

İMEAK
Deniz Ticaret
Odası'nın
resmi yayınıdır.

Deniz Ticareti

DERGİ KURULUŞ: 1984

AĞUSTOS / 2023



İMEAK DTO'NUN KURULUŞUNUN
41.YILDÖNÜMÜ

Kutlu Olsun

TÜRKİYE CUMHURİYETİ'NİN DİRİLİŞ GÜNÜ: "ZAFER BAYRAMI"

UZMAR



İLERİCİ MÜHENDİSLİK KUSURSUZ UYGULAMA

WWW.UZMAR.COM

Denizcilik Sektöründe 20 Yıldır Sizlerle...



BERK GÜMRÜK MÜŞAVİRLİĞİ LTD. ŞTİ.

Postane Mah. Çelik Çıkmazı No:21-1
Tuzla, İstanbul, Türkiye
Tel: +90 216 446 93 79
Fax: +90 216 447 15 45
Gsm: +90 532 245 45 09
info@berkgumruklem.com
www.berkgumruklem.com

BERK LOJİSTİK LTD. ŞTİ.

Postane Mah. Çelik Çıkmazı No:21-1
Tuzla, İstanbul, Türkiye
Tel: +90 216 446 93 79
Fax: +90 216 447 15 45
Gsm: +90 532 245 45 09
info@berklojistik.com
www.berklojistik.com



BELZONA®

Repair • Protect • Improve

Tamir • Koruma • İyileştirme



Denizcilik sektörü için kapsamlı Belzona® çözümleri

Tamir, Kavitasyon ve korozyon koruma kaplama alanları

- Dümen tertibatları, yeke ve yatak bölgeleri
 - Pervane ve şaft sistemleri
 - Bow Thruster gövde ve tünelleri
 - Şaft braket, kovan ve bosa yüzeyleri
 - Hydrojet ve Kort Nozzle sistemleri
 - Pompa gövdesi ve impeller
 - Deniz suyu devreleri ve kinistin filtreleri
 - Cooler ve Isı eşanjörleri
 - Makina soğutma blokları ve ceketleri
 - Deniz suyu alış, egzoz çıkış ve Scrubber devreleri
 - Usturmaça, yüzer hortum ve sızdırmazlık elemanları
- ve bunlar gibi yüzlerce uygulama alanına sahip Belzona, bir çok Klas kuruluşunun onayı ile olağanüstü çözümler sunar.



Öncesi



Sonrası



Belzona Türkiye Exclusive
(Tam Yetkili) Distribütörü:



İNTER-MAR
GEMİ ONARIM

Aydıntepe Mah. Güzin Sokak Gemdok San.Sit. No: 17/B 15 İstanbul - TUZLA
www.intermar.com.tr / belzona@intermar.com.tr
Tel: +90 216 392 77 42 - +90 538 406 64 32



ALL YOU NEED

For
YOUR ENGINE

ISO 9001

BUREAU VERITAS
Certification



BTM Teknik
Diesel & Gas Engines

bmtmeknik.com.tr

YEDEK PARÇA

- Ana Makine Yedek Parça
- Yardımcı Makine Yedek Parça
- Dişli Kutusu Yedek Parça
- Turbocharger Yedek Parça
- Seperatör Yedek Parça
- Kompresör Yedek Parça
- Kazan Yedek Parça



TEKNİK SERVİS

- Ana Makine Yardımcı Makine Bakımları
- Dişli Kutusu Bakımları
- Recondition Hizmetleri
- Turbocharger Bakımı
- Ultrasonik Yıkama
- Endoskopik Muayene
- Devreye Alma Hizmetleri



TUZLA ATÖLYE

Evliya Çelebi Mh. Pelikan Sk.
Giptaş Gemi Yan Sanayi Sitesi D Blok No:14
Tuzla - İstanbul / Türkiye

YALOVA ATÖLYE

Taşköprü Merkez Mah. 3. Yol
Taşköprü Sanayi Sitesi No:10
Çiftlikköy - Yalova / Türkiye

MERKEZ

Aydıntepe Mh. D-100 Karayolu Cad. No:14G Tuzla - İstanbul / Türkiye

Info@bmtmeknik.com.tr

+90 216 447 31 91

+90 216 447 31 93

BTM Teknik

SERBEST BÖLGE

İstanbul Endüstri ve Ticaret Serbest Bölgesi
Kurşun Cad. No:5 Bodrum Kat Bölüm No: 4
Tuzla - İstanbul / Türkiye

İZMİR ATÖLYE

Metal İşleri Sanayi Sitesi
3. Cad. No:23 Kısıkköy
Menderes - İzmir / Türkiye

DenizTicareti



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

M. ZİYA KALKAVAN

MURAT İBRANOĞLU

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



Yıl 39

AĞUSTOS 2023

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

SAHİBİ

İMEAK DTO adına Yönetim Kurulu Başkanı: TAMER KIRAN

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü: SERHAT BARIŞ TÜRKMEN

YAYIN KURULU

BAŞKAN: SERHAT BARIŞ TÜRKMEN

PINAR KALKAVAN SESEL

PROF. DR. MUSTAFA İNSEL

GÖKHAN ÖZCAN

İDARE MERKEZİ

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

Beyoğlu İSTANBUL-TÜRKİYE

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

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

www.denizticaretodasi.org.tr

YAYINA HAZIRLIK

LİKYA REKLAMCILIK: Koşuyolu Mah. Katip Salih Sok. No: 60 D: 1

Validebağ / Kadıköy İSTANBUL - TÜRKİYE

T: +90 216 428 92 51

info@likyareklamcilik.com.tr

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

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

Editör: SERPİL GEDİK - editör@likyareklamcilik.com.tr

Muhabir: EFSANE NUR FİDAN - muhabir@likyareklamcilik.com.tr

Katkıda Bulunanlar:

SEVİM TARHAN ATASOY

Baskı: ÖZGÜN OFSET

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

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

www.ozgun-ofset.com

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

Kaynak belirtmek koşulu ile alıntı yapılabilir.

ISSN 1301 – 5907

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



reliable
partner!



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

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

HİZMETLERİMİZ

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



ACİL ÇAĞRI:

+90 531 773 3733
+90 530 940 8787

MOST Denizcilik Merkez Ofis:

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

MostDenizcilikTR
 MostDenizcilik
 MostDenizcilik



**126 COUNTRIES, 1500+ PORTS,
800+ VESSEL SERVED**

at your service, **globally.**

www.avsglobalsupply.com

İÇİNDEKİLER



16

MECLİS

BAKAN YARDIMCISI
DURMUŞ ÜNÜVAR MECLİS
TOPLANTISINA KATILDI

46

GÜNDEM

TÜRKİYE CUMHURİYETİ'NİN
DİRİLİŞ GÜNÜ: ZAFER
BAYRAMI

12

TAMER KIRAN

CUMHURİYETİMİZİN 100. YILINDA
41. KURULUŞ YILDÖNÜMÜMÜZÜ
KUTLARKEN, TÜRKİYE DENİZCİLİK
SEKTÖRÜNÜN REHBERİ OLMAYA
DEVAM EDİYORUZ

48

SÖYLEŞİ

İSMAİL GÖRGÜN -
MEDLOG YÖNETİM
KURULU ÜYESİ - İMEAK
DTO YÖNETİM KURULU
ÜYESİ

52

AKADEMİK BAKIŞ

TÜRKİYE'DE VE
DÜNYADA "YEŞİL
LİMAN" KONSEPTİ

58

DOSYA

MEGA YAT TURİZMİ HIZLA
BÜYÜYOR

66

MAKALE

PROF. DR. MUSTAFA İNSEL

92

LOJİSTİK

AYŞEM ULUSOY

94

BUNKER

KAPTAN FETHİ BARBAROS
ARSAN

100

MARİNALAR

PANDEMİDEN ALDIĞIMIZ VE
ALMAYA DEVAM ETTİĞİMİZ
DERSLER

ODADAN HABERLER	30
ŞUBELERİMİZDEN	36
SEKTÖRDEN HABERLER	70
AB BÜLTENİ	96
GEMİ TUTULMALARI	98
S&P	102
YÜK İSTATİSTİKLERİ	106
ISTFIX ANALİZ	108
HURDA RAPORU	110



We are here to change
the game ...

