOS / 2021

GEMİ, YAT VE HİZMETLERİ İHRACATINDA REKOR ARTIŞ



UZMAR®



7/24

31 KILAVUZ KAPTAN

350 UZMAN DENİZCİ

30 DENİZ ARACI

MAKSİMUM VERİMLİLİK

SIFIR RİSK

TEK VİZYON

ÖNCE EMNİYET

1973'TEN BERİ

LİMANLARDA
EMNİYET
BİZE EMANET

Denizcilik Sektöründe 20 Yıldır Sizlerle...



BERK GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ LTD. ŞTİ.

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



Ka-Band SOTM ANTEN

- Yerli üretim, imkan ve kabiliyet
- Hareket halinde Ka band uydu haberleşmesi
- Ses, görüntü, fax, video ve data hizmeti
- 60 cm reflektör
- 30 Mbps'a kadar download, 8 Mbps'a kadar upload
- Otomatik beam geçişi yapabilme
- MIL-STD-810G ve MIL-STD-461F askeri standartlarına uygun
- Düşük enerji tüketimi





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

M. ZİYA KALKAVAN

BERKER DALMIŞ

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



Yıl 37

AĞUSTOS 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: Cemre Tersanesi'nde imal edilen Groenewind Gemisi

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

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



İÇİNDEKİLER



16

MECLİS

MECLİS TOPLANTISININ
GÜNDEMİNDE DÜNYA
EKONOMİSİ VE DENİZCİLİK
PIYASALARI VARDI

42

DENİZCİLİK VE KABOTAJ BAYRAMI

DENİZCİLİK VE KABOTAJ
BAYRAMI KUTLANDI

12

TAMER KIRAN

ODAMIZIN 39. KURULUŞ
YILDÖNÜMÜNÜ
KUTLUYORUZ...

46

GÜNDEM

TÜRK MİLLETİNİN ŞANLI
TARİHİNİN DÖNÜM
NOKTASI: 30 AĞUSTOS

48

BUNKER

PROF. DR. ORALERDOĞAN
MÜGE ÖZDEMİR

58

AKADEMİK BAKIŞ

DOÇ. DR. FEVZİ TOPSOY

62

GÜNCEL

MÜSİLAJ TEMİZLİĞİNDE
SON DURUM

64

SÖYLEŞİ

AHMET UTKU ATAY
MAREN ROBOTICS

68

YENİ TEKNOLOJİLER

BURAK MURSALOĞLU

92

DENİZ VE SANAT

DTO KOCAELİ ŞUBE
MÜDÜRÜ ÜNAL KALCI'DAN
KİŞİSEL SERGİ

| | |
|--------------------------|-----|
| ODADAN HABERLER | 30 |
| ŞUBELERİMİZDEN | 36 |
| SÖYLEŞİ | 54 |
| SEKTÖRDEN HABERLER | 70 |
| LOJİSTİK | 90 |
| DTO AB BÜLTENİ | 94 |
| GEMİ TUTULMALARI | 98 |
| S&P | 100 |
| YÜK İSTATİSTİKLERİ | 104 |
| ISTFIX ANALİZ | 106 |
| HURDA RAPORU | 108 |

We believe
in making a
difference!



We are here to change the game...

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

Together we offer;

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

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



FREEFALL LIFEBOATS



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

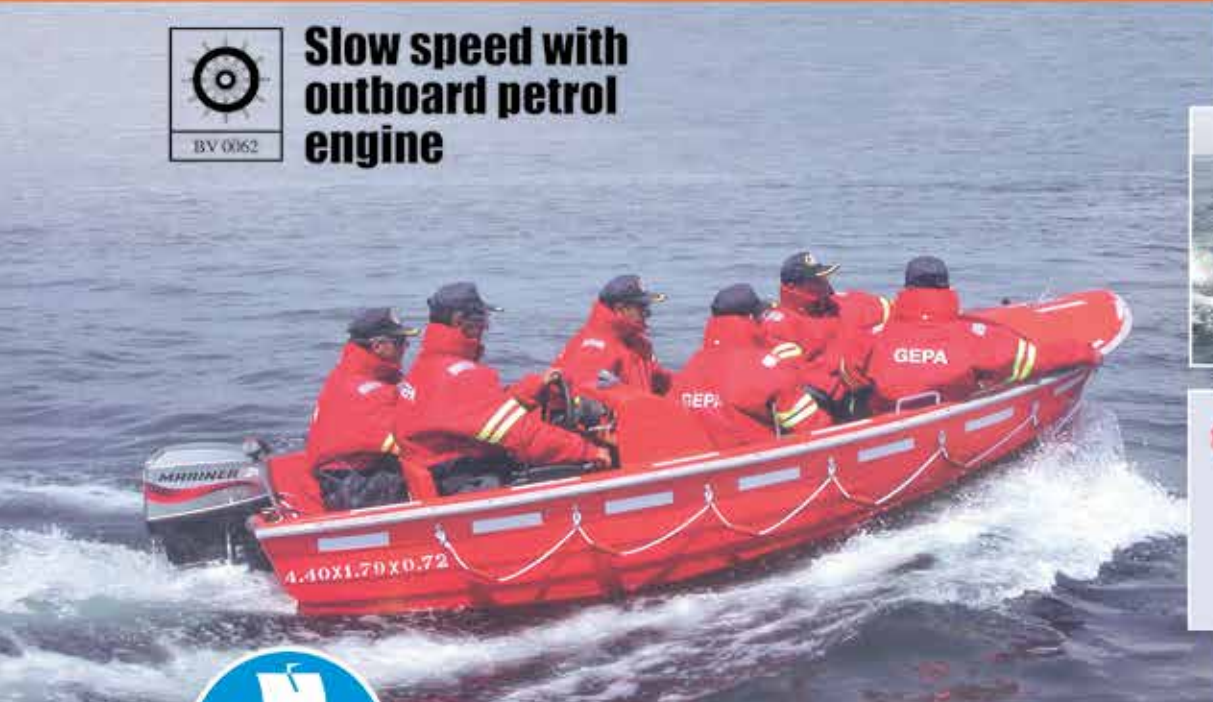


RESCUE BOATS

**SAFE
AND
SOUND**



**Slow speed with
outboard petrol
engine**



GEPA - FIBERGLASS INDUSTRY & TRADE CO. INC.

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



SEA, SUN, WATER SPORT AND ART...

www.atayat.com.tr



Odamızın 39. kuruluş yıldönümünü kutluyoruz...

Covid-19 salgınında Temmuz ayı başından itibaren başlayan normalleşme ile birlikte sağlık endişemizin nispeten azaldığı, umut ve özlemlerle beklediğimiz bir ortamda Kurban Bayramı'nı kutladık. Ancak salgının delta varyantının yayılma hızı ve bayram ertesi günlük 20 bin sınırına yaklaşan vaka sayıları tedirgin ediyor. Hâlihazırda salgına karşı en etkili korunmanın tek yolu aşı olmaktan geçiyor. Aşı tedarikinin sorunsuz olarak karşılandığı ülkemizde aşı olmayı önemsememiz ve yaptırmamız büyük önem taşıyor. Aksi takdirde salgında 4'üncü dalga tehlikesi nedeniyle sonbahar aylarında yine hiç arzu etmediğimiz risklerle karşılaşma ihtimalimiz yüksek görünüyor.

Salgın tehdidi önemini korurken, dünya, pandeminin neden olduğu ekonomilerdeki tahribatı onarmak için uğraş veriyor. Ülkemiz, küresel tedarik zincirleri ağının ve küresel ticaret koridorlarının vazgeçilmez buluşma noktasında yer alıyor. Önümüzdeki dönemde bu stratejik avantajımızdan maksimum fayda sağlayabilmek için özellikle dijitalleşme ve lojistik alanlarında önemli hamleler yapmamız gerekiyor.

Ülke, bölge ve dünya ölçeğinde ticarete iddialı konuma gelebilmemizin yollarından biri çok güçlü bir lojistik ağına sahip olmamızdan geçiyor. Küresel anlamda 2.1 milyar DWT kapasite ile takribi 62 bin adet ticari gemi dünyadaki yük taşımacılığının %86'sını yükleniyor. İşte bu büyük pastadan Türk denizciliğinin daha fazla pay alması, Türk denizciliğinin gelişmesi, dünya çapında rekabet gücünün yükselmesi, Türkiye'nin kalkınmasında sektörümüzün payının her geçen gün artması için gecemizi gündüzümüze katarak çalışmaya devam ediyoruz.

Deniz ticaret filomuzun yaşlanan gemilerinin yenilenmesi, filomuzun büyütülmesi, Avrupa Birliği'nin 2020



TAMER KIRAN

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı

yılından itibaren uygulamaya koyduğu "Avrupa Yeşil Mutabakatı" başta olmak üzere getirilen katı çevreci yükümlülüklerle uyum sağlanması, Türk armatörlerin küresel rekabet gücünün artması amacıyla rakiplerimizin sahip olduğu imkânlarla bizim de sahip olmamız için gerekli düzenlemelerin yapılması en önemli gündem maddelerimizi oluşturuyor.

Denizciliğin sadece özel sektörün veya devletin yapacağı bir iş olmadığı malum... Kamu, özel sektör işbirliği çok önemli, her zaman devletin desteği, yardımı, gücü çok büyük önem arz ediyor.

Bu gerçekten hareketle, ilgili her platformda önümüzdeki dönemde yapılması gereken düzenlemeleri anlatmaya, dikkat çekmeye gayret gösteriyoruz. Bunları başarabildiğimiz ölçüde önümüzü açıktır. Uluslararası denizcilik gerekliliklerine uygun, çevreci

ve nitelikli gemilerle Türk sahipli filomuzun dünya sıralamasında 2030 yılında 50 milyon DWT ile ilk on ülke arasında yer alması öncelikli hedefimiz olmalıdır.

Şüphesiz bu çalışmalarımızı Türk denizcilik sektörünün çatı kuruluşu, amiral gemimiz İMEAK Deniz Ticaret Odamızdan aldığımız güç ile yürütüyoruz. 26 Ağustos'ta, 39. kuruluş yıldönümünü kutlayacağımız Odamız, başlangıçta sadece İstanbul Deniz Ticaret Odası olarak 744 üye ile kurulmuş, bugün yaklaşık 10 bin üyesi ile Türkiye'nin en büyük odaları arasında yerini almıştır. 1982 yılından bu yana geçen 39 yılda, Deniz Ticaret Odası olarak Türk deniz ticareti dünyasını her alanda daha ileriye götürmek ve daha etkin hizmetler gerçekleştirmek amacıyla çalışılmıştır. Dünden bugünlere gelmemizde sorumluluklar üstlenmiş ve emeği geçenlere şükranlarımı sunuyorum. Bu güzide kuruluşun kurulmasına ve büyümesine emek verenleri saygı ve minnetle anıyor, ölenlere Allah'tan rahmet, yaşayanlara sağlık ve mutluluklar diliyorum.

Ağustos ayı, Malazgirt Zaferi'nden Mercidabık Seferi'ne, İstiklalimize yeniden kavuştuğumuz 30 Ağustos Zaferi'nden, 2'nci Kıbrıs Barış Harekâtı ve yakın dönemde gerçekleştirdiğimiz Fırat Kalkanı Harekâtına kadar kazandığımız önemli zaferlerle şanlı tarihimize damgasını vurmuş bir ay.

Yurdumuzu düşmanlardan kurtarıp, İstiklalimizi ilan ettiğimiz ve Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşuna giden yolu açan 30 Ağustos Zafer Bayramı'nın bu yıl 99. yıldönümünü kutluyoruz. Bu vesile ile başta Gazi Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere, İstiklal mücadelemizin tüm kahramanlarını rahmet ve minnetle anıyorum.

Kalın sağlıcakla...

MARİN
RÖMORKÖR ve
KILAVUZLUK A.Ş.

Güçlü
“yönümüz”
sizin
memnuniyetiniz



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

www.marintug.com





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 DÜNYA EKONOMİSİ VE DENİZCİLİK PİYASALARI VARDI

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

İMEAK DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır başkanlığında açılışı yapılan toplantıda gündeme geçilmeden önce vefat eden kişilerin isimleri okundu ve kendilerine Allah'tan rahmet, yakınlarına başsağlığı dilendi. Meclis Katip Üyesi Serhat Barış Türkmen'in okuduğu isimler şöyle: “İMEAK DTO Üyesi Kalafatoğlu Dış Ticaret ve Turizm Yatırım Anonim Şirketi Yönetim Kurulu Başkanı Engin Kalafatoğlu, İMEAK DTO Eski Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı, TÜDEV Eski Yönetim Kurulu Üyesi, Piri Reis Üniversitesi Mütevelli Heyeti Üyesi ve TOBB Eski Yüksek Disiplin Kurulu Başkanı Rıdvan Kartal, Meclis Üyesi Nuri Sonay'ın babası Sonay Denizcilik A.Ş. kurucusu armatör Hilmi Sonay.”

İMEAK Deniz Ticaret Odası Temmuz ayı Meclis Toplantısı'nda açıklamalarda bulunan Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, TÜDEV ile Deniz Ticaret Odası arasındaki bağın güçlendirilmesi nedeniyle duyduğu memnuniyeti dile getirdi. Çakır, yaptığı açıklamada; “Yıllardır odamızda, sektörde TÜDEV'in, İMEAK Deniz Ticaret Odamızla hukuki bağının güçlendirilmesi ile ilgili bir talep oluşturmuştuk. Bu anlamda yapılan bir çalışma sonucu, müspet bir netice alınmıştır. TÜDEV Yönetim Kurulu'na, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu'na, değerli katılımcı kurucu üyelere ve emeği geçen herkese yürekte teşekkür ediyorum. Artık rahatlıkla TÜDEV, İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın bir vakfidir diyebilecek bir konumdayım. Bu anlamda, herkese tekrardan teşekkürlerimi iletiyorum” ifadelerini kullandı.



Salih Zeki Çakır

Toplantı, ilk gündem maddesi olan 03.06.2020 tarih ve 39 sayılı toplantı zabitleri ile ikinci gündem maddesi olan 2020 Mayıs ayı mizanın okunup onaylanmasıyla başladı. Üçüncü gündem maddesi olarak ise meclis üyelerine verilecek huzur hakkı görüşülerek oylandı. Ardından gündem dışı ek madde olan, İMEAK DTO'nun yüzde 10 ortağı olduğu Rize İnşaat Yatırım A. Ş.'nin sermaye artırımının meclis üyelerine sunulması ele alındı. İMEAK DTO Meclis Katip Üyesi Serhat Barış Türkmen tarafından yapılan sunumda, Rize İnşaat Yatırım A. Ş.'nin 11 Haziran 2021 tarihinde yapılan olağanüstü genel toplantısında şirket sermayesinin 30 milyon 450 bin

TL'den 80 milyon TL arttırılarak 110 milyon 450 bin TL'ye çıkarılması kararı verildiğini ve yüzde 10 ortak olan İMEAK DTO'nun hisse oranına karşılık 8 milyon TL'lik artırıma gidilmesi hususunu dile getirdi. Yapılan sunumun ardından sermaye artırımını ile bilgi veren İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, DTO'nun 80 milyon liralık artırımının yüzde 10'unu ödeyebilecek durumda olduğunu belirterek, meclis üyelerinin oylamasına sundu. Meclis üyeleri sermaye artırımını gündemini oy çokluğuyla kabul etti. Yapılan oylamaların ardından 17 Haziran Perşembe günü vefat eden İMEAK Deniz Ticaret Odası eski Başkan Yardımcısı ve Türk Deniz Eğitim Vakfı (TÜDEV)



eski Genel Sekreteri gibi birçok önemli görevde bulunan denizcilik sektörünün saygın isimlerinden merhum Rıdvan Kartal anısına hazırlanan video izlendi. Toplantıda, İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın haziran ayı faaliyetlerinin sunumu meclis üyeleri ile paylaşıldı. Sunumun ardından İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran konuşmasını yaptı. Kıran; 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 yakınının kaldırıldığını hatırlatarak, "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" dedi.

"EN ÖNEMLİ GELİŞMELERDEN BİRİ AŞILAMANIN HIZLANMASI OLDU"

Küresel ekonomide son 80 yılın en hızlı büyümesinin yaşanacağı bir yılın içinde

olduğumuzun altını çizen Kıran, "2021 yılı için küresel büyüme oranı yüzde 5,5-6 civarında bekleniyor. Öncü göstergeler bu tahmini destekliyor. Bununla birlikte Covid-19'un seyri tahminlerle ilgili riskleri de barındırıyor. Aşılama yönelik ciddi hızlanmalara rağmen özellikle Delta varyantının yaygınlaşması ile küresel ölçekte Covid-19 vaka sayılarındaki düşüş son iki haftada durmuş, hatta hafif artış durumuna geçmiş durumda. Kısa vadede en büyük risklerden birisi bu gelişmenin dördüncü dalgaya yol açması olacaktır. Son bir yılda küresel ekonominin büyümesine en büyük katkı, imalat sanayi ürünlerine olan talep ve bunların ticaretinden kaynaklanmaktadır. Önümüzdeki dönemde de bu katkı önemli oranda devam etmeye aday durumundadır. Bununla birlikte ekonomilerdeki açılmaların başta turizm olmak üzere hizmet sektörlerine yaratacağı talebin etkisiyle gelirin bu sektörlerle daha fazla yönelmesi, imalat sanayisi ürünlerine yönelik talebi zaman içerisinde azaltacaktır.

Küresel ekonomide enflasyon dinamikleri de maalesef güçlenmeye devam ediyor. Özellikle Amerika Birleşik Devletleri ekonomisinde 1990'lı yılların başından bu yana en yüksek seviyelere ulaşan enflasyonun bir süreliğine de olsa daha da hızlanma olasılığı görülüyor.

Bu çerçevede ABD Merkez Bankası FED'in yakın bir gelecekte tahvil alımını azaltması ve gelecek yıl faiz artırımlarına başlama ihtimali yüksek. Bu durum hem gelişmekte olan ülkelere sermaye hareketlerinin olumsuz etkilemesine, hem de küresel ölçekte Amerikan Doları'nın güçlenmesi gibi ülkemiz için de menfi olacak sonuçlarına hazırlıklı olmamız gerekmektedir" dedi.

Haziran ayında ülkemizdeki en önemli gelişmelerden birisinin aşılamanın hızlanması olduğunu kaydeden Kıran, "18 yaş üstü tüm vatandaşlarımız aşı olma imkanına kavuşurken, 50 yaş üzerine ve özellikle sağlık çalışanlarına 3'üncü doz aşının yapılmaya başlanması pandemiye kontrol altına alabilmemiz açısından son derece olumlu bir fırsat yaratmıştır. Bunun başta turizm olmak üzere hizmet sektörlerine olumlu yansımalarını görmek çok memnuniyet vericiydi. Bununla birlikte aşılama çok iyi durumda olmasına rağmen delta varyantı ile tekrar olumsuzluklar yaşamaya başlayan İngiltere ve İsrail örneklerini unutmadan tedbiri elden bırakmamız gerekmektedir" diye konuştu.

"ENFLASYON İLE MÜCADELENİN ÖNCELİKLİ OLMASI ÖNEMLİ"

Hazine ve Maliye Bakanı Lütfi Elvan'ın açıkladığı gibi öncü göstergelerin Türkiye'de yılın ikinci yarısında büyüme oranının yüzde 20'ler üzerine çıkabileceğine işaret ettiğini belirten Kıran, "Bu tablo ülkemiz için yılın genelinde yüzde 7'lere çıkabilecek bir büyümeyi bize gösteriyor. Kapanmalarla beraber nisan-mayıs aylarında gerileme izlenen Satın Alma Yöneticileri Endeksi haziran ayında normalleşme adımlarıyla tekrar toparlandı.

Sektörlerin çoğunda üretim artışı gözlemlenirken, tedarik zincirlerindeki sorunların büyük oranda yaşanmaya devam ettiği görülüyor. İhracatın büyüme katkısının giderek devam ettiğini de diğer taraftan izliyoruz. Haziranda 19.8 milyar dolar olarak gerçekleşen ihracat en yüksek aylık ihracat rakamı olurken,



Tamer Kıran

tahminler yılı toplamada 220 milyar dolar ile tüm zamanların ihracat rekorunu kırarak kapatacağımızı gösteriyor. Aşılamanın etkisiyle uzun süredir sıkıntı yaşayan turizm sektörünün hem iç, hem dış turizmin etkisiyle güçlü bir toparlanma eğilimine girmesi başta Rusya olmak üzere birçok ülkenin Türkiye'ye yönelik seyahat yasaklarının kaldırmasımemnuniyet verici" dedi.

Büyüme tablosunun oldukça olumlu olmakla birlikte, enflasyon baskısının ekonomimiz üzerinde önemli bir problem oluşturmaya devam ettiğini belirten Tamer Kıran, "Bu süreçte kredi talebini kontrol altına almaya yönelik taksitli alışverişler ile ilgi bazı makro tedbirler, dolarizasyonu azaltmak amacıyla TL talebini arttırmayı, döviz talebini düşürmeyi amaçlayan zorunlu karşılık uygulamalarına yönelik bazı adımların atıldığını izliyoruz.

Haziran ayı enflasyon rakamlarında da bu durumu net bir şekilde gördük. Haziran'da yıllık bazda TÜFE'de yüzde 17,53, ÜFE'de ise yüzde 42,89 artış gösteren enflasyon rakamları, ÜFE ve TÜFE arasındaki makasın açıldığını ve önümüzdeki döneme ilişkin TÜFE'de

yukarı yönlü risklerin artmış olduğunu bize gösterirken, yakaladığımız büyüme ivmesinin devamı için enflasyon ile mücadelenin öncelikli olmasının ne kadar önemli olduğunu bir kere daha görmüş oluyoruz" diye konuştu.

Küresel denizcilik piyasalarına ilişkin değerlendirmede bulunan Kıran, geçtiğimiz yıl küresel bir durgunluğa neden olan Covid-19 salgınında, 2020 yılı denizyolu taşımacılığında bir önceki yıla göre yüzde 3.4'lük bir düşüşe rağmen 13.3 milyar tonluk dünya taşımacılığının 11.5 milyar tonu yani yüzde 86'sı deniz yoluyla gerçekleştirildiğini söyleyerek, "2021 yılı için beklentiler küresel deniz ticaretinin ton bazında yüzde 4.2 artarak, 12.02 milyar tona ulaşması yönünde. Son aylarda Hindistan ve Asya ülkelerinde Covid-19 vaka sayısındaki artışa karşın aşılmanın hızlanması ile de küresel deniz ticaret hacmini 2019 yılı rakamları üzerine çıkacağı beklentileri artmaktadır. Yük türü ve ton bazında tahminlere baktığımızda ise; konteynerde yüzde 5.9, kimyasalda yüzde 3.6, dökme yük piyasalarında yüzde 3.6, petrol ürünlerinde yüzde 3.1 artış beklenmektedir" dedi.

NAVLUNLAR SON 10 YILIN EN YÜKSEK SEVİYESİNDE

2020 yılında yüzde 1,5 daralarak 5 milyar 167 milyon tona düşen toplam küresel dökme yük ticaretinin 2021 yılında ton bazında 3.7 artarak 5 milyar 356 milyon tona ulaşmasının beklendiğini kaydeden Kıran, "Dökme yük piyasasında liman sıkışıklığı ki, aksamalardan kaynaklı olarak navlunlar haziran ortasında son 10 yılın en yüksek seviyelerine ulaştı. Konteyner tarafında da talep artışın devamı, liman sıkışıklıkları ve lojistik yetersizlikler gibi faktörler nedeniyle navlunlar ve gemi kiralamaları rekor seviyelerde seyrediyor. Önümüzdeki sürece ilişkin beklentiler de talebin arza göre birçok segmentte daha hızlı bir gelişme göstermeye devam edeceği yönünde" dedi.

Türk limanlarındaki elleçleme oranlarını da hatırlatan Kıran, "2020 yılı ocak-mayıs döneminde 205 milyon 150 bin ton olan elleçlenen yük miktarı, 2021 yılının aynı döneminde 212 milyon 415 bin ton olmuştur. Böylece Ocak-Mayıs 2021 döneminde bir önceki yılın aynı dönemine kıyasla elleçlenen yük miktarı yüzde 3,5 artmıştır" diye konuştu.

30 Haziran Çarşamba günü TOBB'un Müşterek Konsey Toplantısı'nı, Hazine ve Maliye Bakanı Lütfü Elvan'ın katılımı ile gerçekleştirdiklerini hatırlatan Kıran, şöyle devam etti: "Toplantıda söz alarak; sektörümüzde öncelikli olarak gördüğümüz 7 konuyu dikkatlerine sunduk. Tonaj Harcı Takip Kütüğü Kanun Taslağı'nın yasalaşması, 2581 Sayılı Kanun uygulamasında KDV ve ÖTV kanunları açısından yaşadığımız sorunların çözülmesi, Koster Filosu Yenileme Projesi'nin hayata geçirilmesi için banka kredisi desteği, pandemi nedeniyle Yunan Adaları'na sefer yapamayan yolcu gemileri ve feribotlara mali destek sağlanması, Turizm Bakanlığı'ndan işletme belgesi, yatak kapasiteli ticari yatların işletmelerinde ve deniz yolu yolcu taşımacılığında KDV'nin kalıcı olarak yüzde 8 oranında uygulanması, denizcilik sektörü için bir ihtisas bankasının görevlendirilmesi



ihtiyacı konularındaki beklenti ve taleplerimizi bakanımıza ilettim". Pandemiden en çok etkilenen turizm sektörü için ayrıca haziran ayıyla başlayan normalleşme tedbirleriyle birlikte taleplerini ilgili kurumlara sürekli olarak iletmeye devam ettiklerini aktaran Kıran, söz konusu taleplerine istinaden deniz turizmi araçlarının gün-saat kısıtlamasının sona erdiğini, ayrıca yolcu kapasitesine ilişkin olarak sosyal mesafe planına uygun olarak mevcut kapasiteleriyle faaliyette bulunmalarına izin verildiğini söyledi.

MARMARA'DAKİ MÜSİLAJ SORUNU

Mayıs ayından itibaren kamuoyunun gündeminde olan "Marmara Denizi'ndeki müsilaaj sorununu" yakından takip ettiklerinin bilgisini veren Kıran, "Kirliliğe ivedilikle çözüm bulunması için Cumhurbaşkanımız Recep Tayyip Erdoğan'ın liderliğinde Çevre ve Şehircilik Bakanımız Murat Kurum'un koordinasyonunda çalışmalar başlatıldı. Bu çerçevede Cumhurbaşkanlığı Genelgesi ile Marmara Denizi Eylem Planı Koordinasyon Kurulu kuruldu. İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı olarak yer aldığım kurulda;

Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Şadan Kaptanoğlu TURMEPA'yı ve GİSBİR Başkanı olarak Murat Kıran da gemi inşa sanayisini temsilen üyeler arasında bulunmaktaydı. İlk toplantımızı, Çevre ve Şehircilik Bakanı Murat Kurum başkanlığında, Cumhurbaşkanlığı Dolmabahçe Çalışma Ofisinde 15 Haziran Salı günü gerçekleştirdik. Yaklaşık bir aylık süreçte yapılan çalışmalar sonucunda Marmara Denizi'nde gözle görülür bir iyileşme olduğunu söylemek mümkün. Ancak tehlikenin tamamen ortadan kalkması için önümüzdeki yıllarda da devam edecek uzun soluklu bir çalışma gerekiyor. Bu çerçevede geçen ayki meclis toplantımıza konuk olan Bandırma 17 Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Mustafa Sarı'nın da dikkat çektiği gibi Marmara Denizi'ne verilen yüksek azot ve fosfor seviyelerinin aşağıya çekilmesi büyük önem arz ediyor. Geldiğimiz noktada tüm kurumlarımız konuyu yakından takip etmekte alınan kararlar titizlikle uygulanmaktadır. Sorunun çözümü için, İMEAK Deniz Ticaret Odası olarak aktif rol aldığımızı ve elimizden gelen her türlü katkıyı sağlamaya hazır olduğumuzu tekrar belirtmek istiyorum" dedi.

DTO İLE TÜDEV ARASINDAKİ BAĞ GÜÇLENDİ

Kıran, pandemiden dolayı uzun süredir ertelenen ve geçtiğimiz ay gerçekleşen Türk Deniz Eğitim Vakfı (TÜDEV) 2019 Yılı Mali Genel Kurulu, 2020 Yılı Olağan Seçimli Genel Kurulu ve Vakıf Senedi Değişikliği Müzakeresi'ne ilişkin de değerlendirmelerde bulundu. Toplantıyı başarıyla tamamlamalarından dolayı memnuniyetini dile getiren Kıran şunları söyledi: "Denizcilik kamuoyunu uzun zamandır meşgul eden Vakıf Senedi Değişikliği ile vakfımızın yürütme organı olan yönetim kurulunda Deniz Ticaret Odası'nın kontrolünü daha da güçlendirdik. TÜDEV yönetim kurulunun oluşturulmasında Deniz Ticaret Odası'nın teklif ettiği üye sayısı 3'ten 6'ya çıkarılıp, 9 asıl üyeden 6'sının Deniz Ticaret Odası tarafından aktif meclis üyeleri tarafından belirlenmesi sağlandı. Bundan başka Deniz Ticaret Odası'nın yönetim kurulunun görevinin herhangi bir şekilde sona ermesi halinde halihazırdaki TÜDEV yönetim kurulu üyelerinin durumu ve yeni üye tayini Vakıf Senedi Taslağı'nda ilk kez düzenlendi. Bu yeni hükme göre Deniz Ticaret Odası yönetim kurulunun görevinin sona ermesine müteakip, vakıf yönetimine Deniz Ticaret Odası tarafından teklif edilen üyelerin de görevi kendiliğinden sona erecek boşalan üyeliklerin yerine Deniz Ticaret Odası'nın yeni yönetimin kurulu tarafından 2 ay içerisinde yeni üyeler teklif edilecektir. Yeni değişikliklere paralel olarak Deniz Ticaret Odası tarafından teklif edilen asıl yönetim kurulu üyeleri arasında bir boşalma olması halinde Deniz Ticaret Odası tarafından teklif edilen yedek üyeler sırasıyla asıl üyeler yerine getirilecektir. Bir diğer önemli husus ise Vakıf Senedi'nin yönetim kurulunun nasıl oluşacağını gösteren ve değiştirilmesi için gereken karar yeter sayısı 3'te 2'den, 5'te 4'e çıkartılarak değiştirilmiştir. Bu değişikliklerle Deniz Ticaret Odası ile TÜDEV arasında zaten var olan yakın bağ bir kez daha vurgulanmış ve daha da kuvvetlendirilmiştir. Seçim taahhütlerimiz arasında en önemli husulardan biri olan bu değişikliklerin



tam bir mutabakat ve oy birliği ile hayata geçirilmesine vesile olan TÜDEV Mütevelli Heyeti'nin tüm üyelerine canı gönülden tebrik ve teşekkürlerimi bir kez daha ifade etmek istiyorum.”

“TÜRKİYE İÇİN DENİZCİLİK SEKTÖRÜ VAZGEÇİLMEZDİR”

1 Temmuz Kabotaj Bayramı'nın denizciler için önemli bir gün olduğuna işaret eden Kıran, “1 Temmuz 1926 yılında 815 sayılı kanun ile Türk bayraklı gemiler ile Türkiye Cumhuriyeti vatandaşlarına kabotaj imtiyazı tanınmıştır. Yüzlerce yıldır yabancılara verilen imtiyazları sona erdiren önce Lozan Anlaşması ardından Kabotaj Kanunu ile sadece bağımsızlığımız ve denizlerimizdeki hükümlerlik 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, bilgi altyapısı ve tüm avantajlarından faydalanarak, dünya deniz taşımacılığında payımızın artırılması geleceğimiz yönünden büyük önem taşımaktadır. Bu nedenle denizcilik sektörünün desteklenip geliştirilmesi, deniz ticaret filomuzun rekabet gücünün artırılması gerekmektedir” şeklinde konuştu.

Bu yıl ilk kez Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı öncülüğünde Tersane İstanbul'da düzenlenen ve bundan sonraki yıllarda da gelenekselleşmesi planlanan Türkiye Denizcilik Zirvesi'ni yakından takip ettiklerini ifade eden Kıran, “Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu, İstanbul Valisi Ali Yerlikaya ile toplantıya video-konferans yöntemiyle katılan IMO Genel Sekreteri Kitack Lim'in açılış konuşmalarının ardından düzenlenen; ‘Denizcilikte Ticaret’ konulu panele katılırken, sektörümüzün birçok ismi de farklı oturumlara katılarak görüşlerini dile getirme fırsatı buldular. Üç gün boyunca süren zirvede; Mavi Vatan'ın mevcut gücü ve potansiyeli, denizcilik ve lojistikteki geleceğe dönük yüksek büyüme potansiyeli gibi konularda fevkalade yararlı ve

bilgilendirici oturumlar gerçekleştirildi. Denizcilik ve Kabotaj Bayramı vesilesiyle; 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 bir kez daha rahmet ve minnetle anıyorum” ifadelerine yer verdi.

“RIDVAN KARTAL, GÜZEL İNSAN İFADESİNİ HAK EDEN NADİR İNSANLARDAN BİRİYDİ”

17 Haziran Perşembe günü denizcilik sektörüne ve özellikle TÜDEV ile Piri Reis Üniversitesi'nin bugünlere gelmesinde çok büyük emekleri olan Rıdvan Kartal'ın vefat haberi ile çok derin üzüntü yaşadıklarını ifade eden Kıran şöyle konuştu: “Rıdvan Kartal, 1995 yılında girdiği İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclisi'nde 2018 yılına kadar 23 yıl boyunca kesintisiz görev yaparken; yönetim kurulumuzda sayman üye, 2013-2018 yılları arasında başkan yardımcısı olarak görev yapmıştır. Ayrıca, uzun yıllar TÜDEV Yönetim Kurulu Üyesi, Piri Reis Üniversitesi Mütevelli Heyeti Üyesi hizmetlerinde bulunmuş, TOBB Yüksek Disiplin Kurulu Başkanlığı görevini ifa etmiştir.

Bulunduğu mevkilere çalışarak ve hak ederek gelen, tecrübesi, çalışkanlığı, tevazu ve ileri görüşlülüğü ile çok değerli hizmetlerde bulunmuş bir insandı. Tekrar söylemek istiyorum; Türk Deniz Eğitim Vakfı (TÜDEV) ve Piri Reis Üniversitesi'ne çok büyük emekleri geçmiştir. Bugün o binaların her tuğlasında, her taşında emeği vardır. Bütün bu hizmetleri yaparken, sahip olduğu erdemler nedeniyle ‘güzel insan’ ifadesini hak eden nadir insanlardan biriydi. Uzun yıllar tanışmaktan ve dostluk yapmaktan çok keyif aldığım, buna mukabil de çok açık ve net söylüyorum hiçbir hatasını görmediğim bir ağabeyimdi. Çok erken kaybettik, çok üzgünüm. Merhuma Allah'tan rahmet, kederli ailesi, yakınları ve tüm denizcilik camiasına sabır ve başsağlığı diliyorum.”



Temmuz ayında, 15 Temmuz Demokrasi ve Milli Birlik gününün 5'inci yıldönümünü idrak edileceğini anımsatan Kıran, "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 Bayramı'nı da inşallah bu sene daha sıcak bir şekilde kutlayacağız. Kurban Bayramı'nın milletimize, insanlarımıza mutluluk ve huzur getirmesini diliyor, sağlık ve afiyet içinde nice bayramlara erişmeyi temenni ediyorum" açıklamasında bulundu.

DÜNYA EKONOMİSİ VE DENİZCİLİK PİYASALARI

Tamer Kıran'ın değerlendirmelerinin ardından toplantı, Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan'ın "Dünya Ekonomisi ve Denizcilik Piyasaları" sunumuyla devam etti.

Sunum gündemini, "Küresel ekonomik büyümede parasal büyüklük etkisi" olarak belirleyen Erdoğan şunları aktardı:

"Küresel olarak gayri safi hasılları topladığınızda dünyanın gayri safi hasılası 90 trilyon doları cari anlamda geçmiş."

M2 diye adlandırdığımız bir gösterge bulunuyor. Bu gösterge parasal merkez bankalarının parasal büyüklüğü ile en çok referans verilen büyüklük. Ne kadar parasal kabul edilen miktarınız var diyelim. Vadeli-vadesiz emisyondaki para toplamı gibi... O parasal toplamı elde etmek için her bir ülkedekini dolara çevirip topluyoruz. Bu bir kabuldür. Türkiye'nin Merkez Bankası'nın da M2'si var. TL ama dolara çeviriyoruz."

GHP'deki büyümenin aslında parasal büyüklükteki öncelikli büyümeden sonra geldiğini aktaran Erdoğan, 2019 yılında ve 2020'ye doğru parasal miktarda muazzam bir genişleme yapıldığını söyledi. Erdoğan konuşmasının devamında; "Bunun etkisi 2021'de doğal olarak büyüme diye yansımaktır. Burada verimlilik ve üretkenliği algılamayalım. Büyüme bu, kalkınma değil. Parasal büyüme... Parasal büyümelerin tehlikesi kredi büyümesidir. Parasal büyüme yapılırken, gerçek üretime dayanmıyor ise derinlik oluşmadan fiktif likidite oluşur. Likidite

de olursa borç büyüklüğü artar. Daha sonraki dönemlerde borç büyüklükleri ödenemez bir hal alabilir" dedi.

M2 para arzı gelişimini kimlerin arttırdığına değinen Erdoğan, "Türkiye kendi açısından muazzam, ama bu kendi para birimi ile ifade edildiğinde. Dolara çevirdiğimizde aynı şiddeti görmüyor olacağız. Şimdi demek ki bu pandemi dönemi veya önceki ticaret savaşının getirdiği süreçte aslında Amerika çok ciddi bir şekilde parasal miktarla oyun oynuyor. Dolar cinsine dönüştürdüğümüzde daha tartışma kolaylaşsın anlamında, yine Çin ve Amerika yukarıda. Yani dünyada şu anda Amerika'yı yakalamış, anlamış bir Çin var. Parasal büyüklükle oyna, küresel gücünü sürdür ya da arttır. Yani dolar bir ekonomik savaş aracıdır diyoruz. Ben diyorum ki, oraya atlamaya gerek yok. Onun da aracı parasal büyüklük. M2 ile oyna" şeklinde konuştu.

"FAİZİN KÖTÜ YÖNÜNE KARŞI ÇIKMAMIZ GEREKİYOR"

Ekonomide bir birim dolar basıldığındaki gelişimini ifade eden Prof. Dr. Oral Erdoğan şunları söyledi: "Bu basan tarafça nereye verilir. Piyasaya, emisyon... Piyasaya verildiğinde o bir dolar döner dolaşır nereye gider? Bankaya gider. Önce bankaya mevduat diye gider. Mevduat diye giren o bir birim para da kredi diye yine emisyon gider, birinci döngü tamamlanır. Merkezden piyasaya, piyasadaki bankaya, bankadan yine piyasaya... Bir dolardan iki tane borç çıktı. Hatta merkezi sayarsak üç çıkar, ama onu saymayalım. Piyasa borcu mevduat anlamında kime verdi? Bankaya verdi. Banka kime verdi? Kredi diye piyasaya verdi. Sistemin emisyonunda iki borcu var aslında. Kaç tane para var sistemde, bir tane var. O bir para. Tekrar emisyon verildiğinde ne olacak peki? İkinci kez dolanacak ve yine bankaya gelecek. O da tekrar krediye dönecek. Bu tur dört kere olduğunda ne olacak? 8 birim borç emisyon sisteminde oluşacak. Bir dolar, 8 tane borç var. O bir tane doların eski borç vereni bankaya gidip, borcunu geri almak istediğinde ne

olacak? Banka piyasadan para bulmak isteyecek. Onu bulma ne demek? Faizler yukarı gidecek demektir, çünkü paraya talep oluyor anlamına gelir. Paraya talep olduğunda faiz yükselecek demektir. Birçok olayın arkasında ve ekonomilerin sıkıntı yaşamasında faiz kavramı var. Faizin kötü yönüne karşı çıkmamız gerekiyor. Ben de aynı kanaattiyim. Şimdi bu bir dolar bulunamadığında tüm sistem çöküyor. Kriz o zaman geliyor. Krizlerin ana sebebi likidite derinlik ilişkisinin kopmasıdır. Bu ilişki kopmaya adaydır.”