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

Together We Offer;




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



Scan the
QR code for
more information

eskomarine.com.tr

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

   [eskomarine](#)



ONURSAN

TEST POOL

Fast and Efficient



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

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



ONURSAN

A Aydınli Birlik OSB, 2. Sokak, No:4, Tuzla / Istanbul / TURKEY
T +90 216 395 87 80 F +90 216 395 04 60
W www.onursan.net E onursan@onursan.net





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

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

Sağlık hizmetlerinde en iyi çözüm ortağınız!



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



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



www.angeassistance.com
info@angeassistance.com

Cumhuriyetimizin 100. yılında 41. Kuruluş Yıldönümümüzü kutlarken, Türkiye Denizcilik Sektörünün rehberi olmaya devam ediyoruz

Temmuz ayı itibarıyla son yılların en sıcak günlerini yaşıyoruz. Dünya genelini etkisi altına alan sıcak hava dalgaları, ortalamaların üzerinde sıcaklıkların yaşanmasına yol açıyor. Mevsimin ruhuna paralel olsa gerek, dünya gündeminden de sıcak gelişmeler eksik olmuyor.

Yanı başımızda başlayan savaş ikinci yılına girerken, maalesef yakın bir tarihte biteceğimiz gibi görünmüyor, bilakis son günlerde yer yer çatışmaların şiddetlendiğine de şahit oluyoruz. Dünyayı yakından ilgilendiren tahıl anlaşması da malumunuz Rusya'nın tek taraflı kararıyla temmuz ayı itibarıyla sona erdi. Bu kararın hemen ardından Rusya, Karadeniz'den Ukrayna limanlarına giden tüm gemileri potansiyel askeri yük taşıyıcısı olarak değerlendireceği uyarısında bulundu. Tabii tüm bu olumsuz gelişmelerin doğal sonucu deniz yolu ticareti ve gıda sektörü gelişmelerden menfi yönde etkilendi. Hele Rusya'nın, Ukrayna'nın Tuna Nehri'ndeki tahıl depolarına yönelik saldırıları ve limanlarındaki tahıl altyapısını vurması sonucu korkulan oldu, dünya genelinde buğday ve mısır fiyatları yükselişe geçti.

Geldiğimiz nokta itibarıyla henüz somut bir sonuca ulaşamazken, temel gıdaya makul fiyatla ulaşabilme konusunda umutların yine Türkiye'ye bağlandığını müşahede ediyoruz. Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'ın, Rusya Federasyonu Devlet Başkanı Vladimir Putin ile yapmaları beklenen görüşmeden olumlu bir sonuca ulaşacaklarına ve soruna çözüm bulacaklarına yönelik önemli bir beklenti oluştu. Temennimiz inşallah beklentiler gerçekleşir ve tahıl koridorunun yeniden devreye girmesi ile özellikle kuraklık nedeni ile kıtlık tehlikesi ile karşı karşıya Afrika'nın birçok ülkesi için büyük sorun olan temel gıda ürünlerini temin güçlüğü insani bir drama dönüşmez.

Bu arada, Denizcilik Genel Müdürlüğümüz de Ukrayna ve Rusya Federasyonu'nun Karadeniz limanlarına uğrak yapacak ve anılan limanların bulunduğu kıyıların açıklarında seyir yapacak Türk Bayraklı gemiler için; "Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu (ISPS Kod) Uygulama Yönetmeliği" hükümleri doğrultusunda, "ISPS Kod Güvenlik Seviyesinin" en yüksek güvenlik tedbirlerini içeren seviye 3 olarak belirlendiğine



TAMER KIRAN

İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı

ilişkin önemli bir duyuru yaptı. Bölgedeki gelişmeleri dikkatle takip ederken, iki ülke arasında kalıcı barışın sağlanması konusundaki umutlarımızı hala koruduğumuzu belirtmek isterim.

Ülkemize baktığımızda, seçim sonrası Cumhurbaşkanımız Recep Tayyip Erdoğan liderliğinde yenilenen ekonomi yönetimimizin, arzu edilen hedeflere ulaşılması amacıyla yoğun çabalarını sürdürdüğünü müşahede ediyoruz. Son olarak Cumhurbaşkanlığı Yardımcısı Sayın Cevdet Yılmaz'ın, 21 Temmuz Cuma günü, Dolmabahçe Çalışma Ofisi'nde yaptığı İş Dünyası Temsilcileri ile İstişare Toplantısı'na iştirak ettim. Toplantıda, hazırlık çalışmalarını süren Orta Vadeli Program başta olmak üzere ekonomik konularda iş dünyasının beklenti ve önerilerini dile getirdik.

Çok faydalı bir toplantı yaptığımızı söyleyebilirim. Cumhurbaşkanlığı Yardımcısı Sayın Yılmaz'ın, Başbakanlık DPT Müsteşarlığı'ndan başlayan ve Kalkınma Bakanlığı'na uzanan çok önemli bir ekonomi geçmişi var, sorunlarımızı yakından biliyor ve çözümünü noktasında gayretli çalışmalar yürütüyor. Önümüzdeki günlerde makroekonomik

ve finansal istikrarın sağlanması yolunda hızla mesafe alınacağına yürekte inaniyorum.

Odamız için Ağustos ayının anlamı büyük... 1982 yılında İstanbul Ticaret Odası bünyesinde sadece bir meslek komitesi olarak faaliyetlerini yürütürken, büyüklerimizin çaba ve gayretleri ile kurulan Odamız, bu yıl 41. kuruluş yıldönümünü kutluyor. Türk denizcilik sektörünün çatı kuruluşu olan İMEAK Deniz Ticaret Odası, bugün 11 bine yakın üyesi, köklü geçmişiyle ülkemiz denizciliğinin en güçlü temsilcisidir. Odamız kurulduğu günden bu yana savaşlardan, küresel ekonomik krizlere, afetlerden salgınlara kadar birçok tarihi olaya şahitlik etmiş, tüm zor dönemlere rağmen Türk denizciliğinin gelişimine ve ülke ekonomisine önemli katkılar sağlamayı sürdürmüştür. Bugün bayrağımızı dünya denizlerinde dalgalanıyorsa, bu başarıda Odamızın yadsınamaz katkıları bulunmaktadır. Cumhuriyetimizin 100. kuruluş yıldönümünü kutladığımız, yeni bir Türkiye yüzyılına adım attığımız bugünlerde Deniz Ticaret Odamız, kuruluş misyonuna bağlı, çağın ve zamanın gelişimine ayak uydurarak ama geleneklerinden ödün vermeden Türkiye denizcilik sektörünün rehberi olmaya devam edecektir. Deniz Ticaret Odamızı kuran, Türk denizciliğine büyük hizmetleri geçmiş bütün büyüklerimizi, yöneticilerimizi rahmet ve minnetle anıyor, hayatta olanlara sağlık ve mutluluklar diliyor, 41 yıl boyunca ilmek ilmek örülen bu başarı öyküsüne emek veren, katkı sağlayan herkese saygı ve şükranlarımı sunuyorum.

Ağustos ayı, şanlı tarihimizde zaferlerle dolu önemli bir aydır. Şüphesiz bunlardan en önemlisi tarihimizin gördüğü en büyük kahramanlık destanlarından birisi olan 30 Ağustos Zaferi'dir. Türk Milletinin, asla ve asla tutsak yaşamayacağını gösterdiği, istiklalini ve istikbalini koruma konusundaki kararlılığını dünyaya ilan ettiği, Türkiye Cumhuriyeti'nin kuruluşuna giden yolun temelini attığı 30 Ağustos Zafer Bayramı'nın bu yıl 101. yıldönümünü kutluyoruz. Bu vesile ile başta Gazi Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere, Anadolu'yu yurt yaptığımız Malazgirt'ten Büyük Taarruza ve günümüze kadar uzanan zaferlerimizde vatan topraklarını korumak için hayatlarını feda etmiş tüm şehit ve gazilerimizi saygı ve minnetle anıyorum. Kalın sağlıcakla...