ABD’de 30 yıllık tahvil fiyatlarının yükseldiği bilgisini veren Erdoğan, “Bu tahvil fiyatının yükselmesi Amerika’da işlerin iyi gitmesinden ziyade, parasal büyüklüğü muazzam arttırması ve arkasında güçlü bir borç ödemesi gelmesidir. O yüzden buradaki tahvillerin yüksek fiyattan satılması gerekiyor ki, bunun mevcutta ana alıcısı da Çin’dir” dedi. Bu sene sonunda dünya denizyolu ticaretinde 12 milyar ton beklendiğini belirten Erdoğan, pandeminin etkisinin azalması ile beraber daha değerli yüklerin daha çok taşınması ile birlikte denizcinin payının biraz daha azalabileceğini söyledi.

Dünya ticareti, denizyolu ticareti Gayrı Safi Hasıla ilişkisini değerlendiren Erdoğan, “17,58 trilyon Dolara dünya ticareti hızla düşerken, geçen sene değer olarak taşımacılık da yüzde 3.4 kadar gerileme yaptı. 11,5 milyar ton kadar yük taşındı” diye konuştu. Erdoğan, dünya gemi filosu gelişimine hem yıllık, hem aylık bazda bakıldığında dünya filosuna karşı yüzde 3’lük bir azalma olduğunu; Haziran 2021 itibarı ile 2.16 milyar DWT civarında filo olduğunu kaydetti.

“TARİHİ BOOM YILI BU YIL OLACAK”

BDI’da “Boom” dönemleri hakkında bilgi veren Erdoğan şunları kaydetti: “Dört tane boom var. Bunlar 2003, 2004, 2007 ve son olarak şu ana kadarki gelen durum 2021 boom durumunda. Yüzde 114 olmuş durumda. Yine rakamlar aşağı doğru gidebilir, ama yüzde 100’ün üzerinde hareket dikkat çekici

olan dönemler. Yani şu anda bir boom dönemindeyiz. Sene sonuna kadar nasıl gidecek o ayrı bir konu.

Tabii şöyle de bir durum var; şu an geldiğimiz yer, geçmişteki BDI seviyesine göre aşağılarda aslında. Ama o kadar düşüktü ki, çok düşük olan seviyeden iki kat çıkmış oldu yüzde 100’ün üzerine. Tahminimce sene sonuna kadar şu an bulunduğumuz seviyeden itibaren bir yüzde 50 daha pay, çok yüksek olasılık görünüyor. Ve tarihi boom yılı, bu yıl olacak.”

Time Charter gelişiminin en çok kime kazandırdığına değinen Erdoğan, birinciliği 30 bin 500 dolar ortalama ile konteynere, ikinciliği 27 bin 206 ile Panamax bulkere, üçüncülüğü ise Panamax tankere verdiklerini aktardı. Yeni Gemi İnşa Ve İkinci El Gemi Fiyat Endeks Tablosu’nu yorumlayan Erdoğan, “İkinci el gemi fiyatlarındaki anormal fiyat hareketi, yeni gemi inşada tam yok” dedi. Gemi yatırımlarının 2020 yılında 79,5 milyar dolara indiğini belirten Prof. Dr. Erdoğan, “Şu anda 41 olmuş. Yani bir canlanma var. En çok dikkati çeken konteyner yatırımları patlamış. Yani işin doğası gereği bu talep yükseldi. Arz da sonradan gelecek. Konteyner fiyatları o arzlar gelene kadar yukarı doğru çıkacak” diye konuştu.

Denizcilikte, gemi inşada ve gemide büyük yatırımcı ülkeler arasında Türkiye’nin 0.1 milyar dolar durumunda olduğunu aktaran Erdoğan, “Bizim burada birinci, ikinci ya da üçüncü olmamız gerekiyor. Avrupa’nın tamamı 13.8 milyar dolar, Asya 18.2 milyar dolar yatırım yapıyor. Sadece bu seneyi konuşuyoruz... Ancak baktığımızda diğer yıllarda da bu rakam çok düşük... Yani en iyi yatırımı yaptığımızı zannettiğimiz halde bile Türkiye buna pay ayıramıyor. Türkiye kendi ekonomik sorununu çözecekse, Türkiye’nin içerisinde değil Türkiye’nin dışarıda kazanmayı başarması gerekiyor. Bu konuda da en önemli araçlarımızdan biri bence deniz taşımacılığı... Bu konuda devlet destek olmalı” dedi. Piyasa değeri en büyük

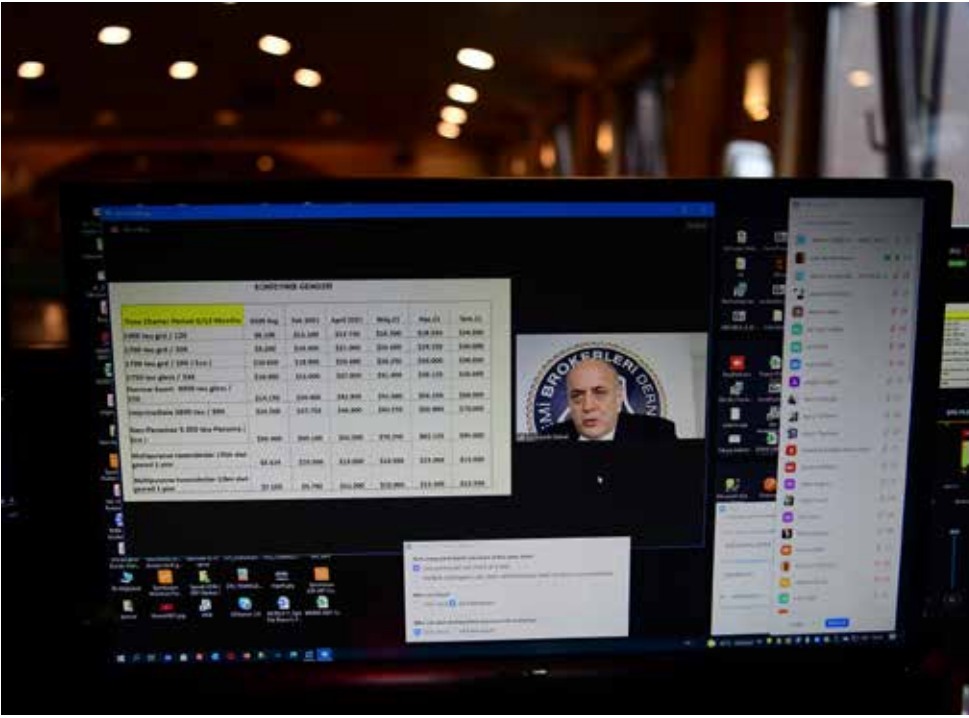
olan 30 şirket tablosunu değerlendiren Erdoğan, 259 şirket arasında listede Türkiye olmadığını ifade ederek, “Büyük oynamak için büyük projeler oluşması gerekiyor. Bu anlamda da fon platformlarının oluşmasında kesinlikle fayda var. Aksi takdirde küçük bir şekilde yok olmaya doğru da gidilebilir. Sonuç olarak Türkiye’nin önünde aslında çok güçlü potansiyeller var. Metot açısından eksiklerimiz var. Özel sektör kamu iş birliklerinde, daha stratejik, daha yeni alanlara girmemiz gerekiyor” şeklinde konuştu.

SEMİH DİNÇEL’DEN NAVLUN PİYASALARI DEĞERLENDİRMESİ

Prof. Dr. Oral Erdoğan’ın sunumunun ardından Meclis Üyesi ve Gemi Brokerleri Derneği Başkanı Semih Dinçel, “Gemi ve Navlun Piyasaları” konulu bir sunum gerçekleştirdi. Dinçel, tanker piyasalarına bakıldığında armatörlerin 2008 yılında yaşanan krizden ders aldığını ve bu doğrultuda tankere yatırım yapmaya başladığını kaydetti. Semih Dinçel, ayrıca tanker yatırımının kuru yükten daha fazla olduğu bilgisini de verdi. Dökme yüklerde güzel bir gidişat olduğunu ifade eden Dinçel, müthiş rakamlar olduğunu belirterek, “Capesize 26 bin, Panamax 36 bin, Supramax 30 bin, Handysize 25 bin” diye konuştu.

Dökmecilerde haftalık seyre gelince ise, Capesize’larda bir düzeltme olmakla birlikte tekrar yukarı çıkmaya başladığını kaydeden Dinçel, “Bu rakamlar hayal edemeyeceğimiz rakamlar, böyle gitmesini umalım ve yatırımlarda dikkatli olalım” dedi. Konteyner gemilerle ilgili çok şikayet geldiğini aktaran Dinçel, Baltık Dry Endeksi’nde Capesize’nin bir düzeltme yaşadığını belirterek rakamların gayet iyi durumda olduğunu söyledi.

Marmara ve Karadeniz’i birbirine bağlayan 15 milyar dolarlık Kanal İstanbul Projesi’nde düğmeye basıldığını ifade eden Dinçel, konuşmasında şu bilgileri verdi: “Navlunlar tam bir Boğaz piyasası. Armatörlerin teklifleri her geçen gün artıyor ve kiracılar bu artışları kabul



etmek zorunda kalıyor. Kosterlerde piyasa yeni yeni başlayan tahıl sezonunun da ilave etkisiyle göremediği iyi seviyelerde ki, bazı armatörler piyasaların daha sağlıklı kalması için bu düzeyleri korusak daha iyi olur düşüncesindedir. Karadeniz çıkışlı yükler o kadar fazla ki Marmara, Ege ve Doğu Akdeniz’de çıkacak yükler onlarla rekabet etmek için kendi navlunlarını da arttırmak zorunda kalıyor.”

Nehir gemisi sahipleriyle de görüştüğünü ve bu diyalog neticesinde navlunlarda 4-6 Dolarlık bir düşüşleri olduğunu ve bugüne kadar hiç bu kadar yüksek navlunlu tahıl sezonuna başlamadıkları bilgisini edindiğini söyleyen Dinçel, “Tahıl sezonunun nehirlerden başlaması ile bu navlunlar yine 5-6 bin tonluk nehir gemilerinde 58 bin dolara çıkacak ölçüde güzel rakamlara gelecek” dedi.

DENİZ PATLICANI AVCILIĞINDAKİ TEHLİKE

Semih Dinçel’in yaptığı sunum sonrasında 8 No’lu Komite Başkanı Serdar Akdemir söz alarak şunları ifade etti: “Müsilaj (Deniz Salyası) felaketi hepimizin malumu. Nispeten azalmış olsa da henüz bitmiş değil. Müsilaj gibi çevre felaketlerinin de pozitif

çıkışları olabiliyor. Yani ülke bazında denizel çevre alanında bir farkındalık meydana gelmesi pozitif çıktılardan biri. Bununla birlikte kendimize ‘Ekoloji, deniz ekosistemini gerçekten koruyor muyuz?’ sorularını sormaya başladık. Bu soruları sorarken karşımıza ilk olarak bir canlı çıkıyor. Filtre görevi gören deniz patlicanı... Bu konuşmayı deniz canlılarını korumalıyız, korumamız gerekir diye sürdürmek istedim ama asıl değinmek istediğim konu bunların kaçak avcılığı yapılırken, yaşanan can kayıpları. Biz meslek komitesi olarak gerek üyelerimizle, gerekse üniversitelerimizin ilgili bilimleriyle iştirak halindeyiz.”

Son zamanlarda bu konularla ilgili ciddi şikayetler aldıklarını ve Bodrum Devlet Hastanesi’nde Hiperbarik Tedavi Merkezi kayıtlarına göre kaçak avcılıkla ilgili bu yılın başından itibaren 47 vaka olduğunu, bu 47 vakanın 4 tanesinin ölümlü sonuçlandığını 7 kişinin ise felç gibi kalıcı hasar aldığını kaydeden Akdemir, “Ciddi anlamda bir tehlike söz konusu. Burada hem birçok ülkenin yasakladığı bu canlıyı hem avlıyoruz, hem de bunu avlarken hayatımızı kaybediyoruz. Bu noktada bakanlığımızın iyi niyetli olarak hazırlamış olduğu kota önleminin yeterli olmadığını görüyoruz.

Bununla beraber kaçak avcılık yaparken yakalanan bir kişiye uygulanan para cezasının karşılığı yakaladığı canlının birkaç kilogram bedeli de olduğu ortaya çıkınca bu caydırıcılıktan uzak bir önlem olarak karşımıza çıkıyor. Daha gerçekçi, daha caydırıcı önlemler almamız şart. Bu sorunun ivedi bir şekilde üstüne gidilmesi gerektiğini düşünüyoruz” diye kaydetti.

DENİZCİLİK ZİRVESİ

Denizcilik zirvesi ile ilgili değerlendirmede bulunan Meclis Üyesi Hakan Çendik ise şunları ifade etti: “Bildığım kadarıyla Denizcilik Zirvesi’ne odamız sponsor oldu. Ama ben de kendim kayıt yaparak, öncesinde katılım için müracaatta bulundum. Dönüşünde davetiyeye bir günlük programa katılmama müsaade edildi. Sonraki geri dönüşlerinde ikinci gün ve üçüncü gün programları için farklı geri dönüşler oldu. Arkasından meclis grubundan Tamer Başkanımız ve özel kalemdeki yetkili arkadaş katılımlarla ilgili dönüşleri topladı ancak biz bu organizasyonda gerçekten daha aktif görev almak istedik.

Maalesef bu geri dönüşler olmayınca ben açıkçası erteledim. Sonrasında da katılmak isteyenler de katılmadılar. Çünkü program sürekli değişti. Özellikle odamızın sponsorluğu içinde olduğu bir programın daha ciddi, bu tür hatalardan ayrı şekilde yapılması gerektiğini düşünüyorum.”

RİDVAN KARTAL’A VEDA

Haziran ayında hayatını kaybeden Rıdvan Kartal ile ilgili düşüncelerini ifade etmek için söz alan Meclis Üyesi Halim Mete duygularını şu şekilde aktardı: “Görev yaptığı yerlerde kalemi elinden bırakmadı. İnsanların arasında hep beyefendi olarak dolaştı. Sevgi dolu güzel bir insandı. Birinin arasında bir sıkıntı varsa arabulucu olmaya çalıştı. Her zaman sabırlı birisi oldu. Hiçbir zaman, hiç kimseden bir beklentisi olmadı. Hep hizmet eden kişi olarak kaldı. Benim sırdaşımdı, kardeşimdi, candaşımdı, arkadaşımı... Unutulmaz bir kardeşti.”

ARIF ERTİK'TEN FSRU LİMANI TEPKİSİ

Meclis Üyesi Arif Ertik ise Edirne İdare Mahkemesi'nce iptal edilmesine rağmen Saros Körfezi'nde hala yapımı devam eden FSRU (Floating Storage Regasification Unit) Limanı inşaatına dikkat çekerek, denizden çıkarılan malzemenin çevreyi tahrip ettiğini ve bunun önüne geçilmesi gerektiğine vurgu yaptı. Arif Ertik şunları söyledi: "Marmara ve Ege Denizi, bizim denizlerimiz."

Virt diye bir alet var. Bu virt denilen alet, kazığın içindeki hafriyatı alıyor, yoğurt haline getiriyor, aşağıdan bir hortumla basıyor. Bununla ilgili mevzuat yok. Bulunduğu yere basıyor. Galataport'ta da bu iş böyle yapıldı, ama Petkim'de ne hikmetse, uluslararası birtakım kurallara tabii herhalde, Petkim'de kazıkların içinden çıkan virtin basmış olduğu yoğurt kıvamındaki kaya malzemesi hafriyat uzaklaştırılarak döküldü. Şimdi, Saros Körfezi'nde bir proje var. FRSU Projesi... Terminal yapılıyor. Kazık sayısı kaç tane bilmiyorum. Bir kazıktan 100 ton metreüp malzeme çıkabilir. Bin adet kazık, belki daha fazla olabilir.

Bu yoğurt kıvamındaki malzeme toz halinde bütün Saros'u kaplıyor. Balık yumurtaları, aşağıdaki çayırılar, deniz çayırıları, tüm hayvanlar bu çamurun altında kalıyor."

Saros'taki çevre tahribatına liman başkanlarının 'Dur' demesi gerektiğini vurgulayan Ertik, "Liman başkanlarımızın bunu durdurması lazım. Denizlerimiz ancak böyle korunur. Ben şu anda kendi sektörümde yapılan ve gözden kaçmış bir olayı söylüyorum. Bunu GİSAŞ Başkanı Murat Kıran'dan, Şadan Kaptanoğlu'ndan rica ediyorum. Lütfen, benim bu söylediklerimi kurulmuş olan komitede dile getirsinler. Bunlara önlem alınsın" ifadelerini kullandı. Toplantıda söz alan Emekli Kılavuz Kaptan Saim Oğuzülgen de konuşmasına Merhum Rıdvan Kartal'ı anarak ve teşekkürlerini

sunarak başladı. Oğuzülgen, konuşmasının devamında 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nda Taksim Anıtı'na çelenk konmamasını ve Yenikapı'da yapılan Denizcilik Şehidi Anıtı'nın ziyaret edilmemesi ile ilgili olarak eleştiride bulundu.

KIRAN: "BURASI İDEOLOJİK BİR KURUM DEĞİL"

Komite başkanları ve meclis üyelerinin görüş ve değerlendirmelerinin ardından bir konuşma yapan İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Kaptan Saim Oğuzülgen'in eleştirilerine istinaden şunları söyledi: "Taksim Anıtı'na çıkılmıyor. Geçen sene pandemi nedeniyle zaten törenler yapılmamıştı.

Taksim Anıtı'na çıkmamak devletin kararı... Biz bir kamu niteliğine haiz meslek örgütüyüz. Dolayısıyla devletin kural ve kaidelerine uymak mecburiyetimiz var. Burası ideolojik bir kurum değil. Biz devlete karşı gelemeyiz, devlete kafa tutamayız. Devlet bu sene tören yaptırmayacağım dedi, biz de saygı duyduk. Dolayısıyla yapılan törenlere Beşiktaş Barbaros Meydanı'nda iştirak ettik."

Yenikapı'daki anıtın durumunun çok kötü olduğunu ve oranın tören yapmaya müsait olmadığını hatırlatan Kıran, anıtın mimarı ile de hukuki bir problem yaşadıklarını dile getirdi. Ayrıca Deniz Şehitleri Anıtı konusunda İstanbul Büyükşehir Belediyesi ile aralarında ciddi bir sıkıntı olduğunu da ifade eden Kıran, "Nedenini bilmiyorum, fakat İstanbul Büyükşehir Belediyesi bunu yapmamızı istemiyor. Çok açık ve net söylüyorum. Bizi, bir sene Sarayburnu diye oyaladılar. Tabiat Varlıkları Genel Kurulu'nda izni aldık, alıyoruz derken toplantıya girildi.

Biz hangi proje seçilecek diye sonuç beklerken gelen geri dönüş "İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin Sarayburnu ile ilgili planları var. Bu planlar dahilinde buraya bir deniz şehitleri Anıtı vs. öngörülmüyor.

Başka yer bulun dendi." Daha sonra Üsküdar'da bir yer bulduk. Çok güzel bir yerdi. Üsküdar Belediye'sine yaptık talebimizi. 2-3 ay sonra Üsküdar Belediyesi'nden haber geldi. İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin o bölgede alan çalışması varmış. Bizim anıtın da o alan çalışmasının içinde mi, yoksa dışında mı kalacağı belli olmadığı için belli olunca size cevap veririz dediler. Yani uğraşyoruz."

Arif Ertik'in dile getirdiği Saroz Körfezi'ndeki çevre felaketi ile ilgili konuyu sosyal medyada gördüğünü dile getiren Kıran, "Hakikaten çok facia bir görüntü. Bununla ilgili de elimizden geldiği kadar uyarılarımızı yapmaya çalışıyoruz. Ama tabii yaptırım gücü elimizde olmadığı için gidip durdurun bu faaliyeti diyemiyoruz" dedi.

Denizcilik Zirvesi ile ilgili olarak yapılan eleştirilerin hiçbirisinin muhatabının Deniz Ticaret Odası olmadığını söyleyen Kıran, meclis konuşmasını şöyle tamamladı: "Çok açık ve net söyleyeyim. Biz de oraya davetliydik; ev sahibi değildik. Herkes böyle güzel bir günde orada yer almak istemiş olabilir.

Ama netice itibari ile Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı, Meclis Başkanı ve yönetim kurulu üyeleri tam kadro orada hazır bulundular. Dolayısıyla sizin temsilcileriniz yani seçtikleriniz oradaydı.

Gerektiği şekliyle sizi orada temsil ettik. Tabii ki sizlerde orada olmasını arzu ederdik, ancak bakanlığın bu şekilde bir uygulaması oldu ve çok hızlı gelişti bu süreçler. Dolayısıyla bundan sonrası için söyleriz tabii ki... Bizim oda meclisimiz 119 kişi. 119 kişinin tamamını davet etmelerini beklemek biraz haksızlık olur. Onların da kendilerince bir takım programları var.

Buna saygı duyacağız. Bu aksaklıkları söyledik. Bundan sonra olmaması için çalışırız, ama dediğim gibi bunların muhatabı biz değiliz. Biz gidip orada sizi temsil ettik. Lütfen müsterih olun."

HER DENİZCİ BİLİR Kİ, KUVVETLİ VE DAYANIKLI HALATLAR DENİZDE EMNİYET DEMEKTİR.

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

Özgen Ship Supply renkleri ile özel üretilmiş olan Garware Maxima halatları, orijinal roda numaralı sertifikaları ile stoklarımızda mevcuttur.

- Yüksek kuvvet/ağırlık performansı.
- Normal polipropilen halatlardan %25 daha kuvvetli direnç.
- Orijinal roda sertifikalı ürünler: Her roda halat kendi sertifikasına sahiptir.
- Aşınma ve yırtılmalara karşı yüksek dayanıklılık.
- Kolayca kesilebilen; tuzlu sudan, asidik ve alkali ortamlardan etkilenmeyen ürün yapısı.
- Suda yüzen, batmaz ve su emmez yapısı ile denizde kullanım avantajı.

Kendi kurumsal renklerimiz ile **Özgen Ship Supply** garantisi.

GARWARE ürünlerinin Türkiye Lisanslı marin distribütörü
Özgen Ship Supply güvencesiyle

ÖZGEN
Shipsupply



GARWARE
TECHNICAL FIBRES



FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

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

DENİZCİLİK VE KABOTAJ BAYRAMI TÖRENLE KUTLANDI

1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu'nun katılımıyla Beşiktaş meydanındaki Barbaros Hayrettin Paşa Anıtı önünde törenle kutlandı.

Karaismailoğlu'nun, İMEAK Deniz Ticaret Odası ziyareti sonrasında Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı öncülüğünde 1-3 Temmuz tarihlerinde düzenlenen Türkiye Denizcilik Zirvesi'nin ilk günü, Bakan Karaismailoğlu açılış konuşması yaptı. İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, açılış oturumunun ardından gazeteci Hakan Çelik'in moderatörlüğünde gerçekleştirilen "Denizcilikte Ticaret" konulu panelde görüşlerini dile getirdi.

TOBB DENİZ TİCARET ODALARI MÜŞTEREK KONSEY TOPLANTISI YAPILDI

TOBB Ticaret ve Sanayi Odaları, TOBB Ticaret Odaları, TOBB Sanayi Odaları, TOBB Ticaret Borsaları ve TOBB Deniz Ticaret Odaları Müşterek Konsey Toplantısı Hazine ve Maliye Bakanı Lütfi Elvan'ın katılımıyla gerçekleşti.

30 Haziran Çarşamba günü Ankara'daki TOBB Birlik Merkezi'nde gerçekleşen toplantıya İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kıran da iştirak ederek denizcilik sektörü ile ilgili talep ve beklentileri dile getirdi.

TOBB İSTİŞARE TOPLANTISI YAPILDI

Marmara, Trakya ve Batı Karadeniz Bölgesi oda ve borsa başkanları ile TOBB Başkanı Rifat Hisarcıkloğlu'nun katılımıyla 5 Temmuz 2021 Pazartesi günü Demokrasi ve Özgürlükler Adası'nda istişare toplantısı düzenlendi. Sektörler ve illerde yaşanan sıkıntılar ile çözüm önerilerinin görüşüldüğü toplantıya İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kıran da iştirak etti.

İMEAK DTO YÖNETİMİNDEN TÜRKLİM'E ZİYARET

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetimi, 7 Temmuz 2021 Çarşamba günü, Türkiye Liman İşletmecileri Derneği'ni (TÜRKLİM) ziyaret etti. Derneğin Kadıköy'deki yeni hizmet merkezinde gerçekleşen ziyarette, Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran'a, Başkan Yardımcısı Recep Düzgüt ve Oda sekreteryası eşlik etti. TÜRKLİM Yönetim Kurulu Başkanı Mehmet Hakan Genç ve ekibiyle bir araya gelen DTO yönetimi limanlarla ilgili toplantı yaptı. Toplantının ardından Tamer Kıran, Mehmet Hakan Genç'e günün anısına hediye takdim etti.

TÜRKİYE SEKTÖR MECLİSLERİ İSTİŞARE TOPLANTISI YAPILDI

TOBB Türkiye Sektör Meclisleri İstişare Toplantısı, Ticaret Bakanı Dr. Mehmet Muş'un katılımıyla 13 Temmuz 2021 Salı günü Ankara'daki TOBB Konferans

Salonu'nda gerçekleştirildi. İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı ve TOBB Başkan Yardımcısı Tamer Kıran ile İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve Türkiye Denizcilik Sektörü Meclis Başkanı Recep Düzgüt'in katıldığı istişare toplantısında, denizcilik sektöründeki sorunlar ve beklentiler dile getirildi.

MARMARA DENİZİ EYLEM PLANI KOORDİNASYON KURULU TOPLANDI

Marmara Denizi Eylem Planı Koordinasyon Kurulu'nun ikinci toplantısı, 14 Temmuz Çarşamba günü Dolmabahçe Çalışma Ofisi'nde yapıldı. Çevre ve Şehircilik Bakanı Murat Kurum'un başkanlığındaki toplantıya, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve Deniz Temiz Derneği TURMEPA Başkanı Şadan Kaptanoğlu katıldı. Toplantıda, Marmara'yı müsilağdan temizleme çalışmalarında gelinen nokta istişare edildi, yeni kararlar alındı.

İMEAK DTO PERSONELİ YANGINA KARŞI BİLİNÇLENDİ

27 Temmuz 2021 Salı günü İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın Fındıklı'daki merkez binasının meclis salonun da İstanbul Büyükşehir Belediyesi Beyoğlu İtfaiye Yetkilisi Zafer Yıldırım tarafından personele olası bir yangında neler yapılması gerektiği ile ilgili bilgi verildi. Eğitim sonrasında ise personelin olası yangın durumunda ne yapması gerektiği ile ilgili tatbikat yapıldı.

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





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



360°
sanal tur

ÜNİVERSİTE

Çağrı Merkezi 0850 878 74 74

İSTANBUL / TUZLA

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

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

TAMER KIRAN, TÜRKİYE DENİZCİLİK ZİRVESİ'NE KATILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, 1 Temmuz Perşembe günü Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nca Tersane İstanbul'da düzenlenen, "Türkiye Denizcilik Zirvesi"ne katıldı.



Zirvenin açılışında, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu, İstanbul Valisi Ali Yerlikaya ile toplantıya video konferans yöntemiyle katılan Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Genel Sekreteri Kitack Lim birer konuşma yaptılar. DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, açılış oturumunun ardından gazeteci Hakan Çelik'in moderatörlüğünde gerçekleştirilen "Denizcilikte Ticaret" konulu panelde görüşlerini dile getirdi.

Denizciliğin önemini vurgulayan Kiran, tarih boyunca denizi iyi kullanabilen, deniz hak ve menfaatlerini koruyup, geliştirebilen ülkelerin diğerlerine göre daha fazla başarıya ulaştıklarını, dünya refahından daha fazla pay sahibi olabildiklerini ifade etti. Osmanlı Devleti döneminde verilen kapitülasyonların zamanla imtiyaza dönüştüğünü anlatan Kiran, 1 Temmuz 1926 tarihinde yürürlüğe giren Kabotaj Kanunu ile "Türkiye Limanları ve Sahilleri arasındaki yük ve yolcu taşıması ile kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin bundan böyle, Türk vatandaşları ile Türk Bayrağı taşıyan gemilerle yapılacağını" tüm dünyaya ilan edildiğini söyledi. Türk denizciliğinin bu tarihten sonra ilerlemeye başladığını kaydeden Kiran, günümüze gelinceye kadar denizciliğimize ivme kazandıran gelişmeleri tarih sırasına göre anlattı. Denizciliğin çok ön planda olmadığını gördüklerini ifade eden Kiran, bu

durumun değişmesi gerektiğini belirtti. Denizciliğin sadece özel sektörün veya devletin yapacağı bir iş olmadığını belirterek, kamu özel sektör işbirliğinin önemine vurgu yapan Kiran, "Dünyaya baktığımızda sektörde önde gelen ülkeler bu işi böyle yapmış. Hiçbir ülkenin özel sektörü kendi başını alıp yürümemiş. Her zaman devletin desteği, yardımı, gücü işin içinde olmuş. Yunanistan'da da böyle, Çin'de de böyle" diye konuştu.

Ülkemizin, tersaneler ve gemi inşada bölgesinin bir numarası olduğunu belirten Kiran, "Bu nedenle iftiharla söylüyorum, gayet iyi olduğumuz bir sektör. Bundan çok değil 10-15 sene önce olur mu, yapılır mı dedığımız gemileri bugün peynir ekmek gibi inşa ediyoruz" dedi. Global ekonominin önümüzdeki dönemde olumlu bir seyir izleyeceğine inandığını belirten Kiran, "2009 kriziyle başlayıp, 2020 Temmuz ayına kadar süren 11 yıllık ciddi duraklama döneminde sona gelindiğine, bundan sonra yeni bir büyüme hamlesinin tüm dünyada yaşanacağını öngörenlerden birisiyim. Dolayısıyla bu ekonomik büyüme bize olumlu yansıyacaktır. Bunlardan bir tanesi de taşımacılık alanında olacaktır. Ayrıca, ertelenmiş talebin devreye girmesi, insanların 1,5 yıldır ciddi anlamda normal hayatlarından uzak kalmaları neticesinde turizm vb. işkollarında pozitif yönde gelişmelerin olacağını görüyorum" diye konuştu.

DENİZCİLİK AÇISINDAN TEHDİTLER

Bununla birlikte önümüzdeki dönemde denizcilik açısından çok önemli tehditler bulunduğu dikkat çeken Kiran, bunların başında iklim değişikliği nedeniyle yapılmakta olan çalışmaların



geldiğini belirtti. Hem IMO, hem AB'nin bu konuda sert kararlar aldığını kaydeden Kiran, "Bunlardan bir tanesi 2030 yılına kadar sıfır-karbon emisyonlu gemilerin geliştirilip, pazara sürülmesidir. 8,5 yıl kaldı. Bugün itibarıyla sıfır emisyonlu makine yok.

Denizcilikte makine üreten fabrika sayısı 5'i geçmez. Bunlar çalışıyorlar, ama hangi aşamada oldukları konusunda net bir bilgimiz yok. Dolayısıyla 2030'a kadar bunu nasıl yapacağımız konusu şu an muallakta" diye konuştu. 2030 hedefleri için bugün sahip olduğumuz filonun büyük kısmında riskler bulunduğu dikkat çeken Kiran, gemilerin yenilenmesi için devletle yapılacak plan ve programın önemini vurguladı.

Aynı panelde, MSC Türkiye CEO'su Hasan Piroğlu, TÜRK LİM Yönetim Kurulu Başkanı Mehmet Hakan Genç, Global Yatırım Holding Yönetim Kurulu Başkanı Mehmet Kutman yer aldı.

Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (UNCTAD) Ticaret Lojistik Şubesi Başkanı Jan Hoffmann, panele video konferansla katılarak bir sunum yaptı. Zirveyi, İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, Yönetim Kurulu Başkan Yardımcıları Şadan Kaptanoğlu ve Recep Düzgüt, Yönetim Kurulu Üyesi Başaran Bayrak da izledi.

PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ'NDE MEZUNİYET HEYECANI

Piri Reis Üniversitesi'nin 2019-2020 ve 2020-2021 Akademik Yılları Mezuniyet Töreni, 3 Temmuz 2021 Cumartesi günü çevrimiçi ortamda düzenlendi.



Geçtiğimiz yıl Covid-19 pandemisi nedeniyle icra edilemeyen tören saygı duruşu ve İstiklal Marşı ile başladı. Törenin açılış konuşmalarını Piri Reis Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Oral Erdoğan ile Mütevelli Heyeti Başkanı Tamer Kıran yaptı. Covid-19 ile beraber tüm dünyada birçok alanda bir yavaşlama söz konusu olduğunu ifade eden Prof. Dr. Oral Erdoğan, “Biz üniversite olarak eğitim kalitenizden ödün vermedik. Bugün sizlerin yaşamında yeni bir başlangıcı da kutluyoruz. Bu zorlu süreçte iyi mücadele verdiniz, iyi sonuçlar aldınız. En yüksek teknolojik imkanlar ve donanımlı öğretim elemanlarımızla birlikte dünya standartlarında eğitim gördünüz” diye konuştu.



Erdoğan'ın ardından söz alan Piri Reis Üniversitesi Mütevelli Heyet Başkanı Tamer Kıran, törenin çok özel bir gün olduğunu kaydederek, farklı bir mezuniyet heyecanı yaşadıklarını belirtti. Kıran, “Her yıl bir araya gelerek yaptığımız mezuniyet törenini ne yazık ki geçen yıl pandemi nedeniyle yapamamıştık. Bugün uzaktan erişimle de olsa hem geçen yılın, hem de bu yılın resmi mezuniyet törenlerini gerçekleştiriyoruz. Deniz Ticaret Odası ve denizcilik camiası olarak Piri Reis Üniversitemizi sürdürülebilir ve güçlü bir eğitim modeline kavuşturduk. Piri Reis Üniversitesi Türkiye’de ve dünyada çok önemli bir değerimizdir. Ve bu değeri korumak için her zaman elimizden gelenin en iyisini yapmak vazifemiz

olacaktır” dedi. Ülkenin umudu ve güvencesinin gençler olduğu ifade eden Kıran, gençlere şöyle seslendi: “Sevgili gençler ülkemizin umudu ve güvencesi sizlersiniz. Bu gerçeği büyük önder Gazi Mustafa Kemal Atatürk, “Bütün umudum gençliktedir” ifadesiyle ülkeyi ve değerleri gençlere emanet ederek göstermiştir. İnanıyorum ki sizde bu umutları ve güveni asla boşa çıkarmayacak, ülkemizi çağdaş uygarlık düzeyine ulaşmasında üzerinize düşen görev ve sorumlulukları tam olarak yerine getireceksiniz. Bu duygu ve düşüncelerle hepimizi tebrik ediyor, hayatınızın bu yeni döneminde başarı, sağlık ve mutluluğun her zaman yanınızda olmasını diliyorum. Yolunuz aydın, bahtınız açık, Allah yardımcınız olsun.”

Konuşmaların ardından törende eğitim-öğretim dönemini 1. 2. ve 3.lük elde ederek tamamlayan isimleri açıklandı. Denizcilik Meslek Yüksekokulu ve Lisansüstü Eğitim Enstitüsü mezun öğrencilerin takdimi ile de tören sona erdi.

TAMER KIRAN'DAN BAYRAM TEBRİĞİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Kurban Bayramı dolayısıyla bir mesaj yayımladı.

Tamer Kıran, mesajında şunları kaydetti:

“İslam aleminin en önemli günlerinden biri olan Kurban Bayramı'na erişmenin mutluluğunu yaşıyoruz. Gelenek ve göreneklerimize göre bayramlar, birlik, beraberlik, yardımlaşma ve dayanışma duygularının doruğa çıktığı, akrabalık bağlarını kuvvetlendiren, arkadaşlık, dostluk ve komşuluk ilişkilerini pekiştiren, küslük ve kırgınlıkların bir tarafa bırakıldığı çok özel günlerdir. Bu günlerde yoksulu

gözetme, muhtaçla paylaşma gibi yüce değerler de en üst seviyeye çıkar.

Geçtiğimiz yılın başından itibaren tüm dünyayı ve ülkemizi etkileyen Koronavirüs (Covid-19) pandemisi ile mücadelede zorlu bir süreci geride bıraktık. Aşılama konusunda alınan mesafe, vaka sayılarındaki düşüş bu bayramı daha içten kutlamamız için bizleri umutlandırırsa da halen tehlikenin devam ettiğinin bilinciyle korunma önlemlerine azami dikkat ederek hareket etmemiz,

sağlığımızın kıymetini bilerek, aldığımız her bir sağlıklı nefesin gerçek bir bayram vesilesi olduğunu unutmamamız gerekiyor.

Kurban Bayramının İslam alemine ve milletimize sağlık, huzur, barış ve esenlikler getirmesini temenni ederken, vatanımızda huzurlu bayramlar geçirmemiz için canlarını feda eden şehitlerimizi rahmet ve minnetle anıyor, gazilerimizi şükranla selamlıyorum. Kurban Bayramınız mübarek olsun.”



SGS TÜRKİYE

"MARINE FUEL TESTING" HİZMETİ

Tüm Denizcilik Yakıtlarında Yakıt Kalite Analizi Hizmeti

SGS Dilovası Laboratuvarı Fuel oil (VLSFO, ULSFO, IFO 380 vb.) ve Distile Yakıtlarda (DMA, DMZ, DMB vb.) ISO 8217 spesifikasyonunun gerektirdiği birebir metodlar ile güvenilir analiz hizmeti sunar. Laboratuvarımız tüm testlerden akreditedir. Analiz raporlarımız ISO 8217'ye ek olarak yorumlamayı destekleyici özel testler de içerir.

Yerel Laboratuvar

Analizleriniz SGS Dilovası laboratuvarımız tarafından gerçekleştirilmektedir. Tüm operasyonel süreçler Türkiye'deki ekibimiz tarafından yürütülmektedir. Soru ve ihtiyaçlarınızda anında ulaşım sağlayabileceğiniz müşteri hizmetleri birimimiz ile her zaman hizmetinizdeyiz.

Standart Metod Kullanımı

SGS Dilovası laboratuvarı marine yakıt analizlerinde modifiye edilmiş muadil methodları kullanmaz. Tüm parametreler, ISO 8217 Standardında belirlenen ve ticari işlemlerde uygulanan standart metodlar ile gerçekleştirilir. Böylece sonuçlar hızlı ve yaklaşık sonuç veren ekipmanlar yerine, tüm dünyada yasal olarak kabul edilen ve güvenilir sistemler tarafından oluşturulmaktadır.

Hızlı Analiz ve Uzman Yorumu

Laboratuvarımıza ulaşan numuneler maksimum 3 iş günü içerisinde yorumlanmış bir şekilde web üzerinden tarafınıza iletilir.

Uygun Test Kiti Gönderimi

Özel SGS logolu 750cc numune kabı, etiket, mühür ve numune gönderi kutusu tarafımızdan karşılanmakta olup, alınan numunelerin laboratuvarımıza iletimi DHL ile ücretsiz sağlanmaktadır.

Konusunda Uzman Yorumcularımız ile Yakıtınızın Durumu ve Arıtma Ünitelerinin Verimi Hakkında Profesyonel Destek

Yorumlama hizmetimiz hem Kimyasal hem de Mekanik anlamda yorumları içerir. Kullanılmakta olan yakıtın kalitesi, kullanılabilirlik durumu, arıtıcı sistemlerin çalışma verimi gibi bilgilerin yanında verimliliği arttırmaya yönelik tavsiyeler, depolama sıcaklığı, enjeksiyon sıcaklığı, minimum transfer sıcaklığı gibi öneriler de yorumlarımızda yer almaktadır.

TS EN ISO IEC 17025 TÜRKAK Akreditasyonu

Laboratuvarımız 2012 yılında akredite edilmiş olup, her yıl bağımsız kuruluşlarca yapılan yeterlilik testi çevrimlerine de katılarak kalitesini güvence altına almaktadır.

Online Takip Sistemi (<https://sofia.sgs.com/>)

Analiz raporlarınızı ve filolarınıza ait trend analizlerini firmanıza özel olarak tanımlanan kullanıcı adı ve şifre ile ister bilgisayarımdan isterseniz telefon ya da tabletinizden takip edebilirsiniz.

Türkiye'nin Jeopolitik Konumu

Boğaz geçişlerinde numune toplama noktaları ve yerelde olmanın avantajı ile müşterinin SGS'ye ulaşma kolaylığı sayesinde gerek numune kitlerinin kısa sürede ulaştırılması, gerek boğaz geçişlerinde alınan numunelerin hızlıca laboratuvara ulaştırılması sayesinde kısa sürede sonuç temin edebilirsiniz.

SGS SUPERVISE GÖZETME ETÜD KONTROL SERVİSLERİ A.Ş.