İleri ve güçlü teknolojisiyle
Römorkörcülük ve Kılavuzluk
Hizmetlerinde

YARIM ASRA
YAKLAŞAN
SANMAR
DENEYİMİ



TÜRK LOYDU

geleceği güvenle inşa ediyoruz

askeri deniz platformları, ticari gemiler ve yatlar başta olmak üzere, her tipte deniz aracının klaslama, uygunluk değerlendirme ve belgelendirme süreçlerinde; bağımsız ve tarafsız klas kuruluşu olarak yanınızdayız.

turkloydu.org



FREEFALL LIFEBOATS



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

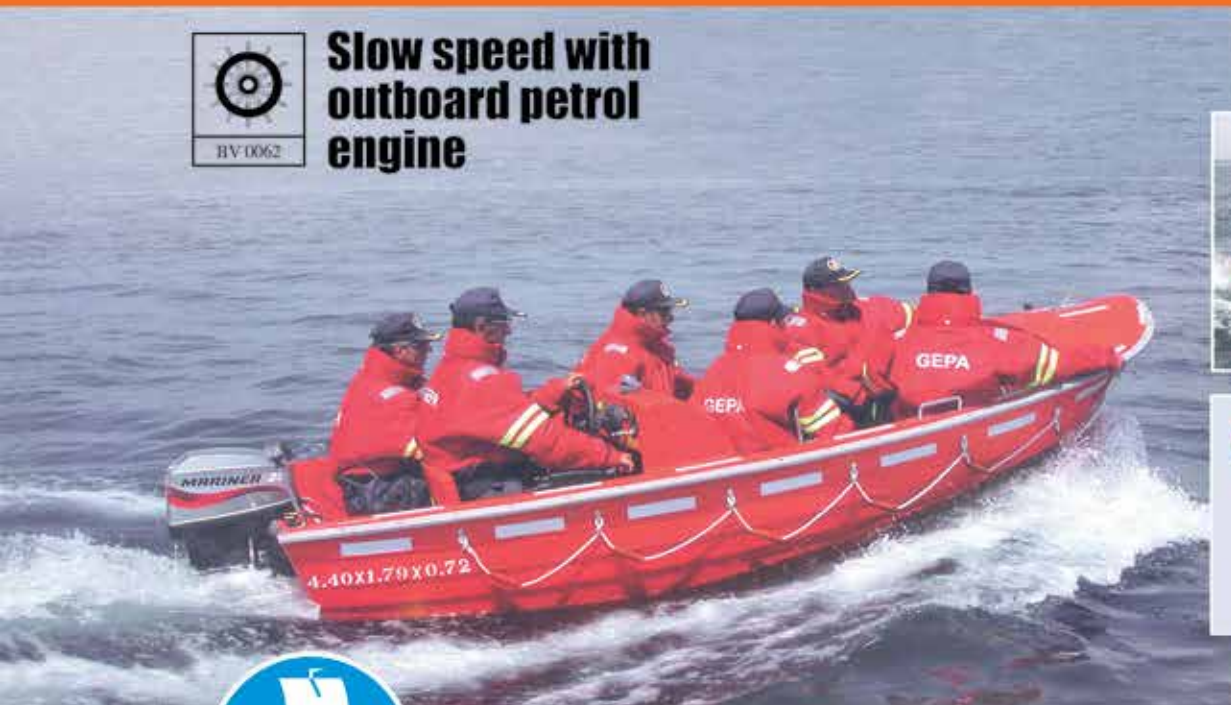


RESCUE BOATS

**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

BAKAN YARDIMCISI DURMUŞ ÜNÜVAR MECLİS TOPLANTISINA KATILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Mayıs Ayı Meclis Toplantısı, 6 Temmuz Perşembe günü Meclis Başkanı Başaran Bayrak başkanlığında, DTO'nun meclis salonunda gerçekleştirildi. Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürü Salih Tan'ın da katıldığı toplantıda Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar, meclis üyelerine hitap etti.



EMİN EMİNOĞLU - BAŞARAN BAYRAK - ÖMER FARUK MİRAS

Meclis toplantısı vefat eden kişilerin isimlerinin okunması ve kendilerine Allah'tan rahmet, yakınlarına başsağlığı dilenmesi ile başladı.

Meclis Başkan Yardımcısı Emin Eminoğlu'nun okuduğu isimler şöyle: "İMEAK DTO üyesi Can Kaptan Denizcilik Ltd. Şti. sahibi Can Kıyığı'nın babası Hüseyin Kıyığı, Oda üyesi Ataduru Denizcilik ve Gemi İnşaat San. Tic. Ltd. Şti. ortaklarından Oğuz Kaan Gürbüz, Oda Üyesi Vira Denizcilik Acentalık Tic. ve San. Ltd. Şti ortaklarından Tufan Küllü'nün

annesi Türkan Küllü ve Oda üyesi Artı Denizcilik San.ve Ltd. Şti. ortaklarından Özgür Çağan'ın annesi Ülker Çağan."

Meclis toplantısı 1.6.2023 tarih ve 8 sayılı toplantı zabitlerinin görüşülmesi ve onaylanması ile devam etti. Mayıs ayı faaliyetlerinin video gösteriminin ardından konuşan İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, Kıyı Emniyeti Genel Müdürü Durmuş Ünüvar'ın Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcılığı görevine atanmasını tebrik ederek, denizcilik sektörünün bundan büyük mutluluk duyduğunu

belirtti. Durmuş Ünüvar'ın, denizciliğin çeşitli alanlarında birçok görevlerde bulunduğunu hatırlatan Tamer Kiran, yeni görevinde başarılar diledi.

TAMER KIRAN SON EKONOMİK GELİŞMELERİ DEĞERLENDİRDİ

Ekonomideki son gelişmeleri değerlendiren İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, küresel ekonomide yavaşlama eğiliminin devam ettiğini, geçtiğimiz yıl yüzde 3'ün üzerinde büyüyen küresel ekonominin bu yıl yüzde 2'ler civarında büyümesinin öngörüldüğünü ifade



Ön sıra soldan sağa: Tamer Kıran (YK Başkanı), Recep Düzgüt (YK Bşk. Yrd.), Adnan Naiboğlu (YK Bşk. Yrd.), Timur Taylan Kalkavan (YK Sayman Üyesi), Burak Akardaş (YK Üyesi) Arka sıra soldan sağa: Serhat Barış Türkmen (YK Üyesi), Orhan Gülcek (YK Üyesi), Ahmet Can Bozkurt (YK Üyesi), İbrahim Kemal Barış Dillioğlu (YK Üyesi), İsmail Görgün (YK Yedek Üye), Mustafa Aslan (YK Yedek Üye)

etti. Yavaşlamanın gelişmiş ülkelerde daha fazla hissedildiğine dikkat çeken Tamer Kıran, “Parasal sıkışmaya bağlı olarak kredi koşullarının sıkışması bu yavaşlamanın en temel nedeni olarak görülüyor. Kredi koşullarındaki sıkışmaya bağlı olarak gerileyen tüketici talebi enflasyonu küresel anlamda aşağı çekiyor. Geçtiğimiz yıl temmuz ayında ortalama dünyada %9.4 olan küresel enflasyon geçtiğimiz nisan ayında %7.2 seviyelerine kadar düştü. Bu çok hızlı bir düşüşe işaret etmemekle birlikte bu eylemin özellikle gerileyen emtia fiyatlarıyla ve yüksek faize dayalı azalan talep ile aşağıya doğru devam etmesi öngörülmüyor.

Bu küresel büyüme hızındaki yavaşlama küresel ticaretin büyüme hızını da haliyle geriletıyor. Geçtiğimiz yıl %6'nın üzerinde büyüyen küresel ticaret bu yıl %2'ler civarında, hatta belki biraz daha altında büyümesi bekleniyor. Tahminler 2024 yılında bunun tekrar %2-3 bandına çıkabileceğini işaret ediyor” diye konuştu.

Tamer Kıran, Dünya Bankası'nın haziran ayı içinde yayınladığı bir rapora göre; gelişmekte olan ülkelerin ortalama büyüme hızının, geçtiğimiz 10 yıla göre gelecek 10 yılda, bir miktar yavaşlayacağını söyledi. Türkiye ekonomisine bakıldığında, seçim sonrası yenilenen ekonomi yönetiminin enflasyonla mücadeleye ağırlık veren bir para politikası çerçevesi oluşturduğunu izlediklerini belirten Tamer Kıran, şunları söyledi: “Makro ihtiyatı politikalarda da değişim sinyalleri geliyor.

Döviz kurları ve faizlerde yeni dengelerin oluşmasıyla önümüzdeki aylarda reel sektörde de ihracat ağırlıklı bir dengelenmenin oluşacağını tahmin ediyoruz. Uygulamaya giren politikaların bir süre sonra enflasyonu kontrol altına almaya başlamasını, diğer taraftan da cari işlemler dengesinde tekrar açığı azaltıcı yönde bir etki göstermesini bekliyoruz. Ekonomilerin dengelenmesinin biraz zaman alacağını da düşünerek, bu süreçte

sabırlı olunması ve istenen hedeflere ulaşana kadar oluşturulan politikaların kararlılıkla sürdürülmesi önemli.”