Yavuz Sultan Selim Cad. 118. Sokak. No: 29
Dilovası Kocaeli Türkiye
+90 262 754 17 81 • bunkers.turkey@sgs.com
www.sgs.com.tr

WHEN YOU NEED TO BE SURE

SGS



TÜRK LOYDU



**TÜRKİYE'NİN
KLAS
KURULUŞU**

Teknolojide Öncü, Bağımsız, Uzman

www.turkloydu.org

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



"reliable partner!"

MÜSİLAJLA MÜCADELE...

Denizleri zararlı maddelerden bertaraf etme konusunda önemli çalışmalara imza atan **Sanmar Grup** şirketi **Most Denizcilik**, Yalova Bölgesi'nde **73** ila **76 m3 müsilaj atığı** topladı. **Most Denizcilik**, müsilajın daha verimli ve kontrollü toplanması için ekipman portföyünü de genişleterek, yürütülen çalışmalar esnasında elde edilen kazanım ve tecrübeler sonucunda; açık denizde hareket eden müsilajın daha verimli ve kontrollü toplanması için **kafesli sıyrıcı** ekipmanını portföyüne ekledi...



ACİL ÇAĞRI:

+90 530 940 8787
+90 531 773 3733

MOST Denizcilik Merkez Ofis:

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

f MostDenizcilikTR

t MostDenizcilik

ig MostDenizcilik

BODRUM'DA 3 MİLYON EURO'LUK LÜKS YAT DENİZE İNDİRİLDİ

Turkyacht'ın Bodrum'da Roda Yacht'a yaptırdığı "Pura Vida" isimli yat, İçmeler mevkiindeki tersanede yapılan törenle travellift (tekneleri suda kaldırmak ve rıhtımda taşımak için kullanılan vinç) yardımıyla suyla buluşturuldu.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi Başkanı ve yatın yapıldığı firmanın ortağı Orhan Dinç, gazetecilere, 37 metre 5 kabinli özel tasarım yatın, Bodrum'un yat imalatçılarının ve şirketleri adına

geldiği noktayı göstermek için iyi bir ürün olduğunu söyledi. Dinç, iki yıldır ilgilendikleri bu projenin yaklaşık 60 kişilik bir ekiple gerçekleştirildiğini belirterek, "Zor dönemlerden geçiyoruz. Bu işin içinde çok büyük bir ekip, aile var. Dolayısıyla çok büyük bir organizasyon ve emek var.

Salgın döneminde çok zorlandık ama önemli olan sezon öncesinde yetiştirdik. Herkes mutlu. Yurt dışından gelen yabancı misafirlerimize hizmet verecek. Büyük kabinleri, geniş kullanım alanları, güneşlenme alanları

var. Ülkemiz için denizciliğimiz için hayırlı olsun" diye konuştu. Yatın ticari amaçla kullanılacağını söyleyen Turkeyacht'ın yetkililerinden Bora Güleş ise "Sayın Cumhurbaşkanımızın katkıları ile ülkemiz artık salgın şartlarında güvenli ülkeler arasına geçtiği için şu andan itibaren yaz sezonunda hizmetlerimiz yoğun olarak devam edecek gibi gözüküyor" dedi. Maliyeti 3 milyon Euro olan yatın denize indiriliş törenine, yat acenteleri ve tersane çalışanları katıldı.

(DTO Bodrum Şubesi)

İSKENDERUN DTO'DAN EĞİTİM ATAĞI

İMEAK Deniz Ticaret Odası İskenderun Şubesi, üyelerine yönelik pandemi öncesi planladığı eğitim faaliyetlerine 1 Temmuz'da normalleşme süreciyle start verdi.



İskenderun Teknik Üniversitesi (İSTE) ile ortaklaşa düzenlenen eğitimlerinden faydalanmak isteyen İMEAK Deniz Ticaret Odası İskenderun Şubesi üyeleri iki ay süreyle mesleki İngilizce eğitimi alabilecek.

Günlük İngilizce kullanımı dışında mesleki-sektörel alanda İngilizce eğitiminin önemini farkında

olduklarını belirten İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) İskenderun Şubesi Başkanı Kemal Kutlu, üyelerinin çoğunluğunun gemi acentesi olduğunu ve geçen sene vermiş oldukları "Temel Dış Ticaret Eğitimi"nden sonra eğitimleri sürekli hale getirmek istediklerini ve bu yönde üyelere gelen geri dönüşlerin olumlu geldiğini ve bu üye memnuniyetinin çalışmalar için motivasyon kaynağı olduğunu belirtti.

Denizcilikte İngilizce dilinin kullanımında sıkıntılar yaşandığını bildiklerini ifade eden Kutlu, aynı zamanda yabancı personel ile görüşme, e-posta trafiği, uluslararası anlaşmalar vb. konularda, sektörel İngilizce kullanımının mevcut durumda düşük bir seviyede ilerlediğini ve bu eğitim ile

birlikte aynı zamanda İngilizce olarak denizcilik el kitapçığı bastırılacağını ve öncelikle eğitime katılanlar, daha sonra da bütün üyelere dağıtılacağını söyledi.

Üyelerin ileri seviyede İngilizce öğrenmelerini ve bunu gelecekte kullanmalarını umduklarını ifade eden Kutlu, bir sonraki eğitimin konusunun ise brokerlik-chartering olmasının planlandığını aktardı.

İskenderun Teknik Üniversitesi Deniz Ulaştırma Mühendisliği Bölümü Öğretim Üyesi Dr. Vahit Çalışır tarafından verilecek olan eğitimlerde üyelere 100 saatlik eğitimin ardından üniversite onaylı katılım belgesi verilecek.

(DTO İskenderun Şubesi)



ROTAMIZ GÜVEN

Trust is our route!

Sektörde 35 yılı aşkın tecrübeye sahip yönetici kadromuz ve alanında deneyimli ekibimiz, güvenilir ve tecrübeli iş ortaklarımız, güçlü acente ağımız, sahip olduğumuz ekipmanlarımız ile müşterilerimizin ihtiyaçları doğrultusunda, dünyanın herhangi bir noktasından, başka bir noktasına inovatif , ekonomoik ve sürdürülebilir uluslararası taşımacılık çözümleri sunmaktayız.



/krnlines



/www.krnlines.com



info@krnlines.com

KOCAELİ DENİZCİLİK TARİHİNİ ANLATAN KİTABIN TANITIMI YAPILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nı muhteşem bir programla kutladı. Seka Park Kongre Merkezi'ndeki kutlama programında Kocaeli'deki denizcilik tarihini ilk kez mercek altına alan "Osmanlı Arşiv Belgelerinde Kocaeli Denizcilik Tarihi" isimli kitap da tanıtıldı.



İMEAK Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi'nin 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı dolu bir programla kutlandı. Kocaeli Vali Yardımcıları Suat Yıldız, Aslan Avşarbey, Kocaeli Büyükşehir Belediye Başkanvekili Yaşar Çakmak, Körfez Belediye Başkanı Şener Söğüt, TCSG-71 Kandıra Kefken Sahil Güvenlik Komutanı Kıdemli Üsteğmen Devran Öztoprak, Oda başkanları, il daire müdürleri, STK temsilcileri ve çok sayıda davetlinin katıldığı program kokteyle başladı. Ardından denizi ve denizciliğin önemini anlatan resim, gemi maketi, kaligrafi ve hat sanatı sergileri gezildi. Özellikle yağlı boya resimler ve gemi maketi koleksiyonu büyük beğeni topladı.

Programın en önemli bölümü ise Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşiv Araştırmacısı Süreyya Atilla

Sağlamçubukçu ile Tarihçi Yazar Volkan Şenel'in hazırladığı "Osmanlı Arşiv Belgelerinde Kocaeli Denizcilik Tarihi" isimli kitabın tanıtımı oldu. İlk kez okuyucu ile buluşan kitap, davetlilere ücretsiz olarak dağıtılırken, imza günü de yapıldı.

DOĞUSEL: "ÇOK MUTLUYUZ"

İMEAK DTO Kocaeli Şube Başkanı Vedat Doğusel, bu önemli günde Kocaeli denizcilik tarihiyle böyle önemli bir eseri buluşturmaktan kıvanç duyduklarını belirterek, "Türk denizciliği için bir milat olan, kendi karasularımız ve limanlarımızı işletme hakkımızı elde ettiğimiz 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nın 95.yılına büyük bir coşkuyla kutluyoruz. İzmit Körfezi ve Karadeniz'e kıyısı olan ilimizde denize olan ilgiyi artırmak için sürekli yeni çalışmalar



gerçekleştiriyoruz. Bu doğrultuda temsilcilerden şube statüsüne kavuşan odamızın yeni hizmet binasından tutun, bugüne kadar binlerce deniz tutkunu ile bir araya geldik. Bunların arasında özellikle gençlerin çoğunlukta olması gelecek adına bizleri daha da mutlu ediyor. Bugün burada bir ilki daha yaşamamızın sevinci içindeyiz. İMEAK Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi olarak hazırladığımız "Osmanlı Arşiv Belgelerinde Kocaeli Denizcilik Tarihi" adlı çalışmayı sizlere sunmanın gururunu yaşıyoruz.

Bu eserin Kocaeli denizcilik tarihinin en değerli çalışmalarından birisi olduğuna inanıyoruz ve bu kitabı hazırlayan araştırmacı Süreyya Atilla Sağlamçubukçu ile Tarihçi yazar Volkan Şenel'e teşekkür ediyoruz" dedi.

(DTO Kocaeli Şubesi)

Nanodomain structured self polishing antifouling paint

FASTAR

Precise - Predictable - Performance



NIPPON PAINT MARINE

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



Customer Satisfaction Delivered

Sınırları aşıyor, standartları yukarı taşıyoruz!

www.kinay.com



Birlikte Aynı Gemide!

Yarınları korumak hepimizin elinde! Cemre Tersanesi olarak; karbon emisyonunu sıfıra indiren, enerjiden tasarruf eden hatta enerji üreten çevre dostu gemiler üretiyor ve çevreci bir üretim ekosistemi kurmak için ilkleri ve enleri gerçekleştirmenin gururunu yaşıyoruz!

CEMRE SHIPYARD



DENİZCİLİK VE KABOTAJ BAYRAMI KUTLANDI

1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nın 95. yıl dönümü kapsamında ülke genelinde törenler düzenlendi. İşte yurdun dört bir yanından gelen etkinlik haberleri...



1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nın 95. yıldönümü Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu ve İstanbul Valisi Ali Yerlikaya'nın

Bakan Yardımcıları Selim Dursun ve Enver İskurt, Denizcilik Genel Müdürü Ünal Baylan, Kıyı Yapıları ve Tersaneler Genel Müdürü Halil Yıldız, İMEAK



Saygı duruşu ve İstiklal Marşı'nın okunmasının ardından göndere bayrak çekilmesiyle başlayan törende, Bakan Karaismailoğlu, İstanbul Valisi Ali Yerlikaya ve beraberindekiler, Barbaros Hayrettin Paşa Türbesi'ni ziyaret etti. Ziyaret esnasında Kur'anı Kerim ve dua okundu. Türbe çıkışında özel deftere günün anısına yazdıklarını okuyan Karaismailoğlu, Türklerin yetiştirdiği en büyük denizcilerden Barbaros Hayrettin Paşa'nın, Akdeniz'in Türk gölü olmasını sağladığını, Osmanlı İmparatorluğu'nun ilk kaptan paşası ve kaptan-ı deryası olduğunu söyledi.



katılımlarıyla İstanbul Beşiktaş Meydanı'nda yapılan törenle kutlandı.

Barbaros Hayrettin Paşa Anıtı'nın önündeki törene, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu, İstanbul Valisi Ali Yerlikaya, Ulaştırma ve Altyapı

Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, Başkan Yardımcıları Şadan Kaptanoğlu ve Recep Düzgüt, Yönetim Kurulu Üyesi Başaran Bayrak, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Durmuş Ünüvar, askeri ve mülki erkan katıldı.

“Denizler fatihi” Barbaros Hayrettin Paşa'nın “denizlere hakim olan cihana hakim olur” sözünün bugün dahi doğruluğunu koruduğunu ifade eden Karaismailoğlu, onun bu sözünden feyz alan Türklerin; Boğazlarda, Karadeniz'de, Ege'de ve Akdeniz'de tam anlamıyla deniz kontrolü sağlayarak, okyanuslara ulaşip bir cihan imparatorluğu kurduğunu anlattı. Karaismailoğlu, 1 Temmuz 1926'da yürürlüğe giren Kabotaj Kanunu ile yabancı devletlerin Türk deniz ticaretindeki hakimiyetinin sona erdiğini, Türkiye kıyılarında ve limanlarında her türlü denizcilik faaliyetinin Türk bayrağı taşıyan gemilerle ve yerli firmalarla yerine getirilmeye başladığını, denizcilik sektörünün gelişmesi için önemli bir sürecin başladığını aktardı.



Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nın Türk milletinin denizlere ve denizcilığe ne kadar önem verdiğinin en büyük kanıtı olduğunu vurgulayan Karaismailoğlu, "Kara sınırlarının üç katı kadar deniz sınırlarına sahip ülkemiz için attığımız her adımda, milletimizin denizle yeniden buluşması öncelikli hedefimiz" dedi. Adil Karaismailoğlu, bugüne kadar yaptıkları çalışmaların Türkiye'nin, geçmişte olduğu gibi denizci millet, denizci ülke konumuna tekrar yükselmesine önyak olduğunu ve uluslararası denizcilik arenasındaki yerini de ön sıralara taşımayı başardığını söyledi.

Karaismailoğlu ve beraberindekiler, daha sonra deniz kenarına geçerek deniz şehitleri için iskeleden denize çelenk bıraktı ve karanfil attı. Burada bir süre Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü ve Sahil Güvenlik Komutanlığı'na ait gemi ve botların gösterisini izleyen Karaismailoğlu, beraberindekilerle deniz kenarında fotoğraf çekti.

TÜRKİYE DENİZCİLİK ZİRVESİ YAPILDI

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı öncülüğünde Tersane İstanbul'da hibrit olarak düzenlenen Türkiye Denizcilik Zirvesi, 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nın yıl dönümünde yapıldı. Etkinliğin açılışında konuşan Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Karaismailoğlu,

uluslararası denizcilik otoritelerini İstanbul'da buluşturan zirve boyunca dünya denizciliğinin kalbinin burada atacağını söyledi.

Karaismailoğlu, dünya ticaretinin yüzde 90'ını üstlenen deniz taşımacılığının küresel ekonominin, ihracat ve ithalatın belkemiği olduğunu, insanların yaşam standartlarını belirlediğini, hayatlarının her aşamasına dokunduğunu, düşük maliyet ve verimlilik avantajı bulunduğunu anlattı. Deniz yolu taşımacılığının hava yoluna göre 22 kat, kara yoluna göre 7 kat, demir yolu taşımacılığına göre 3,5 kat daha ekonomik olduğunu aktaran Karaismailoğlu, "Ayrıca, çok büyük miktardaki yüklerin bir seferde ve güvenli olarak taşınması, deniz taşımacılığını diğer taşımacılık türlerine göre avantajlı hale getirmektedir" dedi.

Denizcilik sektörünü bugünün küresel ve rekabetçi dünyasında öne çıkaracak dev adımlar atarken, sektörün sürdürülebilir bir şekilde gelişmesi ve ekonomiye katkısını artırması için de çalışmaya devam ettiklerini vurgulayan Karaismailoğlu, "Dünyanın ilk 10 ekonomisi arasında yer alma hedefimiz doğrultusunda denizcilik sektörü olmazsa olmazdır. Bu nedenle denizciliği geleceğe taşıyacak stratejileri en iyi şekilde tayin ediyoruz.

Tabii ki sadece denizcilik sektörü ile sınırlanmadığımız, ulaşımın her alanındaki yatırımlarla ülkemizi geleceğe hazırlıyoruz" diye konuştu.

YENİ BİR ÇAĞIN KAPISI ARALANIYOR

Adil Karaismailoğlu, tüm dünya denizcilerini yakından ilgilendirecek Kanal İstanbul'un üzerine inşa edilecek ilk köprü'nün temelini hafta sonu atıldığını hatırlatarak, "Kanal İstanbul ile aslında ulaşım sektöründe yeni bir çağın kapısını aralıyoruz. Bu proje; dünyada ve ülkemizde yaşanan teknolojik ve ekonomik gelişmeler, değişen ticari yönelimler ve gerek ülkemizin gerekse dünyanın ulaştırma altyapıları konusundaki artan ihtiyaçları doğrultusunda ortaya çıkan bir vizyon projesidir" dedi. Mevcut trafik yüküyle Boğaz'da seyir, can, mal ve çevre güvenliğinin tehdit altında olduğuna dikkati çeken Karaismailoğlu, artacak trafik nedeniyle Boğaz'ın yetersiz kalacağını, bu kadar geminin Boğaz'dan geçmesinin mümkün olmayacağını vurguladı. Karaismailoğlu, Kanal İstanbul sayesinde Boğaz'daki trafik yükünün hafifleyeceğini, yaklaşık 2 güne ulaşan ve ileride çok daha artacak bekleme sürelerinin azalacağını vurguladı.

Kanal İstanbul'un İstanbul Boğazı'ndan 13 kat daha güvenli olacağını belirten

DENİZCİLİK VE KABOTAJ BAYRAMI

Karaismailoğlu, şunları kaydetti: “Ülkemizin ekonomik hedeflerine ulaşması, toplumun refah seviyesinin yükseltilmesi amaçlarıyla Kanal İstanbul'un etkin, verimli ve süratli bir şekilde yapılmasını hedefliyoruz. Ülkemiz, uluslararası ulaştırma ve lojistik koridorlarından daha fazla pay alacak ve küresel ticarete daha etkin rol oynayacak. Geleceğimizi tasarlayan stratejik bir hamle ve kelimenin tam anlamıyla vizyon projesi olan Kanal İstanbul ile aslında ulaştırma sektöründe yeni bir çağın kapısını aralıyoruz.”

İMEAK DTO ŞUBELERİNDE KABOTAJ BAYRAMI KUTLAMALARI

(DTO Aliağa Şubesi)



1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramının 95. yıldönümü Aliağa'da törenle kutlandı. Aliağa Cumhuriyet Meydanı'nda yapılan törende Atatürk Anıtı'na çelenk konulması ardından saygı duruşunda bulunulup İstiklal Marşı okundu.

Tören esnasında balıkçı tekneleri, deniz şehitleri anısına siren çaldı. Programlar kapsamında römorkörler tarafından su gösterisi yapıldı. Cumhuriyet Meydanı'ndaki törenin ardından denize açılan protokol üyeleri tarafından deniz şehitleri anısına suya çelenk bırakıldı. Kutlamalar kapsamında İMEAK DTO Aliağa Şubesi organizasyonunda ve Aliağa Liman Başkanlığı işbirliğinde Aliağa protokolü ve üyelere özel öğle yemeği düzenlendi.

(DTO Antalya Şubesi)

1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı, Antalya Liman Başkanlığı ev



sahipliğinde Cumhuriyet Meydanı'nda Atatürk Anıtı'na çelenk sunumu ve Sahil Güvenlik Komutanlığına bağlı bot ile “Deniz Şehitlerimiz Anısına” denize çelenk bırakılması töreni ile kutlandı. Törene Antalya Vali Yrd. Cengiz Cantürk, Antalya Liman Başkanı Mustafa Yılmaz, Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Çetin, Meclis Başkanı Berna Küner Vanmannekes, Antalya DZ Komutanı Dz. Kd. Alb. Gökhan Göktaş, EK Alb. Kamil Ömer Erselcan, SG Grup Komutanı SG Alb. Sezai Özkurt, UAB Antalya 6. Bölge Müdürü Serhan Özkanlı, AÜ Su Ürünleri Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Jale Korun ve YK Üyesi Hanifi Demirkıran katıldı. Törenin ardından DTO Antalya Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Ahmet Çetin, Antalya Büyükşehir Belediyesi Başkanı Muhittin Böcek'in ev sahipliğinde düzenlenen Demre ve Kekova Bölgesi “Gemi Atık Alım İstasyonu'nun” canlı bağlantı ile anahtar teslimine katıldı.

(DTO Bodrum Şubesi)



İMEAK DTO Bodrum Şubesi 01 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı 95. yıldönümünü sahil güvenlik botu ile denize çelenk atarak kutladı. Ardından Trafo Kafe'de organize edilen Denizcilik ve Kabotaj Bayramı resepsiyonu yapıldı.

(DTO Fethiye Şubesi)



Hükümet Konağı Atatürk Anıtı önünde çelenk koyma töreni ile başlayan 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı kutlamaları Kordon Boyu Rıhtımından bir tekne ile denize açılması ile devam etti. Ulu Önder Gazi Mustafa Kemal Atatürk ve Deniz şehitlerinin hatıralarını anmak üzere hazırlanmış olan çelenk, Fethiye Kaymakamı Eyüp Fırat ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Fethiye Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Şaban Arıkan tarafından denize bırakıldı.

(DTO İskenderun Şubesi)



İMEAK Deniz Ticaret Odası İskenderun Şubesi'nin 1 Temmuz Denizcilik Ve Kabotaj Bayramı kapsamında düzenlediği törene İskenderun Kaymakamı İskender Yönden, Belediye Başkanı Fatih Tosyalı, Cumhuriyet Başsavcısı Ahmet Çelikkol, Sahil Güvenlik Komutanı Kıdemli Binbaşı Oğuz Emre Çiçek, İskenderun Liman Başkanı Hüseyin Demir, İMEAK DTO İskenderun Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Kemal Kutlu, Meclis Başkanı Adnan Yener, yönetim kurulu üyeleri, kurum ve kuruluşların temsilcileri katıldı. İskenderun'da gerçekleştirilen törenin ardından Liman Başkanı Hüseyin Demir, İMEAK DTO İskenderun Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Kemal Kutlu ve yönetim kurulu üyeleri

Özhan Akgünlü, Atilla Demirkent ve Ümit Özdemir Madenli Yat Limanı ve Su Sporları Merkezi'ne geçtiler. Arszuz Kaymakamı Musa Sarı ve Arszuz Belediye Başkanı Asaf Güven'in de katıldığı törende Madeni Yat Limanı ve Su Sporları Merkezi'nde denize çelenk bıraktılar.

(DTO İzmir Şubesi)



1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı, İzmir Liman Başkanlığı ev sahipliğinde Cumhuriyet Meydanı'nda Atatürk Anıtı'na çelenk sunumu ve Zübeyde Hanım Müze ve Eğitim Gemisi'nden deniz şehitleri anısına çelenk bırakılması töreni ile kutlandı. Deniz araçları da kutlamaya kıyından eşlik etti. Törene İzmir Vali Yardımcısı Ahmet Ali Barış, İzmir Liman Başkanı Özer Özbey, İMEAK DTO İzmir Şubesi Meclis Başkanı Kenan Yalavaç ve Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Öztürk, TCDD İzmir Liman İşletme Müdürü Serdar Görür, Kıyı Emniyeti İzmir Müdürü Pelin Devrim, İzmir Deniz Liman Şube Müdürü Alper Tuğbay, İzmir Ticaret Borsası Başkan Yardımcısı Ercan Korkmaz, İzdeniz Yönetim Kurulu Başkanı Hakan Erşen ve denizcilik protokolü katıldı.

(DTO Karadeniz Ereğli (Batı Karadeniz Bölgesi) Şubesi)

Batı Karadeniz Bölgesinde Zonguldak, Karadeniz Ereğli, Bartın, Amasra ve Karasu da 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı düzenlenen törenlerle kutlandı. Atatürk Anıtı önünde gerçekleştirilen çelenk koyma törenlerinin ardından protokol üyeleri deniz şehitleri anısına römorkör ile açılarak denize çelenk bıraktı. Zonguldak'ta gerçekleştirilen denize



çelenk bırakma törenine protokol üyelerinin yanı sıra T.C. Aile ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı İl Müdürlüğü bünyesinde bulunan kimsesiz çocuklar ve yaşlılar da katıldı.

(DTO Kocaeli Şubesi)



İMEAK DTO Kocaeli Şubesi, 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nın 95. yıldönümünü düzenlenen resmi törenlerle kutladı. İzmit Kültür Tepesi'nde gerçekleştirilen törene, Kocaeli Liman Başkan Yardımcısı Özgür Mengi, İzmit Belediye Başkan Vekili, Deniz Eğitim ve Öğretim Komutanlığı Kurmay Başkanı, İMEAK Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Vedat Doğusel, Başkan Yardımcısı Can Özgülenç ve Yönetim Kurulu Üyesi Ömer Parlak ile il protokolü katıldı. Törende; saygı duruşu, İstiklal Marşı'nın ardından, Atatürk Anıtı'na çelenk bırakıldı. Denizcilik ve Kabotaj Bayramı kutlama programına, denize çelenk bırakma merasimi ile devam edildi. Kocaeli Vali Yardımcısı Suat Yıldız, Kocaeli Vali Yardımcısı Ali Ada, Deniz Eğitim ve Öğretim Komutanlığı Kurmay Başkanı Kıdemli Albay Erol Küçük, Kocaeli Liman Başkan Yardımcıları Özgür Mengi ve Adem Daşdemir, Kocaeli il protokolü ve sivil toplum kuruluşlarının temsilcilerinin katılım sağladığı törende, deniz şehitlerimizi anma adına denize çelenk bırakıldı.

(DTO Marmaris Şubesi)



İMEAK DTO Marmaris Şubesi, 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı için Atatürk Meydanı'nda resmi tören düzenledi. Çelenk merasimi ardından Şube Yönetim Kurulu Başkanı Halil Bağlı'nın da bulunduğu ilçe protokolü deniz şehitleri anısına denize çiçek bıraktı. Etkinlik, su sporları gösterisi ile sona erdi.

(DTO Trabzon Temsilciliği)



1 Temmuz Kabotaj Bayramı etkinlikleri kapsamında Trabzon Valisi İsmail Ustaoglu, Trabzon Büyükşehir Belediye Başkanı Murat Zorluoglu ve diğer davetlilerin katılımıyla Trabzon Limanı'nda deniz şehitleri anısına denize çelenk bırakıldı.

Günün anısına Trabzon Port römorkörleri su gösterisinde bulundular. Törene, Ortahisar Kaymakamı Tolga Toğan, Garnizon Komutan Vekili Piyade Albay Cem Karaoğlu, Sahil Güvenlik Grup Komutanı Yarbay Murat Sezgin, Trabzon Deniz Komutanı Deniz Albay Mustafa Doğan, Trabzon Liman Başkanı Muhammet Özçelik, İMEAK DTO Trabzon Temsilcisi Mehmet Tufanoğlu ile diğer ilgililer de katıldı.

TÜRK MİLLETİNİN ŞANLI TARİHİNİN DÖNÜM NOKTASI: 30 AĞUSTOS

Mustafa Kemal Paşa komutasındaki Türk ordusunun zaferi ile sonuçlanan Büyük Taarruz ve Başkomutanlık Meydan Muharebesi, dünya tarihinin gördüğü en büyük kahramanlık destanlarından biri olarak tarihe geçti. Bu sene büyük taarruzun neticesi olan Büyük Zafer'in 99. yılını kutluyoruz.



26 Ağustos 1922'de Mustafa Kemal Atatürk, Büyük Taarruz sabahı Afyon Kocatepe'de

Büyük Önder Mustafa Kemal Atatürk komutasındaki Türk ordusunun 26 Ağustos'ta başlayıp, 30 Ağustos'ta zaferiyle sonuçlanan Büyük Taarruz ve Başkomutanlık Meydan Muharebesi, dünya tarihinin gördüğü en büyük kahramanlık destanlarından biri olarak tarihe geçti. Dünya tarihindeki en büyük kahramanlık destanlarından biri olan Büyük Taarruz ve Başkomutanlık Meydan Muharebesi, Başkomutan Mustafa Kemal Paşa tarafından şahsen yönetildiği için Başkomutanlık Meydan Muharebesi olarak anılır.

1919 yılında Birinci Dünya Savaşı sonrası İtilaf Devletleri, Mondros Ateşkes Antlaşması hükümlerine dayanarak türlü bahanelerle Anadolu'yu işgale başladı, ordusunun cephanesi elinden alınan Türk milleti zor durumda bırakılmak isteniyordu. İşgal günlerinde İstanbul'a İtilaf Donanması, Adana'ya Fransızlar, Urfa, Maraş, Samsun ve Merzifon'a İngilizler, Antalya ve Anadolu'nun güneybatısına İtalyanlar yerleşmişti. Yunan Ordusu İtilaf Devletleri'nden izin alarak 15 Mayıs 1919'da İzmir'e çıkarma yaptı. Buna karşılık, millet olma bilinciyle Türk milleti, işgallere karşı Kuvayı Milliye



Atatürk'ün askeri kıta tarafından karşılandığı an

hareketini başlattı. Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin 1920'de açılmasıyla, işgal güçleri Atatürk ve silah arkadaşları üzerine baskıcı politikalarını yoğunlaştırdılar, hareketlilik özellikle Batı Cephesi'nde başladı. Yunan ordusu 1921'de Polatlı'ya kadar geldi. Kanlı çarpışmalar 22 gün 22 gece sürdü ve düşman ordusu durduruldu. Durdurulan düşman ordusunu tam olarak yurttan atmak için 1 yıl kadar hazırlık yapıldı ve Başkomutan Mustafa Kemal Paşa, 26 Ağustos 1922'de Büyük Taarruz'u başlattı. 26 Ağustos sabah şafak sökerken Başkomutan Mustafa Kemal, Genelkurmay Başkanı Fevzi Paşa (Çakmak), Batı Cephesi Komutanı İsmet Paşa (İnönü) ile Afyonkarahisar sınırlarında kalan Kocatepe'ye geldi, muharebeyi buradan yönetti.

Harekat topçu ateşleri ile başladı. Türk askeri hücumla geçti, Tınaztepe'yi ele geçirdi ve Belentepe ile Kalecik Sivrisi'nden düşmanı kovdu. 1. Ordu

birlikleri taarruzun birinci gününde düşmanın birinci hat mevzilerini Büyük Kaleciktepe ile Çiğiltepe arasında 15 kilometrelik alanda ele geçirdi. 5'inci Süvari Kolordusu düşmana karşı başarılı taarruzlar gerçekleştirirken, 2'inci ordu da cephede tespit görevini aralıksız sürdürdü. 27 Ağustos sabahı Türk ordusu yine bütün cephelerde taarruz gerçekleştirdi ve Afyonkarahisar, 8'inci Tümen tarafından düşman işgalinden aynı gün kurtarıldı. Taarruz 28 ve 29 Ağustos'ta başarıyla devam ettirildi ve düşmanın 5'inci tümeni etkisiz hale getirilerek sonuçlandı. 29 Ağustos'ta gece komutanlar durumu değerlendirdiler, bir an önce harekete geçip taarruzu kısa zamanda sonuçlandırmaya karar verdiler ve yaptıkları planın 30 Ağustos'ta aksaklığa uğramadan gerçekleşmesi için gereken tedbirler alındı. Başkomutan Mustafa Kemal Paşa, 30 Ağustos sabahında Kütahya'nın Altıntaş ilçesine bağlı Zafertepe



Atatürk, Büyük Taarruz sabahı Kocatepe'de

Çalköy'de birliklere taarruz emrini verdi. Mustafa Kemal Paşa'nın bizzat yönettiği Dumlupınar'daki meydan muharebesinde kahraman Mehmetçik, Yunan birliklerini Allıören, Keçiler, Kızıltaş deresi yolunun iki yanında tamamen sarıp imha etti. Kızıltaş Deresi bölgesinde açık kalan alandan bazı Yunan birlikleri, General Trikopis, General Diyenis ve birçok Yunan komutanı kaçtı.

30 Ağustos'ta elde edilen Büyük Zafer'den bir gün sonra 31 Ağustos'ta Zafertepe Çalköy'de Başkomutan Mustafa Kemal, Fevzi Paşa ve İsmet Paşa ile durum değerlendirmesi yaparak, Yunanlıların yeniden savunma düzenine geçmesini önlemek ve onları yenmek için İzmir'e girme görüşünde hemfikir oldular.

"ORDULAR, İLK HEDEFİNİZ AKDENİZ'DİR, İLERİ!"

Mustafa Kemal Paşa, Büyük Zafer sonrası 1 Eylül'de Dumlupınar'da, Batı Cephesi'ndeki tüm subay ve erlere okunmak üzere yayımladığı bildiriye, şu ifadelerle yer verdi: "Türkiye Büyük Millet Meclisi Orduları, Afyonkarahisar-Dumlupınar Büyük Meydan Muharebesi'nde, zalim ve mağrur bir ordunun temel varlığını inanılmayacak kadar az bir zamanda yok ettiniz. Büyük ve seçkin ulusumuzun fedakarlıklarına layık olduğunuzu kanıtladınız. Sahibimiz olan büyük Türk ulusu, geleceğine güvenmekte haklıdır. Savaş alanlarındaki başarı ve fedakarlıklarınızı yakından görüp izliyorum. Ulusumuzun size olan övgülerinin iletilmesine aracılık etme görevinin arkasını bırakmayacak, sürekli olarak yerine getireceğim.



Batı Cephesi Komutanı İsmet Paşa (solda), Başkomutan Mustafa Kemal (Atatürk) (sağda) ve Albay Asım (Gündüz) bey (sol 2) ile 25 Ağustos 1922'de Büyük Taarruz öncesi

Ödüllendirme için Başkumandanlığa öneride bulunulmasını, Cephe Kumandanlığına buyurdum. Bütün arkadaşlarımla, Anadolu'da daha başka meydan muharebeleri de verileceğini göz önünde bulundurarak ilerlemesini ve herkesin akıl gücünü ve yurtseverliğinin



Bir piyade birliği

Çalköy'e gelerek, törene katılanlara iki yıl öncesini hatırlatan Atatürk, Büyük Zafer'i şu cümlelerle anlatmıştır: "Afyonkarahisar-Dumlupınar Meydan Savaşı ve onun son parçası olan 30 Ağustos Zaferi, Türk tarihinin en önemli dönüm noktasıdır. Ulusal tarihimiz çok büyük, çok parlak zaferlerle doludur ama Türk ulusunun burada kazandığı zafer kadar kesin sonuçlu, yalnız



Atatürk'ün 1. Ordu Sancağı ile çekilen fotoğrafı

kaynaklarını kullanarak, yarışmayı bütün gücüyle sürdürmesini talep ederim. Ordular, ilk hedefiniz Akdeniz'dir, ileri!" 27 Ağustos'ta Afyonkarahisar, 30 Ağustos'ta Kütahya'nın kurtuluşunu 1 Eylül'de Gediz, 3 Eylül'de Emet ve Tavşanlı'nın kurtuluşları izledi, 9 Eylül'de İzmir'de Yunan Ordusunu denize döken Türk ordusu, Mustafa Kemal Paşa'nın emrini büyük bir başarıyla yerine getirdi. Büyük Zafer'den iki yıl sonra 30 Ağustos 1924'te, Şehit Sancaktar Mehmetçik Anıtı'nın temel atma törenine katılmak üzere Zafertepe

bizim tarihimize değil dünya tarihine yeni bir adım vermekte kesin etkili bir meydan savaşı hatırlamıyorum. Besbellidir ki yeni Türk devletinin, genç Türk Cumhuriyeti'nin temeli burada sağlandı. Bu alanda akan Türk kanları, bu göklerde uçan şehit ruhları, devletimizin, cumhuriyetimizin ölümsüz koruyucularıdır. Türk ulusu burada kazandığı zaferle, açığa vurduğu gücü ve istemiyle, bu belli gerçeği bir kere daha tarihin bağrına çelik kalemle koymuş bulunuyor."

Bunker Fiyatlama Modeli: Bunker Fiyatlarının, Petrol Fiyatları ve Gemi Kiralama Bedelleri ile İlişkisi



* Prof. Dr. Oral Erdoğan

ÖZET

Dünya ticaretinde mal hareketinin %90'ının taşındığı denizyollarında kullanılan yakıt maliyetleri denizcilik firmalarının işletme kararlarında önemli bir faktör olma özelliğini korumaktadır. Bu çalışmada bunker fiyatlarının oluşumuna petrol fiyatlarının etkisi nedensellik testi ile incelenmekte bir fiyatlama modeli oluşturulmaktadır. Petrol fiyatlarını temsilen ham petrol ve brent petrol için spot ve vadeli fiyatlar; gemi kiralama için dökme yük, konteyner ve tanker türlerinde üç tonaj grubu için 2001-2021 arası aylık veriler kullanılmıştır. Yöntem olarak Granger-Nedensellik Testi¹ ve ARMA modelleri kullanılmıştır. Temel bulguya göre ilgili dönem ve frekansta bunkerin; bulker, konteyner ve tanker olarak her üç gemi türündeki gemi kiralama bedellerinde Granger nedeni olduğuna; ters yönde ise sadece konteyner gemi kiralamanın bunker fiyat değişiminin açıklayıcı bir nedeni olduğu belirlenmektedir. Ayrıca, ham petrol ve brent petrolün, bunkerdaki değişimi açıklayıcı bir neden olduğu, tersinin ise

geçerli olmadığı bulunmuştur. Bunker tahmin etmek için oluşturulan ARMA modellerine göre; bunker getirisini; ilk modelde, bunkerin kendi geçmiş getirileri, şoklar ve brent petrolün gecikmeli değeri etkilerken, ikinci modelde, bunkerin kendi geçmiş değeri, şoklar ve ham petrolün cari değeri etkilemektedir. Sonuç olarak, deniz taşımacılığı firmalarının, bunker fiyatlarının kendi işletmelerine ilişkin özel etkisi konusunda stratejik bir politika ve risk yönetim anlayışına sahip olmaları faydalı olacaktır.

1. GİRİŞ

Uluslararası ticaret ve sermaye hareketlerindeki hızlı artış, finansal liberalleşme, dijitalleşme ve artan küreselleşme, ekonomilerin birbirine bağımlılığının artmasına neden olmaktadır. Ekonomiler arasındaki ticari bağımlılık aslında en çok taşımacılığa ve özellikle de denizcilik piyasalarına katkı getirmektedir.

Uluslararası standardizasyon ve ticarete serbestleşme ile birlikte artan taşımacılık faaliyetleri, petrole olan talepte büyük katkı oluşturmaktadır. Literatürde ulaşım sektöründeki petrol tüketimi; karayolu, havacılık, demiryolu ve yurtiçi seyrüsefer ve boru hatlarını içerirken, uluslararası deniz taşımacılığında tüketilen uluslararası deniz “bunker”ını kapsamamaktadır. “Bunker”, teknik olarak uluslararası açık deniz gemileri tarafından kullanılan her türlü yakıttır ve adını gemide veya limanlarda yakıt depolamak için kullanılan dubalardan almıştır.

Yakıt fiyatlarının ve çevre politikalarının işletme maliyetleri üzerindeki etkileri nedeniyle, taşıyıcılar, bazı operasyonel ayarlamalar yoluyla yakıt tasarrufu sağlamak için önlemler geliştirmiştir.



** Müge Özdemir

Daha hafif ve daha temiz yakıt geçiş, bunker taşımacılığının maliyetini artırır ve bu da deniz taşımacılığının hızına ve diğer yakıt tasarrufu eylemlerine etki eder. Bir geminin günlük “charter” (kiralama) değerinin yakıt tasarrufu değerinden daha düşük olduğu durumlarda hız ayarının ekonomik olarak uygulanabilir olduğu durumlar vardır. Dolayısıyla, gemi hızında yapılacak ayarlamalar da büyük ölçüde yakıt tasarrufu sağlamaktadır. Bazı durumlarda, malların değeri nedeniyle ulaşımın yavaşlaması ve istenilen pazara zamanında ulaşılması gerekliliği, hız ayarlamalarını engellemektedir. İşletme maliyetleri; yakıt, genel giderler, sigorta, onarım ve bakım, mürettebat ve sermaye harcamalarını içerir.

Maliyet unsurlarının ağırlığı, farklı gemi türlerine, boyutlarına ve denizdeki hızlarına göre değişir. Netice itibarıyla, yakıt fiyatlarında herhangi bir nedenle meydana gelebilecek değişiklikler işletme maliyetini ve giderde yakıt payını doğrudan etkilemektedir. Öte

yandan, düşük kükürtlü bunker yakıtına geçiş, ortalama yakıt fiyatını artırmakta ve nihayetinde toplam işletme ve yakıt maliyetlerini etkilemektedir. Hafif yakıtlar için yeterli rafineri kapasitesinin olmaması durumunda ise hafif fuel oil üzerindeki talep baskısının, hafif kükürtlü fuel oil ve LSFO üzerinde daha da fazla fiyat baskısı oluşturduğu da belirtilmelidir.

Reel ve hizmet sektörlerinde ham petrol (WTI-West Texas Intermediate) ve brent petrol arasındaki farkları bilmek yatırım kararları için önem arz etmektedir. Küresel ekonominin önemli emtiaları olan ham petrol ve brent petrol için getiri, volatilité, likidite ve işlem hacmi açılarından farklılaşmalar söz konusudur (2010-2014 ve 2017-2020 arası dönemlerde spot ve vadeli ham petrol ve brent

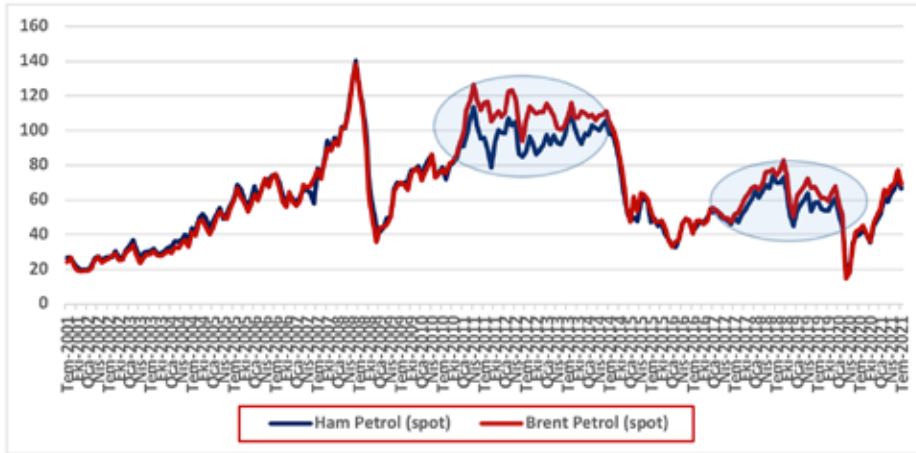
petrolün arasındaki tarihi sapmalar gösterilmiştir: Bkz Grafik 1, 2). Ham petrol ve brent petrolün son 20 yılda günlük kapanışlarda aldığı en yüksek spot/vadeli değerleri 3 Temmuz 2008 tarihinde varil başına sırasıyla 145.31/145.29 dolar ve 143.95/146.08 dolardır.

Ham petrol (WTI) ve brent petrol fiyatlarının ortak hareketleri, enerji alanı ile ilgili literatürde uzun süredir varlığını korumaktadır. Son 20 yılda, ham petrol fiyatları, küresel arz ve talep değişiklikleri, küresel finansal krizler ve sonrasında yaşanan siyasi çatışmalar nedeniyle güçlü yükseliş trendlerine ve yüksek oynaklıklı çöküş benzeri aşağı yönlü ivmelenmeye maruz kalmıştır. Literatürdeki çalışmalar, WTI ve brent fiyatlarının birbirine bağlılığında OPEC

toplantılarının kısa vadede korelasyonu arttırdığını, OPEC duyuru etkilerinin WTI volatilitesinde önemli bir artan etkiye sahip olduğunu göstermektedir. Literatürde, hem spot hem de vadeli işlem piyasalarında WTI ve brent fiyatlarının yapısal ve dinamik olarak bir model mantığı ile dikkate alınması gerekli görülmekte olup; tahmin modellerinde her iki petrol fiyatının da uygun şekilde dikkate alınması faydalı değerlendirilmektedir.

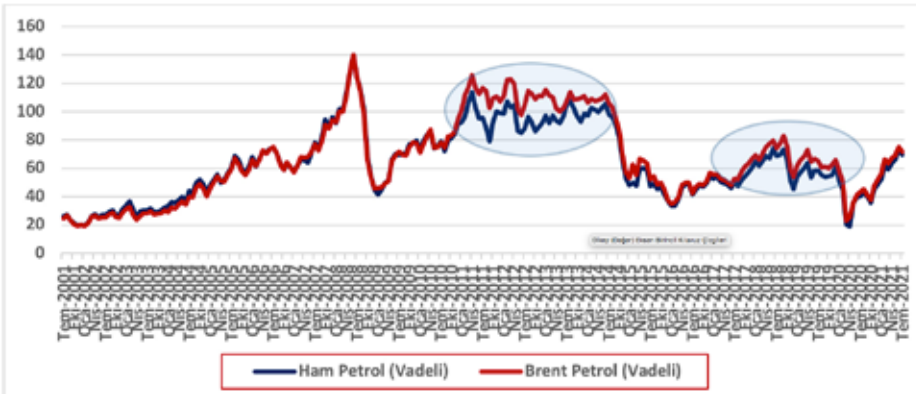
Çalışmanın bu bölümünü takiben; bunker fiyatındaki değişimlerin gemi kiralama bedelleri ile ilişkisi analizi ele alınmakta; bunker fiyatındaki değişimi açıklamak üzere model oluşturulmakta ve ilgili uygulama sonuçları verilmektedir. Son bölümde de bulgular değerlendirilmekte ve sonuçlar özetlenmektedir.

Grafik 1: Ham Petrol ve Brent Petrol Spot Fiyatları



Açıklama: Grafik yazarlar tarafından oluşturulmuştur. Veri kaynağı: U.S. Energy Information Administration

Grafik 2: Ham Petrol ve Brent Petrol Vadeli Fiyatları



Açıklama: Grafik yazarlar tarafından oluşturulmuştur. Veri kaynağı: Reuters.

2. GEMİ KİRALAMALARI İLE BUNKER İLİŞKİSİ

Deniz taşımacılığında kazançlara yönelik başlıca gösterge navlun olmakla birlikte, ilgili armatörün kazançları ve taşıyıcı firmanın maliyetleri açısından gemi kiralama bedelleri daha yaygın kullanım görmektedir. Öyle ki, navlun piyasası göstergesi diye çoğunlukla “yanlış” referans verilen Baltık Kuru Yük endeksi (BDI) bile aslında gemi kiralamalarına dayalı hesaplanan bir endekstir. Uluslararası pazar riski, navlun değerleri ve bunker fiyatları değişimi ile ölçümlenebilir. Sektör firmalarının hisse senetlerinin işlem gördüğü borsaların etkin olduğu düşünülmesine karşın, uluslararası denizcilik piyasalarındaki değişiklikler pay senedi fiyatlarına doğru olarak zamanında yansımayabilir. Özel uzmanlaşma gerektirmesi ve çeşitli riskler nedeniyle, kurumsal yatırımcılar denizcilik sektörüne uzak kalmaktadır. Nihayet sektör, ekonomik özelliklerinin ötesinde devlet politikalarına tabi ve aynı zamanda uluslararası ortak standartlara konu olabilmektedir. Finansal piyasalarda işlem gören denizcilik firmalarının varlık fiyatlandırma modeline büyük

Tablo 1: "Time Charter" ve Bunker Fiyat Değişim Korelasyonu

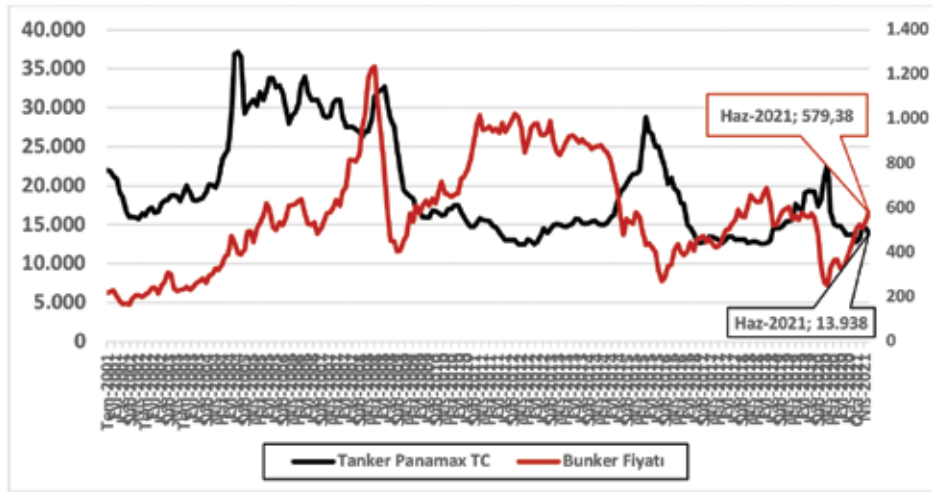
| | Bulker Handysize TC | Bulker Panamax TC | Bulker Capesize TC | Konteyner 350 TEU grd TC | Konteyner 1,000 TEU grd TC | Konteyner 3,500 TEU grd TC | Tanker Handysize TC | Tanker Panamax | Tanker Suezmax | Bunker Fiyatı |
|----------------------------|------------------------|----------------------|-----------------------|-----------------------------|-------------------------------|-------------------------------|------------------------|-------------------|-------------------|---------------|
| Bulker Handysize TC | 1.000 | | | | | | | | | |
| Bulker Panamax TC | 0.766 | 1.000 | | | | | | | | |
| Bulker Capesize TC | 0.585 | 0.788 | 1.000 | | | | | | | |
| Konteyner 350 TEU grd TC | 0.282 | 0.212 | 0.082 | 1.000 | | | | | | |
| Konteyner 1,000 TEU grd TC | 0.300 | 0.219 | 0.130 | 0.613 | 1.000 | | | | | |
| Konteyner 3,500 TEU grd TC | 0.304 | 0.202 | 0.071 | 0.485 | 0.629 | 1.000 | | | | |
| Tanker Handysize TC | 0.129 | 0.164 | 0.130 | 0.137 | 0.143 | 0.115 | 1.000 | | | |
| Tanker Panamax | 0.006 | 0.048 | 0.010 | 0.091 | 0.098 | 0.108 | 0.653 | 1.000 | | |
| Tanker Suezmax | 0.097 | 0.108 | 0.058 | 0.300 | 0.071 | 0.051 | 0.459 | 0.551 | 1.000 | |
| Bunker Fiyatı | 0.262 | 0.289 | 0.248 | 0.212 | 0.284 | 0.182 | -0.050 | -0.205 | -0.089 | 1.000 |

Açıklama: Tabloda 2001 Haziran-2021 Haziran dönemini kapsayan aylık kapanış Time Charter değerleri ile Bunker fiyatının (GMO Roterdam) değişim hızı korelasyonu verilmiş olup; bu çalışma kapsamında hesaplanmıştır. Ham veri kaynağı için bkz clarksons.net.

ölçüde uygunluk göstermekle birlikte; uluslararası parametrelerden navlun

korelasyon azalmaktadır. Tankerde de aynı şekilde orta büyüklük (panamax)

Grafik 3: Tanker Time Charter ve Bunker Gelişimi



Açıklama: Grafik yazarlar tarafından oluşturulmuştur. Not: Bunker fiyatı sağ eksendedir. Veri Kaynağı: Clarksons.

değerlerine, gemi kiralama bedellerine ve bunker değişimlerine de duyarlılık göstermesi geliştirilmiş fiyatlandırma modelini gerekli kılmaktadır.

Bu çalışma için BDI yerine doğrudan işlem hacmi çok yüksek 3 gemi türünde 3 bilinen tonaj için gemi kiralama bedelleri ile bunker fiyat gelişimi ilişkisi ele alınmıştır.

2001 Haziran-2021 Haziran dönemini kapsayan aylık kapanış Time Charter değerleri ile Bunker fiyatının (GMO Roterdam) aylık değişim hızları (getiri oranları) arasındaki korelasyon katsayılarına göre; bulker ve konteynerda orta büyüklükteki gemilerde getiriler arası korelasyon artarken; küçük ve büyük gemilerde ise

için korelasyon artmakla birlikte, kuru yük ve konteynerdan farklı olarak ilişki yönü negatiftir. Hatta, tanker için "handysize", "panamax" ve "suezmax"

Grafik 4: Bulker Time Charter ve Bunker Gelişimi



Açıklama: Grafik yazarlar tarafından oluşturulmuştur. Veri Kaynağı: Clarksons.

olmak üzere her üç tonaj grubunda da, bunker ile ilişkiler sifıra yakın olmakla birlikte negatiftir. Diğer bir ifadeyle ortalamada tanker piyasasında gemi kiralama artışı ile bunker fiyat artışları arasında ters yönlü bir ilişki söz konusu olmaktadır.

Grafiklerden görüldüğü üzere "Time charter" fiyatları ile bunker fiyatları arasında her üç gemi tipi içinde ilişki görülmektedir.

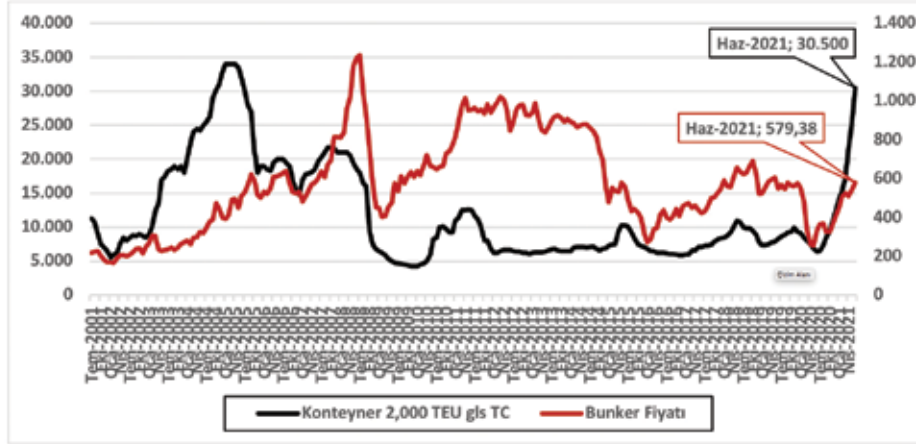
Bu ilişkilerin yönünü tespit etmek için istatistiksel test olan Granger-Nedensellik testi uygulanmıştır.

İlgili dönem ve frekansta time charterler ve bunker getirileri arasındaki ilişkilerin yönünü incelediğimizde, Bunker'ın bulker, konteyner ve tanker her üç gemi türünün Granger nedeni olduğuna, Time charterlar'dan ise sadece konteyner'in, bunkerın granger nedeni olduğu sonucuna ulaşmaktayız.

Time charter fiyat değişimlerini etkileyen diğer tüm değişkenler sabit kabul edildiğinde, bunkerdaki değişimlerin, Time charter'daki değişimleri açıklama düzeyi aşağıdaki tabloda gösterilmektedir (Tablo 3).

Tablodan da görüleceği üzere bunkerdaki %1'lik değişim, bulker, konteyner ve tanker time charterlarını sırasıyla %0.41, %0.21 ve %0.13

Grafik 5: Konteyner Time Charter ve Bunker Gelişimi



Açıklama: Grafik yazarlar tarafından oluşturulmuştur. Not: Bunker fiyatı sağ eksendedir.
Veri Kaynağı: Clarksons.

Tablo 2: Time Charter ve Bunker Granger-Nedensellik Test Sonuçları

| Hipotezler | F-istatistiği | Olasılık değeri |
|--------------------------------------------------|---------------|-----------------|
| Bunker, Bulker TC'in Granger nedeni değildir. | 2.677 | 0.048** |
| Bulker TC, Bunker'ın Granger nedeni değildir. | 1.234 | 0.298 |
| Bunker, Konteyner TC'in Granger nedeni değildir. | 2.527 | 0.058*** |
| Konteyner TC, Bunker'ın Granger nedeni değildir. | 2.920 | 0.035** |
| Bunker, Tanker TC'in Granger nedeni değildir. | 4.881 | 0.003* |
| Tanker TC, Bunker'ın Granger nedeni değildir. | 1.569 | 0.198 |

Not: *,** ve *** işaretleri sırasıyla %1, %5 ve %10 anlamlılık düzeylerini göstermektedir.

Tablo 3: Bunker'ın Time Charter'lara Etkisi

| | bunker katsayısı | t-istatistiği | Olasılık | R2 |
|--------------|------------------|---------------|----------|-------|
| Bulker TC | 0.4067 | 4.6500 | 0.0000* | 8.37% |
| Konteyner TC | 0.2057 | 3.3105 | 0.0011* | 4.42% |
| Tanker TC | -0.1331 | -3.2268 | 0.0014* | 4.21% |

Not: * işareti %1 anlamlılık düzeyini göstermektedir.

değiştirmektedir. Korelasyon matrisinde de belirtildiği gibi bunker fiyatı değişim hızı ile time charter değişim hızı arasında bulker ve konteynerda pozitif iken tankerler için negatif bir etki bulunmaktadır. Bulker, konteyner ve tanker time charterlarındaki değişimlerin sırasıyla %8.4, %4.4, %4.2'si bunkerdaki değişimler tarafından açıklanmaktadır.

3. BUNKER FİYATLAMA MODELİ BULGULARI

Bunkerın, brent petrol ve ham petrol ile ilişkisine baktığımızda birlikte hareketleri görülmektedir (Grafik 6, 7). İlişkilerin yönünü belirlemek için

nedensellik testi yapılmıştır (Tablo 4).

Granger-Nedensellik test sonucuna göre brent petrol ve ham petrol, bunkerın Granger nedeni iken brent petrol ve ham petrol, bunkerın granger nedeni değildir.

$$bunker_t = 0.28 + 0.496brentpetrol_t + \varepsilon_t$$

$$bunker_t = 0.39 + 0.359hampetrol_t + \varepsilon_t$$

Bunkerı etkileyen tüm diğer değişkenler sabitken brent petrol, bunkerdaki değişimlerin %34'ünü açıklamaktadır ve brent petroldeki, her %1'lik² artış bunkerı %0.5 arttırmaktadır. Aynı şekilde diğer tüm değişkenler sabit kabul edildiğinde ham petroldeki yüzde %1'lik değişim, bunkerı %0.36 değiştirmektedir. Bunkerdaki değişimlerin %23'ü ham petroldeki değişimler tarafından açıklanmaktadır. Bunkerı tahmin etmek için oluşturulan ARMA modellerinde ise brent petrol ve ham petrolün etkisi ayrı ayrı incelenmiştir. İlk modelde, bunkerı, kendi geçmişi (AR), şoklar (MA) ve brent petrolün gecikmeli değeri etkilediği görülmektedir. Bunkerdaki değişimlerin %51'i bu değişkenler tarafından açıklanabilmektedir. Bu modele göre; brent petrolün 1 aylık gecikmeli (t-1) değerindeki her %1'lik artış, bunkerı %0.72 oranında etkilemektedir.

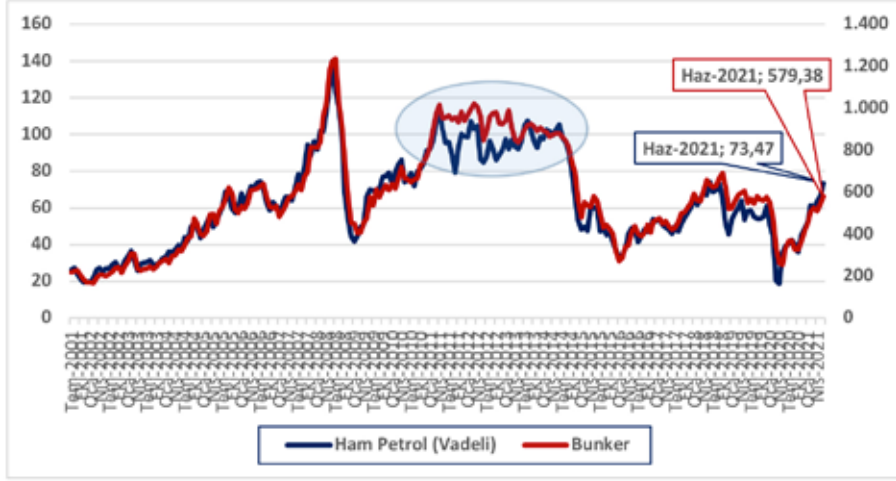
$$bunker_t = 0.11 + 0.72brentpetrol_{t-1} + 0.48AR(1) + 0.18AR(2) - 0.82MA(1) + \varepsilon_t$$

Grafik 6: Bunker ve Brent Petrol Gelişimi



Açıklama: Grafik yazarlar tarafından oluşturulmuştur. Not: Bunker fiyatı sağ eksendedir.
Veri Kaynağı: Reuters, Clarksons.

Grafik 7: Bunker ve Ham Petrol Gelişimi



Açıklama: Grafik yazarlar tarafından oluşturulmuştur. Not: Bunker fiyatı sağ eksenindedir. Veri Kaynağı: Reuters, Clarksons.

Tablo 4: Bunker ve Brent/Ham Petrol Nedensellik Test Bulguları

| Hipotezler | Olasılık değeri |
|--------------------------------------------------|-----------------|
| Bunker, Brent Petrol'ün Granger nedeni değildir. | 0.3737 |
| Brent Petrol, Bunker'ın Granger nedeni değildir. | 0.000* |
| Bunker, Ham Petrol'ün Granger nedeni değildir. | 0.9077 |
| Ham Petrol, Bunker'ın Granger nedeni değildir. | 0.000* |

Not: *,** ve *** sırasıyla %1, %5 ve %10 anlamlılık düzeylerini göstermektedir.

Ham petrolün etkisini içeren bunkerı tahmin etmek için oluşturulan diğer ARMA modelinde ise ham petrolün cari değeri (t zamanındaki), bunkerın kendi geçmişi ve şoklar etkili olduğu görülmektedir. Bu modele göre; ham petroldeki her %1'lik artış, bunkerı %0.37 arttırmaktadır. Bunkerdaki değişimlerin %24'ü bu değişkenler tarafından açıklanmaktadır.³

$$bunker_t = 0.11 + 0.37hampetrol_t - 0.75AR(1) + 0.72MA(1) + \varepsilon_t$$

4. SONUÇ

Bunker fiyatları, dünya taşımacılığında denizcilik firmalarının işletme kararlarında önemli bir faktör olma özelliğini korumaktadır. Bu çalışmada bunker fiyatlarının oluşumuna petrol fiyatlarının etkisi nedensellik testi ile incelenmiş ve alternatif fiyatlama modelleri oluşturulmuştur. Petrol fiyatlarını temsilen ham petrol ve

brent petrol için spot ve vadeli fiyatlar; gemi kiralamaları için dökme yük, konteyner ve tanker türlerinde üç tonaj grubu için 2001-2021 arası aylık veriler kullanılmıştır. Yöntem olarak Granger-Nedensellik Testi ve "Auto Regressive Moving Average (ARMA)" modelleri kullanılmıştır. Temel bulguya göre ilgili dönem ve frekansta bunker fiyatının; bulker, konteyner ve tanker olarak her üç gemi türündeki gemi kiralama bedellerinde Granger nedeni olduğuna; ters yönde ise sadece konteyner gemi kiralamanın bunker fiyat değişiminin açıklayıcı bir nedeni olduğu belirlenmektedir. Ayrıca, ham petrol ve brent petrolün, bunkerdaki değişimi açıklayıcı bir neden olduğu, tersinin ise geçerli olmadığı belirlenmiştir. Bunkerı tahmin etmek için oluşturulan ARMA modellerine göre; bunker getirisini; kurulan ilk modelde, bunkerın kendi geçmiş getirileri, şoklar ve brent petrolün gecikmeli değeri etkilerken, ikinci modelde ise bunkerın kendi

geçmiş değeri, şoklar ve ham petrolün cari değeri etkilemektedir. Sonuç olarak, deniz taşımacılığı firmalarının, bunker fiyatlarının kendi işletmelerine ilişkin özel etkisi konusunda stratejik bir politika ve risk yönetim anlayışına sahip olmaları faydalı olacaktır.

Kaynaklar:

- Abdollahi, H., & Ebrahimi, S. B. (2020). A new hybrid model for forecasting Brent crude oil price. *Energy*, 200, 117520.
- Erdoğan, O. (1996). *Comparable approach to the theory of efficient markets: A modified capital asset pricing model for maritime firms*, Capital Markets Board, Ankara.
- Erdoğan, O., Tata, K., Karahasan, B. C., & Sengoz, M. H. (2013). Dynamics of the co-movement between stock and maritime markets. *International Review of Economics & Finance*, 25, 282-290.
- Fattouh, B. (2010). The dynamics of crude oil price differentials. *Energy Economics*, 32(2), 334-342.
- Granger, C. W. J. (1969). "Investigating Causal Relations by Econometric Models and Cross-spectral Methods". *Econometrica*. 37 (3). ss. 424-438.
- Klein, T. (2018). Trends and contagion in WTI and Brent crude oil spot and futures markets-The role of OPEC in the last decade. *Energy Economics*, 75, 636-646.
- Loutia, A., Mellios, C., & Andriosopoulos, K. (2016). Do OPEC announcements influence oil prices?. *Energy Policy*, 90, 262-272.
- Maslyuk, S., & Smyth, R. (2009). Cointegration between oil spot and future prices of the same and different grades in the presence of structural change. *Energy Policy*, 37(5), 1687-1693.
- Mazraati, M. (2011). Challenges and prospects of international marine bunker fuels demand. *OPEC Energy Review*, 35(1), 1-26.
- Ranjan, I., Raju, T. B., Jayaraj, R., & Dutta, K. (2018). Understanding volatility and leverage effects in bunker markets. *International Journal of Global Energy Issues*, 41(1-4), 158-175.
- Schmidbauer, H., & Rösch, A. (2012). OPEC news announcements: Effects on

oil price expectation and volatility. *Energy Economics*, 34(5), 1656-1663.

Veri Kaynakları:

Clarksons Intelligence

Reuters Database

U.S. Energy Information Administration

Dipnot:

¹ Granger nedensellik testi, bir değişkene ilişkin zaman serisinin başka bir zaman

serisinin tahmininde ne derece kullanışlı olup olmadığının bir sınavıdır. bkz. Granger, C. W. J. (1969). "Investigating Causal Relations by Econometric Models and Cross-spectral Methods". *Econometrica*. 37 (3). ss. 424-438.

² Regresyona dahil edilen değişkenler durağanlık varsayımının sağlanması için bunker ve brent petrolün değişim hızı (getiri, %) olduğundan, katsayılar yorumlanırken % ifadesi kullanılmıştır.

³ Bu modeller, sadece etkisini incelemek istediğimiz değişkenleri içermekle birlikte, bağımlı değişkeni (bunker) etkileyen diğer değişkenler sabit varsayıldığında geçerlidir.

* MÜHENDİSLİK FAKÜLTESİ, PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ - REKTÖR
** İKTİSADİ VE İDARİ BİLİMLER FAKÜLTESİ, PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ

TEMMUZ 2021 YAKIT FİYATLARI

| 1. HAFTA | | | |
|-------------|---------|---------|---------|
| | HSFO | VLSFO | MGO |
| İstanbul | 454.500 | 557.500 | 642.500 |
| Piraeus | 432.750 | 596.250 | 631.250 |
| Malta | 464.000 | 540.750 | 628.000 |
| Novorossisk | 499.750 | 505.000 | 615.750 |
| Ceuta | 434.500 | 543.500 | 627.250 |
| Gibraltar | 434.500 | 543.500 | 627.250 |
| Rotterdam | 419.000 | 537.000 | 598.500 |
| Fujairah | 432.000 | 550.000 | 657.500 |
| Singapore | 429.000 | 552.750 | 606.500 |
| Brent 74.32 | | | |

| 2. HAFTA | | | |
|-------------|---------|---------|---------|
| | HSFO | VLSFO | MGO |
| İstanbul | 456.500 | 545.000 | 635.000 |
| Piraeus | 430.500 | 574.500 | 631.500 |
| Malta | 451.000 | 538.000 | 613.000 |
| Novorossisk | 412.000 | 495.000 | 610.000 |
| Ceuta | 429.500 | 531.500 | 621.000 |
| Gibraltar | 429.500 | 531.500 | 621.000 |
| Rotterdam | 404.000 | 527.000 | 582.000 |
| Fujairah | 411.500 | 540.000 | 647.500 |
| Singapore | 420.000 | 548.500 | 589.500 |
| Brent 73.16 | | | |

| 3. HAFTA | | | |
|-------------|---------|---------|---------|
| | HSFO | VLSFO | MGO |
| İstanbul | 438.000 | 542.000 | 639.000 |
| Piraeus | 418.000 | 574.000 | 605.000 |
| Malta | 474.000 | 517.000 | 607.000 |
| Novorossisk | 412.000 | 493.000 | 603.000 |
| Ceuta | 432.000 | 524.000 | 612.000 |
| Gibraltar | 432.000 | 524.000 | 612.000 |
| Rotterdam | 405.000 | 515.000 | 585.000 |
| Fujairah | 420.000 | 525.000 | 630.000 |
| Singapore | 413.000 | 533.750 | 578.000 |
| Brent 72.88 | | | |

| 4. HAFTA | | | |
|-------------|---------|---------|---------|
| | HSFO | VLSFO | MGO |
| İstanbul | 465.000 | 545.000 | 635.000 |
| İstanbul | 429.000 | 577.500 | 622.000 |
| Piraeus | 447.000 | 532.000 | 617.500 |
| Malta | 415.000 | 495.000 | 610.000 |
| Novorossisk | 422.500 | 525.000 | 620.000 |
| Ceuta | 422.500 | 525.000 | 620.000 |
| Gibraltar | 405.000 | 515.000 | 577.500 |
| Rotterdam | 430.000 | 539.500 | 656.500 |
| Fujairah | 417.500 | 541.500 | 581.500 |
| Singapore | 425.250 | 541.250 | 600.000 |
| Brent 73.30 | | | |

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

HEDEFİMİZ TÜRK DENİZCİLİĞİNİN DAHA İLERİ SEVİYELERE GELMESİNİ SAĞLAMAK



FATİH SARI
KARANFİL GROUP CEO'SU

Öncelikle Karanfil Group'u kısaca anlatır mısınız? Ağırlıklı olarak hangi sektörlerde faaliyet gösteriyorsunuz?

Karanfil Group olarak 12 şirketimizle 17 farklı sektörde hizmet veriyoruz. Türkiye'nin katma değerli ürün ihracatına katkı sağlıyoruz. Ticaretimizin ilk adımlarını Libya'da attık.

Libya coğrafyasını ve kültürünü yakından takip ettiğimiz için bu

bölge ilk ana pazarımız haline geldi. Günümüzde uluslararası arenada erişilemez noktanın kalmadığını ve dünyada ciddi fırsatların olduğunu düşündüğümüz ülkelerden Cezayir ve Afrika'yı da ana pazarlar arasına ekledik. Lojistik, denizcilik, tekstil, gıda, inşaat, mobilya, madencilik, savunma, güvenlik teknolojileri, yedek parça ve sağlık malzemelerini de kapsayan çok geniş bir yelpazede hizmet veriyoruz.

“

12 şirketi 400'ün üzerinde çalışanı bulunan; 35 yıllık yolculuğu boyunca çeşitli sektörlerde başarılı yatırımlar gerçekleştirip, günümüzde tüm paydaşları için değer yaratan ve sermaye yapısı güçlü bir şirket konumuna gelen Karanfil Group CEO'su Fatih Sarı Deniz Ticareti Dergisi'ne özel açıklamalarda bulundu.

”

Uluslararası taşımacılıkta Libya ve tüm Orta Doğu ülkeleri başta olmak üzere; denizyolu taşımacılığı, havayolu taşımacılığı ve karayolu nakliye hizmetleri ile kıtaları birbirine bağlayan, uluslararası taşımacılık ağına sahibiz. Bunun yanı sıra başta tekstil, mobilya, gıda, ilaç ve mutfak eşyaları gibi ihracat mallarının depolanmasına yönelik İstanbul ve yurtiçinde farklı bölgelerdeki depolama alanlarımız ile müşterilerimiz

için güvenilir bir çözüm ortağı olmayı sürdürüyoruz. Libya'nın Tripoli, Bingazi, Misurata, Bayda, Zliten, Tobruk, Zultun, Hums ve Zawia şehirlerinde şubeleri bulunan şirketimizin, bölgedeki güçlü organizasyonel yapısını ve etkin iletişim ağını her geçen gün genişletiyoruz.

KRN Lines olarak Libya'ya hangi yükleri taşıyorsunuz? Türk ve Libya limanlarına dair yatırım çalışmalarınız hakkında bilgi verir misiniz?

Yük grubu; yürür ve çekilebilir araçlar, iş makinesi, dorse, treyler, tank, tüm konteyner çeşitleri, statik-proje ve konvansiyonel yüklerden oluşuyor. İstanbul, Kocaeli, Samsun, İzmir, Mersin, Iskenderun limanlarından Libya'ya direkt RORO & Konteyner taşımacılığı yapıyoruz.

Türkiye'nin Libya ve Afrika'ya ticaretini arttıracak bir hamle yaptınız. KRN Lines olarak Libya'ya düzenli RO-RO seferleri başlattınız. Bu seferler Türk üreticisine, sanayicisine nasıl avantaj sağlayacak? Yeni yatırım planlarınız ve projeleriniz var mı?

Filoya katılacak yeni konteyner gemilerimizle Türkiye-Libya arasında haftalık düzenli konteyner hat servisine de başlamayı amaçlıyoruz. Böylece iki ülke arasındaki ticari hacmi artırmayı ve Türkiye ihracatına önemli ölçüde katkı sağlamayı hedefliyoruz. Teknolojik yatırımlarımızla beraber yarattığımız katma değerler doğrultusunda deniz taşımacılık sektöründe sürdürülebilir büyüme hamleleri gerçekleştireceğiz. KRN Lines özelinde 2 yılda 10 gemiye ulaşma hedefimiz var. Deniz taşımacılığında tüm dünyayla irtibatta kalarak Türk denizciliğinin daha ileri seviyelere gelmesine katkı sağlamayı amaçlıyoruz.

Libya'daki şubeleşme faaliyetlerinizden bahseder misiniz? Türkiye'de son olarak Gaziantep'te bir şube açtınız. Sırada hangi illere yatırımlarınız olacak?

Geniş coğrafyada önemli bir marka olma vizyonuyla yatırımlarımıza ivme kazandırdık. Bu kapsamda Gaziantep şubemizi açtık. Akabinde İzmir, Bursa ve Konya'da şube açılışları yapacağız. Bu sayede Libyalı iş insanlarını bu şehirlerin üreticisiyle buluşturmayı amaçlıyoruz.



İllerde konumlandıracağımız temsilciler sayesinde orada üretilen ürünlerin Libya'ya gönderimini kolaylaştıracamız.

Libya Türkiye için Afrika kıtasında nasıl bir geçit kapısı olacak?

Ülkenin jeopolitik açıdan sunduğu avantajların farkındayız. Dolayısıyla kurulacak ticari üsle birlikte Libya, Kuzey Afrika'da o coğrafyadaki tüm ülkelerin ekonomik anlamda rahatlıkla yaşayabileceği bir ülke haline gelebilir. Türkiye'den Libya'ya ürünler deniz yolu ile üç günde gidiyor. Libya'dan Afrika'nın içine doğru açılacak güvenli bir ticaret yolu, ürünlerin iç kısımlara teslimini bir iki haftaya indirecektir. Gümrük vergisi oranlarının düşük kalması, ulaşımın daha az maliyetli olması gibi kolaylıklar da düşünülünce kesinlikle iş insanlarımızın dikkat kesilmesi gereken bir coğrafyadan söz ediyoruz.

Libya, enerji, savunma sanayi, kimyevi madde ve maden yataklarıyla stratejik coğrafi konumuyla da Türkiye için öneme sahip. Sizce Türkiye, Libya ile hangi stratejik sektörlerde iş paydaşlığında bulunması gerekli?

Libya'ya bir ülkenin ihtiyaç duyduğu tüm alanlarda ürün ihracatı gerçekleştiriyoruz. Yaş sebze ve meyveden kimyevi ürünlere, hazır giyimden mobilyaya, mücevherden makine ve aksanlarına, elektrik ve elektronikten inşaat yapı malzemelerine, demir çelikten petro-kimya ürünlerine, bilişim altyapı malzemelerinden sağlığa ve gıdaya kadar hemen hemen bütün sektörlerde ürün ihracatımız mevcut. Son dönemde ise demir ve demir

dışı metaller, elektrik-elektronik, halı, hububat ve tohum benzeri ürünler, mobilya, yaş meyve, kuru meyve ihracatında artış yaşanıyor.

Ülkenin kuzeyde 1.900 km Akdeniz'e sahili bulunuyor, bu da jeopolitik açıdan oldukça önemli bir avantaj. Ayrıca 30 km içeriye girdikçe tarım yönünden elverişli araziler, devamında petrol bölgeleri ve güneyinde ise zengin maden yatakları mevcut.

Türkiye'nin Libya'ya ihracatı yılın ilk 6 ayında 2020'nin aynı dönemine göre yüzde 72,3 artarak 1,19 milyar dolara yükseldi. Sizce Libya'ya kurulacak lojistik üs Türkiye'yi tedarik zincirinde stratejik bir konuma getirir mi?

Akdeniz çıkışı bir ürün, Süveyş Kanalı'ndan geçerek Cibuti Limanı'na iniyor ve uzun bir kara yolculuğunun ardından tüketiciye ulaşıyor. Eğer varış noktası Orta Afrika ise ulaşım daha da zorlaşıyor. Tüm bu etkenler ihracat ürünlerinin tesliminde 1-2 aylık sürelerin ortaya çıkmasına neden oluyor. Lojistik maliyeti bir yana, zamandan doğan büyük bir kayıp söz konusu. Oysa Libya, Türkiye'ye deniz yolu ile 3 günlük mesafede yer alıyor. Türkiye'den Libya'ya 3 günde giden ürünler, sonrasında hava yolu kullanılması halinde 4'üncü günde Afrika'da oluyor. Kara yolu tercih edildiğinde ise Orta, Doğu ve Batı Afrika'ya Libya üzerinden ürünler 1 hafta içerisinde ulaştırılabilir. Dolayısıyla 10 milyar dolarlık ihracat hedefimizi yakalayabilmek için Libya'da hayata geçirilecek lojistik üs projesini önemsiyoruz.

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

**POMarine
olarak**

başarıdan başarıya koşuyor,
farkımızı ortaya koyuyoruz.

Denizlerin de lideri Petrol Ofisi.
Yolların çok ötesi.

PO Marine

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

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

bağımsız gözetmen eşliğinde yaparak

dünyada bir ilki
gerçekleştirdik.

4.200

gemiye yakıt ikmalı yaptık.

**%100 Müşteri
Memnuniyeti**

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

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

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

2020

— yılında —

1 milyon m³

denizcilik yakıtı satışı yaparak

%16

büydük. Hem transit
hem de iç pazarda lider olduk.

%27 | %56
TRANSİT | İÇ PAZAR

PAYIYLA LİDER



Petrol Ofisi

Kaptanların korkulu rüyası: Çatma



* DOÇ. DR. FEVZİ TOPSOY

Denizler sahip olduğu avantajlar yanında bünyesinde kendine özgü pek çok tehlikeyi de barındırır. Bu açıdan her denizcilik faaliyeti, aynı zamanda, bu tehlikelerin de göze alınmasını gerektirir. Özellikle deniz yolu taşımacılığında donatan, başta deniz kazaları olmak üzere pek çok deniz tehlikesi riskini de üstlenir. Çatmalar (collisions) bu önemli risklerden birisidir. Hukukî anlamda çatma, en az iki sabit veya hareketli geminin birbirine teması ya da temas olmaksızın birinin fiili nedeniyle diğerinin başka bir nesneye çarpması veya karaya oturmasıdır.

Bu anlamda çatmadan bahsedilebilmesi için en az iki gemiye ihtiyaç vardır. Gemi niteliğinde olmayan araçlar arasındaki çarpışmalar veya bir geminin, gemi niteliğinde olmayan bir araç ya da nesneye çarpması hukukî anlamda çatma olarak kabul edilmez. Buna karşılık, çatmanın varlığı için gemilerin fiziksel teması zorunlu değildir. Gemilerin manevra yapmak

veya yapmamak şeklinde birbirlerine temas etmeksizin zarar vermeleri hâlinde de çatma hükümleri uygulanır.

Denizcilik tarihi, çatmaların en tehlikeli risklerden birisi olduğunu destekleyen örneklerle doludur. Örneğin 06 Aralık 1917 tarihli Halifax faciası (Halifax Explosion) olarak bilinen, Mont-Blanc (Fransa) ile SS Imo (Norveç) gemileri arasındaki çatmada, taşınan mühimmatın ateş alarak patlamasına bağlı olarak iki bine yakın kişi ölmüş; dokuz bin kişi de yaralanmıştır¹. Özellikle denizler hakkında çok fazla bilgiye sahip olunmadığı ve deniz taşımacılığının manevra yeteneği oldukça sınırlı ilkel gemilerle yapıldığı ilk dönemlerde çatmalar, denizcilerin en önemli sorunlarından birisi olmuştur. Liman, kanal ve dar su alanlarının kendine has tehlikeleri çatma riskini daha da artırmıştır. Bu nedenle ilk yazılı deniz hukuku düzenlemelerinde çatmaya yönelik kurallar, genel olarak, limanda meydana gelen çatmalara ilişkin oluşturulmuştur.