DÜNYADA YEŞİL DÖNÜŞÜMDE YENİ KARARLAR

Denizcilik sektörünü yakından ilgilendiren en önemli konulardan biri olan yeşil dönüşüm konusunda her ay alınan yeni kararlarla gelişmeleri artık takip etmekte zorlandıkları bir dönemden geçtiklerini belirten Tamer Kıran, “Son olarak Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO), 3 Temmuz'da başlayan ve hafta boyunca devam edecek Deniz Çevresini Koruma Komitesi 80 (Marine Environment Protection Committee-MEPC 80) toplantılarında, 2050 hedefini net sıfır sektör sera gazları salınımına yükselteceği kesinleşmiş, sektör sera gazları salınımlarının 2030 yılında %20, 2040 yılında %70 azaltılması tartışmasının ise sonuca bağlanması beklenmektedir” dedi. Orta dönem tedbirleri arasında yer alan yeni denizcilik yakıt standardının kabul



gördüğünü, Yakıt Vergisi benzeri ekonomik tedbirler konusunda henüz bir ortak görüşe varılmadığını kaydeden Başkan Tamer Kıran, Avrupa Birliği ve Pasifik ada devletlerinin ısrarla talep ettikleri yakıt vergisinin önerildiği gibi başlaması durumunda deniz ticaret filomuza milyar doları aşan ek yük doğması sonucuyla karşı karşıya kalacağını vurguladı.

Avrupa Birliği'nin de (AB) denizcilik sektörünü AB Emisyon Ticaret Sistemine (ETS) dahil ettiğini, 16 Mayıs tarihi itibarıyla AB Emisyon Ticaret Sistemi (ETS) Revizyonu, Sınırdaki Karbon Düzenlemesi Mekanizması'nın Avrupa Birliği Resmi Gazetesi'nde yayımlanarak son halini aldığını hatırlatan Tamer Kıran, bu düzenlemenin 1 Ocak 2024'ten itibaren uygulanmaya başlanacağını belirterek, "IMO ve AB tarafından alınan önlemler ve yapılan düzenlemelerden, denizcilik sektörümüzün uluslararası rekabette olumsuz etkilenmemesi için yeşil dönüşümün devlet politikası olarak benimsenmesi ve gerekli adımların bir an önce atılması hususunu bir kez daha önemle hatırlatmak istiyorum" diye konuştu.

Tamer Kıran, 2'nci Müşterek Meslek Komiteleri Toplantısı'nı 22 Haziran'da

gerçekleştirdiklerini hatırlatarak, sektördeki sorunları tek tek masaya yatırdıklarını, toplantıdan elde edilecek çıktılardan önümüzdeki dönem yol haritasında önemli katkılar sağlayacağına inandıklarını belirtti.

KIRAN, OFAC YAPTIRIMLARI KONUSUNDA SEKTÖRÜ UYARDI

ABD Hazine Bakanlığı Yabancı Varlıkları Kontrol Ofisi'nden (OFAC) bir heyetin Deniz Ticaret Odası'nı ziyaret ettiğini söyleyen Tamer Kıran, OFAC'ın terörizm, uyuşturucu kaçakçılığı ve uluslararası yasadışı faaliyetlere karşı ülkelere, birey ve gruplara karşı ekonomik yaptırım programlarını yönettiği bilgisini verdi. Şubat 2022'de Rusya'nın Ukrayna'yı işgalinin ardından ABD, Avrupa Birliği, diğer birçok ülke ve uluslararası kuruluşlar tarafından Rusya'ya karşı kapsamlı yaptırımlar, ihracat kontrolleri ve diğer ekonomik önlemlerin uygulandığını hatırlatan Tamer Kıran, meclis üyelerine şu uyarıda bulundu: "ABD tarafından son günlerde yapılan açıklamalarda kişi, kuruluş, gemi ve uçak bazında farklı sektörlerde, sanayi ve hizmet üretim faaliyetlerinde yaptırım kapsamının her geçen gün genişlediği gözlemlenmektedir. OFAC tarafından yaptırımların kapsamı ve uygulanan kişi ve kuruluşları içeren listeler günlük olarak yayınlanmaktadır. Uluslararası

taşıma, hizmet ve üretim alanlarında faaliyet gösteren üyelerimizin güncel olarak yayımlanan bu duyuruları yakından takip etmelerini önerirken, yaptırımlar nedeniyle herhangi bir mağduriyet yaşanmasının önüne geçilebileceğini düşünüyoruz." Toplantı talebinin ABD Büyükelçiliği tarafından iletilildiğini söyleyen Tamer Kıran; OFAC'ın limancı, tersaneci, armatör ve tedarikçi üyelere yaptırımlarla ilgili mağduriyet yaşamamaları için eğitim vermek istediklerini, bu talebi üyelerle paylaşarak oradan gelen dönüşe göre cevap vereceklerini kaydetti.

Haziran ayında deniz turizmi ile iştigal eden üyeleri yakından ilgilendiren bir gelişme yaşandığına değinen Tamer Kıran, Deniz Turizmi Uygulama Tebliği'nin 10 Haziran tarihli Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe girdiğini duyurdu. Tamer Kıran, uygulama tebliğinde yapılan değişiklik ile mevcut 40 maddenin sadeleştirilerek 30 maddeye indirildiğini, deniz turizmi tesis ve deniz turizmi araç işletme belge başvurusunda istenilen belgelere ilişkin usul ve esaslar ile belgelendirme işlemlerine ilişkin aranacak nitelikler, başvuruların değerlendirilmesi, 39 metre üstü ticari yatların ülkemiz sularında faaliyetleri, "günübürlük deniz turizmi kurullarının" isminin "deniz turizmi kurulu" olarak değiştirilmesi konularında değişiklikler yapıldığını belirtti.

"SEKTÖRÜMÜZ GELİŞME HIZI AÇISINDAN ÖRNEK ALINACAK LİDER BİR SEKTÖRDÜR"

Türk denizciliğinin gurur günü olan 1 Temmuz'da, Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nın 97. yıl dönümünü kutladıklarını söyleyen Tamer Kıran, denizcilik sektörünün Türkiye'nin gelişme hızı açısından örnek alınacak lider bir sektör olduğunu belirterek, sektörün başarıları hakkında bilgi verdi. Tamer Kıran şöyle devam etti: "Denizcilik sektörü ülkemizde gelişme hızı açısından örnek alınacak lider bir sektördür. 2023 yılı başı itibarıyla Türk denizciliğinin taşıma kapasitesi dünyanın en büyük filosunu kontrol



TAMER KIRAN

eden ülkeler sıralamasında 41 milyon DWT taşıma kapasitesiyle 14'üncü sıraya yükselmiştir. Ülkemiz gemi inşası, tamir bakımı ve onarımında büyük başarılarla imza atan bir ülke haline gelmiştir; tersanelerimizin gelişimi hızla devam etmektedir. Bunun yanında Deniz Kuvvetleri'ne teslim edilen birbirinden farklı tür ve boyuttaki gemiler, askeri ve sivil tersanelerimizde inşa edilen farklı sınıf ve tonajdaki gemiler, denizaltılar bu sanayimizde ulaştığımız noktanın en güzel örnekleridir. Özellikle inşa edilen katma değeri yüksek gemiler, römorkörler, dünya çapında marka olan tersanelerimiz, savunma ve sivil amaçlı insansız deniz araçları, deniz teknolojisinde geldiğimiz son aşamanın en güzel göstergeleridir.”

Her biri Türk iş insanlarının, Türk bilim insanlarının, Türk mühendislerinin ve Türk işçilerinin ürünü olan başarı hikayelerinin sayılarının artmasının, denizi seven ve denize gönül veren insanların sayılarının artmasıyla mümkün olacağını belirten Tamer Kiran, “Yeni nesillere denizciliği tanıtmak ve sevdirmek, genç yaşta denize ve denizciliğe gönül vermelerini sağlamak bizlerin görevi olmalıdır. Bu kapsamda sadece yılda bir gün için değil yıl boyu sürdürülecek etkinliklerle denizcilik ülkemizin gündeminde tutulmalıdır” vurgusu yaptı. Başta

denizciliği Türklere büyük ölkü olarak gösteren Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere ömrünü denizciliğe hizmet ederek geçirmiş ve ebediyete intikal etmiş tüm denizcilerimizi rahmet ve minnetle anan Tamer Kiran, tüm denizcilerin ve halkımızın 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nı bir kez daha kutladı.