ÇATMAYA İLİŞKİN KURALLARA PEK ÇOK DENİZ KANUNUNDA RASTLAMAK MÜMKÜN

Çatmaya ilişkin en eski yazılı kuralların, Hammurabi Kanunlarına kadar geriye uzandığı bilinmektedir. Hammurabi Kanunlarının 240. kuralı, kusurlu gemi kaptanının (veya malikinin) zarar gören geminin bütün zararını tazmin etmekle yükümlü olduğunu düzenlemekteydi. Dört bin yıl öncesinin insanlığı sahip olduğu bilgi seviyesi dikkate alındığında, çatmaya ilişkin kuralların oldukça modern olduğunu söylemek bile mümkündür.

Zira Hammurabi Kanunlarının çatmaya ilişkin kuralları mevcut uyuşmazlıkların çözümünde sürekli olarak uygulanmış ve 1500 yıl sonra bile Romalı hukukçular tarafından benimsenmiş

ve geliştirilmiştir. Çatmaya ilişkin kurallara, pek çok deniz kanunlarında rastlamak mümkündür. Örneğin Roma hukukunda çatmaya ilişkin kurallara, haksız fiil sorumluluğuna ilişkin Lex Aquilia'da yer verilmiştir. Rodos Kanunlarının çatmayla ilgili II-36 maddesi ise gündüz vakti seyir hâlindeki bir geminin limanda demirli veya yelkenlerini indirmiş bir gemiye bindirmesi durumunda, bütün zarar ve kayıpların seyri hâlindeki geminin kaptanı ve gemi adamları tarafından karşılanacağını düzenlemekteydi. Yine Orta Çağ'da Akdeniz havzasında ortaya çıkan Constitutum Usus of Pisa, Statutes of Ancona ve Consolato del Mare of Barcelona deniz hukuku kuralları ile Atlas Okyanusu çevresinde uygulanan Oleron Kanunları ve Wisby Deniz Hukuku Kurallarında da çatmayla ilgili hükümlere yer verilmişti.

19'uncu yüzyılda Fransa, Almanya ve İngiltere'de uygulamaya konulan ulusal düzenlemelerde çatmalara ayrıca yer verilmiştir. Bununla birlikte 19'uncu yüzyılın sonlarında meydana gelen bir çatmada daha az kusurlu donatanın alacağı tazminat miktarı; davanın İngiltere, Fransa veya Almanya'da görülmesine göre değişebilmekteydi. Zira donatan, davanın İngiltere'de görülmesi durumunda ancak zararının yarısını, Fransa'da görülmesi durumunda kusura göre daha fazlasını, Almanya veya Hollanda'da görülmesi durumunda ise hiç tazminat alamama riskiyle karşı karşıyaydı².

Gerçekten de o dönemde, gemilerin ortak kusuruyla meydana gelen çatmalarda devlet uygulamaları birbirinden oldukça farklıydı. İngiltere, kusur oranına bakmaksızın bütün zararın kusurlu taraflar arasında eşit şekilde paylaşılmasını öngören eşit paylaşım ilkesini uygularken; Hollanda, Almanya ve İtalya, Roma Hukuku'ndaki anlamıyla müterafik kusura yakın



bir ilkeyi kabul etmişti. Bu açıdan çatmada kusuru bulunan taraf, diğer kusurlu taraftan herhangi bir istemde bulunamama riskiyle karşı karşıyaydı. Fransa, Norveç ve İsveç ise kusur oranında sorumluluk (nisbi kusur) ilkesini uygulamaktaydı.

Anglo-Sakson Hukuku ile Kıta Avrupası hukuk sistemi arasındaki bu farklılığın giderilmesi amacıyla 19.'uncu yüzyılın sonlarına doğru, Uluslararası Denizcilik Komitesi (Comite Maritime International – CMI) girişimiyle 1910 tarihli Gemiler Arasında Çatmaya İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Uluslararası Sözleşme (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law with Respect to Collision Between Vessels, 1910 - 1910 Brüksel Sözleşmesi) kabul edilmiştir. 1910 Brüksel Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesiyle birlikte başta İngiltere, Almanya ve Fransa olmak üzere önemli denizci devletler, ulusal hukuklarını sözleşme ile uyumlu hâle getirmiştir.

Buna karşın ABD, sözleşmenin bütün hazırlık aşamalarında bulunmasına, hatta sözleşme metnini imzalamasına rağmen sonradan sözleşmeyi onaylamamış; ulusal düzenlemesini de sözleşmeyle uyumlu hâle getirmemiştir. Türkiye ise sözleşmeye resmî olarak 23 Haziran 1937 tarihinde taraf olmasına rağmen sözleşme hükümlerini, çok

daha önce, Alman Ticaret Kanunu vasıtasıyla 1929 tarihli Deniz Ticaret Kanunu'na derç etmiştir. Aynı yöntem 1956 tarihli 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda da uygulanmıştır. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK)'nda ise 1910 Brüksel Sözleşmesi'nin Alman hukuku vasıtasıyla TTK'ya alınması yöntemi terk edilerek; sözleşme hükümlerinin TTK'ya aynen işlenmesi yoluna gidilmiştir. Böylece, 1910 Sözleşmesi'nin önceki kanunlara alınmayan hükümleri de TTK'ya alınarak sözleşme ile tam uyum sağlanmıştır.

GÜNÜMÜZDE DE ÇATMALAR HÂLÂ ÖNEMLİ BİR SORUN HALİNDE

Hukuki gelişmelerin yanı sıra teknolojik gelişmeler de denizcilik sektörüne olumlu ivme kazandırmıştır. Günümüzde gemiler, geçmişle kıyaslanamayacak derecede teknik yetenek ve üstünlüklere sahiptir. Yine radar, Gemi Trafik Hizmetleri (Vessel Traffic Services – VTS), Otomatik Tanıma Sistemi (Automatic Identification System – AIS) gibi çatmayı önlemeye yönelik bilgisayar ağırlıklı pek çok tümleşik sistem gemilerin hizmetine sunulmuştur. Çatmayı önlemeye yönelik bütün bu teknolojik gelişme ve bilgi birikimine rağmen günümüzde de çatmaların hâlâ önemli bir sorun olduğunu söylemek mümkündür. Zira bütün teknolojik imkânlarla rağmen sadece 2004 ila

2013 yılları arasında 10.000 USD'dan daha yüksek zararın meydana geldiği 341 çatma olayı yaşanmıştır³. Bu çatmaların, kişi zararları dışında, sadece P&I kulüplerine ekonomik maliyetinin yıllık ortalama 900.000 USD olduğu dikkate alındığında; çatmanın hâlâ önemli bir deniz kazası riski olduğu daha iyi anlaşılacaktır. Hatta teknolojik gelişmelere bağlı olarak gemi ebatlarının büyümesi ve tehlikeli yük taşımacılığının artmasının günümüzdeki çatmaları daha yıkıcı hâle getirdiğini söylemek bile mümkündür. Örneğin 20 Aralık 1987 tarihinde MV Dona Paz (Filipinler) ile MT Vector arasında yaşanan ve tarihe barış zamanındaki en ölümcül yolcu gemisi felaketi olarak geçen tek bir çatmada, gayri resmî rakamlara göre, dört binden fazla insan hayatını kaybetmiştir⁴.

Günümüzde çeşitli büyüklük ve nitelikte on binlerce gemi dünya denizleri üzerinde sürekli hareket hâlidir. Açık denizler kadar kıyı devletlerinin deniz yetki alanları hatta limanları farklı Devletlerin bayrağını taşıyan gemiler tarafından sıklıkla kullanılmaktadır.

Bu durum çatmaların, farklı Devletlerin bayrağını taşıyan gemiler arasında yaşanması olasılığını artırmaktadır. Yine çatmanın sonuçlarına göre zararın tazmini, genellikle, birden fazla Devletin hukukunu ilgilendiren bir sorun olması, çatmanın tarafları veya sonuçları itibarıyla yabancılık unsuru taşıyan bir sorun şeklinde ortaya çıkmasına yol açmaktadır.

1910 Brüksel Sözleşmesi, çatmayla ilgili bütün hususları düzenleyen ayrıntılı bir sözleşme değildir. Özellikle, çatmanın da kurucu unsurları olan zarar, kusur, nedensellik bağı hakkında ayrıntılı kurallar içermez. Oysaki gemilerin çatışması teknik bir konu olmakla birlikte, çatma, hukukî anlamda bir haksız fiildir. Dolayısıyla her haksız fiilde olduğu gibi çatmalarda da özellikle kusur, zarar ve sorumluluk gibi üç temel sorun öne çıkar. Çatma



sonucunda ortaya çıkan bu sorunların, yargılama yapan mahkeme tarafından çözümleneceği tartışmasızdır. Bununla birlikte, özellikle farklı bayraklı gemiler arasında meydana gelen ve birbirine zıt menfaat sahiplerini ilgilendiren çatmalarda bu tür sorunların çözümü her zaman kolay değildir. Çatmalarda yargılamanın nerede yapılacağı ve uygulanacak hükümlerin tespiti bile önemli bir usul sorunudur. Çatmanın sonuçlarına göre uyuşmazlığa kıyı Devleti veya sigorta şirketlerinin dahil olması, bu çözümü daha da zorlaştırmaktadır.

10 Şubat 1991 tarihinde Türk bayraklı C. Ereğli ile Mendana Spirit arasında Aden açıklarına meydana gelen çatma, bu duruma, iyi bir örnektir. Çatma neticesinde C. Ereğli taşıdığı demir yüküyle birlikte sulara gömülerek tam ziyaa uğramış; Mendana Spirit ise hasarlı vaziyette Yemen'e demirlemiştir. C. Ereğli'nin personeli Belçika Donanması'na ait savaş gemisi tarafından kurtarılmış ancak kaptan gemiyle birlikte kaybolmuştur. Çatma sonunda yapılan ilk incelemede, Mendana Spirit'in % 60, C. Ereğli'nin ise % 40 kusurlu olduğu değerlendirilmiştir.

Bu hâliyle çatma, klasik ortak kusurlu bir çatmadır. Dolayısıyla yargılama, İngiltere veya Türkiye'de de yapılırsa, öncelikle çatmadan kaynaklanan

zarar ve kusur oranları kesin olarak saptanacak ve daha sonra tespit edilen çatma zararları (tam ziyayı olan C. Ereğli'nin değeri, kaptanın yasal mirasçılarına ödenecek destekten yoksun kalma tazminatı, gemi adamlarının ülkelerine gönderilme, Mendana Spirit'in onarım giderleri, yük zararları, kurtarma ve enkaz masraflar vb.) donatanların kusurları oranında paylaştırılarak sorun kolayca çözümlenecektir.

Bununla birlikte, uygulamada durum hiç de öyle kolay olmamıştır. Zira Yemen hükümeti, limanına sığınan Mendana Spirit'i alıkoyarak; deniz kirliliği ve enkaz kaldırma masrafları nedeniyle 15 Milyon USD gibi oldukça yüksek bir tazminat istemiş ve bu hususta banka teminat mektubu verilmedikçe geminin serbest bırakılmasına yanaşmamıştır. Bu miktarı oldukça yüksek bulan Mendana Spirit'in P&I sigortacısı (Britannia Club), Yemen hükümeti ve kendi alacağı için C. Ereğli'nin P&I sigortacısından (Steam Ship Club) aynı yönde bir teminat mektubu istememiş; ancak sigortacılar anlaşmamıştır. Teminat mektubu verilmediğinden Mendana Spirit seferine devam edememiş ilave zararlar ortaya çıkmıştır. Ortaya çıkan uyuşmazlığın hangi yargı yerinde görüleceği sorunu bir yana; C. Ereğli'nin battığı yerin sığ olması ve direğinin hâlâ su

üzerinde kalması, tekne sigortacıları arasında gerçek ziyaa – hükmi ziyaa tartışmalarının yaşanmasına neden olmuştur⁵.

Görüldüğü üzere zarar görenlerin çokluğu, ilgililerin tutumu, hukukî ve teknik imkânsızlıklar; basit bir çatma olayını bile karmaşık hâle getirmektedir. Gemilerin ve taşınan yükün çeşitliliği de çatmaları, taraflar arasında kalan bir sorun olmaktan çıkarabilir. Zira taşınan yüke bağlı olarak çatma nedeniyle sıklıkla çevre zararı meydana geldiği gibi; enkaz hâline gelen geminin çıkarılması birden fazla menfaat sahibini ilgilendiren bir sorundur. Yine çatma neticesinde liman, sabit platform gibi gemi niteliğine sahip olmayan araçların da zarar görmesi her zaman ihtimal dâhilindedir. Bu itibarla muhtemel bir çatma sonrasında başta donatanlar olmak üzere diğer ilgililerin, özellikle kaptanların, her türlü bürokratik, teknik ve hukukî önlemi alması, olası menfaat kayıplarının önlenmesi bakımından oldukça önemli olacaktır.

¹ Scanlon, J.: "Source of Threat and Source of Assistance: The Maritime Aspects of the 1917 Halifax Explosion", *The Northern Mariner*, 2000, C. X, S. 4 s. 39-50.

² Franck, L.: "Collisions at Sea in Relation to International Maritime Law", *Law Quarterly Review*, 1896, C. XII, s. 260.

³ "Collision/RDC", <https://www.swedishclub.com/loss-prevention/navigational/collision-and-rdc/>

⁴ Çevik, G.: "Gemi Emniyet Yönetimi Siteminde Önleyici Faaliyet Planlama Yaklaşımı Önerisi", *Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul 2014, s. 12.*

⁵ Yücesan, O.: "C. Ereğli/Mendana Spirit Çatışma Olayı", *Reasürör*, S. 2, s. 14-16.

#StayConnected with DNV GL's digital services

SURVEY THE MACHINERY OF YOUR FLEET IN A DAY

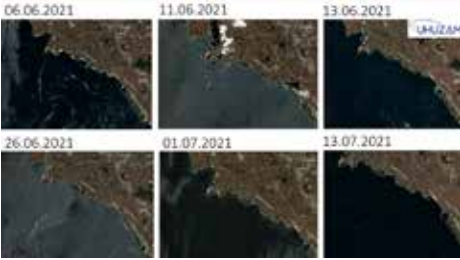


Machinery Maintenance Connect (MMC) is DNV GL's new remote approach to the machinery planned maintenance system (MPMS). Using powerful learning algorithms to analyse machinery data, it not only enables an entire fleet to be surveyed at once, but also gives owners much better control over the maintenance regimes of their vessels.

Learn more at dnvgl.com/mmc

MÜSİLAJ TEMİZLİĞİNDE SON DURUM

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 müsilaja ilgili son gelişmeler...



Uzaydan uydular aracılığıyla görüntülenen Marmara'da müsilajın yok denecek kadar azaldığı ve denizin eski haline döndüğü tespit edildi. Türkiye'nin ilk uydu yer istasyonu olan İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ) Uydu Haberleşme ve Uzaktan Algılama Uygulama ve Araştırma Merkezi (UHUZAM) tarafından farklı dönemlerde müsilajın yoğunluğunu tespit için çalışma başlatıldı. Bu kapsamda, Marmara Denizi'nde müsilaj dağılımı, “Pleiades”, “Spot 6&7”, “Worldview 2&3” ve “Sentinel-2” uyduları aracılığıyla görüntüldü.

Uzaydan görüntülerle su yüzeyindeki müsilajın son durumu tespit edildi. Marttan itibaren alınan uydu görüntüleri, 13 Temmuz günündekilerle de karşılaştırıldı. Görüntülerde, Çevre ve



Şehircilik Bakanlığı'nın “Marmara Denizi Eylem Planı” kapsamında başlattığı müsilaj temizleme seferberliğinin deniz yüzeyinde başarılı sonuç verdiği belirlendi. Uydu görüntülerinde, en çok görüldüğü İzmit Körfezi ile çevresi, İstanbul'da Anadolu Yakası'nın kıyıları ve Adalar civarı ile Marmara Denizi'nin Kapıdağ Yarımadası'ndan İzmit Körfezi'ne kadar olan doğu kesiminde müsilajın yok denecek kadar azaldığı ve denizin eski haline döndüğü tespit edildi. Yüksek çözünürlüklü uydu görüntülerinde, müsilaja bazı noktalarda nadiren rastlanıyor.

MÜSİLAJ ARAŞTIRMA PROJELERİNE 300 BİN LİRAYA KADAR DESTEK

Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu'nca (TÜBİTAK) müsilajın olumsuz etkilerine karşı sürdürülebilir

çözümler sunacak çalışmaların desteklenmesi amacıyla 'Müsilaj Araştırmaları Çağrısı'nda bulunuldu.

Çağrı kapsamında üniversiteler, araştırma merkezleri ve özel kuruluşlardan sunulan projelere destek üst limiti 300 bin TL olarak belirlendi. TÜBİTAK'tan yapılan açıklamaya göre, Marmara ve Kuzey Ege'de deniz ekosistemi için önemli tehdit haline gelen müsilajın yol açtığı olumsuz ekolojik, ekonomik, sosyal ve halk sağlığı etkileri nedeniyle müsilajın oluşum mekanizması, izlenmesi, oluşumunun önlenmesi, bertarafı, değerlendirilmesi ve müdahale yöntemleri konularında sürdürülebilir çözümler sunacak çalışmaların desteklenmesi amacıyla 'Müsilaj Araştırmaları Çağrısı'na çıkılmasına karar verildi.

Çağrı kapsamında; 'Müsilajın Biyoçeşitliliğe Etkilerinin Araştırılması ve Restorasyon Çalışmaları', 'Müsilajın Oluşum Mekanizmalarının Ortaya Çıkarılması/Müsilajı Tetikleyen Faktörlerin Açığa Çıkarılması', 'Denizel Ortama Girecek Kirlenici Miktarının Azaltılması ve İzleme ve Takip Sistemlerinin Oluşturulması', 'Müsilajın Mekanik/Biyoteknolojik Yöntemlerle Bertarafı ve Değerlendirilmesi, Müsilajın Halk Sağlığına Etkileri', 'Müsilajın Sosyo Ekonomik Etkilerinin Analizi' konu başlıklarında proje önerileri bekleniyor.

Çağrı kapsamında üniversiteler, araştırma merkezleri ve özel kuruluşlardan sunulan projelere destek üst limiti 300 bin TL olarak belirlendi. Projeler en fazla 9 ay desteklenecek. Dün başlayan başvurular 26 Temmuz'da sona erecek. Çağrı sonuçları 9 Ağustos'ta açıklanacak.





Cloud Fleet Manager

Geleceğin gemi işletmeciliğini deneyimleyin. Artık Türkiye’de de hizmetinizdeyiz.

Cloud Fleet Manager ile şirketinizdeki süreçleri dijitalleştirin. Lokal temsilcilerimizle iletişime geçerek ürünümüzün harcamalarınızı nasıl düşürebileceğini veya rakiplerinize karşı nasıl avantajlar sağlayabileceğinizi öğrenebilirsiniz.



Lütfen www.cloudfleetmanager.com/turkey adresini ziyaret ediniz.

UZUN YILLARA VE MÜTHİŞ BİR GÜVENE DAYANAN MÜŞTERİ İLİŞKİLERİMİZ VAR



AHMET UTKU ATAY

MAREN ROBOTICS - KURUCU ORTAK

Maren Robotics, 2000'li yıllardan bu yana insansız deniz araçları ve deniz teknolojileri alanında çalışmalarına devam ediyor. Bize biraz firmanızdan ve bu işe giriş hikayenizden bahsedebilir misiniz?

Denize olan tutkumuz akademik çalışmalarımızla birleşince, insansız

deniz araçları ve deniz teknolojileri alanında çalışmalara başladık. TÜBİTAK ve Avrupa Birliği'nin AR-GE fonlarıyla geliştirdiğimiz sistemlerin sahada kullanılmasıyla birlikte ticarileşme sürecimiz başlamış oldu. İnsansız sualtı araçları (miniROV), insansız cankurtaran aracı (İCA), sualtı kamera ve

“

İnsansız deniz araçları ve deniz teknolojileri alanında önemli AR-GE çalışmaları yaparak özellikle askeri projelerle sektöre giren Maren Robotics, sonrasında ihracat faaliyetlerine de hız verdi. Maren Robotics Kurucu Ortağı Ahmet Utku Atay, Deniz Ticareti Dergisi'ne hayata geçirdikleri projelerinin özelliklerini, hedeflerini ve planlarını anlattı.

”

ışıklandırma sistemi, dalgıç takip sistemi gibi birçok deniz sistemlerinin üretimini gerçekleştirdik. Başlangıçta Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Jandarma Genel Komutanlığı, Sahil Güvenlik Komutanlığı gibi askeri kurumlar için ürettiğimiz insansız deniz araçları daha sonra özel sektör tarafından da kullanılmaya



başlandı. Son yıllarda ise yurtdışından gelen talepler doğrultusunda ihracat faaliyetlerine ağırlık veriyoruz. ODTÜ Teknokent Yerleşkesi'nde bulunan AR-GE merkezimiz ve Antalya'da bulunan üretim, test ve demo merkezlerimizle üretim kapasitemizi önemli bir oranda artırarak faaliyetlerimize devam ediyoruz.

İnsansız sualtı arama ve kurtarma aracı SagaPro ve insansız cankurtaran aracı Fasty'den bahsedelim biraz da... Özellikleri neler?

Bu iki insansız deniz aracı da uzun yıllar süren AR-GE faaliyetleri neticesinde tamamen yerli imkanlarla geliştirildi. SAGA ve SAGAPRO adını verdiğimiz sualtı robotlarımız; 300 metre derinliğe kadar dalış yapabilmekte ve süre sınırı olmaksızın, anlık görüntü aktarımı sayesinde arama, keşif ve gözlem faaliyetlerini gerçekleştirebilmektedir.

Görüşün olmadığı sularda dahi sonar teknolojisi ile gözlem yapma kabiliyetine sahip robotlarımız, robot kolu vasıtasıyla sualtında bulunan nesnelere su üstüne çıkarabilmektedir. Günümüzde derin denizlerin yüzde 80'i hala bilinmezliğini koruyorken, insan sağlığı için oldukça riskli olan derin sularda bu sırların keşfedilmesi için sualtı robotlarımız her zaman göreve hazır.

Dünya Sağlık Örgütü (WHO)'nun paylaştığı verilere göre kaza sebepli ölümlerde boğularak gerçekleşen ölümler 3'üncü sırada yer almakta ve her sene yaklaşık 300.000 kişi boğularak hayatını kaybetmekte. Fasty adını verdiğimiz insansız cankurtaran aracı (İCA), boğulma tehlikesi geçiren kazazedelere hızlı ve güvenli bir şekilde

müdahale etme imkanı sağlıyor. Uzaktan kumanda ile kontrol edilebilen Fasty, 600 metre menzile kadar çalışabilmekte ve en az iki kazazedeyi aynı anda taşıyabilmektedir. Fasty, yaklaşmanın mümkün olmadığı tehlikeli bölgelerde, üzerine konumlandırılabilen kameralar sayesinde anlık görüntü aktarımı yaparak, uzaktan gözlem ve tespit imkanı da sağlamaktadır.

Bir yandan da insan hayatı gibi çok önemli bir konuda hizmet sağlıyorsunuz. Bu alandaki çalışmalar nasıl gidiyor?

Açılcısı oldukça yoğun ve stresli süreçler yaşıyoruz. Ürettiğimiz araçlar deniz gibi oldukça zorlu koşullarda görev alırken, bir yandan da arama-kurtarma gibi en kritik operasyonlarda kullanılıyor.

Sistemlerin sahada sorunsuz çalışması için gerek üretim aşamalarında, gerekse kullanıcıların operasyonları esnasında çoğu zaman insanüstü performans gerektiren çalışmalar yürütüyoruz. Bir yandan da teknolojiyi daha ileri taşımak ve insan hatasını minimize etmek için sahadan aldığımız görüşlerle beraber araştırma ve geliştirme faaliyetlerine devam ediyoruz.





Yapmayı planladığınız veya yapım aşamasında olan yeni bir projeniz var mı?

Askeri alanda belirlenen ihtiyaçlar doğrultusunda devam eden projelerimiz mevcut. Bununla birlikte deniz turizmine katkı vereceğine inandığımız ve geliştirdiğimiz projelerimiz var. Bu projelerle birlikte deniz araçlarının ulaşılabilirliğini kolaylaştırıp, bireylerin deniz tecrübelerine katkı sağlayacak yeni araçlar üretmeyi planlıyoruz.

Örneğin son kullanıcıya yönelik geliştirmeyi planladığımız sualtı robotu ile derin denizlerin keşfini ilgi duyan herkese ulaştırmayı hedefliyoruz. Aynı zamanda şu an çalışmalarına yoğun bir şekilde devam ettiğimiz sualtı ve su üstü skuterlar ile denizde zaman geçirmenin daha keyifli ve eğlenceli bir hale gelmesini istiyoruz.

Türk Silahlı Kuvvetleri'nin envanterine girmiş olan ürünleriniz de mevcut. Ne gibi katkılarda bulundunuz

bahsedebilir misiniz? Yerlilik oranı nedir ürünlerinizin?

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Jandarma Genel Komutanlığı ve Sahil Güvenlik Komutanlığı uzun zamandan beri ürünlerimizi operasyonlarda aktif bir şekilde kullanmakta. Ürünlerimiz %75 ila %80 yerlilik oranına sahip. Yerli üretici olarak, kurumlardan aldığımız geri dönüşlerle ürünlerimizi sürekli

güncelledik ve askeri operasyonlar için en ideal seviyeye çıkardık. Satış sonrası sürdürdüğümüz yakın ilişkiler sayesinde kurumların teknolojiye maksimum fayda sağlaması için önemli katkılarda bulunduk. Aslında en önemlisi, bu alanda teknolojiye dışa bağlı olma durumunu ortadan kaldırdık.

Ürünleriniz açısından güvenlik konusu oldukça önemli bir yere sahip. Bu noktada müşterinin güvenini nasıl kazandınız?

İnsansız deniz araçları üretiyorsanız, müşteri güveni kazanmak gerçekten oldukça zor bir konu... Çok uzun yıllardır teknolojiyi yurtdışından takip eden ve Türkiye'de benzer girişimlere şahit olmamış müşteri adayları doğal olarak size ilk önce "başaramazlar" düşüncesiyle yaklaşıyor. Bu noktada; sebat etmek, kendinize ve ekibinize olan inancınızın arkasında ısrarla durabilmek çok önemli...

Giriş eşiği çok yüksek olan bu pazarda, müşteri güvenini kazanmak için yüksek bir motivasyonla çalıştık. Müşterilerimizle iletişimimiz her zaman çok kuvvetli oldu. Onları dikkatle dinledik, eleştirilerini değerlendirdik ve her ne olursa olsun ürünlerimizin arkasında durduk. Bugün sahip olduğumuz en kıymetli şey, uzun yıllara ve müthiş bir güvene dayanan müşteri ilişkilerimiz.

Teknolojinin her geçen gün hızla geliştiği aşikâr... Sektördeki gelişmeleri ve pazardaki yeni talepleri takip ediyor musunuz?

Bu soru bizim de kendimize her gün sorduğumuz soruların başında geliyor. Tabii ki işin doğası gereği ve her firma gibi sektördeki gelişmeleri ve yeni talepleri dikkatle takip ediyoruz. Mevcut müşterilerimizle sürekli irtibat halindeyiz, çeşitli fuarlara katılıyoruz, akademik camia ile iç içeyiz, genç ve yenilikçi bir ekibimiz var. Fakat "Bunlar sizi tatmin ediyor mu?" diye soracak olursanız, cevabı; maalesef hayır. Biz alanında dünya ölçeğinde bir firma olma iddiası ile yola çıktık ve bu hedefe ulaşmak için çok daha fazlasını yapmamız gerekiyor. Bu bağlamda dijital verilerle beraber saha verilerini de daha geniş ölçekte takip edip değerlendirebildiğimiz bir yapı oluşturmaya çalışıyoruz.

Türkiye'de denizcilik sektörünün şimdiki zamanını ve geleceğini nasıl görüyorsunuz. Bu konuda yorumlarınızı nasıl olur?

Büyüleyici bir denizcilik potansiyeline sahip olan ülkemizin, denizciliğin birçok alanında hak ettiği yerden çok uzak olduğunu düşünüyorum. Bu potansiyele ulaşmamızı sağlayacak bilgi birikimine ve genç nüfusa sahibiz. Motivasyonumuzu kaybetmeden çalışmaya devam ederken, genç kuşaklara denizin ve denizciliğin önemini çok daha iyi aktarabilmemiz lazım. Gelişen teknolojilerin Türkiye'de de denizcilik sektörüne entegre olmasıyla birlikte potansiyelimize çok daha hızlı ulaşacağımıza inanıyorum.

Son olarak okuyucularımıza dilek ve temennileriniz neler?

Üç taraflı denizlerle çevrili ülkemizde, sanayileşme ve duyarsızlıklar sebebi ile deniz kirliliği büyük bir sorun haline gelmiştir. Geçmişten günümüze süre gelen bu sorunun önüne geçmek için ciddi bir farkındalık yaratmamız gerekiyor. Diliyorum ki, bu güzel mavilerin solmasına hiçbir zaman izin vermeyeceğiz.



***Bureau Veritas
your reliable partner for
ships classification and certification***

For further details please contact us:

Bureau Veritas

Bureau Veritas Deniz ve Gemi Sınıflandırma Hizmetleri Ltd. Şti.

Esas Maltepe Ofispark, Altayçeşme Mah.

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

Tel: +90 216 518 40 50

Fax: +90 216 518 39 05

Visit us at: www.bureauveritas.com.tr



Move Forward with Confidence

**BUREAU
VERITAS**

Çevre dostu gemiler inşa ediyoruz



* BURAK MURSALOĞLU

Değişen ve gelişen dünyamızda çevreye verilen zararı en aza indirmek, hatta bu zararı yok etmek için önemli çalışmalar sürdürülmekte ve bu çalışmaların sonuçlarını heyecanla bekleyen bizler, denizcilik sektöründe kendi payımıza düşeni “çevre dostu” gemiler inşa ederek uygulamaya kararlıyız. Tasarrufu, geri dönüşümü ve çevreyi korumayı kendine kültür edinen tersanemiz, kuruluşundan bu yana çevreye duyarlı ve bu yönde “ilk”leri ve “en”leri bünyesinde barındıran gemiler inşa ediyor.

Birçok ülkenin yasalarla zorunlu kıldığı çevreci sistemler ve çözümler, yeni dünyayı gelecek için daha yaşanılabilir bir yer haline getirmeyi amaçlıyor. Açık deniz rüzgâr enerjisi sektörü dünyanın bu ihtiyacına büyük oranda cevap vermeye başladı ve son zamanların yükselen trendi haline geldi. Mayıs ayında aynı anda iki adet rüzgâr türbini destek gemisini -NB67 Wind of Hope ve NB72 Groenewind- seyir testlerine çıkararak ve haziran ayında teslimlerini gerçekleştiren tersanemiz, açık deniz rüzgâr enerjisi sektörüne hizmet eden gemilerin inşasında istatistiklere göre dünyada ikinci sırada yer alıyor.



Rüzgârdan elde edilen temiz enerjide devamlılık sağlanabilmesi için rüzgâr türbinlerinin bakım-tutumu sırasında oldukça yoğun personel trafiği yaşanmakta. Personel değişimi ve ekipman desteği sırasında yaşanan yoğunluk nedeniyle fosil yakıt kullanan destek gemilerinin okyanuslara ve denizlere verdiği zarar her geçen gün artmakta, hedef “yeşil enerji”ye ulaşmakken kullanılan sistem ve gemilerin çevreye verdikleri zarar devam ediyor. Bunun önüne geçebilmek adına birçok yatırımcı enerji firması gemilerinde emisyon değerlerini azaltmak için batarya, hidrojen, fuelcell gibi destekleyici ve yenilenebilir sistemler kullanmaya karar verdi. Emisyonsuz gelecek hedefleri ve devlet teşvikleriyle büyüyen teknolojik yatırım ve gelişimler sayesinde, yeni inşa edilen gemilerin büyük bir çoğunluğu bu sistemlere göre dizayn ediliyor, hatta çalışılan yeni ihalelerde bu özellikler bir zorunluluk olarak tutuluyor. Kullanım ömrünün başında olan farklı tipteki gemilerde ise “çevreci çözümlere” geçiş adına yenileme işlemleri yapılıyor.

YENİLENEBİLİR ENERJİYE “ÇEVRECİ ÇÖZÜMLERLE” HİZMET EDİLMESİ AMAÇLANIYOR

Yenilenebilir enerjiye “çevreci çözümlerle” hizmet edilmesi amaçlanıyor diyebiliriz. Geliştirilen çözümlerle hem çevreye verilen zararın azaltılması amaçlanıyor, hem yakıttan tasarruf elde ediliyor, aynı zamanda gemi personeli ve teknisyenler için üst seviye konfor çözümleri sağlanıyor. Batarya kullanımı



emisyon değerlerinin azaltılmasının yanı sıra gemi ortamındaki sesi ve titreşimi oldukça aza indirgeyerek, açık denizde uzun süre hizmet veren ve bu gemileri ev olarak kullanan personelin dinlenmiş bir şekilde sabah kalkıp işlerine gitmelerine, keyifli vakit geçirmelerine olanak sağlıyor. 2019 yılında teslim ettiğimiz dünyanın ilk batarya-hibrit sevk sistemine sahip



DP2 Rüzgâr Türbini Destek Gemisi Wind of Change bünyesinde yaklaşık 410 kWh batarya bulunduyor. Aynı şekilde eş gemisi Wind of Hope'ta da bu verimli sistemi kullandık.

Rüzgâr enerjisinin yanı sıra balıkçılık sektörünün de çevreye doğrudan ve dolaylı yoldan oldukça büyük etkisi bulunuyor diyebiliriz. Bu alanda özellikle Norveç hükümetinin yaptığı yatırımlar ve balıkçı firmalara “yenilikçi çözümler” için vermekte oldukları destek sayesinde balıkçı gemilerinde görülen konvansiyonel sevk sistemleri yerini batarya sistemi ile birlikte hibrit çözümlere bırakmaya başladı. Batarya sistemleri ve gelişen otomasyon çözümleriyle birlikte optimize



Hardhouse

edilmiş operasyon koşullarları sayesinde balıkçı gemilerinde enerji tasarrufunda yüksek artış yaşandı. Enerji tasarrufu sağlayan çözümler operasyon maliyetlerini düşürürken çevreye olan emisyonun zararlı etkilerini de indirmeye olanak sağlıyor. Batarya sevk sistemi dediğimiz bu verimli çözüm NB64 inşa numaralı Libas'ta 500 kWh ve bu ay içerisinde teslim edeceğimiz NB65 inşa numaralı Hardhaus'ta da 1000 kWh olarak kullanıldı. Ayrıca, her iki geminin güvertesinde bulunan elektrikli vinçler sayesinde güç geri kazanımıyla enerji depolanabiliyor.

“Çevreci” gemilerin inşasında daha kat edilecek oldukça uzun bir yol var, ancak iddialı ve kendini aşan projelerin devamının gelmesi adına hükümetlerin oluşturduğu yasalar ve bu yöndeki destekleri sayesinde kısa zamanda ticari gemiler de bu yenilikçi çözümler ile dünya denizlerinde çalışır hale gelecek. Bu uğurda öncü olan yolcu ve araba feribotları ticari gemilere göre kısa süreli seyirlerinin sonunda “yenilenebilir enerji kaynakları” ile üretilen elektrik enerjisini kullanarak sevk enerjisini karşılıyorlar.

Cemre Tersanesi olarak 2018 yılında teslim ettiğimiz NB52 inşa kodlu Victoria of Wight isimli hibrit yolcu gemisi hem çevreci, hem sessiz olacak şekilde İngiliz yolcu firması Wightlink için özel olarak dizayn edildi. Victoria of Wight kendi ülkesinde de kullandığı temiz enerji dolayısıyla çevreci gemi ödülünü kazandı. Dahası, Fjord1 için inşa etmiş olduğumuz Grip ve Tustna isimli feribotlar, “sıfır emisyon” amacıyla dizayn edilmiş olup, oldukça kısa sürelerde şarj edilerek yolcuları ve araçları Norveç fiyortları arasında



Victoria of Wight

taşıırken; emisyon değerlerini sınırlayarak doğa ile uyum içinde çalışıyorlar.

BALIKÇILIK GEMİLERİ İÇİN YENİLENEBİLİR ÇÖZÜMLER OLUŞTURULMAYA BAŞLANDI

Devlet desteği ve ileri görüşlü firmalar sayesinde balıkçılık gemileri sektörü yenilenebilir çözümleri bünyesinde barındırmaya başladı. Yalpa sönümlenme sistemlerini elektrik enerjisi üretimini destekleyecek şekilde kurgulayan ve yakıt tüketimini önemli ölçüde azaltan sistem, tank içerisindeki sıvı akışını kullanarak elde ettiği enerjiyi gemide kullanılacak elektrik enerjisine de çeviriyor, bunu da karbondioksit emisyonu olmadan yapıyor. Gemide elektrik kesintisi yaşansa bile bu teknoloji sayesinde



Tustna

enerjiye ulaşım sağlanabiliyor. 2021 yılının mart ayında teslim ettiğimiz dünyanın ilk LNG ile çalışan batarya sevk sistemine sahip gırgır/trol gemisi Libas'ta GEPS Technology GSIRE® yalpa sönümlenme sistemini kullanarak, tank içine yerleştirilen 30 kW kapasitesinde iki adet türbin ile elektrik üretimi sağladık ve gemiyi sadece enerji kullanan bir araç değil, aynı zamanda



Hiafjord

enerjiyi üreten bir araç haline de getirdik. Yakıt tüketimini azaltarak aynı zamanda emisyon değerlerini sınırlamayı hedefleyen bir diğer teknoloji olan “bowfoil” olarak bilinen baş kanatçık sistemi teknolojisi ilk defa bir balıkçı gemisinde Cemre Tersanesi'nin Lie Gruppen ile imzaladığı ikinci balıkçı gemisi olan Liafjord'da kullanılacak. Baş kanatçık sistemi operasyon sırasında düşük yakıt kullanımı ve düşük emisyon değerleri ile enerji tasarrufu yapılmasını sağlarken, mürettebatın güvenliğine ve konforuna da önemli ölçüde katkıda bulunuyor. Bu teknoloji ile en zorlu deniz koşullarında bile gemi daha yüksek hızla çıkabilme özelliğine sahip oluyor. Baş kanatçıklar, dalga etkisiyle aşağı yukarı yönde hareket eden gemiyi kaldırma etkisi yaratacak ve bu kaldırma etkisi sürüklenme etkisinden daha güçlü itme kuvvetine sahip olduğundan, dalgalardan sağlanan direnç düşümü sayesinde daha düşük sevk enerjisi ve yakıt harcaması sağlanarak emisyon değerlerinin düşmesi hedefleniyor. NB78 inşa koduyla imzaladığımız bu yeni gemide ayrıca enerji kazanımı sağlayan elektrikli vinçler ve sevk enerjisindeki yük dengesini koruyacak batarya ile donatılacak.

Cemre Tersanesi olarak yenilenebilir enerjinin gücüne, doğaya olan faydasına ve insanlığın kaderini etkileyeceğine olan inancımız tam. Bu yolda da bir tersane olarak doğaya hizmet eden bu tipteki gemilerin inşasını gerçekleştiriyor, doğa dostu yenilenebilir enerjili teknolojilerin hayata geçirildiğinde dünyaya sağladıkları katkıyı çevre dostu sürdürülebilir çözümlerle göstermek, duyurmak istiyoruz.

* CEMRE SHIPYARD İŞ GELİŞTİRME MÜDÜRÜ

DENİZCİLİK ZİRVESİ YAPILDI

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından düzenlenen Türkiye Denizcilik Zirvesi'nde sektörün paydaşları bir araya geldi. Üç gün süren ve hibrit olarak gerçekleştirilen etkinliğin açılış oturumu 1 Temmuz'da yapıldı.



Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı öncülüğünde bu yıl ilk kez düzenlenen ve bundan sonraki yıllarda gelenekselleşmesi planlanan "Türkiye Denizcilik Zirvesi", 1, 2 ve 3 Temmuz 2021 tarihlerinde hibrit bir etkinlik olarak Tersane İstanbul'da gerçekleştirildi. Açılış oturumunda, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu, İstanbul Valisi Ali Yerlikaya ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Genel Sekreteri Kitack Lim'in açılış konuşmalarını yaptılar. Etkinlikte, kamu, sivil toplum, akademi ve iş dünyası başta olmak üzere denizcilik sektöründeki tüm paydaşlar bir araya geldi. Zirveye; DTO Meclis Başkanı Salih Zeki Çakır, Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, Başkan Yardımcıları Recep Düzgüt, Şadan Kaptanoğlu, Yönetim Kurulu Üyesi Başaran Bayrak da katılım sağladı.