Tamer Kiran, konuşmasının devamında Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar'a hitap ederek, Ukrayna'da kalan son 12 geminin durumu ve 12+1 yüzer havuzla ilgili denizcilere yardımcı olmalarını rica etti.

DTO'DAN SUAT HAYRİ AKA'YA TAM DESTEK

Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün, 17-21 Temmuz 2023 tarihleri arasında Londra'da düzenlenecek 129. Konsey Toplantısı'nın, Türkiye için önemine dikkat çeken Tamer Kiran, “Malumunuz halen BM Uluslararası Havacılık Teşkilatı (ICAO) nezdinde Türkiye Cumhuriyeti Daimi Temsilcisi olan Büyükelçi Sayın Suat Hayri Aka, 18 Temmuz'da yapılacak IMO Genel Sekreterliği seçiminde ülkemizden aday olarak gösterildi. Odamızdan bir heyetle bu toplantıya katılacağız ve Sayın Suat Hayri Aka'ya destek vermeye çalışacağız. Denizcilik camiası olarak Sayın Suat Hayri Aka'nın, inşallah seçimi kazanmasını büyük bir istekle temenni ediyor, şimdiden başarılar diliyoruz. Allah, yar ve yardımcısı olsun” dedi.

Bu ay, 15 Temmuz Demokrasi ve Milli Birlik Günü'nün 7'nci yıl dönümünün idrak edileceğini hatırlatan Tamer Kiran, 15 Temmuz vesilesiyle ülkemizin birlik ve bekasına karşı gerçekleştirilmek istenen hain darbe teşebbüsüne karşı dimdik duran, vatani ve bayrağı uğruna canını feda eden tüm şehitlerimizi rahmet ve minnetle andı, gazilerimize şükranlarını sundu.

BAKAN YARDIMCISI DURMUŞ ÜNÜVAR'DAN MAVİ VATAN VURGUSU

Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar, konuşmasında Türkiye'nin denizlerdeki egemenliğinin



DURMUŞ ÜNÜVAR

tescili olan Kabotaj Kanunumuzun kabul edilmesinin 97. yıldönümünü kutlayarak başladı. Türkiye'nin sınırlarının yüzde 70'inden fazlasının denizlerle çevrili ve 3 kıtanın geçiş yolunda bulunduğunu, bu coğrafyanın tartışmasız bir deniz ülkesi ve denizlerin de onun Mavi Vatanı olduğunu vurgulayan Durmuş Ünüvar, “Mavi Vatan'ımız Türkiye'nin egemenlik alanının karasal sınırlarıyla birlikte denizlerine de uzandığı ulusal topraklarının ayrılmaz bir parçasıdır. Günümüzde denizciliğin sadece önemli bir ulaşım modu ya da bir turizm aracı değil, aynı zamanda ekonomik bir unsur olarak da öneminin anlaşılmasına başladığını da memnuniyetle görmekteyiz. Bu bağlamda mavi ekonomi, münhasır ekonomik bölge kavramları, ülkemizin stratejilerinde de yer almakta.

Günümüzde daralan doğal kaynaklar, ülkelerin gittikçe artan oranda deniz ve denizaltı kaynaklarına ulaşma çabasını da beraberinde getirmekte. Bu açıdan Mavi Vatan'ımızın bize bahsettiği her türlü kaynağın, ülkemiz ekonomisine kazandırılması da bir zorunluluktur. Ülkemiz genelinde yakalanan istikrar, denizcilik sektöründe de kendini göstermiş ve denizciliğin birçok alanında önemli atılımlar gerçekleştirilmiştir. Bu çalışmalar kapsamında son 20 yılda Türk sahipli deniz ticaret filosunun tonaj bazında



yüzde 340'lık bir artış ile 39.1 milyon DWT'ye ulaşması, dünyada 14. sırada yer alması, liman tesisi sayımızın yüzde 46'lık artış ile 217'ye yükselmiş olması, Türk limanlarındaki yükü elleçleme miktarının yüzde 185'lik artışla 542.6 milyon ton olarak gerçekleşmesi, konteyner elleçlememizin 12.4 milyon bin TEU'ya ulaşması ve yaklaşık 5 katlık bir artış, tersane sayımızın 84'e ulaşması ve bunun yanı sıra sıfır 0.55 DTW olan tersane kapasitemizin yüzde 762 artışla 4.74 milyon DTW'e ulaşması, gemi inşa sektöründeki yüzde 520'lik istihdam artışı, dünyanın önde gelen yat imalatçıları arasında bulunmamız, bakım onarım alanında tersanelerimizin dünya markası haline gelmesi, gemi geri dönüşüm sektöründe geldiğimiz seviye, mavi vatanın Türk ekonomisine sağladığı katkıların en önemli göstergelerinden bir kaçı" diye konuştu.

ÖNCELİKLİ POLİTİKALAR ARASINDA YERLİ VE MİLLİ ÜRETİM VAR

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nca tersanelerin kira sürelerinin 2065 yılına kadar 49 yıl daha uzatılarak yatırım yapılabilmesinin sağlanması, kira bedellerinin sıfırlanarak yerine hasıllattan pay alınması, tersane alanlarının teminat olarak gösterilebilmesiyle sektörün ticari hareket kabiliyetinin arttırıldığına dikkat

çeken Durmuş Ünüvar, şunları kaydetti: "Türkiye Yüzyılı vizyonu kapsamında yerli ve milli üretim öncelikli politikalar arasında yer almakta. Bu bağlamda gemi imalatındaki yerlilik oranını yüzde 50'ler seviyelerine çekmeyi başardık. Hedefimiz ise bu oranı çok daha yukarılara çıkarmak. Gemi sanayimizin rekabet gücü, inovatif, çevreci ve alternatif enerji kullanmayı yeteneğiyle gün geçtikçe artmakta. Son yıllarda ilgi duyulan hibrit ve otonom gemilerdeki gelişmeler yakından takip edilmektedir. İnanıyorum ki; ülkemiz otonom, hibrit gemilerin inşasında da lider ülkeler arasında yer alacaktır. Kurduğumuz sistemlerle seyir, can, mal ve çevre emniyetini artırmak için denizlerimizi 7/24 izliyoruz. Cospas-Sarsat ve GMDS sistemleriyle duyuyor, otomatik tanımlama sistemi ve ARIT sistemleriyle görüyor, gemi trafik hizmetleri merkezleriyle de yönetiyoruz. Ana arama kurtarma ile dünya denizlerinde acil durumdaki gemilerimizin veya gemi insanlarımızın problem yaşamaları halinde gerekli müdahale ile ana arama kurtarma sahamızdaki tüm deniz unsurlarının acil durum koordinasyonunu sağlıyoruz."

Geçtiğimiz yıl 404 deniz ve hava olayında 97'si tıbbi tahliye olmak üzere 1521 kişinin kurtarıldığı bilgisini veren Durmuş Ünüvar, Türkiye'nin

Doğu Akdeniz'deki etkinliğinin arttırılması ve gemi hareketlerinin aktif olarak tespit edilip bütünleşik bir resme aktarılması amacıyla Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nde kurulacak olan Doğu Akdeniz gemi trafik hizmetleri sistemi projesine ilişkin çalışmalarının devam ettiğini belirtti. Projenin tamamlanmasının ardından hem Türkiye'nin, hem de Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nin Mavi Vatan'daki hakimiyetini önemli ölçüde arttıracaklarını kaydeden Durmuş Ünüvar, "Avrupa'nın en büyük acil müdahale merkezlerinden biri olan Tekirdağ'da kurduğumuz Ulusal Deniz Emniyeti Başkanlığı, ülkemiz sınırlarındaki deniz kirliliğine müdahaleye yönelik karar destek sistemi olarak faaliyet gösterecek. Burada WTS operatörü, gemi kaptanı, refakat eden römorkör kaptanı ve kılavuz kaptanın aynı anda bulunduğu bir simülasyon ortamı oluşturuldu. Devamında kılavuz kaptanların model gemi eğitimi sistemiyle eğitim alabileceği bir tesisi de inşa edeceğiz" dedi.

Mavi Vatan'ın en stratejik ve önemli bölgesi olan Türk Boğazlarında kılavuzluk, römorkörcülük, gemi, trafik, seyir yardımcıları hizmetleriyle kurtarma hizmetlerini, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın kuruluşu olan Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü eliyle yürütmekte olduklarını söyleyen Durmuş Ünüvar, Türk boğazlarında seyir emniyetine katkıda bulunması amacıyla Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün römorkör ve bot filosunu güçlendirmeye devam edeceklerini belirtti

GEMİ İNSANI EĞİTİMİ VE İSTİHDAMI ÇALIŞMALARI

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nca akredite edilen 14 fakülte, 14 meslek yüksekokulu, 44 denizcilik meslek lisesi, 33 özel eğitim kurumu olmak üzere 105 eğitim kurumu tarafından dünya standartlarında denizcilik eğitimleri verildiğine vurgu yapan Durmuş Ünüvar, gemi insanlarının tüm işlemlerini daha kolay ve hızlı bir



şekilde gerçekleştirilmesini teminen gemi insanları bilgi sistemini devreye aldıklarını, bu sayede gemi insanların tüm denizcilik işlemlerini çok daha hızlı ve sistematik bir şekilde yürüttüklerini ifade etti. Başvuruları ortalama 3 gün içerisinde sonuçlandırmaya başladıklarını ve açık deniz derin sondaj gemileri ile destek gemilerinde çalışan gemi insanların eğitimi ve belgelendirilmesi amacıyla da çalışmalar yaptıklarını belirten Durmuş Ünüvar, “Tüm gemi insanların yabancı bayraklı gemilerde istihdamına yönelik olarak STCW sözleşmesi kapsamında, Hong Kong, Norveç, İngiltere, Finlandiya gibi dünya denizciliğinin önde gelen ülkeleri ile gemi insanı istihdamına yönelik ikili protokoller imzalandı. Bu sayede Türk gemi insanları 37 farklı ülkenin bayrağını taşıyan ticari gemilerde çalışabilme imkanına kavuştu. Birkaç tane Avrupa ülkesiyle de çalışmalarımız bu anlamda devam ediyor” diye konuştu.

Gemilerden kaynaklanan kükürt emisyonlarının sınırlandırılması, hava kirliliğinin insan ve çevre üzerindeki olumsuz etkilerin azaltılması ile temiz bir çevrenin oluşturulması amacıyla yayınladıkları gemi yakıtlarında kükürt içeriğinin tespitine yönelik denetim yönergesi kapsamında denetimlerine devam ettiklerini aktaran Durmuş Ünüvar, “Çevreye daha duyarlı liman tesislerini ülkemize kazandırmaya

yönelik yürütülen Yeşil Liman Sertifika Programı kapsamında 20 liman tesisinin sertifikalandırdık. Limanlarda yük elleçleme ve diğer ekipmanların da fosil yakıt yerine daha çevreleceği enerji sistemlerinin kullanılmasına teşvik eden mevzuat düzenlemesini hazırlıyoruz. Yeşil enerji konularında Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) ve Avrupa Birliği'nin regülasyonlarını hassasiyetle takip ederek denizciliğimizin bu konularda daha ileride olması ve azami fayda sağlaması için çalışıyoruz” dedi.

ÜNÜVAR SEKTÖRDE YAPILAN ÖNEMLİ ÇALIŞMALAR HAKKINDA BİLGİ VERDİ

Denizcilik sektörüne sahada daha aktif, verimli ve etkin hizmet verebilmek için 21 bölgede liman başkanlığı kurduklarını hatırlatan Durmuş Ünüvar, yaptıklarını çalışmalarla ilgili şunları kaydetti: “Boğazlarımızdan transit geçen gemilerin geçiş ücretlerini güncelledik. Türk Boğazlarından duraksız geçiş yapan gemilerden alınan fener ve tahlisiye ücretlerini yaklaşık 5 katına çıkardık ve bundan sonra her yıl 1 Temmuz'da bu rakamı güncelleyeceğiz. Kılavuzluk ve römorkörcülük ile palamar hizmetlerinin ücretleri hakkında yönerge ile kıyı tesislerinde gemilerin barınma ücretleri hakkındaki yönergeyi güncelleyerek yayınladık. Yaptığımız tüm mevzuatlarda Türk bayraklı gemiler lehine destekler sağladık ve sağlamaya devam edeceğiz. Kabotaj hattında çalışan gemilerimizin

kullandıkları akaryakıt üzerinden özel alınan özel tüketim vergisine son verilerek denizciliğimize 6.5 milyon ton ÖTV'siz yakıt desteği sağladık. Ulusal mevzuattaki tehlikeli yük tanımını uluslararası literatüre uyumlu hale getirdik. Bu kapsamda boğazlarımızdan geçen belli tonajdaki gemilere römorkör refakati şartı getirerek daha emniyetli seyirlerini sağladık.”

Dünyanın en prestijli liman devleti kontrol rejimi olan Paris MOU tarafından bayrak devletlerinin performanslarına göre yayınlanan listede Türkiye'nin her yıl performansını arttırmakta olduğuna dikkat çeken Durmuş Ünüvar, Türk Bayrağı'nın ilk defa Tokyo Momenandumu'nda Beyaz Listeye yükseldiğini hatırlattı. Türk imanları ile diğer ülke limanları arasında Ro-Ro ve Ro-Pax gemileriyle düzenli sefer yapmak amacıyla açılacak yeni hatlarda veya kapasitesi yüzde 50 artırılan mevcut hatlarda kullanılacak gemilere mil araç bazında destek verileceğini ifade eden Durmuş Ünüvar, “Pandemi sonrası oluşan izole yaşam tercihleri arasında önemli bir artış gösteren insanımızın tekne sahibi olma isteğinin doğal bir sonucu olarak fazlaşan tekne, barınma ve bağlama yeri ihtiyacının giderilmesine yönelik çalışmaları başlatıyoruz. Bu kapsamda kıyı kanunu uygulama yönetmeliğinde gerekli düzenleme yapıldı ve izin onay süreci kısaltıldı. Yatırım maliyetlerini de düşürerek tekne park alanları kurulması yönünde çalışmalarımız devam etmekte” açıklamasını yaptı.

Türkiye'nin 2053 vizyonu ışığında 30 yıllık ulaştırma ve haberleşme yatırım planlarını tüm kamuoyuyla paylaştıklarını söyleyen Durmuş Ünüvar, denizcilik sektörüne 2053 yılına kadar 21.6 milyar dolar yatırım gerçekleştirileceğini, bunun karşılığı olarak da 180 milyar dolar milli gelire katkı sağlayacaklarını belirtti. Konuşmasının devamında, “Bunun üretime etkisi 320 milyar doları aşacak. 30 yıl boyunca istihdama katkısı ise 5 milyon kişi olacak. 2053 vizyonumuz



çerçevesinde liman yatırımlarımızı bütüncül bir bakış açısıyla koordine ederek, çevreye duyarlı ve sürdürülebilir liman uygulamalarının yaygınlaştırılmasını hedefliyoruz. Liman altyapılarını geliştirecek ve hizmet kalitesini arttıracacağız” diyen Durmuş Ünüvar, Türk deniz ticaret filosunun büyümesi için bakanlık olarak her türlü kolaylığı sağlamaya devam edeceklerini kaydetti.

DENİZ İŞ KANUNUNA GÜNCELLEME GELİYOR

Hem gemi insanları, hem de işverenler açısından yaşanan sorunlara mevcut haliyle çözüm üretemeyen Deniz İş Kanunu'nun, sektörün dünya ile rekabetinde önünü açacak şekilde zamanın koşullarına göre güncellenmesi gerektiğine dikkat çeken Durmuş Ünüvar, “Bu anlamda gerek ilgili çalışma bakanlığımız ve denizcilikteki siz paydaşlarımızla hızlı bir şekilde aksiyon alınması çok önem arz ediyor. Bu konuda bir çalışma vardı DTO’da yürütüyor ama bence bunu hızlandırıp çalışma bakanlığıyla beraber bir an önce işveren ve çalışan sorunlarını da bir an önce gidermekte fayda görüyorum” dedi.

Gemi yan sanayi için organize sanayi bölgelerinde üretici firmaların kümelenmelerinin sağlanması, uluslararası standartlarda üretim yapabilmelerine yönelik patent, lisans ve testlerde yaşadıkları problemlerin çözümü için çalışmalar yaptıklarını ifade eden Durmuş Ünüvar, “Denizcilikte yeni gelen kurallara uyum, yeni stratejiler

geliştirilmesini sağlayacak uluslararası örgütlerde kuralları takip eden değil, denizcilik idaresi olarak kural koyanlardan olma hedefindeyiz. Bu çerçevede geçtiğimiz ay Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü, Uluslararası Deniz Seyir Yardımcıları Ve Fenerler Otoriteleri Birliği (IALA) Konsey Üyeliğine tekrar seçildi. Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü de bakanlığımızın da destekleriyle ilk defa uluslararası bir platform alan IALA’ya seçildi. IMO genel sekreterliğine de büyükelçimiz Sayın Suat Hayri Aka aday oldu. İlk defa bu düzeyde bir pozisyona bir Türk denizcisinin adaylığı hepimiz için çok önemli bir gelişme. İnşallah 18 Temmuz günü seçilmesine de hep beraber kutlarız” diye konuştu.