Denizcilik ve Kabotaj Bayramı kutlamaları ile başlayan Türkiye Denizcilik Zirvesi'nde, Mavi Vatan'ın

mevcut gücü ve potansiyeli, denizcilik ve lojistikteki geleceğe dönük yüksek büyüme potansiyeli vadeden alanlar ve sektörün bu büyümeden elde edeceği avantajlar ele alındı. Üç günlük zirve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın vizyonu doğrultusunda kamudan sivil topluma, akademiden iş dünyasına denizcilik sektörünün tüm paydaşlarını bir araya getirirken, yerli ve yabancı binlerce katılımcı, çok sayıda oturum, yuvarlak masa toplantısı, atölyeler, ideathonlar, deneysel uygulamalar, zenginleştirilmiş içerik ve metodolojilerle karşılıklı bilgi alışverişinde bulunma ve ilişki geliştirme imkanı buldular.

DENİZCİLİK SEKTÖRÜ TEDARİK ZİNCİRİNİN KALBI

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu, İstanbul Valisi Ali Yerlikaya ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Genel Sekreteri Kitack Lim zirvenin ilk gününde açılış oturumunda konuşmalar gerçekleştirdi. Zirvede değerlendirmelerde bulunan

Lim, yaşanan Covid-19 salgını sırasında kilit rol oynayan denizcilik sektöründeki destekleri nedeniyle Türkiye'ye teşekkürlerini dile getirdi. Denizcilik sektörünün ülkeler ve kıtalar arasındaki birleştirici küresel tedarik zincirinin tam kalbinde yer aldığını belirten Lim, "Bugün bu önemli Denizcilik Zirvesi'nde sizlerle olmak çok güzel.

Deniz taşımacılığı dünya ticaret hacmini koruyacak şekilde devam ederken, binlerce denizci denizlerde mahsur kaldı ve sözleşmelerinde öngörülen sürelerin ötesinde çalıştı. Denizcileri kilit çalışanlar olarak tayin eden Türkiye'ye teşekkür ediyorum. Bu şekilde denizcilerin sınırlar arasında güvenli hareketine yardımcı olma hedefini ortaya koydu. IMO'nun hedefleri ve amaçları doğrultusunda bu desteğinizi sürdürmekteyiz" dedi.

Denizcilik sektörünün ülkeler ve kıtalar arasında birleştirici küresel tedarik zincirinin tam kalbinde yer



yansımaları ele alındı. Gazeteci - Yazar Hakan Güldağ moderatörlüğünde gerçekleşen oturuma, Türk Loydu Yönetim Kurulu Başkanı Cem Melikoğlu, HAVELSAN Genel Müdürü Dr. Mehmet Akif Nacar, UAB Eski Müsteşarı V. Navis Danışmanlık Genel Müdürü Dr. Özkan Poyraz, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Durmuş Ünüvar ve YILPORT Operasyon Başkanı Ian James katıldı.

BİLGİLENDİRİCİ ETKİNLİKLER YAPILDI

Zirvede, oturumlar dışında birçok etkinlik ve atölye gerçekleştirildi. Zirvenin ilk gününde etkinlik sonunda Denizcilik ve Kabotaj Bayramı kutlamaları kapsamında Sarıyer'den başlayan ve Beşiktaş sahilinde son bulan görkemli bir "Fener Alayı" geçişi gerçekleştirildi.

Fener Alayı'nın ardından, Beşiktaş'ta bulunan Barbaros Hayrettin Paşa'nın türbesinde ve sahilde ışık gösterisi düzenlendi. Çocukların denizcilikle ilgisini artırmak için "Denizi Tanıyalım" ve "Denizcilik Bağları Atölyesi" ilgi çeken atölye etkinliklerinden birkaçı oldu. Ayrıca, denizcilik deneyimi yaşamak isteyenlerde 360 derece LED ile donatılmış tünel ile denizcilik tarihini yaşama imkanı buldu.

Zirvenin ikinci gününde konuşan Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Selim Dursun konuşmasında, Mavi Vatan'ın stratejik konumundan bahsederken, Kanal İstanbul'un önemini anlattı. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı olarak son yıllarda yaptıkları düzenlemelerle sektörün önünü açıp dünyada söz sahibi olacak hamlelere yardımcı olduklarını belirten Dursun, "Örnekler verebiliriz. Türk sahipliği gemilerimizle 15. sıraya yükseldik. Bu kadar denizci ülkelerin olduğu yerde geçmişe baktığımızda kıyaslama noktasında çok gemi adamı yetiştiriyoruz. Türkiye'nin 155 bine yakın gemi adamı var. Bunları denizlere hakim ve etkin olmak adına yapıyoruz" diye konuştu.

KAPANIŞI BAKAN KARAIŞMAİLOĞLU GERÇEKLEŞTİRDİ

Zirvenin son günün Bakan Karaismailoğlu bir kapanış konuşması gerçekleştirdi. Karaismailoğlu, Kanal İstanbul'u anlattığı oturumda sektör paydaşlarının bir araya geldiği ve son derece verimli geçen zirvenin gelenekselleşerek her yıl Kabotaj Bayramı'nda düzenli olarak yapılmaya devam edileceğini belirtti. Zirvenin gerçekleştiği Tersane İstanbul'un kent için çok kıymetli bir proje olduğuna

ve önümüzdeki yıl tamamlanarak İstanbul'a değer katacağına dikkat çeken Bakan Karaismailoğlu, "Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, gelişen ihtiyaçlara hazırlıklı olmak zorunda. Bu sadece denizler için değil kara, hava, tren yolu anlamında hazırlıklı olmak şart. Çünkü hareketlilik ve teknoloji geliyor. Bu nedenle 5-10 yıllık master planlarınız olmak zorunda. Ülkemizde son yıllarda çok büyük projeler gerçekleşti.

Planlamaları yapıldı, ihtiyaçlara bakıldı ve önemli işler yapıldı. Karayoluna büyük ağırlık verildi. Havayolundaki eksiklikler tamamlandı ve 'hava yolu halkın yolu' oldu. Raylı sisteme yönelik de ciddi yatırımlar yapıldı. Denizcilik de çok önemli. Çünkü ihracatın bel kemiği denizcilik" ifadelerini kullandı.

"2030 YILINA HAZIRLIKLIL OLMALİYİZ"

Denizcilik konusunda dünyadaki hareketleri takip etmek gerektiğini işaret eden Karaismailoğlu, "Dünya'da Çin'den Avrupa'ya yıllık 710 milyar dolarlık bir ticaret hacmi var. Ülkemiz Çin ile Avrupa arasında Avrasya'nın merkezinde. Coğrafi konumumuzun avantajlarını mutlaka fırsata çevirmemiz ve lojistik planlayıcı olmamız gerekiyor" açıklamasında bulundu.

Bugün, dünyadaki ticaret hacminin 12 milyar ton olduğunu ve bunun 1.7 milyar tonunun Karadeniz'de dolaştığını anımsatan Bakan Karaismailoğlu, şu ifadeleri kullandı: "2030 yılında bu rakamların iki katına çıkması bekleniyor. Yani dünyada 25 milyar ton, Karadeniz'de ise 3.5 milyar tona çıkacağı öngörülüyor. Şu anda Karadeniz ticaret gölünün tek çıkışı İstanbul Boğazı...

Bugün bile burada yaşadığımız çok ciddi sorunlar, tehlikeler var. O nedenle 2030 yılına hazırlıklı olmamız lazım." Zirve, Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil Karaismailoğlu'nun sektöre, zirveye ve Kanal İstanbul'a ilişkin değerlendirmelerinin ardından sona erdi.

BEGÜM DOĞULU'YA YILIN GİRİŞİMCİ ÖDÜLÜ

Begüm Yatçılık Şirketi'nin sahibi Begüm Doğulu "Türkiye Lider Marka Ödülleri 2021" töreninde "Denizcilik Sektörü Yılın girişimci Ödülü"ne layık görüldü.



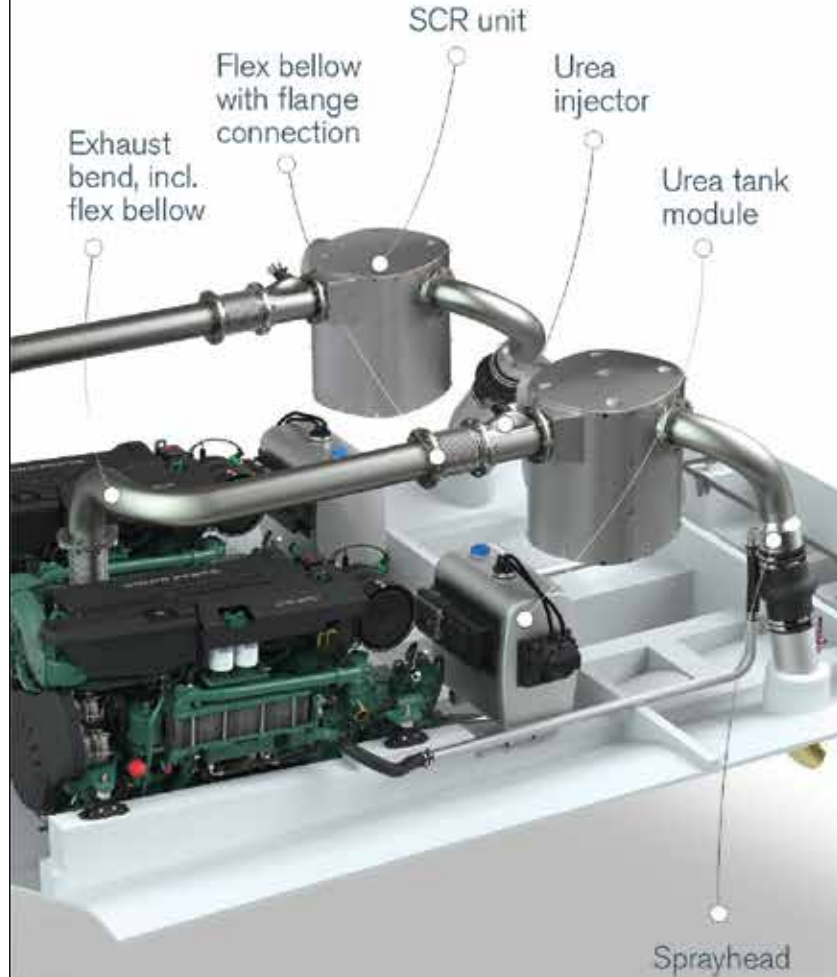
Strong Medya tarafından Türkiye Marka ve Kariyer Etkinlikleri kapsamında bu yıl ikincisi düzenlenen "Türkiye Lider Marka Ödülleri 2021" Töreni, iş, sanat ve cemiyet dünyasından geniş bir katılımımla 13 Temmuz Salı gecesi, İstanbul'da Hilton Bomonti Hotel'de gerçekleştirildi. Türkiye Marka ve Kariyer etkinlikleri kapsamında düzenlenen törende,

Doğtaş, Philips, Carrefoursa, Aktif Bank, Little Caesars, Madame Coco gibi markalar ödülleri alırken, sektöründe başarılı, fark yaratan, zirveye koşan pek çok önemli markaya da ödül verildi.

Begüm Yatçılık Şirketi'nin sahibi Begüm Doğulu da "Türkiye Lider Marka Ödülleri 2021" töreninde "Denizcilik Sektörü Yılın girişimci Ödülü"ne layık görüldü. Doğulu törende yaptığı konuşmada şirketinin kuruluş aşamalarından bahsederek, "1997 yılında 2000 dolar sermaye ile iş hayatına başladım. Şu an Türkiye'de 7 ofisim var, ayrıca yurt dışında da Küba, İspanya, Malta ve Arnavutluk'ta ofislerimiz bulunmaktadır. Bu ödülü tüm değerli iş arkadaşlarım ve yol arkadaşlarım adına alıyorum. Herkese teşekkür ederim" dedi.



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

LİMANLARDA ELLEÇLENEN KONTEYNER VE YÜK MİKTARI ARTTI

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü haziran ayına ilişkin konteyner ve yük istatistiklerini yayımladı.



Haziranda limanlarda elleçlenen konteyner miktarı, geçen yılın aynı ayına göre yüzde 26,8 artarak 1 milyon 64 bin 445 TEU oldu. Ocak-haziran döneminde ise limanlarda elleçlenen konteyner miktarı, geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 12,2 yükselişle 6 milyon 164 bin 384 TEU'ya ulaştı. Limanlarda elleçlenen dış ticarete konu konteyner miktarı, haziranda geçen yılın aynı ayına göre yüzde 21,6 artarak 803 bin 502 TEU oldu. İhracat amaçlı konteyner yüklemeleri geçen yılın aynı ayına göre yüzde 22,7 artarak 429 bin 584 TEU, ithalat amaçlı konteyner boşaltmaları ise geçen yılın aynı ayına göre yüzde 20,4 artarak 373 bin 918 TEU olarak gerçekleşti.

Yunanistan, geçen ay 136 bin 875 TEU ile en fazla konteyner elleçlemesi yapılan ülke oldu. Yunanistan'ı sırasıyla 102 bin 597 TEU ile Mısır'la, 92 bin 856 TEU ile İsrail'le yapılan taşımalar takip etti. Söz konusu ayda limanlarda deniz yolu ile yapılan en fazla ihracat amaçlı konteyner yüklemesini 76 bin 386 TEU ile Yunanistan'a giden konteynerler oluşturdu. Bu yüklerin yüzde 97'si (74 bin 75 TEU'su) yabancı

bayraklı gemilerle taşındı. Yunanistan'ı sırasıyla 42 bin 288 TEU ile İspanya'ya, 40 bin 510 TEU ile Mısır'a yapılan konteyner yüklemeleri izledi. Haziranda limanlarda deniz yoluyla yapılan en fazla ithalat amaçlı konteyner boşaltmasını 53 bin 837 TEU ile İsrail'den gelen konteynerler oluşturdu. Bu yüklerin yüzde 92,4'ü (49 bin 750 TEU'su) yabancı bayraklı gemilerle taşındı. İsrail'i 51 bin 6 TEU ile Yunanistan'dan ve 46 bin 321 TEU ile Mısır'dan gelen konteyner taşımaları takip etti. Geçen ay limanlarda elleçlenen dış ticarete konu 803 bin 502 TEU konteynerin yüzde 8,9'u Türk bayraklı gemilerle taşındı.

Limanlarda elleçlenen yük miktarı haziranda geçen yılın aynı ayına göre yüzde 13,6 artarak 43 milyon 495 bin 384 ton olarak gerçekleşti. Ocak-haziran döneminde ise limanlarda elleçlenen yük miktarı, aynı dönemde yüzde 5,1 yükselişle 255 milyon 901 bin 853 ton olarak kayıtlara geçti. Haziranda limanlarda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı, geçen yıla göre yüzde 22,9 artarak 13 milyon 458 bin 210 ton, ithalat amaçlı

boşaltma miktarı ise geçen yılın aynı ayına göre yüzde 5,4 artarak 18 milyon 129 bin 456 ton olarak gerçekleşti. Ocak-haziran döneminde dış ticaret amaçlı deniz yolu taşımacılığında elleçlenen toplam yük miktarı ise geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 4,8 artışla 188 milyon 205 bin 409 ton olarak belirlendi. Haziranda limanlarda ham petrol yük cinsinde 7 milyon 446 bin 913 ton elleçleme gerçekleşti. Ham petrol, 786 bin 157 tonluk artışla bir önceki aya göre elleçleme miktarlarında (yüzde 11,8) en fazla artış gösteren yük cinsi olarak kayda geçti. Klinker ise 412 bin 125 tonluk düşüşle bir önceki aya göre elleçleme miktarı en fazla azalan yük cinsi oldu.

İTHALATTA RUSYA, İHRACATTA İTALYA İLK SIRADA

Haziranda deniz yolu ile yapılan dış ticarete en fazla yük elleçlemesi 4 milyon 534 bin 989 ton ile Rusya ile yapılan taşımalarda görüldü. Rusya'yı sırasıyla 2 milyon 15 bin 895 tonla Amerika, 1 milyon 797 bin 89 tonla İtalya takip etti. Söz konusu ayda deniz yolu ile yapılan ihracatta en fazla yük elleçlemesi 1 milyon 194 bin 289 tonla İtalya'ya yapılan taşımalarda gerçekleşti. Bunu, 1 milyon 190 bin 967 tonla Amerika'ya ve 1 milyon 107 bin 114 tonla İspanya'ya yapılan taşımalar izledi.

İthalatta ise en fazla yük elleçlemesi 4 milyon 284 bin 202 tonla Rusya'dan yapılan taşımalarda oldu. Rusya'yı 1 milyon 213 bin 613 tonla Brezilya'dan ve 1 milyon 194 bin 266 tonla Kolombiya'dan yapılan taşımalar takip etti. Haziranda limanlarda elleçlenen dış ticarete konu 31 milyon 587 bin 666 ton yükün yüzde 7,6'sı Türk bayraklı gemilerle taşındı.

SÜVEYŞ KANALI, BU YIL TARİHİNİN EN YÜKSEK GELİRİNİ ELDE ETTİ

Mart ayında The Ever Given gemisinin kaza yapması sonucu 6 gün boyunca dünyanın gündeminden düşmeyen Süveyş Kanalı'nın 2020-2021 mali yılında elde ettiği gelir açıklandı.



Süveyş Kanal İdaresi Başkanı Usame Rabi yaptığı yazılı açıklamada, haziran ayında son bulan mali yıla ait gelirin 5.84 milyar dolar olduğunu, bu rakamın 2019-2020 mali yılında 5.72 milyar dolarda kaldığını ifade etti. Kanaldaki deniz trafiğinin 2021 başından itibaren önemli ölçüde iyileştiğini aktaran Rabi, kanaldan geçen yıllık gemi sayısının yüzde 2.3'lük artışla 9 bin 546'dan 9 bin 763'e yükseldiğini dile getirdi. Dünya deniz ticaretinin yüzde 12'sinin karşılandığı Süveyş Kanalı'nın, 2021'nin ilk yarısında elde ettiği gelir, geçen yılın aynı dönemindeki 2.76 milyar dolara kıyasla yüzde 8.6'lık artışla 3 milyar dolara yükseldi. Kanal İdaresinin izlediği esnek tarife ve pazarlama politikasının, kanaldan geçen gemilerin sayısını korumayı ve müşterilerin güvenini kazanmayı başardığını vurgulayan Rabi, verilen teşvik ve indirimler sayesinde, kuru yük, araba, LNG ve konteyner gemilerinin geçişinin yılın ilk yarısında artış gösterdiğini belirtti.

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 dar kanalda sıkışarak geçiş yolunu kapatması neticesinde kanalın iki yakasında uzun gemi kuyrukları oluşmuş ve deniz trafiğinin durması nedeniyle ham petrol ve LNG sevkiyatlarında aksamalar yaşanmıştı. Süveyş Kanal İdaresi, 6 gün süren çalışmaların ardından 29 Mart'ta dev yük gemisini yüzdürme çalışmalarının başarıyla sonuçlandığını ve kanalın deniz trafiğine açıldığını açıklamıştı. Mısır'ın o dönemde günlük yaklaşık 12-14 milyon dolar zarara uğradığı belirtilmişti.

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

2021'DE ALIĞA'YA 53 GEMİ GELDİ

Türkiye'nin gemi geri dönüşüm merkezi Aliğa'daki tesislerin pandemiye fırsata çevirdiğini belirten İMEAK DTO Aliğa Şubesi Başkanı Adem Şimşek, "Bu sene yaklaşık olarak 53 gemi söküm için geldi" dedi.



Son yıllarda yaptığı yatırımlarda ön plana çıkan Türkiye'nin gemi geri dönüşüm merkezi İzmir Aliğa'daki gemi geri dönüşüm tesisleri, dev yolcu gemileri ve uçak gemilerinin Avrupa'daki tek söküm adresi oldu. Avrupa ülkelerinin ilk tercihinin Aliğa olduğunu belirten İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) Başkanı Adem Şimşek, özellikle pandemi döneminde birçok geminin sökülme üzere Aliğa'ya geldiğini ifade etti. Kasım 2020'de iki gemi geri dönüşüm tesisinin de Avrupa Komisyonu Onaylı Gemi Geri Dönüşüm Listesi girmesiyle Aliğa'da AB standartlarına uygun tesis sayısının arttığını belirten Şimşek, "Aliğa'daki tesislerimiz tam anlamıyla pandemiye fırsata çevirdi. Bu süreçte standartlara uygun bir şekilde kesilmesi için 8-9 kruvaziyer gemi Aliğa'ya geldi. Hali hazırda şu an 2-3 gemi tesislerimizde kesiliyor" dedi. Gemi söküm tesislerinde işçilerin güvenliğinin ve sağlığının ön

planda olduğunu aktaran Şimşek, gemi söküm sürecinin Covid-19 tedbirlerine uygun olarak Aliğa DTO'da yakın takibinde gerçekleştiğini belirterek, "Bu sene yaklaşık olarak 53 gemi söküm için geldi. Bu gemiler içinde konteyner gemileri, platformlar, kuru yük gemileri ve tankerler olmak üzere 450 bin ton ağırlığında demir Aliğa'daki tesislerimizde uluslararası standartlara uygun olarak kesiliyor" diye konuştu.

ALİĞA'DAKİ 3 ŞİRKET DAHA AB ONAYLI SERTİFİKA YOLUNDA

Avrupa Komisyonu Onaylı Gemi Geri Dönüşüm Listesi'ne giren tesis sayısının yılsonuna kadar 11'e yükseleceğini dile getiren Şimşek, "Şimşekler Gemi Geri Dönüşüm olarak sertifikamızı geçen sene aldık. Yaklaşık 2,5 sene üzerinde çalıştığımız ve yatırımlarımızı yaptığımız bu sertifikayı alan 8 firmadan biriyiz. Aliğa Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri'nden üç firmanın daha



bu sene sertifikayı alması söz konusu. Onların da müracaatları yılbaşıda yapıldı. Denetlemeleri yapıldı. Bu süreç biraz zaman alıyor. Bu süreçte şirketin bütün özellikleri, ana yapısı, finansal durumuna ve hatta sivil toplum örgütlerinden alınan bilgilere kadar Avrupa Parlamentosu'nda onaydan geçiyor. Bu sene Avrupa sertifikalı olarak 11 şirketle yolumuza devam edeceğiz. Bu süreç önemli bir süreç çünkü alınan kararla Avrupa bayraklı gemiler, Pakistan, Hindistan, Bangladeş'te sökülüyor. Kararların uygulanmasının alt yapısı da Türkiye'de var" dedi.

Aliğa'daki tesislerin çevreye duyarlı ve teknik olarak dünyada ilk sıralarda yer aldığını kaydeden Şimşek, şöyle devam etti: "İnsan sağlığına ve güvenliğine son derece önem veren tesislerimiz, dünyanın en iyi gemi söküm tesisleri ve bu işi dört dörtlük yapıyor.

Tonaj olarak dünyanın en düşüğü olsak da sistem ve teknik olarak dünyada bir numarayız. Aliğa'daki 22 tesisimizden AB sertifikalı tesis sayısının bu sene sonunda 11 yükselmesinin yanında diğer firmalarımız da gerekli yatırımları yapıyor. Avrupa'daki gemilerin 2022'nin sonunda yüzde 90 oranında Türkiye'ye geleceğine inanıyorum. Avrupa'daki birçok şirket gemi sökümü için Aliğa'daki tesisleri tercih ediyor".

SU ÜRÜNLERİNDE YILIN İLK YARISINDA 604 MİLYON DOLARLIK İHRACAT

Ege Su Ürünleri ve Hayvansal Mamuller İhracatçıları Birliği, 2021 yılının ilk yarısında 604 milyon dolarlık ihracat gerçekleştirdi.



Türk su ürünleri ve hayvansal mamuller sektörü olarak, 2000'li yılların başından itibaren Türkiye'de ihracatın yıldız sektörlerinden biri olmaya devam ediyor. 2019 yılı sonunda gerçekleştirilen 2,5 milyar dolarlık ihracat tutarıyla 2023 yılı ihracat hedefini ilk yakalayan sektörlerden biri olurken, 2020 yılı sonunda da pandemiye rağmen sektör olarak 2,4 milyar dolar ihracat gerçekleştirdi. Su ürünleri ve hayvansal mamuller sektörü, 2021 Ocak -Haziran döneminde ihracatını geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 36 artışla 1,5 milyar dolar olarak gerçekleştirdi. Sektör, Türkiye geneli 104,9 milyar dolarlık ihracatta ise yüzde 1,5'lik pay aldı.

Konuya ilişkin yazılı açıklama yapan Ege Su Ürünleri ve Hayvansal Mamuller İhracatçıları Birliği Başkanı Bedri Girit, Türkiye'nin bu dönemde gerçekleştirdiği

1,5 milyar dolarlık su ürünleri ve hayvansal mamuller ihracatına yüzde 40,2'lik katkı sağlandığını söyledi. 2021 yılının Ocak-Haziran ilk 6 aylık döneminde en çok ihracat gerçekleştirilen ilk 5 alt sektör sırasıyla, 649 milyon dolarla su ürünleri, 349 milyon dolarla kümes hayvanları etleri ile 179 milyon dolarla yumurta olmak üzere toplamda 528 milyon dolar kanatlı ürünleri, 205 milyon dolarla süt ve süt ürünleri ile 13,6 milyon dolarla tabii bal oldu.

Ege Su Ürünleri ve Hayvansal Mamuller İhracatçıları Birliği'nin aktif üye sayısının 2021'in ilk yarısında 249 olduğunu kaydeden Girit, şunları söyledi: "Ege Su Ürünleri ve Hayvansal Mamuller İhracatçıları Birliği olarak su ürünleri ve kanatlı eti, yumurta, süt ürünleri ve bal başta olmak üzere hayvansal mamulleri toplam 120'den fazla ülkeye ihraç etmekteyiz. Türkiye'nin yeni dönemde ihracatta öncelikli ülkeler olarak belirlendiği ve büyüklüğü 2,8 trilyon doları aşan Çin, Meksika, Rusya ve Hindistan pazarları başta olmak üzere, Ortadoğu, Türki Cumhuriyetler, Japonya, Brezilya ve Afrika ülkelerine gerçekleşen ihracatta sektör olarak daha çok pay almak, anılan pazarlarda karşılaştığımız mevcut siyasi ve teknik engelleri kaldırmak ve bu ülkelere yönelik tanıtım faaliyetleri ve projeler geliştirmeyi planlıyoruz."

OMEGA-3 DEPOSU "TÜRK SOMONU"

Türk su ürünleri sektörünün son yıllarda yaptığı AR-GE çalışmaları sonrasında Norveç somonundan daha lezzetli ve doyurucu olan, Omega-3 deposu Türk somonunu geliştirdiğini ve Türk somonu ihracatının 2021 yılı Ocak-Haziran döneminde geçen yılın



aynı dönemine göre miktar bazında yüzde 605, tutar bazında ise yüzde 684 artışla 13,4 bin ton 73,1 milyon dolar olarak gerçekleştiğini söyleyen Girit, "Geçen yıl aynı dönemde 1,9 bin ton, 9,3 milyon dolar ihracat gerçekleştirmiştik. Tüm dünyayı etkisi altına alan Covid-19 salgını nedeniyle biz de sektör olarak hızlıca yeni dünya düzenine adapte olmak ve ihracatımızın olumsuz etkilenmesine izin vermemek adına, sanal alım heyeti ve ticaret heyeti programlarımızla faaliyetlerimizi dijital platformlara taşıdık. Gerek biz, gerek ise üye firmalarımızdan aldığımız olumlu geri dönüşlere istinaden hem zaman hem de maliyet açısından tasarruf sağlayarak sektörümüzün ihracatına katkı sağlayan bu uygulamalarımıza pandemi sonrasında da devam ettireceğiz. Yakın zamanda, Türkiye'den Çin'e süt ve süt ürünleri ve kanatlı etleri ihracatının önündeki teknik engelleri Ticaret Bakanlığımız ve Tarım ve Orman Bakanlığımızla el birliği ile yaptığımız uzun müzakereler sonucunda kaldırdık" dedi.

SANMAR YÜKSEK PERFORMANSLI VSP RÖMORKÖRÜNÜ TESLİM ETTİ

Sanmar Denizcilik, yüksek performanslı Voith Schneider tip pervaneli VectRA 3000 serisi römorkörünü, İtalya – Trieste merkezli TRIPMARE firmasına teslim etti.



Yeni sahipleri tarafından EITAN olarak adlandırılan, dünyaca ünlü Kanadalı dizayn firması Robert Allan Ltd. tarafından Sanmar'a özel olarak tasarlanan VectRA 3000 römorkörü, İsrail Ashdod Limanı'nda hizmet verecek. Sanmar, daha önce yine Ashdod Limanı'nda faaliyet gösteren

ARIE A ve ASHDOD adında 2 adet römorkörü TRIPMARE'ye teslim etmişti.

Römorkör, yüksek devirli dizel makine, şanzıman ve Voith pervanelerinin başarılı entegrasyonu sayesinde 73.5 ton çekme kuvvetine ulaşıyor. VectRA 3000 dizaynında yangın söndürme, deniz kirliliği ile mücadele ve yüksek manevra kabiliyetleri ön plana çıkıyor.

Bunlar ile birlikte personel güvenlik ve konforunda en yüksek gereksinim olan MLC kurallarına uygunluk en önemli özelliklerinden. 30.25m boy, 13m genişlik ve 6.6m drafta sahip olan EITAN, 2525 kW üretebilen 2 adet yüksek devirli dizel CAT 3516C ana makine ve Voith 32RV5 EC/265-2 pervaneleri ile donatıldı. VectRA 3000 dizaynında orta devir ana makine ve Voith Turbo Kaplin kombinasyonu yerine, yüksek devir ana makine ve Reintjes WAF 863 şanzıman kullanıldı. Bu kombinasyon geleneksel sisteme kıyasla daha kompakt, daha hafif ve daha ekonomik bir çözüm. Şanzıman ve Voith Schneider tip pervanelerin arasında Vulkan kompozit şaftlar

bulunuyor. Bunların yanı sıra römorkör, her birinin çıkış gücü 86 kW olan iki adet dizel jeneratörle donatıldı. 13.25 knot seyir hızına ve 163 metreküp yakıt kapasitesine sahip olan römorkör 20 metreküp tatlı su tankı, 11 m³ yangın söndürme köpüğü kapasitesiyle uzun süre yüksek performans sergileyebilecek şekilde tasarlandı.

Sanmar Denizcilik Yönetim Kurulu Başkan Vekili Ali Gürün: "EITAN, performans ve verimliliği arttırmak adına yapılan başarılı bir tasarım iyileştirmenin mükemmel bir örneğidir.

VectRA 3000 serisi; tasarımın ilk aşamalarından deneme seyirlerine kadar gelen bütün süreçlerde Sanmar, Robert Allan Ltd. ve Voith'un yakın iş birliklerini, uzmanlıklarını ve tecrübelerini yenilikçi bakış açılarıyla birleştirmelerinin bir sonucudur. TRIPMARE daha öncesinde de çalıştığımız bir müşterimiz ve yeniden bizleri tercih etmeleri her zaman mutluluk vericidir. EITAN'dan fazlasıyla memnun kalacaklarına eminim" diye konuştu.

GİSBİR'DEN SIFIR SERA GAZI KAMPANYASINA DESTEK

Gemi İnşa Sanayicileri Birliği (GİSBİR), Avrupa ve Asya'daki paydaşlarıyla bir araya gelerek küresel çevre sorunlarıyla ilgili farkındalık yaratmaya devam ediyor.

Sıfır sera gazı ve karbonsuzlaşma konularının önümüzdeki dönemin öncelikli konularından biri olacağına inanan GİSBİR, bu kapsamda üyesi olduğu Waterborne TP tarafından geliştirilen ve Avrupa Komisyonu

tarafından finanse edilen Sıfır Sera Gazı kampanyasına destekte bulunuyor.

Konu ile ilgili yazılı bir açıklama yapan GİSBİR Yönetimi Kurulu Başkanı Murat Kıran, çevre dostu gemiler

üretme anlamında Türk tersanelerinin dünyada hatırı sayılır bir olduğunu ve GİSBİR'in de üyesi olduğu Waterborne TP tarafından geliştirilen Sıfır Sera Gazı kampanyasına destek olmaktan büyük mutluluk duyduklarını ifade etti.

MİLLİ SPORCULAR BAHAMALARDA REKORLARA İMZA ATILAR

Dünya dalış rekortmeni Şahika Ercümen ve Türkiye Serbest Dalış rekortmeni Birgül Erken Bahamalar'da düzenlenen Vertical Blue Serbest Dalış Dünya Kupası'nda rekorlara imza attılar.



Şahika Ercümen

Dünyanın en derin deliklerinden birisi olan 202 metre derinliğindeki Dean's Blue Hole'de düzenlenen dünya kupası, 13-23 Temmuz tarihleri arasında gerçekleşti. Dünyanın en prestijli dalış yarışmalarından biri olan Vertical Blue Serbest Dalış Dünya Kupası, 2008'den bu yana Bahamalar'da düzenleniyor. 202 metre derinliğindeki, dünyanın en derin deliklerinden Dean's Blue Hole'de yapılan dünya kupası, bu yıl 13-23 Temmuz 2021 tarihleri arasında gerçekleştirildi ve aralarında Türkiye'nin de bulunduğu toplam 21 ülkeden 46 sporcu yarıştı.

Milli sporcu Şahika Ercümen, Vertical Blue Serbest Dalış Dünya Kupası'nın üçüncü gününde 3 dakika 7 saniyede 77 metreye yaptığı dalışla İp Destekli



Birgül Erken

Paletsiz Sabit Ağırlık kategorisinde Türkiye rekoru kırarak üst sıralarda yerini aldı. Elde ettiği şampiyonluğun yanı sıra, kendisine ait olan Türkiye rekorunu da yükselten Ercümen "15 Temmuz Demokrasi ve Birlik Günü'nde dünya kupasında ülkemize şampiyonluk getirmek benim için büyük gurur. Yeni rekorlar deneyeceğim ve Türk kadın milli sporcu olarak bayrağımızı

dalgalandırmak, ülkemizi en iyi şekilde temsil etmek istiyorum" şeklinde konuştu. Dünya dalış rekortmeni Şahika Ercümen, Bahamalar'da düzenlenen Vertical Blue Serbest Dalış Dünya Kupası'ndan farklı kategorilerde 5 Türkiye rekoru kırarak, toplamda 3 madalya ile yurda döndü. Milli sporcu Ercümen, aynı zamanda sabit ağırlık kategorisinde 90 metreye dalarak, Türk spor tarihinde hem kadınlarda, hem de erkeklerde en derine inen sporcu olma özelliğini de taşıyor.

BİR TÜRKİYE REKORU DA BİRGÜL ERKEN'DEN

Türkiye Serbest Dalış rekortmeni ve milli sporcu Birgül Erken'den de Vertical Blue Serbest Dalış Dünya Kupası Yarışları'nda ikinci Türkiye rekoru geldi. Yeni Türkiye rekorunun sahibi olan Birgül Erken, ikinci Türkiye rekorunu kırdığı için mutlu olduğunu belirterek, "Yarışmanın ikinci gününde 74 metre ile kırdığım ama 1 saniye nefes alarak suya geç girdi diye sayılmayan rekorumu 78 metre ile taçlandırdım. Beni daha derine gönderen Carmed İlaç Yönetim Kurulu Başkanı Mustafa Can'a tekrar tekrar teşekkür ediyorum. Bu başarı bir ekibin işi. Ben sadece sizlerden gelen enerjiyi bedenimde test ederek sizlere armağan ediyorum. Eşime ve tüm dostlara yine yeniden teşekkür ve şükür. İyi ki varsınız. Sadece dualarınızı bana gönderin. Bu bir enerji, okyanus ötesinde bile olsanız bana ulaşıyor" diye kaydetti. Milli Sporcu Erken, sponsor ihtiyacı olduğunu ifade ederek, "Fırsat verilirse neler yapabiliriz dünya arenasında göstermiş oldum. Yeterli destek sağlanırsa hedefim dünya zirvesi. Bunun için ülkemizi ve bayrağımızı dünya arenasında yücelere taşımak üzere hazır hissediyorum ve devletimizin desteğini ben de diğer sporcular gibi hissetmek istiyorum" dedi.



Şahika Ercümen

MAVİ VATAN'A YENİ MUHAFIZLAR KATILYOR

ASELSAN ve Sefine Tersanesi, Mavi Vatan'ın korunması için iş birliğine giderek iki farklı insansız deniz aracı geliştiriyor.



ASELSAN ve Sefine Tersanesi iş birliğiyle geliştirilecek olan Otonom ve Sürü Yetenekli Silahlı İnsansız Su Üstü Harbi Aracı (RDO9 İDA) ve sonar sistemleri

ile donatılmış Otonom ve Sürü Yetenekli Denizaltı Savunma Harbi Aracı (NB57 DSH), Mavi Vatan'ın korunmasında Türk Donanması'nın gücüne güç katacak. Bu kapsamda, 7 Temmuz 2021 tarihinde Sefine Tersanesi'nde düzenlenen törenle Otonom ve Sürü Yetenekli Silahlı İnsansız Su Üstü Harbi Aracı'nın blok birleştirme faaliyetlerine başlanırken, Otonom ve Sürü Yetenekli İnsansız Denizaltı Savunma Harbi Aracı'nın da sac kesimi gerçekleştirildi.

Üretimine başlanan insansız deniz araçları, otonom keşif-istihbarat, su üstü harbi, su altı harbi, üs/liman/kritik tesis ve yüksek değerli yüzen platformların korunması gibi görevlerde Mavi Vatan'ı koruyacak. RDO9 İDA ve NB57 DSH Aracı, saatte 74 kilometre hızı (40 knot) aşan hıza ulaşabilirken 600 deniz mili menzili aşan görev mesafesiyle ikmal almadan 4 güne yakın bir süre kesintisiz hizmet verebilecek. Geliştirilen otonom insansız deniz aracı aldığı görüntüleri istenilen merkezlere gerçek zamanlı aktarabilecek, su üstü unsurları algılayıp sınıflandırabilecek, iletişiminin koptuğu durumlarda bile sabit ve hareketli engellerden sakınıp otonom seyir ve hareket yapabilecek. Otonomi yazılımı ile üzerindeki sensörlerden algıladıklarına göre adaptif seyir yapabilecek ve deniz trafik kurallarına göre otonom ilerleyebilecek.

Su üstü harbi kabiliyetinin kazandırılması için ROKETSAN'ın taktik füze sistemi ve ASELSAN'ın stabilize makineli tüfek sistemi STAMP ile su üstü harbinde, üs/liman/kritik tesis ve yüzen platformların otonom olarak korunması sağlanacak. Her iki deniz aracı da kargo uçakları, askeri gemiler veya karayoluyla taşınıp görev noktalarına intikal ettirilebilecek.



INEBOLU SHIPYARD
IS APPROVED
BY RUSSIAN CLASS

Your Home At Black Sea
Feel The Real Hospitality



AIRPORT NEAR
İNEBOLU

İZMİR MARİNA KONUKLARINI AĞIRLADI

İZDENİZ A.Ş tarafından işletilen İzmir Marina 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nda önemli konukları bir araya getirdi. İzmir Marina, İzmir'deki ulusal basının temsilcileri ve kalemleri ile deniz basınından isimleri ağırladı.



İzmir Büyükşehir Belediye Başkan Vekili Mustafa Özuslu, İzmir Büyükşehir Belediyesi Genel Sekreter Yardımcısı Eser Atak, İZDENİZ Yönetim Kurulu Başkanı Osman Hakan Erşen, İZSU Genel Müdürü ve İZDENİZ Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı Aysel Özkan, İZDENİZ Genel Müdürü Ümit Yılmaz,

tur süresince İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından gerçekleştirilen İzmir Körfezi çalışmaları hakkında bilgi aldılar.

Tarihi Bergama Vapuru ile yapılan Körfez turunun ardından İzmir Marina'da konuklar ile buluşan Büyükşehir Belediye Başkanı Tunç Soyer sözlerine



İZDENİZ Yönetim Kurulu Üyesi M. Ayhan Kara, İzmir Marina İşletme Müdürü Arda Erdoğan konuklarla birlikte Nostaljik Bergama Vapuru'nda Körfez turu yaptı. İzmir Körfezi'nin eşsiz manzarasını yakından görme imkanı bulan konuklar

Kabotaj Bayramı'nı kutlayarak başladı. Başkan Tunç Soyer, "Kabotaj Bayramı, denizlerimizdeki bağımsızlığımızın simgesi, kurtuluş ve özgürlük mücadelemizin denizlerde zafere ulaşmasıdır. İzmir Marina'yı şehrimize

kazandırmamızın temel sebebi; İzmir'i İzmir yapan pek çok değeri borçlu olduğumuz körfezimizle olan ilişkimizi daha da güçlendirmek. Üçkuyular'da atıl durumda olan bu alanı, geçtiğimiz yıl 5 yıllığına kiralarak İZdeniz'in işletmesi yönünde karar almıştık. Körfez'deki tek marina olması nedeniyle Marinamız sadece tekne sahipleri için değil, bütün İzmir halkı açısından önemli bir cazibe alanı" dedi.