“PARAMIZ VAR, KULLANMAK İSTİYORUZ”

Denizcilik idaresinin gücünü, aynı zamanda sektörden aldığına vurgu yapan Durmuş Ünüvar, “Türkiye yüzyılında denizciliğimizi en üst seviyeye çıkarmak adına hepimize önemli görevler ve sorumluluklar düştüğünün farkında olarak, inşallah sektörümüzün her alanında geliştirmek için birlikte çalışarak başaracağız. Deniz Ticaret Odası olarak sizlerden beklentimiz, sıkıntıların tespitiyle çözüm önerilerini içeren, geleceği planlayan, buna yönelik stratejileri de belirleyeceğimiz bir çalışma sistematiği ile hareket etmek. Hep birlikte elimizden geleni değil, yapılması gerekeni yapacağız. Dünya ticaretinin yüzde 90’ına yakınının gerçekleştirildiği deniz yolu taşımacılığı ile limancılık sektöründe gelişen dijital teknolojileri

daha etkin bir şekilde kullanarak akıllı dijital dönüşüm odaklı, yenilik ve teknolojilerden daha fazla yararlanmak ve dijitalleşme sürecinde ortaya çıkması muhtemel hukuki sorunlar, istihdama yönelik tehditler ile istihdam edilecek personelin kalifikasyonları, ona göre eğitimlerinin planlanması, yeni iş modellerine uygun olarak denizcilik eğitiminin tasarlanması, disiplinler arası akademik çalışmalar ve Ar-Ge çalışmalarını başlatacağız. Tüm bunların yanında Ar-Ge çalışmalarının desteklenmesi için önemli bir adım attık. Tüm ulaşım modlarında elektronik haberleşme temelli Ar-Ge çalışmalarının desteklenmesi amacıyla Ar-Ge projeleri destek çağrısına çıktık.

Proje başı maksimum 15 milyon toplamda ise 2.2 milyar Türk Liralık proje destek bütçesi ayrıldı. Başvurusu süresi 18 Ağustos 2023’e kadar devam edecek. Bunu bakanlığımızın Ar-Ge Başkanlığı bünyesinde yapıyoruz. Konuyla ilgilenenler arkadaşlarımız gelip sunum yapabilirler.

Özellikle haberleşme sektöründe veya haberleşebilen sistemler ve yazılımla başlayacak. Eğer burada bizi cesaretlendirebilirseniz, bunları başarabilirsek, sonrasında gemi yan sanayi başta olmak üzere bu projelerin hepsine çok ciddi destek sağlanmak isteniyor bakanlık tarafından. Paramız var, kullanmak istiyoruz” dedi.

“TÜRKİYE CUMHURİYETİ BÜYÜYECEK VE GÜÇLENECEKTİR”

“Sayın Cumhurbaşkanımızın önündeki tüm engelleri birer birer kaldırarak Türkiye'nin küresel siyasi, ekonomik, askeri güç mücadelesinin tüm ortamlarda bir istikrar adası olarak hedeflerine doğru ilerlemesini sağlamakta kararlıyız sözlerinden hareketle, ülkemizin dünya deniz ticaretinden aldığı payı artırmak, denizciliğin her alanında lider denizci ülkeler arasında hak ettiği yere ulaşması amacıyla sizlerle birlikte gerekli adımları atacağız” diyen Durmuş Ünüvar, “Gazi Mustafa Kemal Atatürk’ün,



'Topraklarının ucu deniz olan bir ulusun sınırını halkının kudret ve yeteneğinin hududu çizer' sözüyle, hedefe sağlam adımlarla ilerlemesinde öncelikle bizlere görev düştüğünün bilincin içerisinde Türkiye Yüzyılı'nda bugüne kadar olduğu gibi bundan sonra da aynı şekilde azimle çalışacağız. Unutmayalım ki, denize ve denizcilğe verilecek önem ölçüsünde Türkiye Cumhuriyeti büyüyecek ve güçlenecektir. Denizcilik

yılı Mayıs ayı fasıllar arası talepleri, 2023 Mayıs Ayı Mizanı ile Emin Eminoglu'nun aktardığı Ankara'daki Taşınmazın Satılması ve Meclis Üyelerine Verilecek Huzur Hakkı başlıkları görüşülerek onaylandı. Konuşmasının devamında sağlık problemleri dolayısıyla bir süre meclis toplantılarına katılamayacağını ifade eden Özgen, birkaç ay daha toplantılarda yer almayacağını, destelerinden dolayı tüm meclis



AHMET AYGÜN ÖZGEN

giderlerinin 4- 4,5 katı olduğunu belirtti. 2021 yılının tanker armatörleri için çok sıkıntılı bir dönem olduğunu hatırlatan Dinçel, yatırım yapan armatörlerin şu an güzel bir piyasa içinde olduğunu ifade etti.

Brent petrolde son 4 ayda yüzde 12'lik bir düşüş olmasına rağmen çoğunlukla kosterlerin kullandığı Low Sulphur Gasoil'de yüzde 21'e kadar bir düşüş yaşandığını kaydeden Dinçel, bu durumun düşen navlunlarda nefes aldığını dile getirdi.

ARİF ERTİK'TEN ÖNEMLİ ÇAĞRI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Meclis Üyesi Arif Ertik ise sektörü ilgilendiren çok acil bir durum olduğuna vurgu yaparak bir konuşma yaptı. Daha önce Çanakkale Boğazı'ndan geçerken Kıyı Emniyeti'ne ödedikleri ücretin 10 bin dolar, yeni tarifeye göre ise bin 100 dolar olduğunu söyleyen Ertik, "Çanakkale Boğazı'ndan geçişimiz yaklaşık 10 saat sürüyor. 300 metre boyunda LPG ve nükleer gemilerin Çanakkale Boğazı'ndan geçerken ödediği refakat ücreti sabit 10 bin dolar.

100 metre olursa 7 bin dolarla sabitlenmiş. Bizim vasıtalarımız 50-60 metre. Bunlarla hizmet veriyoruz. Kıyı Emniyeti 10 Mayıs tarihinde bir sirküler değişikliği yaptı. Bu şu anlama geliyor: 20 yıldır kullandığımız bir muafiyet vardı. Bunu zaten kullanamaz hale



sektörümüzün her zaman yanındayız" diyerek sözlerine son verdi. Toplantıda, Meclise hitabının ardından Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar'a, DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran ve Meclis Başkanı Başaran Bayrak tarafından anı objesi takdim edildi.

Hesapları İnceleme Komisyonu Başkanı Ahmet Aygün Özgen'in okuduğu 2023

üyelerine ve Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran'a teşekkürlerini ilettili.

NAVLUN PİYASALARI DEĞERLENDİRMESİ

Meclis Üyesi Semih Dinçel "Navlun Piyasaları" ile ilgili güncel bilgileri paylaştığı bir sunum gerçekleştirdi. Tankerlerle ilgili yaptığı değerlendirme ile konuşmasına başlayan Semih Dinçel, günlük kazançların operasyon



SEMİH DİNÇEL

gelmiştik. Artık her Boğaz geçişinde refakat alıyorduk. 10 bin ödeyeceğimize 11 bin ödeyeceğiz. Çanakkale Boğazı'nın bir noktasında İstanbul Boğazı'nda da var bir yer. Gücümüz 4 milin üzerine çıkmadığı takdirde refakat olan römorkör bizi alıp 4 milin üzerine çıkartır ya da bazen dışına kadar götürür veya kendi gücümüzün yettiğinde bizi bırakırdı. Şimdi yapılan yolun farkıyla refakat olan römorkör geriye dönünce ikinci bir römorkörü istiyor. Biz 1100 dolar ödüyorduk römorköre, şimdi ikinci gelen römorkör planının da dışına çıkıyor. Plansız gelen römorkörün saati 6 bin 800 dolar. 50 metre yüzer vasıtanın Çanakkale Boğazı'ndan geçişi 10 saatte 68 bin dolar eder. 100 tonun altında bir vasıta geçerse 4 bin dolardan 40 bin dolar öder. Ekonomimiz bunu kaldırmaz. Bakanımızın buna bir çözüm bulmasını arz ediyoruz. Bu sorun tüm denizcilik sektörünün sorunu" diye konuştu.