Göreve gelirken refahı artırmayı ve İzmir'in tamamında adil şekilde paylaşımını hedeflediklerini belirten Başkan Soyer, İzmir Marina'nın iki temel hedefi olduğunu kaydetti. Soyer, "İlki; şehrimizin bu benzersiz noktasında, bir cazibe alanı oluşturarak İzmir'in deniz ile ilişkisini güçlendirmek.

İkincisi; denize ulaşamayan dezavantajlı mahallelerdeki çocukların denizle bağını kurmak. İzmir Marina'da kurduğumuz Denizcilik Eğitim Merkezi'mizde yapılacak eğitimlerle, öncelikli olarak arka mahallelerdeki çocuklarımıza deniz sporlarını öğrenme fırsatı sunuyoruz. Bu projemiz Körfez'deki hareketliliğin artmasına da çok büyük katkı sağlıyor. Akdeniz'de seyreden tekneler için konforlu, doğa, tarih ve kültür odaklı, cazip ve huzurlu bir konaklama yeri sunuyor" diye konuştu.

"YENİLENEN İZMİR MARİNA"

İzmir Marina'da turlarına devam eden konuklar, marina, eğitim havuzu ve bakım onarım tesisinde yapılan yenilikleri ve sunulan hizmetleri yerinde incelediler. İzmir Büyükşehir Belediyesi'nin, katma değeri yüksek yat turizmi alanında İzmir'e atılım yaptırmak ve deniz kenti İzmir'de İzmirliğin denize ve denizciliğe olan ilgisini arttırmak adına; Üçkuyular'da bulunan marinayı, 19 Haziran 2020'de yapılan açık ihaleyle Türk Silahlı Kuvvetleri Güçlendirme Vakfı'ndan beş yıllığına kiralamasının ardından

ESKİ BAKAN İLE 5 SPORCU MERSİN'DEN KIBRIS'A YÜZDÜ

Devlet eski Bakanı Kürşad Tüzmen ile 5 sporcu, Kıbrıs Barış Harekatı'nın 47'nci yıl dönümü nedeniyle Mersin'in Anamur İlçesi'nden Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'ne yüzdü. Daha önce de Rusya'nın Soçi kenti ile Giresun arasında gerçekleştirilen Rusya-Türkiye Uluslararası Karadeniz 320 kilometre Açık Deniz Yüzme Maratonu sağlık çalışanları için yapılmıştı.



Devlet eski Bakanı Kürşad Tüzmen ile milli sporcular Tarkan Tüzmen, Emre Erdoğan, Özlem Ör, Melike Öztürk, Nilay Erkal, Uğur Çiftçi ve Cem Kani Kıbrıs Barış Harekatı'nın 47'nci yıl dönümü nedeniyle Mersin'in Anamur ilçesinden Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'ne yüzdü. Tüzmen ve beraberindekiler, adaya ulaştıklarında KKTC Sahil Güvenlik ekiplerine Türk bayrağı verdi. Kürşad Tüzmen ile milli yüzücü 19 Temmuz Pazartesi günü KKTC'ye kulaç atmadan önce saat 06:30'da Anamur İskelesi'nde bayrak töreni düzenlendi.

Törene, Kaymakam İsmail Gültekin, Garnizon Komutanı Albay Şaban Delioğlu, Belediye Başkanı Hidayet Kılınç, Başkan Yardımcıları Ahmet Çetin, Türkan Kasapoğlu ile vatandaşlar katıldı. İlçe protokolü, KKTC'ye götürülecek olan Türk bayrağını öptükten sonra yüzücülere verdi. Yüzücüler, Türk bayrağını Kıbrıs Barış Harekatı'nın 47'nci yıl dönümüne denk gelen 20 Temmuz'da Yavuz Çıkarma Plajı'ndaki KKTC Sahil Güvenlik yetkililerine teslim etti. Tüzmen ve

5 arkadaşı, 20 Temmuz 1974 Barış Harekatı'nda yer alan "Ç-128" in savaş gemisinin yanından KKTC'ye çıktı. Tüzmen ve arkadaşlarını, Girne Yeni Liman'da Zafer Rıhtımı'nda KKTC Başbakanı Ersin Tatar karşıladı.

Denizden çıktıktan sonra basına "İyi bir ekiple KKTC'ye geldik. Bir gölün karşı tarafından buraya geldik" diyen Tüzmen, "Bir Türk gölüdür Akdeniz. Petrol rezervleri, hidrokarbon rezervlerinin üstünden geldik. Biz, Türklere uygulanan haksız izolasyonların ortadan kalkması için bir farkındalık yaratalım istedik" ifadelerini kullandı. Denizde zorlu bir mücadele verildiğine dikkat çeken Tüzmen, gecenin çok zor geçtiğini hem rüzgar, hem de büyük dalgalarla mücadele etmek zorunda kaldıklarını söyledi. Denizanelerinin da yüzerken bazı arkadaşlarına zarar verdiğini ifade eden Tüzmen, "Bir ekip olarak yüzülmedi. Her arkadaşımız bayrak yarışı gibi birer saat yüzdük. Dönüşümlü yüzmeler sonucunda yaklaşık kişi başı 8 saat 30 km yüzmüş olduk. Bir buçuk günde de yüzmeyi

tamamladık" şeklinde konuştu.

Öte yandan KKTC Başbakanı Ersin Tatar, Kürşad Tüzmen ile 5 sporcuyu sahilde karşıladı. Tatar, burada yaptığı açıklamada, Barış Harekatı'nın 46'ncı yıldönümünde Tüzmen ve arkadaşlarının KKTC'ye yüzmesinin büyük önem arz ettiğini vurguladı. Tüzmen ve arkadaşlarının yüzerek KKTC'ye gelmesini memnuniyetle izlediklerini kaydeden Tatar, "Burada bir de mesaj verilmiş oldu. Bizlerin var olabilmesi için bu denizler bizlerindir, bizlerin olması lazım. Bu coğrafyada bağımsız, hür olarak yaşamımızı sürdürmeye devam ediyoruz. Türkiyemiz her zaman yanımızda olmuştur. Olmaya da devam ediyor" diye konuştu. Tüzmen ve arkadaşları, yanlarında getirdikleri Türkiye Bayrağı'nı Başbakan Tatar'a teslim etti. Tatar da, ekibe KKTC bayrağı hediye etti.

HAZİRAN AYINDA KULAÇLAR SAĞLIK ÇALIŞANLARI İÇİN ATILMIŞTI

Daha önce de haziran ayında bu kez sağlık çalışanları için kulaçlar atılmıştı.

GEMİ, YAT VE HİZMETLERİ İHRACATINDA REKOR ARTIŞ

Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği, haziran ayında ihracat artış rekoru kırarken, tarihindeki en yüksek aylık ihracat tutarına ulaşmayı başardı. Birlik yönetim kurulu 28 Temmuz'da Ticaret Bakanı Mehmet Muş'a da bir ziyaret gerçekleştirdi.



Gemi, yat ve hizmetleri sektörü; ihracat artış rekorları kırmaya devam ediyor. Türkiye'nin gemi ve yat sektörü, 2021 yılının mart ve mayıs aylarında olduğu gibi, haziran ayında da Türkiye'nin ihracatını en yüksek oranlı artıran sektörü oldu. Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği (GYHİB), haziran ayında, bir önceki yılın aynı ayına kıyasla yüzde 214 oranında ihracat artışı ile toplamda yaklaşık 277.3 milyon dolar tutarında ihracat gerçekleştirdi. Sektör ihracatının Türkiye'nin toplam ihracatı içerisindeki payı yüzde 1,4 olarak gerçekleşti. Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği, yılın yarısında ise bir önceki yılın aynı dönemime kıyasla yüzde 46.7 oranında artış ile 734.4 milyon dolar tutarında ihracat yaptı. Birim değeri 10 milyon doların üzerinde olan 2 balıkçı gemisi, 2 rüzgar türbin destek gemisi, 1 feribot, 1 römorkör 1 de mega yatın tesliminin yapıldığı haziran ayında çok sayıda yat, römorkör, yük gemileri ve yan sanayi ihracatı da gerçekleştirildi.

Gemi, yat ve hizmetleri sektörünün geçen ay en fazla ihracat gerçekleştirdiği ülke Norveç olarak

kayıtlara geçti. Norveç'e haziranda 75 milyon dolarlık ihracat yapıldı. Norveç'i, 48 milyon dolarla Fransa, 36 milyon dolarla Cayman Adaları ve Belçika, 12 milyon dolarla Singapur ve 11.8 milyon dolarla İtalya takip etti. Yılın ilk yarısında ise 245 milyon dolar ile Norveç, 79 milyon dolar ile Malta, 52 milyon dolar ile Fransa, 36 milyon dolar ile Belçika ve Cayman Adaları, 30 milyon dolar ile Marshall, 26 milyon dolar ile Yunanistan, 25 milyon dolar ile Romanya ve ABD, 22 milyon dolar ile de İtalya ihracatta önde gelen ülkeler oldu.

SEVEN: BİRLİĞİMİZ TARİHİNDEKİ EN YÜKSEK AYLIK İHRACAT TUTARINA ULAŞTIK

Gemi, Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği Başkanı Cem Seven, sektörün ihracat rakamlarını değerlendirdi. Gemi Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği olarak 2020 yılında Türkiye'de ihracatını en çok artırmayı başaran sektör olarak başarılarına 2021 yılında da devam etmekten büyük memnuniyet duyduklarını kaydeden Seven, "İlan edilen rakamlar ile birlikte birliğimiz tarihindeki en yüksek aylık ihracat tutarına ulaşmayı başardık. Yılın ilk yarısı itibariyle sektör ihracatımız, rekorlara konu olan 2020 yılı ihracatımızın %46 oranında ilerisinde seyretmekte. İleri teknoloji ihtiva eden ve inovatif unsurlar barındıran ürünlerin teslimini başarıyla tamamlayan tersanelerimizi ve yan sanayi firmalarımızı bu büyük başarının mimarları oldukları için kutluyor, yılın ilk yarısındaki ihracat artış ivmemizin yıl sonuna kadar devam etmesini ve mevcut rekorun kısa sürede yerini yeni rekorlara bırakmasını diliyorum" dedi.



Cem Seven

TİCARET BAKANI MEHMET MUŞ'A SORUNLAR AKTARILDI

Gemi Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği yönetimi sektörde yaşanan sorunları Ticaret Bakanı Mehmet Muş'u ziyaret ederek aktardılar. Sorunları hazırladıkları bir sunumla aktardıklarını belirten Gemi Yat ve Hizmetleri İhracatçıları Birliği Başkanı Cem Seven, ihraç edilecek gemi ve yatların ithal ekipmanlarına ödenen ÖTV konusunu, yurtdışı müşterilerine verilmesi gereken ve Avrupa Bankası üzerinden teyit edilmesi gereken teminat mektubu konusunu, yeni inşa edilen gemi ve yatlarda ihraç olana kadar yüklenilen KDV meselesini ve diğer hususları dile getirdiklerini söyledi. Cem Seven, "İhracatın önünde mevcut problemlerin çözüleceği noktasında ümidimiz arttı" dedi.

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.



Türkiye krizi fırsata çevirebilir



EMRE ELDENER *

Pandemi kısıtlamalarının bir miktar gevşemesiyle artan talebe konteyner yetişmiyor. Asya'dan batıya giden gemiler, farklı nedenlerle geri dönüyor. Konteyner nakliye maliyetlerindeki artış yüzde 300'ü geçmiş durumda. Aslında dünya ticaretine yetecek kadar konteyner var. Ancak çoğu yanlış yerde... Zira Çin'den çıkan gemiler, ABD başta olmak üzere gittikleri limanlarda Kovid-19 kısıtlamaları ya da yükü boşaltacak işçi bulamamaları nedeniyle açıkta bekliyor. Bekleme süreleri 30 güne kadar çıkıyor. Bu gecikme nakliye maliyetlerine ekleniyor.

Konteyner krizi eylül ayında Uzakdoğu'dan Amerika kıtasına giden Noel trafiği ile başladı ve ABD'nin salgının merkezi hâline gelmesiyle bu ülkeye giden gemiler geri dönemedi. Ocak ayında CNBC'ye bir röportaj veren Chicago merkezli Redwood Logistics'in CEO'su Mark Yeager de "Dünya genelinde yaklaşık 180 milyon konteyner var, ancak yanlış yerdeler" ifadelerini kullanmıştı.

Çin'in ekonomisinin beklenenden hızlı toparlanmasıyla ihracatının ithalatının önüne geçtiğini hatırlatan Yeager, "Bu nedenle Asya'da ihtiyaç devam ederken konteynerler batıda sıkıştı kaldı" dedi. Yeager'in açıklamasına göre Çin'den çıkan üç konteyner karşılıklı ülkeye bir konteyner giriyordu.



Bu süreçte sektörün karşı karşıya kaldığı başka bir engelden daha bahsetmek gerekiyor: Süveyş Kanalı Krizi... Evergreen'de yaklaşık 20 bin TEU'luk mal mevcuttu. 20 bin TEU, 10 tane 40'lık konteyner yapar. Hepsini birer TIR'ın üstüne koyun, TIR'ları da aralarında boşluk bırakmadan arka arkaya dizin. Bu, 180 kilometre yapıyor. Ve bu sadece bir geminin yükünün uzunluğu. Toplamda 70-80 geminin Evergreen'i beklediğini düşünürseniz, küresel çapta büyüyen konteyner ihtiyacını tahmin edebilirsiniz. Yüzyılda bir gelen bir salgın ve ardından gelen Süveyş krizi gibi olayların lojistik dünyasında stratejileri de değiştirdi. Örneğin, stoksuz çalışan bazı firmalar, pandemiyle birlikte hammadde getiremez hâle gelince stoklu çalışma kararı aldı. Dolayısıyla ihtiyaçlarından daha fazla mal siparişi vermeye başladılar. Bu da hâlihazırda artmış olan küresel talebe yeni bir talep olarak eklendi. Mevcut durumda konteyner sıkıntısının 2021 sonuna kadar devam edeceğini, fiyatların normalleşmeye başlamasının ise 2022'den önce olmayacağını öngörüyoruz.

KARAYOLUNA TALEPLER ARTTI

Tüm bunların yanı sıra yaşanan konteyner krizinin iyi değerlendirilerek fırsata dönüştürülebilmesi mümkün. Örneğin Türkiye'den konteyner ile yükleme

yapamazsanız bile karayolu ile tüm Avrupa'ya hatta Kuzey Afrika'ya servis verebiliyorsunuz. Denizyolu konteyner taşımacılığında Avrupa yönüne ihracat taşımalarında yaşanan navlun artışı sebebiyle daha önce Avrupa yönlü konteyner taşıma talepleri karayoluna yöneldi ve karayolu taşıma taleplerinde artış gözlemleniyor.

Karayoluna taleplerin artması nedeniyle Avrupa sınır kapılarındaki yoğunluğun daha da yükselmesi ve kapılardaki bekleme sürelerinin uzamasından endişe ediyoruz. Bu yoğunluğun karşılanması ve bekleme sürelerinin azaltılması için sınır kapılarındaki Türk ve diğer taraftaki gümrük memurlarının vardiyalarının aynı anda değiştirilmesinin sağlanması gerekiyor. Özellikle Kapıkule ve Hamzabeyli için Bulgar tarafındaki memur sayılarının artırılması büyük bir gereklilik. Bu önlemlerin alınması için Türkiye devletinin ve bakanlık yetkililerimizin sınırdaş diğer devletlerle acilen gerekli tedbirleri alma yönünde adım atmalarını bekliyoruz. Belirttiğimiz önlemlerin alınmasıyla denizyolunda artan navlunlara alternatif olan karayolu taşımacılığında ihracat kapasitemizin arttırılması ihracatçılara can simidi olacaktır.

*** UTİKAD YÖNETİM KURULU BAŞKANI**



Transforming our hydrogen
expertise into your net-zero solutions.

Make it sure, make it simple.

rina.org

DTO KOCAELİ ŞUBE MÜDÜRÜ ÜNAL KALCI'DAN KİŞİSEL SERGİ

DTO Kocaeli Şube Müdürü Ünal Kalcı uzun zamandır ilgilendiği resim ve çini çalışmalarını kişisel ve karma sergilerde sergiledikten sonra Bodrum Marina Osmanlı Tersanesi'nde de bir kişisel sergi açtı.



Ünal Kalcı

İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi mezunu olan, uzun yıllar İstanbul Ticaret Odası'nda görev yapan ve burada 32 sene çalışan Ünal Kalcı, 2019 yılından beri İMEAK DTO Kocaeli Şubesi'nde müdür olarak görev yapıyor. Lise çağlarında başladığı resim çalışmalarına en büyük ilham kaynağı ise dayısı ressam Temel Zihni olmuş. Yağlıboya çalışmalarının yanı sıra akrilik ve suluboya çalışmalarına daha fazla ağırlık veren Ünal Kalcı, zamanla suluboya ve tüm resim çalışmalarında daha etkin olmuş ve bu yönde eserlere imza atmış.

BODRUM MARINA OSMANLI TERSANESİ'NDE KİŞİSEL SERGİ

Emekli olduktan sonra Bodrum'a yerleşen Ünal Kalcı, 2015 – 2019 yılları arasında Bodrum Halk Eğitim Merkezi'ne bağlı Turgutreis Şevket Sabancı Kültür Merkezinde resim ve Osmanlı geleneksel sanatlarda çini eğitimleri aldı. Ünal Kalcı'nın resimlerinde iki tür çalışma öne çıkıyor.

Birincisi deniz, gemi ve sandalları içine alan İstanbul manzaraları, ikincisi ise tarihsel dokular içerisinde kalan eski



yapılar ve sokaklar. Kalcı, esinlendiği görselleri detaylarıyla ön plana çıkartan resim tekniğini uygulamakta, çini çalışmalarında ise özellikle Osmanlı Dönemi'nde kullanılan yöntemler çerçevesinde desen, tasarım, tahrir ve boyama ile pano, vazo ve karo çalışmalarını gerçekleştirmektedir. Ünal

Ünal Kalcı kişisel sergi ve karma sergi olmak üzere birçok sergilere katılım sağladı. 2018 yılında Bodrum Marina Osmanlı Tersanesi'nde kişisel sergi açan Ünal Kalcı, resim ve çini olmak üzere toplam 45 eser ile bu sergiye katılım sağladı. Bu dönem içerisinde birden fazla karma sergiye de iştirak etti.



Kalcı tüm çalışmalarında, 16. yüzyıldaki klasik dönem çinilerinde desen çizim kurallarına uygun olacak şekilde gerek Rumi, gerekse de çiçek motiflerine yer vermektedir.



DTO Kocaeli Şube Müdürü Ünal Kalcı, Kocaeli'ndeki çalışma hayatından arta kalan zamanlarında hobi olarak resim ve çini çalışmalarına devam etmektedir.



TURBONET MARINE TURBOCHARGER IN ISTANBUL TURKEY

**TURBONET TÜRBİN DENİZCİLİK İMALAT SERVİS
SAN. TİC. LTD. ŞTİ**

www.turbonetmarine.com



info@turbonetmarine.com

Tel: +90 542 421 22 44



KRUVAZİYER GEMİ FAALİYETLERİNE İLİŞKİN AB KILAVUZU YAYIMLANDI

Avrupa'da kruvaziyer faaliyetlerinin güvenli bir şekilde devam etmesine ilişkin olarak Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı (European Maritime Safety Agency - EMSA) tarafından "COVID - 19 Kapsamında Kruvaziyer Gemi Faaliyetlerine İlişkin AB Kılavuzu" (COVID - 19 EU Guidance for Cruise Ships) yayımlandı.



Söz konusu kılavuzda, kruvaziyer gemilerinin yeniden faaliyete geçebilmesi için gemi ve liman arasında görev ve sorumlulukların iyi bir şekilde belirlendiği, ilgili taraflarca anlaşıldığı ve kabul edildiği güvenli bir iletişimin

kurulmasının önemli olduğu ifade edildi. Ayrıca, kruvaziyer gemileri ve limanlar arasındaki koordinasyonun kolaylaştırılması amacıyla tek bir iletişim noktası belirlenmesinin önerildiği belirtildi.

Kılavuzda ayrıca, aşımaya ilişkin gereksinimler, gemiye giriş ve gemiden çıkışta sağlık testi zorunlulukları, yığılmayı önlemek amacıyla yolcu ve gemi personelinin gemiye katılma ve gemiden ayrılmasının düzenlenmesi, geminin limanda olduğu sırada yerel sağlık irtibat noktaları ve raporlama gereksinimleri, COVID-19 semptomu

gösteren kişilerin gemiden çıkışları amacıyla oluşturulacak planlar, temaslı kişiler için karantina uygulamaları, izolasyon ve karantina sürecinin geçirileceği konaklama yerleri, ülkeye dönüşler için düzenlemeler, liman çalışanları, kılavuz kaptan, denetçiler ve tedarikçiler gibi gemiye katılacak kişiler için protokollerin oluşturulması gibi hususlar da dahil olmak üzere liman devleti yetkilileri ve henüz limana yanaşmamış olan gemiler arasında bilgi alışverişine ilişkin hususların çözüme kavuşturulmasının gerektiği bildirildi.

(Kaynak: EMSA)

ÖNCÜ BELÇİKA OLDU

Belçika, gemi insanların aşılmasına ilişkin bir program başlatan ilk AB ülkesi oldu.



Belçika'da gemi insanların aşılama programı Başbakan Yardımcısı Vincent Van Quickenborne öncülüğünde başlayarak haziran ayı içerisinde yaklaşık 2 bin 200 gemi insanı aşılandı. Bakan Van Quickenborne konuyla ilgili olarak; "Tükettiğimiz ürünlerin yüzde 90'ının deniz yoluyla taşındığı günümüzde gemi insanları ekonomimiz için önemli bir yere sahiptir.

Aşı ile birlikte Belçikalı gemi insanlarına bu zor şartlar altında güvenli bir çalışma ortamı sunmanın yanı sıra yabancı limanlara güvenli ve hızlı bir şekilde seyahat etme olanağı da sağlamaktayız. Bu kapsamda Belçika, gemi insanların aşılama ilk AB ülkesi olmuştur. Bu sayede deniz

taşımacılığı faaliyetlerinin devamlılığını sağlamaktayız" dedi.

Belçika'nın yanı sıra haziran ayında Hollanda da uyruklarına bakılmaksızın Hollanda bayraklı gemilerde çalışan tüm gemi insanların aşılama için bir program başlatıldı. Hollandalı yetkililer tarafından yapılan açıklamada gemi insanları için yaklaşık 49 bin tek doz aşı temin edileceği ifade edildi.

Gemi insanların ülkeden ayrılışları, kendi ülkelerine veya gemiye katılmak üzere seyahatleri sırasında aşılama programını mümkün kılmak amacıyla söz konusu aşılama programı aylara yayılarak yürütülecek.

(Kaynak: maritime-executive.com)

AB TEMİZ YAKIT HEDEFLERİNİN, TANKERE OLAN TALEBİ ARTIRMASI BEKLENİYOR

Avrupa'da ticaret yapan gemilere yönelik olarak Brüksel tarafından yeni deniz yakıtı standartlarının açıklanması neticesinde; uzmanlar bu durumu gemi işletmecileri için bir fırsat olarak görmekte birlikte çeşitli zorlukların da onları beklediğini ifade etti.

Bazı uzmanlar yeni kuralların deniz taşımacılığı sektöründe yeni talepleri teşvik edeceğine inanırken, diğer bir kısım uzmanlar ise söz konusu kuralların yüksek maliyetlere sebep olacağına ve biyoyakıtlara olan aşırı bağımlılıktan dolayı kuralların yürürlüğe geçirilmesiyle ilgili sorunlar yaşanacağına inanıyor.

Yeni kurallar, Avrupa Komisyonu tarafından tasarlanan ve 2021 yılının sonunda nihai hale getirilecek olan FuelEU Denizcilik Girişimi (FuelEU Maritime Initiative) detaylarına bağlı. Söz konusu girişim, haziran ayının başlarında AB Konseyi tarafından onaylanan AB sürdürülebilir ve akıllı hareketlilik stratejisinin ana politika enstrümanlarından bir tanesi. Konuyla ilgili olarak Portekiz Altyapı ve İskan Bakanı Pedro Nuno Santos, "Ulaştırma Bakanları olarak daha sürdürülebilir, kapsamlı, akıllı, güvenli ve esnek ulaştırma sistemine yönelik bağlılığımız bulunmaktadır. Bu dönüşüm çok önemli bir yere sahip olmakla birlikte Paris Sözleşmesi uyarınca 2050 yılına kadar iklime zararsız bir AB hedefinin gerçekleştirilmesine yönelik önemli bir katkı sağlayacaktır" ifadelerini kullandı.

Söz konusu stratejinin bir parçası olarak Brüksel, denizcilik sektörünü AB'nin kısa vadeli hedefi olan 2030 yılına kadar sera gazı emisyonlarında %55'lik bir azalma sağlama amacına uyumlu hale getirmeyi amaçlıyor.

SENTETİK YAKITLAR

2025 yılından önce FuelEU'nun Avrupa limanlarına gelen gemiler tarafından kullanılan yakıtların karbon yoğunluğunu düzenlemeye başlayacağı bekleniyor. Avrupa Komisyonu, biyoyakıtların 2050



yılında toplam yakıt bileşimlerinin %39 ile %40'ını oluşturacağını öngörmekte olup, söz konusu öngörüler yönetmeliğin nasıl şekilleneceği konusunda ipucu veriyor. Kıdemli Analist David Bull ikame olarak uygun sentetik yakıtların deniz dizel yakıtlarının yerini almasının an meselesi olduğunu söyleyerek, "Yakıt piyasasının hacminden dolayı herhangi bir düşük karbonlu ikame yakıt, piyasa tarafından hoşnutlukla karşılanacaktır. Özel bir şirket tarafından yapılan araştırmaya göre, sentetik yakıtların taşımacılık ve enerji sektörlerinin karbondan arındırılmasına yönelik çalışmalarına büyük katkı sağlaması durumunda ulaştırma sektörüne yönelik gereksinimler nedeniyle tanker taleplerinin artabileceği belirtilmiştir" dedi.

Uluslararası Deniz Ticaret Odası (International Chamber of Shipping – ICS) ve Avrupa Topluluğu Armatörler Birliği (European Community Shipowners' Association – ECSA) tarafından yürütülen ortak çalışmada FuelEU'nun biyoyakıtlara olan aşırı bağımlılığı riske edebileceği sonucuna ulaşıldı.

Söz konusu kuruluşlar tarafından yapılan açıklamada, biyoyakıtların maliyeti geleneksel yakıtlardan çok daha fazla olduğu için yönetmeliğin, deniz taşımacılığı şirketleri tarafından diğer düşük karbonlu teknolojilere yapılan yatırımların önünü kesebileceği ifade edildi.

(TradeWinds Magazine)

AB GEMİ TRAFİĞİ 2020 YILINDA %10 DÜŞÜŞ GÖSTERDİ

Covid-19 salgını nedeniyle 2020 yılında kruvaziyer sektörü başta olmak üzere gemi trafiğinde azalma gözlemlenmiş olup, AB üyesi olmayan ülkelerden AB'ye yapılan ithalatta aynı dönemde %12.2'lik bir düşüş yaşandı.

Bu rakamlara ek olarak 2020 yılı içerisinde deniz yolu ile taşınan yüklerin payında küresel çapta küçük bir artış kaydedildi. Dünyada yaklaşık her 5 gemiden 1'i AB Üye Devleti bayrağı altında faaliyet gösteriyor ve AB küresel deniz ticaretinin yaklaşık 5'te 1'ini oluşturuyor. Bununla birlikte COVID-19 salgını nedeniyle AB deniz trafiği 2020 yılında %10.2 azaldı.

Avrupa Deniz Emniyeti Ajansı (European Maritime Safety Agency – EMSA) tarafından gerçekleştirilen istatistiksel çalışmada, 2019 yılına kıyasla %86'lık düşüş ile kruvaziyer gemi trafiğinin COVID-19 salgınından en çok etkilenen sektör olduğu; dökme yük gemileri, kimyasal tankerler, konteyner gemileri ve petrol tankerlerindeki düşüşün ise %5 olarak ölçüldüğü belirtildi. Buna ek olarak AB deniz ticareti 2020 yılında % 9.3 oranında düşüş gösterdi. Küresel olarak yaşanan %3.6'lık düşüş ortalamasının üstünde kalan söz konusu düşüş, AB limanları tarafından gerçekleştirilen yaklaşık 226 milyon tonluk ticari zarara denk geliyor.

Gümrük verilerine göre 2020 yılında AB üyesi olmayan ülkelere AB'ye yapılan ithalatta yaşanan %12.2'lik düşüş, deniz ticaret hacimlerinde yaşanan en büyük düşüş oldu. Ayrıca, AB Üye Ülkeleri arasında yapılan deniz ticareti de %7.1'lik bir düşüş ile pandemiden etkilendi. AB'den AB üyesi olmayan ülkelere yapılan deniz yolu ihracatında ise %4.3 oranında düşüş gözlemlendi. Fakat hava, kara ve demiryolu gibi diğer taşımacılık modlarının Covid-19 salgınından daha çok etkilenmesinden



dolayı deniz taşımacılığının dünya ticaret hacmindeki payı 2020 yılında %3 artış göstererek %88'e yükseldi.

AB Ulaştırma Komiseri Adina Valean konuyla ilgili olarak şunları söyledi: "Covid- 19 salgını, ticaret modelleri ve tedarik zincirlerinin yanı sıra Avrupalı nakliyecileri, gemi kiracılarını, armatörleri, gemi ve kıyı personelini ve liman faaliyetlerini derinden etkilemiştir. Pandemi sonrası iyileşme sürecine yönelik çalışmalarımız kapsamında politikalarımızı yönlendirmek ve tam ve sürdürülebilir bir iyileşmenin temelini atmak amacıyla COVID-19 salgınının deniz taşımacılığı gibi stratejik endüstrilere olan etkilerinin tam olarak

belirlenmesi çok önemlidir." EMSA Genel Müdürü Maja Markovic Kostelac ise tüm dünya kapanmaya giderken hayati öneme sahip tedarik zincirinin devamlılığını sağlayan deniz taşımacılığı sektörünün kendini kanıtladığını ifade ederek, "Yayınladığımız bu rapor COVID-19 salgınının AB deniz ticaretine olan etkilerini ilk defa ortaya koymuştur.

Söz konusu raporun, hayati öneme sahip deniz taşımacılığı sektörünün tam olarak toparlanmasını sağlamak amacıyla siyasi düzeyde alınan kararlar ve yürütülen çalışmalar hakkında bilgi vereceğini umuyoruz" dedi.

(Kaynak: EMSA)

MEKE

Çocuklarımıza temiz denizler bırakalım

2021

DENİZLER VE SULAK ALANLARDA TEHLİKE ALTINDAKİ TÜRLER



Bu tablonun hazırlanmasında İstanbul Kültür Varlıklarını Koruma Kurulunun katkıları için TEKE'ye teşekkür ederiz.

7. DÜNYA
KONGRESİ
2021
6th İSTANBUL BIENNIAL
6th İstanbul Biennial

TEPELİ PELİKAN
Pelicanus crepitans

Endüstriyel faaliyetler, atıklar ve sosyal alanların çok etkili bir şekilde pelikan popülasyonları üzerinde zararlı etkiler ve yerleşim alanları da zararlıdır.

Türkiye'de Dışık Yarımadaya pelikan popülasyonları azalmaktadır.

Büyük Menderes Deltası Milli Parkı'nda pelikan popülasyonları azalmaktadır.

Yıldırım, B. (2019). Türkiye'de Dışık Yarımadaya pelikan popülasyonları azalmaktadır. İstanbul Kültür Varlıklarını Koruma Kurulunun katkıları için TEKE'ye teşekkür ederiz.

“İYİ” İÇİN ÇALIŞIYORUZ

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



#mekemarine



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

www.mekemarine.com

1 Ocak – 26 Temmuz 2021 itibariyle Türk Bayraklı gemilerin Memorandumlar kapsamında güncel denetim ve tutulma istatistikleri aşağıdaki tablolarda sunulmaktadır. 7 Temmuz 2021 tarihinde Paris Memorandumu kapsamında İtalya /Manfredonia’da gerçekleştirilen denetimlerde bir Türk Bayraklı gemi tutulmuştur.

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİNE GÖRE TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI

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

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

YILLARA GÖRE TUTULMA TABLOSU (2016-2021 TEMMUZ) *

| LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 (TEMMUZ) |
|---------------------------------|------|------|------|------|----------------------|----------------------|
| PARIS MOU | 21 | 14 | 7 | 4 | 3 (176 Denetleme) | 1 (101 Denetleme) |
| TOKYO MOU | 2 | 3 | 0 | 2 | 0 (29 Denetleme) | 0 (14 Denetleme) |
| BS MOU | 39 | 11 | 2 | 0 | 1 (267 Denetleme) | 0 (165 Denetleme) |
| MED MOU | 1 | 0 | 5 | 0 | 0 (57 Denetleme) | 0 (29 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**



YANMAR

TICARI MARIN

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

250-500HP



500-1500 HP



30-250HP



3000-6000 HP



1500-3000 HP



Yanmar ile 7 gün 24 saat kontrol

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

Eksiksiz tahrik motorları ve jeneratör setleri ürün yelpazesi

www.yanmar.eu
www.yanmar.com



ULUÇ KEDME *

Genelde yaz dönemlerinin market açısından daha sakin geçtiği alışıla gelmiş bir durum olmasına karşın bu sene oldukça hareketli ve navlunlar açısından kuvvetli bir yaz geçirmekteyiz. Bu durum beraberinde özellikle sonbahar döneminde daha da olumlu bir havanın geleceği ve marketi en azından önümüzdeki yaz dönemine kadar taşıyacağı beklentisini/temennisini birçok kişide oluşturuyor. Ancak geçmiş tecrübelerin de unutulmadığı ve genel olarak

Hareketli ve navlunlar açısından kuvvetli bir yaz geçiriyoruz

temkinli hareket edildiği de gözden kaçmamaktadır. Ek olarak, gemi fiyatlarında 2005-2008 aralığı benzeri bir biçimde artış göze çarpmaktadır. Bunun temelinde aslen eylül sonrası trendin devam edip etmeyeceğinin görülmek istenmesi, beraberinde talebe kıyasla tonaj azlığını gösterebiliriz.

Endesklere baktığımızda özellikle büyük tonaj endekslerindeki yavaşlama sebebi ile son bir aylık değişimlerde Baltık Kuruyük Endeksi'nde yüzde bir seviyesine yakın bir daralma gözükmesine karşın, Baltık Handysize Endeksi'ne baktığımızda yüzde 16 seviyesinde ve son olarak Supramax Endeksi'ne baktığımızda ise yüzde 1'e yakın bir artıştan söz etmemiz mümkün. Brent Petrol'e baktığımızda son bir aylık periyod da 70 dolar üzerindeki yerini koruduğunu görmekteyiz. Ancak

önümüzdeki süreçte devam etmekte olan pandeminin ve beraberinde yeni mutasyonların olası artışları ile petrol fiyatlarına olumsuz etki etme olasılığı da konuşulan gündemlerden birisi.

Son olarak demir/çelik fiyatlarındaki yükselişin de devam ettiğini ve hurda piyasalarında başta Bangladeş olmak üzere Hindistan ve Pakistan bölgelerinde ton başı rakamların sert yükselişlerini gözlemlemekteyiz.

Hurda fiyatları bu dönemde navlun marketleri ile seyir yönünde orantılı ilerlemektedir ki, bunun temel sebebi navlunu yüksek markette hurdaya giden gemi sayısında ciddi daralma olmak ile birlikte beraberinde demir/çelik sektöründe talebin artışıdır. Bu rakamları rapor edilen satışlarda da görebilirsiniz.

TEMMUZ 2021 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

| Gemi İsmi | DWT | İnşa Yılı | İnşa Ülkesi | Gemi Tipi | Alıcı Ülkesi | Fiyat US\$ M |
|-------------------|---------|-----------|-------------|-----------|--------------|--------------|
| SPRINGBANK | 177.066 | 2010 | CHINA | BULK | GREECE | 26,50 |
| FEYHA | 80.370 | 2010 | S.KOREA | BULK | GREECE | 18,50 |
| IMPERIAL ROSE | 76.619 | 2008 | JAPAN | BULK | GREECE | 18,30 |
| LA LANA | 61.305 | 2016 | JAPAN | BULK | GREECE | 26,75 |
| BULK COSTA RICA | 58.758 | 2012 | CHINA | BULK | GREECE | 18,60 |
| BULK PATAGONIA | 58.723 | 2012 | JAPAN | BULK | GREECE | 60,00 * |
| BULK ECUADOR | 57.937 | 2011 | PHILIPPINES | BULK | GREECE | * |
| BULK CURACAO | 57.937 | 2011 | PHILIPPINES | BULK | GREECE | * |
| SERENE SUSANNAH | 57.266 | 2010 | CHINA | BULK | NA | 14,80 |
| DARYA LAKSHMI | 55.469 | 2009 | JAPAN | BULK | GREECE | 16,00 |
| INTERLINK VERITY | 37.163 | 2012 | CHINA | BULK | GREECE | 42,00 * |
| INTERLINK ACUITY | 37.152 | 2011 | CHINA | BULK | GREECE | * |
| INTERLINK PARITY | 37.152 | 2012 | CHINA | BULK | GREECE | * |
| N DISCOVERY | 37.019 | 2012 | CHINA | BULK | GREECE | 14,20 |
| CIELO DI CAPALBIO | 36.699 | 2012 | S.KOREA | BULK | NA | 15,50 |
| KING COTTON | 33.622 | 2011 | JAPAN | BULK | NA | 14,00 |



| | | | | | | |
|--------------------|---------|------|-------------|------|----------------|-------|
| MING YUAN | 33.002 | 2010 | CHINA | BULK | NA | 11,00 |
| BULK KYUSHU | 180.211 | 2006 | JAPAN | BULK | CHINA | 20,50 |
| LOWLANDS TENACITY | 179.929 | 2011 | PHILIPPINES | BULK | GREECE | 29,50 |
| KING SAIL | 177.643 | 2002 | JAPAN | BULK | CHINA | 12,00 |
| NANAKURA | 91.439 | 2003 | JAPAN | BULK | CHINA | 12,00 |
| AMBER CHAMPION | 63.800 | 2013 | CHINA | BULK | GREECE | 20,50 |
| VIAL'S | 63.493 | 2015 | CHINA | BULK | NA | 23,00 |
| IMPERIAL FORTUNE | 53.505 | 2006 | JAPAN | BULK | NA | 13,20 |
| NEW UNITY | 53.472 | 2006 | JAPAN | BULK | NA | 13,20 |
| LIBERTY ISLAND | 37.218 | 2011 | JAPAN | BULK | NA | 15,00 |
| RA TAI | 35.112 | 2011 | CHINA | BULK | NA | 9,20 |
| DREAM ISLAND | 34.467 | 2015 | JAPAN | BULK | GREECE | 18,90 |
| GLOBAL AQUARIUS | 28.328 | 2010 | JAPAN | BULK | NA | 10,00 |
| STAR LIFE | 28.210 | 2011 | JAPAN | BULK | NA | 11,25 |
| OCEAN CLARION | 176.952 | 2009 | JAPAN | BULK | GREECE | N/A |
| CECILIA B | 82.017 | 2012 | JAPAN | BULK | NA | 24,20 |
| ORIENT GENESIS | 78.162 | 2014 | JAPAN | BULK | GREECE | 23,00 |
| KAGARA | 78.129 | 2013 | JAPAN | BULK | GREECE | 22,00 |
| ATHINA | 76.635 | 2007 | JAPAN | BULK | NA | 15,80 |
| NS YAKUTIA | 74.559 | 2013 | S. KOREA | BULK | RUSSIA | 40,00 |
| NS ENERGY | 74.518 | 2012 | S. KOREA | BULK | | * |
| WHITE HAWK | 61.360 | 2012 | JAPAN | BULK | NA | 20,85 |
| STAR PATHFINDER | 61.298 | 2015 | JAPAN | BULK | NORWAY | 23,00 |
| AMAMI K | 58.613 | 2012 | JAPAN | BULK | GREECE | 19,50 |
| BULK TITAN | 58.090 | 2009 | PHILIPPINES | BULK | GREECE | 16,30 |
| NORD OLIVE | 56.108 | 2014 | JAPAN | BULK | TURKEY | 22,50 |
| LOTUS | 48.913 | 2001 | JAPAN | BULK | CHINA | 8,50 |
| GIULIA | 39.202 | 2014 | CHINA | BULK | U.K. | 16,75 |
| POLA ILARIA | 37.495 | 2010 | CHINA | BULK | GERMANY | 12,75 |
| MALEN | 34.627 | 2011 | CHINA | BULK | GREECE | 14,20 |
| CAPRI QUEEN | 32.115 | 2009 | JAPAN | BULK | HONG KONG | 11,60 |
| CS CAROLINE | 30.420 | 2010 | CHINA | BULK | MIDDLE EASTERN | 11,25 |
| SIERRA | 24.319 | 2010 | CHINA | BULK | GREECE | N/A |
| KUMANO MARU | 106.507 | 2008 | JAPAN | BULK | NA | 18,50 |
| PEAK PEGASUS | 82.026 | 2013 | JAPAN | BULK | NA | 51,00 |
| PEAK LIBERTY | 81.837 | 2015 | JAPAN | BULK | NA | * |
| OCEAN SAGA | 81.499 | 2015 | CHINA | BULK | CHINA | 22,00 |
| XIN FENG | 79.700 | 2010 | CHINA | BULK | GREECE | 16,50 |
| ATLANTIC HERO | 75.804 | 2005 | JAPAN | BULK | NA | 14,90 |
| CANBERRA | 75.413 | 2001 | JAPAN | BULK | NA | 9,50 |
| CAPTAIN STEFANOS M | 70.529 | 1998 | JAPAN | BULK | NA | 8,00 |
| KMARIN SUSAN | 63.155 | 2014 | CHINA | BULK | GREECE | 21,30 |
| DONAU K | 58.682 | 2012 | JAPAN | BULK | CHINA | 19,50 |
| SURABHI | 56.830 | 2010 | CHINA | BULK | CHINA | 12,60 |
| PRABHU GOPAL | 56.060 | 2003 | JAPAN | BULK | NA | 10,50 |

| | | | | | | |
|----------------------|---------|------|----------|-----------|--------|----------|
| MADONNA III | 53.390 | 2007 | CHINA | BULK | NA | 11,60 |
| BRIGHT OCEAN | 37.207 | 2012 | JAPAN | BULK | CHINA | 15,00 |
| SPRING SCENERY | 33.847 | 2013 | CHINA | BULK | NA | 14,60 |
| NISSOS SANTORINI | 318.953 | 2019 | S.KOREA | TANKER | NORWAY | 180,00 * |
| NISSOS ANTIPAROS | 318.953 | 2019 | S.KOREA | TANKER | NORWAY | * |
| MAERSK MARMARA | 51.182 | 2006 | S.KOREA | TANKER | NA | 20,50 * |
| MAERSK MEDITERRANEAN | 46.616 | 2007 | S.KOREA | TANKER | NA | * |
| LT DIAMOND | 13.200 | 2020 | CHINA | TANKER | CHINA | 33,00 * |
| LT CRYSTAL | 13.200 | 2020 | CHINA | TANKER | CHINA | * |
| BW LIBERTY | 54.975 | 2007 | S. KOREA | LPG | GRRECE | 46,50 |
| TOLIRAINÉ | 30.309 | 1996 | JAPAN | LPG | U.A.E | NA |
| MARAN TRITON | 318.692 | 2003 | S.KOREA | TANKER | NA | 29,00 |
| LARA | 50.655 | 2007 | S.KOREA | TANKER | GREECE | 10,80 |
| JASMINE EXPRESS | 46.999 | 2004 | JAPAN | TANKER | NA | 7,60 |
| KOHZAN MARU III | 45.286 | 2000 | JAPAN | TANKER | NA | 6,75 |
| ATHENIAN VICTORY | 317.441 | 2009 | S.KOREA | TANKER | GREECE | 42,00 |
| JUPITER | 306.283 | 2000 | S.KOREA | TANKER | CHINA | 27,00 |
| MARILEE | 74.898 | 2006 | CROATIA | TANKER | NA | NA |
| SC F PROGRESS | 74.588 | 2012 | S.KOREA | TANKER | GREECE | NA |
| LT CRYSTAL | 13.200 | 2020 | CHINA | TANKER | CHINA | 16,50 |
| LT DIAMOND | 13.200 | 2020 | CHINA | TANKER | CHINA | 16,50 |
| RAKIS | 6.269 | 2010 | CHINA | TANKER | NA | 3,00 |
| DH FEALTY | 13.200 | 2018 | CHINA | TANKER | NA | 17,00 |
| SYDNEY TRADER | 67.222 | 2005 | S.KOREA | CONTAINER | NA | 42,00 |
| CORNELIA I | 63.069 | 2010 | CHINA | CONTAINER | SWISS | 42,00 |
| TANA STAR | 50.591 | 2009 | CHINA | CONTAINER | NA | NA |
| SPRING MAS | 37.087 | 2002 | JAPAN | CONTAINER | SWISS | 29,00 |
| BOMAR RESOLVE | 33.074 | 2005 | GERMANY | CONTAINER | SWISS | NA |
| BOMAR MILIONE | 53.641 | 2008 | S. KOREA | CONTAINER | GREECE | 233,90 * |
| NORDIC HONG KONG | 46.579 | 2013 | CHINA | CONTAINER | GREECE | * |
| BOMAR ROSSI | 46.131 | 2012 | CHINA | CONTAINER | GREECE | * |
| BOMAR BEIJING | 45.651 | 2013 | CHINA | CONTAINER | GREECE | * |
| BOMAR HAMBURG | 39.358 | 2006 | S. KOREA | CONTAINER | GREECE | * |
| MOZART | 39.339 | 2007 | S. KOREA | CONTAINER | GREECE | * |
| BOMAR BELLINI | 39.276 | 2007 | S. KOREA | CONTAINER | GREECE | * |
| HAYDN | 37.882 | 2006 | GERMANY | CONTAINER | GREECE | * |
| BEETHOVEN | 34.116 | 2012 | CHINA | CONTAINER | GREECE | * |
| RAVEL | 34.086 | 2014 | CHINA | CONTAINER | GREECE | * |
| BOMAR REBECCA | 13.760 | 2008 | CHINA | CONTAINER | GREECE | * |
| SCHUBERT | 51.687 | 2010 | S. KOREA | CONTAINER | ITALY | NA |
| SPHENE | 44.234 | 2007 | S. KOREA | CONTAINER | NA | 37,00 |
| NORDBALTIC | 33.890 | 2003 | GERMANY | CONTAINER | ITALY | NA |
| CHIPOL RUIAN | 22.258 | 1998 | CROATIA | MPP | CHINA | 4,80 |
| KOWLOON BAY | 66.597 | 2004 | S.KOREA | CONTAINER | ITALY | 42,50 |

| ÜLKE | Dökme | | |
|-----------|------------------------|-----------------------|--------------------------|
| | Kuruyük (per T/LTD) | Tanker (per T/LTD) | Konteyner (per T/LTD) |
| BANGLADEŞ | US\$ 585-595 | US\$ 595-605 | US\$ 605-615 |
| PAKİSTAN | US\$ 565-575 | US\$ 575-585 | US\$ 585-595 |
| HİNDİSTAN | US\$ 545-555 | US\$ 555-565 | US\$ 565-575 |
| TÜRKİYE | US\$ 275-285 | US\$ 285-295 | US\$ 295-305 |

TEMMUZ 2021 RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

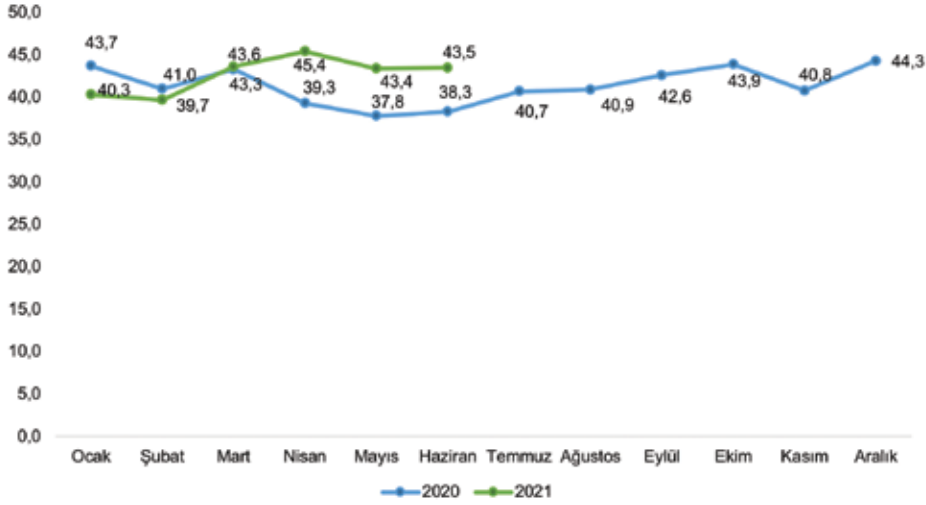
| DOLE HONDURAS | 16.337 | 8.291 | 1991 | CONT. | INDIA | 471 |
|----------------------|---------|--------|------|---------------------|------------|-----|
| SEA LION | 318.778 | 44.131 | 2003 | TANKER | INDONESIA | 560 |
| GLOBAL 14 | 299.982 | 42.152 | 1998 | TANKER | INDONESIA | 505 |
| KUTCH BAY | 107176 | 16707 | 1997 | TANKER | NA | 557 |
| MOON SPRING | 7657 | 2722 | 1996 | TANKER | BANGLADESH | 568 |
| ST POPE JOHN PAUL II | 5022 | 9301 | 1984 | RO-RO/ PASSENGER | NA | NA |
| ORO SINGA | 113.333 | 17.707 | 1999 | TANKER | NA | 528 |
| EMINENCE I | 46.341 | 10.589 | 1996 | TANKER | NA | NA |
| SPLENDOR EMERALD | 45.999 | 9.696 | 1998 | TANKER | PAKISTAN | NA |
| FRACHTIS | 15.885 | 5.145 | 1997 | TANKER | PAKISTAN | NA |
| WID A | 4.580 | 2.328 | 1989 | TANKER | INDIA | 525 |
| RAMA-1 | 4.990 | 2.345 | 1985 | TANKER | PAKISTAN | NA |
| ELKA ANGELIQUE | 44.781 | 10.182 | 2001 | TANKER | NA | 590 |
| DUBRA | 35.930 | 8.392 | 1999 | TANKER | PAKISTAN | 585 |
| B GAS COMMANDER | 2.335 | 1.493 | 1996 | LPG | TURKEY | NA |
| HUA 3IAN 107 | 4.277 | 2.700 | 1986 | REEFER | SINGAPORE | 350 |
| WIN WIN | 170.085 | 20.980 | 2001 | BULK | BANGLADESH | 580 |
| CE-NIRIIS | 106.504 | 16.337 | 1998 | TANKER | BANGLADESH | NA |
| ORIENT WELL | 16.839 | 5.218 | 1998 | TANKER | BANGLADESH | 540 |
| AMUR | 8091 | 2857 | 1991 | TANKER | INDIA | 875 |
| DOLE COSTA RICA | 11800 | 9308 | 1991 | CONTAINER | INDIA | NA |
| ANDREY ARTEMENKO | 1841 | 1016 | 1987 | GENERAL CARGO | BANGLADESH | 550 |

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

2020-2021 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2021 yılı Haziran ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %13,6 artış göstererek 43.495.384 ton olmuştur.

Grafik 1. Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Yük Elleçlemesi (Milyon Ton), Haziran 2021



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

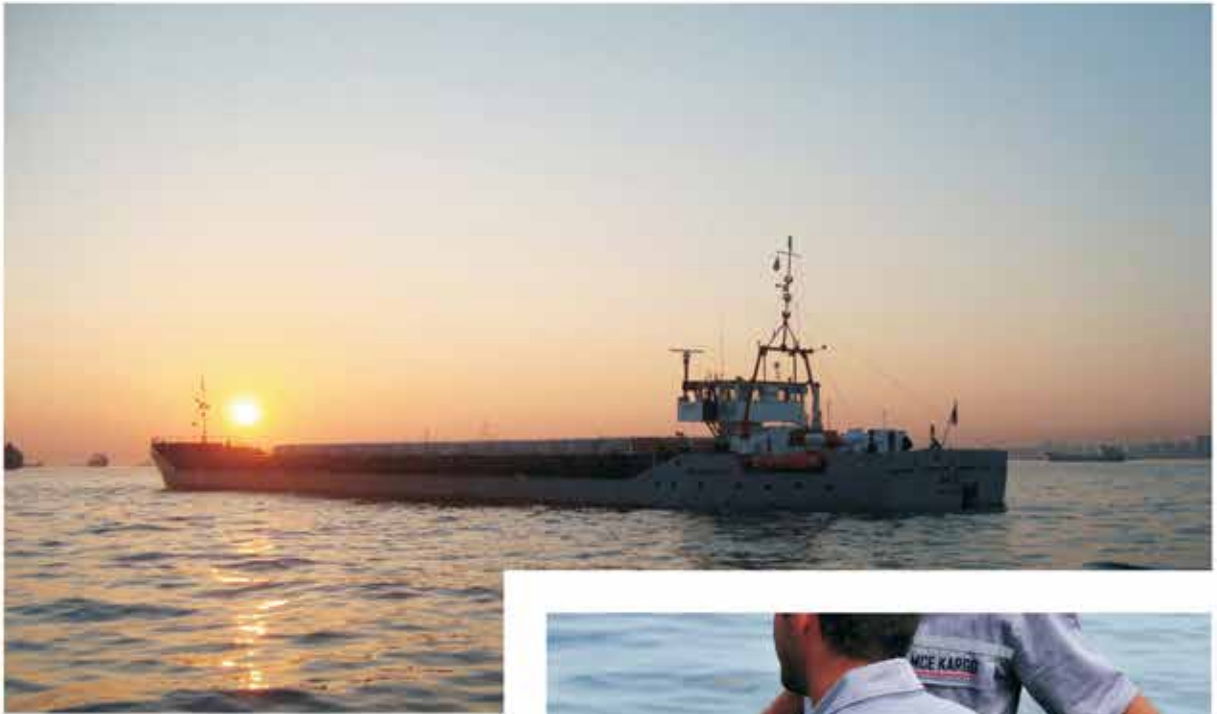
Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2021 yılı Haziran ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %12,2 arttı.

- Limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı 2021 yılı Haziran ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %22,9 artarak 13.458.210 ton,
- Limanlarımızda gerçekleştirilen ithalat amaçlı boşaltma miktarı 2021 yılı Haziran ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %5,4 artarak 18.129.456 ton,
- Dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı 2021 yılı Haziran ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %12,2 artarak 31.587.666 ton olmuştur.

Tablo 1. Denizyolu İle Dış Ticaret, Haziran 2021

| Aylar | Yıllar | İhracat | | İthalat | | Dış Ticaret | |
|----------------|--------|--------------|---------|--------------|---------|-------------|---------|
| | | Miktar (Ton) | Değişim | Miktar (Ton) | Değişim | Miktar | Değişim |
| Haziran | 2020 | 10.953.497 | 22,9% | 17.194.060 | 5,4% | 28.147.557 | 12,2% |
| | 2021 | 13.458.210 | | 18.129.456 | | 31.587.666 | |
| Ocak - Haziran | 2020 | 66.229.714 | 15,7% | 113.409.922 | -1,6% | 179.639.636 | 4,8% |
| | 2021 | 76.635.063 | | 111.570.346 | | 188.205.409 | |

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



MCE KARGO

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

www.MCEKARGO.com

26.07.2021

30. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

ISTFIX Bileşik Endeksi bu hafta uzun Kurban Bayramı tatilinden mütevellit değişim kaydetmedi. Endeks 1.480 puan seviyesinde seyretti.



ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2021



ISTFIX – Son 1 yıl

HABERLER

Avrupa ve Birleşik Devletler

- Koronavirüs yeniden bir zirve yapmaya doğru gidiyor olabilir. Avrupa Hastalık Önleme ve Kontrol Merkezi (ECDC), Delta varyantı ve önlemlerin gevşetilmesi nedeniyle Avrupa Birliği ülkelerinde Koronavirüs vakalarında geçen haftaya göre yüzde 64,3'lük artış görüldüğünü bildirdi.

- Bir Reuters anketi ekonomistlerin Amerika Birleşik Devletleri Federal Rezerv Bankası'nın (Fed) varlık alım programını 2022'nin sonuna kadar kapatacağına inandığını gösterdi.

- Ankete göre ekonomistler, yeni Koronavirüs varyantlarını en büyük ekonomik risk olarak görürken, gelecek yıla kadar bir faiz artışı öngörüyorlar. Bununla birlikte, Fed başkanı Jerome Powell, para politikası desteğini geri çekmenin uzak ihtimal olduğunu ve istihdamın pandemi öncesine kıyasla hala 7,5 milyon aşağıda olduğunu belirtti.

- 2021'in ilk yarısına ilişkin yeni ekonomik veriler, Çin ekonomisinin Koronavirüs pandemisinden sonra toparlanmaya devam ettiğini, ancak dengesiz bir durumda olduğunu ortaya koyuyor. Çin Ulusal İstatistik Bürosu, Çin'in GSYİH'sinin 2021'in ikinci çeyreğinde yıllık bazda yüzde 7,9 büyüdüğünü açıkladı. Çin'in GSYİH'si 2021'in ilk yarısı boyunca yüzde 12,7 artarak, yüzde 6'nın üzerindeki hedef büyümeyi karşılama yolunda ilerleme kaydetti. Çin ekonomisi geçen yıl yüzde 2,3 büyüyerek pandemi sırasında büyüme kaydeden birkaç büyük ekonomiden biri oldu.

- Bank of America (BofA), bu yıl için Birleşik Devletler reel GSYİH büyümesi tahminlerini yüzde 7'den yüzde 6,5'e revize etti. Ekonomistler ABD ekonomisinin pandemi öncesi değerlerin iki katından daha hızlı bir büyüme yörüngesine girmesini bekliyor.

Emtia Haberleri

- Petrol fiyatları bu hafta artan stoklar ve Koronavirüs vakalarındaki artışlardan

ötürü hızla düşüp bir kaç ayın dibinden toparlandı. Batı Teksas tipi ham petrol 66 dolar/varil seviyesinden döndü ve 70 dolar/varile toparlandı. Brent de benzer hareketle 68 dolar/varile düştükten sonra 73 dolar/varile doğru toparlandı.

- Yeni tahıl hasat yılı başlarken, bir önceki yılın kapanış rakamları gün yüzüne çıkıyor. Ukrayna Devlet Gümrük İdaresi'ne göre, Ukrayna 2020/2021 sezonunda, 2019/2020 sezonuna kıyasla 12,23 milyon ton düşüş ile yaklaşık 44 milyon ton tahıl ve bakliyat ihracat etti.

- 1 Temmuz itibarıyla tamamlanan 2020/2021 sezonunda, Ukrayna'nın buğday ihracatı yaklaşık 4 milyon ton düşerek 16,4 milyon tona, arpa ihracatı yaklaşık 0,8 milyon ton düşüşle 4.21 milyon tona, mısır ihracatı ise 7,5 milyon ton düşüşle 22.6 milyon tona ulaştı.

- Reuters'e göre, Fransa'nın Avrupa Birliği dışına yaptığı yumuşak buğday ihracatı, 2020/2021 sezonunu dört

yılın en düşük seviyesinde kapattı. Bu dönemde deniz yoluyla Avrupa Birliği dışına ve Birleşik Krallık'a yapılan ihracat 7,03 milyon ton ile 2017/2017 sezonundan beri görülen en düşük seviyeye geriledi.

- Türk üreticilerin geçen haftalarda ithal hurda bağlantılarını tamamlamasına rağmen, Türkiye'nin derin deniz hurdası talebi geçen hafta

beklentilerin altında kaldı. Aynı şekilde, Ağustos sevkiyatları için kalan talepler de beklenenden düşük geliyor.

- Türkiye'nin filmaşin ihracatı, geçen hafta İsrail ve AB'ye ciddi satışlar yapılmasına rağmen düşmeye devam etti.
- Türkiye'nin çelik üreticileri ve demir kütük alıcıları temmuz ayının ilk

haftalarında daha aktif oldu ve sipariş sevkiyatları sıraya girdi. Ayrıca, 1 Ağustos'ta planlanan Rusya ihracat vergisi uygulamasının, vergi uygulaması öncesinde de Karadeniz kütük ticaretini desteklemesi bekleniyor. Ancak yerel talep güçlü olduğu için Türk üretimi kütük nadiren Kuzey Afrika'ya sevk ediliyor. Kaynaklara göre dördüncü çeyreğin ithalata daha fazla ilgiyi beraberinde getirmesi muhtemel.

NAVLUNLAR

| USD / gün | 2-4k dwt | 4-6k dwt | 6-8k dwt | 8-12k dwt |
|-------------|----------|----------|----------|-----------|
| Bu Hafta | 4.487 | 6.415 | 8.306 | 11.921 |
| Geçen Hafta | 4.487 | 6.415 | 8.306 | 11.921 |
| Geçen Ay | 4.475 | 6.398 | 8.283 | 11.889 |
| Geçen Yıl | 1.037 | 1.483 | 1.920 | 2.755 |



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2021

TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Kurban Bayramı tatillerinden ötürü bu hafta yeterli bağlantı toplanamamıştır.

S&P VE HURDA

Bu hafta herhangi bir koster satışı raporlanmadı.

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

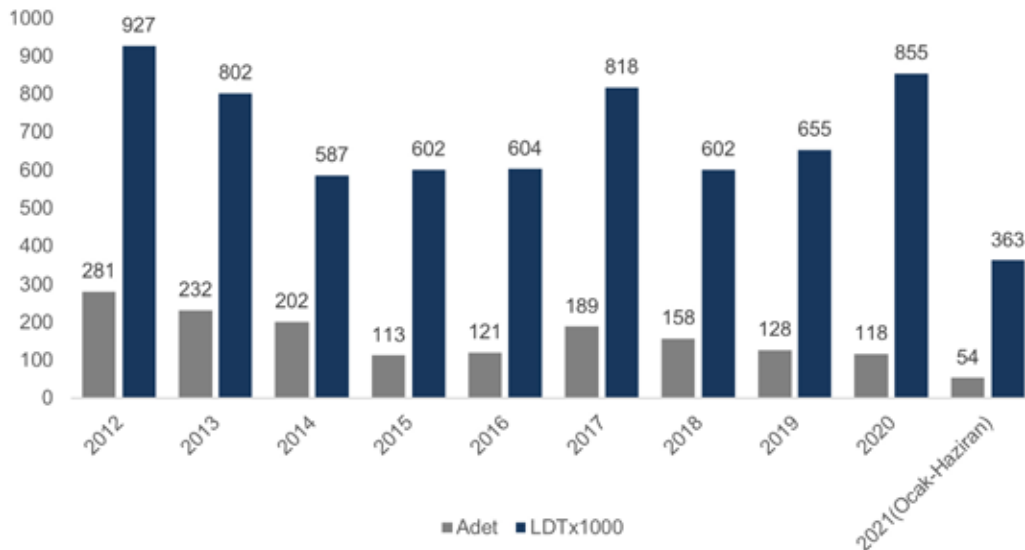
| Sıra NO | Gemi Adı | IMO NO | Tipi | Bayrak | Tonajı GT | Tonajı DWT | Tonajı LDT | İnşa Yılı | Geliş Tarihi |
|---------|-------------------|---------|----------------------|------------------|-----------|------------|------------|-----------|--------------|
| 1 | Integrity | 8919934 | Ro-Ro | ABD | 52.479 | 29.152 | 10.870 | 1992 | 28.01.2021 |
| 2 | Dampier Spirit | 8613748 | Tanker | Bahamalar | 59.289 | 115.232 | 16.079 | 1988 | 03.04.2021 |
| 3 | Tantawan Fpso | 7421980 | Tanker | Bahamalar | 67.408 | 136.960 | 25.662 | 1976 | 05.05.2021 |
| 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 | 09.02.2021 |
| 6 | Alina | 7525683 | Kuruyük | Gürcistan | 20.206 | 34.318 | 6.254 | 1977 | 17.03.2021 |
| 7 | Nika Victory | 8805509 | Soğutmalı Yük Gemisi | Gürcistan | 2.060 | 2.133 | | 1987 | 04.06.2021 |
| 8 | Volvox Delta | 8304567 | Tarama Gemisi | Hindistan | 8.089 | 10.915 | 6.072 | 1984 | 16.06.2021 |
| 9 | Aberdeen | 9125736 | Tanker | Honduras | 47.274 | 87.055 | 17.419 | 1996 | 03.05.2021 |
| 10 | St Victoria | 910931 | Yolcu | İtalya | 75.166 | 8.039 | 30.357 | 1996 | 27.01.2021 |
| 11 | Asso Ventuno | 9183192 | Romorkör | İtalya | 1.996 | | 1.479 | 1998 | 03.03.2021 |
| 12 | Transocean Arctic | 8754449 | Sondaj Platformu | Kamerun | 20.067 | | 17.037 | 1986 | 07.01.2021 |
| 13 | Noble Danny | 8765242 | Sondaj Platformu | Kamerun | 39.831 | | 30.247 | 1999 | 18.02.2021 |
| 14 | Ensco Ds-3 | 9443372 | Sondaj Gemisi | Kamerun | 60.105 | | 35.873 | 2010 | 11.03.2021 |
| 15 | Alcyon A | 8104228 | Romorkör | Kamerun | 1.210 | 1.000 | | 1981 | 07.06.2021 |
| 16 | Arctic | 7517507 | Tanker | Kanada | 20.236 | 26.440 | 10.472 | 1978 | 17.04.2021 |
| 17 | Catharina | 8942577 | Kuruyük | Komorlar | 3.969 | 4.296 | 1.799 | 1969 | 07.01.2021 |
| 18 | Tzoanna VI | 7517533 | Kuruyük | Komorlar | 1.896 | 2.944 | 968 | 1976 | 10.02.2021 |
| 19 | Rauf H | 8325535 | Kuruyük | Komorlar | 4.362 | 6.342 | 2.157 | 1985 | 10.02.2021 |
| 20 | Edi | 7218395 | Yolcu | Komorlar | 28.372 | 596 | 14.400 | 1973 | 16.05.2021 |
| 21 | Csl Rhine | 8721363 | Kuruyük | Malta | 6.944 | 10.110 | 3.462 | 1983 | 25.03.2021 |
| 22 | Gsp Phoenix | 9083158 | Romorkör | Malta | 2.033 | | 1.723 | 1995 | 21.05.2021 |
| 23 | Gsp Vega | 8107062 | Romorkör | Malta | 1.768 | | 1.964 | 1974 | 21.05.2021 |
| 24 | B Gas Commander | 9112155 | LPG | Malta | 2.458 | 2.347 | 1.463 | 1996 | 06.06.2021 |
| 25 | GSP Phoenix | 9083158 | Servis Motoru | Malta | 2.033 | 891 | | 1995 | 04.06.2021 |
| 26 | Ocean Confidance | 8758079 | Sondaj Platformu | Marshall Adaları | 27.954 | | 24.890 | 1987 | 07.01.2021 |
| 27 | Leiv Eiriksoon | 8767317 | Sondaj Platformu | Marshall Adaları | 36.768 | | 31.614 | 2001 | 14.04.2021 |
| 28 | Lev Soldatov | 8721363 | Kuruyük | Moğolistan | 3.086 | 3.337 | 1.867 | 1986 | 15.04.2021 |
| 29 | Bislan | 6919514 | Kuruyük | Moldova | 2.406 | 2.818 | 1.151 | 1969 | 13.01.2021 |
| 30 | Jigawa | 7208106 | Ro-Ro | Moldova | 2.758 | 2.100 | 1.345 | 1972 | 28.01.2021 |
| 31 | Deepsea Bergen | 8750833 | Sondaj Platformu | Norveç | 15.546 | | 14.739 | 1983 | 07.01.2021 |
| 32 | Rainbow | 8230297 | Kuruyük | Palau | 2.457 | 3.183 | 1.252 | 1976 | 14.01.2021 |
| 33 | Seagas Governor | 8219932 | Tanker | Palau | 4.658 | 4.563 | 2.186 | 1983 | 17.04.2021 |
| 34 | Vav | 7369118 | Ro-Ro Yolcu | Palau | 7.564 | 5.170 | 3.612 | 1974 | 07.05.2021 |
| 35 | Amur 2506 | 8721325 | Kuruyük | Panama | 3.086 | 3.340 | 1.865 | 1985 | 13.01.2021 |
| 36 | Rey | 7336563 | Kuruyük | Panama | 548 | 1.247 | 1.360 | 1975 | 15.04.2021 |
| 37 | Sea Cruiser 1 | 8817100 | Ro-Ro | Panama | 7.694 | 3.184 | | 1989 | 20.06.2021 |
| 38 | West Navigator | 9162100 | Sondaj Gemisi | Panama | 69.851 | 99.304 | | 1998 | 07.06.2021 |

| Sıra NO | Gemi Adı | IMO NO | Tipi | Bayrak | Tonajı GT | Tonajı DWT | Tonajı LDT | İnşa Yılı | Geliş Tarihi |
|---------|--------------------|---------|-------------|--------------|-----------|------------|------------|-----------|--------------|
| 39 | Inzhener Plavinsky | 8603365 | Kuruyük | Rusya | 8.026 | 9.382 | 4.917 | 1988 | 10.02.2021 |
| 40 | Ataman | 8230182 | Kuruyük | Rusya | 2.740 | 3.504 | 1.276 | 1971 | 19.03.2021 |
| 41 | Deniz S | 8103389 | Kuruyük | Sierra Leone | 4.281 | 4.510 | 2.411 | 1981 | 14.01.2021 |
| 42 | Enigma | 9077587 | Kuruyük | Sierra Leone | 4.998 | 4.678 | 3.232 | 1997 | 07.03.2021 |
| 43 | Randa | 8414283 | Kuruyük | Suriye | 2.831 | 5.160 | 1.573 | 1984 | 19.04.2021 |
| 44 | Lady Caroline | 7909619 | Ro-Ro | Tanzanya | 1.734 | 305 | 948 | 1979 | 20.05.2021 |
| 45 | Al Hani | 8314433 | Kuruyük | Togo | 3.990 | 6.479 | 2.084 | 1984 | 15.01.2021 |
| 46 | Youssef M | 7726093 | Kuruyük | Togo | 2.610 | 4.510 | 1.455 | 1980 | 05.04.2021 |
| 47 | Safi | 7108899 | Kuruyük | Togo | 2.526 | 3.684 | 1.456 | 1971 | 15.05.2021 |
| 48 | Nika | 880559 | Kuruyük | Togo | 2.060 | 2.099 | 1.660 | 1970 | 31.05.2021 |
| 49 | Samsun | 7615684 | Ro-Ro Yolcu | Türkiye | 10.870 | 1.790 | 6.593 | 1985 | 03.05.2021 |
| 50 | Yakamoz 5 | 5055323 | Tanker | Türkiye | 498 | 598 | 440 | 1961 | 10.02.2021 |
| 51 | Hicri Kaan | 8508670 | Tanker | Türkiye | 5.359 | 7.859 | 3.186 | 1986 | 05.04.2021 |
| 52 | Çatalkaya | 7434834 | Romorkör | Türkiye | 127 | | 80 | 1984 | 22.04.2021 |
| 53 | Cemal Kaptan | 7809883 | Kuruyük | Türkiye | 3.036 | 3.036 | 1.003 | 1979 | 28.01.2021 |
| 54 | Burak A | 7364601 | Kuruyük | Türkiye | 1.245 | 2.140 | 730 | 1975 | 19.03.2021 |

Kaynak: Gemisander ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

* Renklendirilen gemiler Haziran 2021 tarihinde geri dönüşüme giren gemilerdir.

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



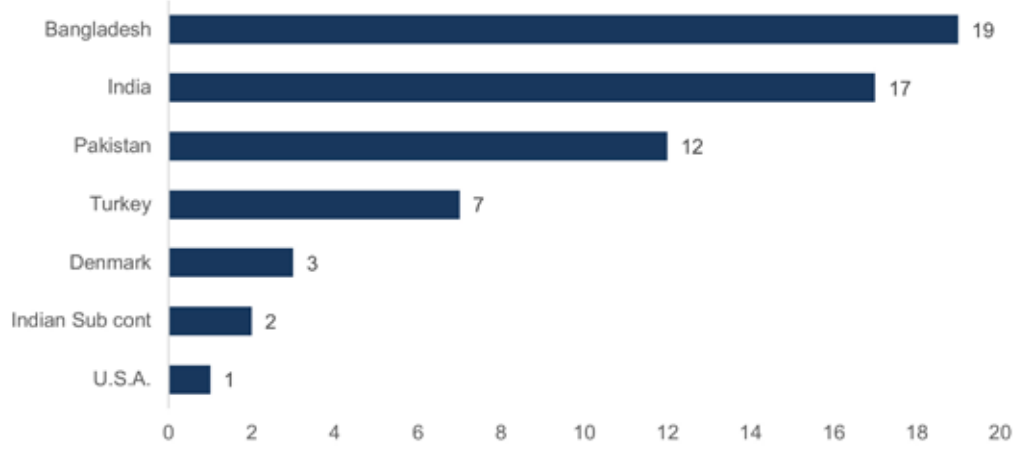
Kaynak: Clarksons Research Services Limited ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

DÜNYADA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Gemi Tiplerine Göre Listelenmiştir) NİSAN-HAZİRAN 2021

| Gemi Tipi | Nisan | | | Mayıs | | | Haziran | | |
|---------------------|-----------|--------------|------------------|-----------|--------------|------------------|-----------|--------------|------------------|
| | Adet | Ortalama Yaş | Toplam DWT | Adet | Ortalama Yaş | Toplam DWT | Adet | Ortalama Yaş | Toplam DWT |
| Accom. Unit | - | - | - | - | - | - | 1 | 44,0 | 2.761 |
| AHTS | 6 | 33,7 | 14.413 | 4 | 39,0 | 6.165 | 7 | 34,9 | 10.683 |
| Asp. & Bit. | - | - | - | 2 | 32,0 | 9.950 | 1 | 36,0 | 4.667 |
| Bulk | 2 | 30,5 | 181.689 | 3 | 25,0 | 128.416 | 1 | 20,0 | 170.094 |
| Bulk/Oil | 1 | 43,0 | 28.418 | - | - | - | - | - | - |
| Cement | - | - | - | - | - | - | 1 | 37,0 | 18.996 |
| Chem & Oil | 7 | 26,7 | 120.973 | 13 | 26,6 | 356.104 | 10 | 24,8 | 223.990 |
| Chip | 1 | 32,0 | 15.248 | - | - | - | - | - | - |
| Container | - | - | - | - | - | - | 3 | 27,3 | 24.799 |
| Cruise | 1 | 32,0 | 4.613 | 1 | 48,0 | 5.956 | - | - | - |
| Drillship | 2 | 10,5 | 121.844 | - | - | - | 1 | 23,0 | 99.304 |
| Ethy/LPG | - | - | - | - | - | - | 2 | 26,5 | 16.644 |
| FPSO | 1 | 45,0 | 136.960 | - | - | - | - | - | - |
| FSO | 1 | 33,0 | 115.232 | - | - | - | - | - | - |
| GCargo | 5 | 38,0 | 31.612 | 3 | 35,7 | 13.598 | 2 | 40,5 | 3.102 |
| Geo.Survey | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Hvy Dk Cargo | - | - | - | - | - | - | 1 | 36,0 | 30.126 |
| Livestock | - | - | - | 2 | 44,0 | 16.470 | - | - | - |
| LNG | - | - | - | 1 | 41,0 | 72.560 | - | - | - |
| LPG | 2 | 33,5 | 10.895 | 1 | 26,0 | 3.025 | 1 | 25,0 | 2.347 |
| Methanol | - | - | - | 1 | 24,0 | 45.219 | - | - | - |
| MPP | 6 | 30,7 | 39.614 | 2 | 30,0 | 14.293 | 1 | 22,0 | 5.581 |
| MSV | - | - | - | - | - | - | 1 | 44,0 | 852 |
| Open Hatch | 1 | 24,0 | 26.096 | - | - | - | - | - | - |
| Ore | 1 | 35,0 | 364.768 | - | - | - | - | - | - |
| Pallet Carrier | 1 | 35,0 | 3.747 | - | - | - | - | - | - |
| Pass | 2 | 53,0 | 4.701 | 1 | 46,0 | 115 | 1 | 26,0 | 891 |
| Pass/Car F. | - | - | - | 3 | 37,0 | 4.523 | - | - | - |
| PCC | 1 | 12,0 | 19.265 | - | - | - | 1 | 32,0 | 3.184 |
| Products | 6 | 30,0 | 256.229 | 5 | 26,2 | 210.886 | 13 | 30,1 | 237.661 |
| PSV | 3 | 32,3 | 10.347 | - | - | - | 2 | 25,0 | 8.483 |
| Reefer | 5 | 38,8 | 32.664 | 1 | 36,0 | 14.572 | 3 | 34,0 | 21.343 |
| Research | - | - | - | 1 | 22,0 | 4.568 | - | - | - |
| Rfr/RoRo | - | - | - | - | - | - | 1 | 30,0 | 9.160 |
| RoPax | - | - | - | 2 | 47,5 | 8.335 | 1 | 45,0 | 7.486 |
| Ro-Ro | - | - | - | 1 | 30,0 | 9.958 | 1 | 24,0 | 4.120 |
| Shuttle | - | - | - | 1 | 20,0 | 100.257 | - | - | - |
| Supply | 1 | 39,0 | 2.450 | - | - | - | - | - | - |
| Tanker | 6 | 27,7 | 527.972 | 6 | 31,5 | 638.688 | 2 | 26,0 | 266.013 |
| Tug | 2 | 42,0 | 147 | - | - | - | 1 | 62,0 | - |
| TSH Dredger | - | - | - | - | - | - | 1 | 37,0 | 10.915 |
| Utility | - | - | - | - | - | - | 1 | 52,0 | 761 |
| Genel Toplam | 64 | 32,3 | 2.069.897 | 54 | 31,8 | 1.663.658 | 61 | 31,1 | 1.183.963 |

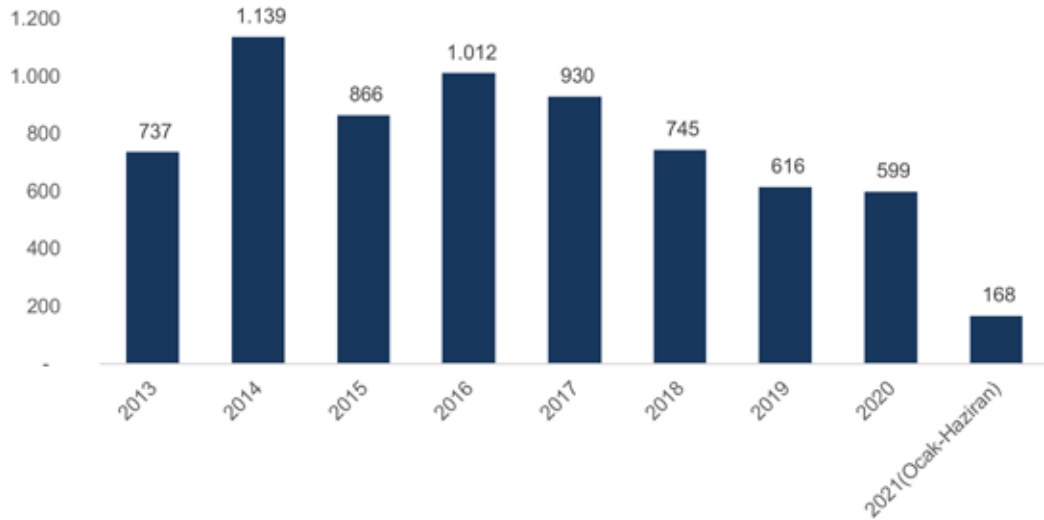
Kaynak: Clarksons Research Services Limited ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Görselleri

GEMİ GERİ DÖNÜŞÜMÜNDE ADET BAZINDA ÜLKELER (HAZİRAN 2021)



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

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



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

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



SOLID SOLUTIONS FOR HEAVY SEA CONDITIONS

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

AĞIR DENİZ ŞARTLARINA SAĞLAM ÇÖZÜMLER

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



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





**SPARE PARTS
SERVICE**

**MAXIMIZE
ENGINE
PERFORMANCE**

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

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

in mesimarine
@ mesimarineinc



BSKY

DÜNYADAKİ TEK FİLTRESİZ UV TIP BWTS

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

İLETİŞİM:

- ✉ info@yafdiesel.com.tr
- 🌐 www.yafdiesel.com.tr
- 🏠 Tuzla/İstanbul
- ☎ 0216 494 49 02