METİN DÜZGİT ICS TOPLANTISI ANALİZLERİNİ PAYLAŞTI

26 Haziran Çarşamba günü İMEAK Deniz Ticaret Odası'nı temsilen Filipinler'in Başkenti Manila'da gerçekleştirilen The International Chamber of Shipping (ICS) yıllık toplantısına katılan Meclis Üyesi Metin Düzgüt, toplantı ile ilgili analizlerini meclis üyeleri ile paylaştı. Toplantıda daha çok sera gazlarının (greenhouse



ARİF ERTİK

gas) azaltılması ile ilgili regülasyonların konuşulduğunu ifade eden Düzgüt, yine IMO'da da bu konuyla alakalı görüşmelerin yapıldığı bilgisini verdi.

Sektörün bir kısmının eski tip karbon emisyonlu yakıtı kullananların ilave vergiye tabi olmasını, buradan toplanan vergiyle karbon emisyonu yaratmayan yakıt türü kullanan ve bu yatırımları yapmış gemilere, işletmecilere bir destek fonu sağlanmasını, bununla beraber Ar-Ge'ye para ayrılmasını, yine paranın bir kısmının da küçük ada ülkeleri ve gelişmekte olan ülkelere aktarılmasını öngördüklerini belirten Düzgüt, "En son yapılan ICS toplantısında başka bir konu gündeme geldi. Makineleri değiştirmek ayrı bir süreç, bir de bu makineleri ve ekipmanları kullanacak personel yetiştirmek var tabii ki bu da ayrı bir süreç. Çoğunuzun bildiği gibi gemilerin işletmesinde çalışan personellerin tabii olduğu ülkelerle gemilerin sahibi olan ülkeler dünyada aynı değil.

En başta Filipinler çok büyük bir armatörlük ülkesi değil; ama dünya gemi adamının yüzde 25'ine yakını Filipinler sağlıyor. Bir kısım fonun da tabii bu personellerin eğitimine harcanması gerekiyor. Bu tartışmaların yapılmasından sonra yapılan IMO toplantılarında başta Çin olmak üzere bazı ülkeler bir vergi sistemine karşı



METİN DÜZGİT

çıktıklarını söylediler. O tarafta bir anlaşma henüz sağlanamadı. Şahsen bir vergilendirme ve ödüllendirme olmadan bu sistemin hızlanacağını da pek inanmıyorum. Evet, bir yerlerde mutabakat yaptılar. 2050 yılı ya da yüzyılın ortalarında yuvarlak bir lafla sıfır ilave karbon üreten bir hedefte anlaşılar, ama ara hedefleri de erkene çektiler. Mesela 2030 yılı itibarıyla tüm dünya filosunun yüzde 5'inin karbon emisyonu yaratmayan yakıt tüketimine geçme hedefini koydular. Yani bu aslında çok olmaz bir şey değil gibi gözüküyor. Zaten şu an özellikle konteyner sektöründe başlamış gemi siparişleri var. Çok hızlı bir baskı yok, ama bir yandan da bir an önce olması ile ilgili temenni devam ediyor" dedi.

Konuşmasının devamında temiz denizcilik enerji merkezleri oluşturma ile ilgili yeni bir girişim olduğunu kaydeden Düzgüt, "Geçtiğimiz günlerde Bangladeş'in ve peşinden de Liberya'nın imzalamasıyla Hong Kong, gemi geri dönüşüm konvansiyonu yürürlüğe girdi. Bunun bizim gemi söküm sektörümüzde belli etkileri olacaktır. ISM kodunda potansiyel bir revizyon üstünde çalışılıyor. Gine Körfezi ve Batı Afrika'da şu an sakinleşmiş olsa da tekrar korsanlığın artmasına karşı Aden Körfezi'ndeki gibi yeni bir görev grubunun oluşturulmasıyla ilgili lobi devam ediyor" açıklamasında bulundu.

TRELAWNY™

SURFACE PREPARATION TECHNOLOGY

2BPG İĞNE/KESKİ RASPA

Trelawny B Serisi Pnömatik İğne/Keski Rasparı. Yüksek Performanslı ve Pratik Tasarım.

Trelawny 2BPG, birçok ölçeklendirme uygulaması için performans dengesi sunan bir Tabanca Kabzalı orta hizmet tipi iğne/keski havalı raspadır. "B" Serisi Rasparı, uzun ömürlü hizmet ve performans sunan; basit ve sağlam bir tasarıma sahiptir. Hem iğne hem de keski modelleri veya çoklu uygulamalar için kit olarak bir arada sunulabilmektedir.

Yüzey hazırlama teknolojileri konusunda
60 yıldan fazla deneyimi bulunan TRELAWNY SPT ürünleri,
Türkiye lisanslı marin distribütörü

OZGEN
SHIP SUPPLY

Since 1950. We Care About Your Vessels

güvencesiyle hizmetinizde.

sales@ozgenshipsupply.com

[O](#) [F](#) [I](#) /ozgenshipsupply

FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU FAALİYET RAPORU

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

1 TEMMUZ DENİZCİLİK VE KABOTAJ BAYRAMI'NIN 97. YIL DÖNÜMÜ TÖRENLE KUTLANDI

1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nın 97. yıl dönümü, İstanbul'da törenlerle kutlandı. Törene, İstanbul Valisi Davut Gül, Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar, Kuzey Deniz Saha Komutanı Tümamiral İbrahim Özdem Koçer, İMEAK DTO Meclis Başkanı Başaran Bayrak, mülki idari amirleri ve kamu kurum temsilcileri katıldı. Törende, Sarayburnu'ndan deniz şehitleri için denize çelenk bırakıldı, Sahil Güvenlik ve Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Ekipleri tarafından denizde su gösterileri gerçekleştirildi.

TÜRK LOYDU VAKFI YÖNETİM KURULU'NDAN "NEZAKET ZİYARETİ"

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 7 Temmuz Cuma günü, Türk Loydu Vakfı Yönetim Kurulu tarafından gerçekleştirilen nezaket ziyaretini kabul etti. Oda Merkezinde gerçekleşen ziyarete, Türk Loydu Vakfı Yönetim Kurulu Başkanı Prof. Dr. Oral Erdoğan, Yönetim Kurulu Üyeleri Özgür Üstüner, Onur Yılmaz ve Osman Kahraman katıldı.

TİCARET BAKANI PROF. DR. ÖMER BOLAT'A TAMER KIRAN'DAN "HAYIRLI OLSUN" ZİYARETİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 8 Temmuz Cumartesi günü, yeni Cumhurbaşkanlığı Kabinesinde Ticaret Bakanı olarak görev alan Prof. Dr. Ömer Bolat'a, İstanbul'da "hayırlı olsun" ziyaretinde bulundu. Ziyarete, İMEAK DTO Yönetim Kurulu

Başkan Yardımcısı Adnan Naiboğlu, Meclis Üyesi Cihan Ergenç, Eski Meclis Üyesi Kerim Kalafatoğlu ve Oda Genel Sekreteri İsmet Salihoğlu iştirak etti. Prof. Dr. Ömer Bolat'ı, yeni görevi için tebrik eden ve başarı dileklerinde bulunan Tamer Kıran, eski bir Osmanlı Kadırgası'nın resmedildiği tabloyu takdim etti.

TAMER KIRAN NEZAKET ZİYARETLERİNİ KABUL ETTİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 10 Temmuz Pazartesi günü, Deniz Kültürü Derneği ile Büyükçekmece İlçe Milli Eğitim Müdürü ve Kaptanı Derya Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi tarafından gerçekleştirilen nezaket ziyaretlerini kabul etti. Oda binasındaki ziyaretlerin ilki, Deniz Kültürü Derneği Yönetim Kurulu Başkanı Ayşe Olcay ve Yönetim Kurulu Üyeleri tarafından gerçekleştirildi. Ziyaretin ardından Başkan Tamer Kıran'a anı objesi takdim edildi. İkinci ziyaret ise, Büyükçekmece İlçe Milli Eğitim Müdürü Hasan Uygun ve Kaptanı Derya Mesleki ve Teknik Anadolu Lisesi Okul Müdürü Fatma Hocaoğlu tarafından yapıldı.

CCPIT BAŞKAN YARDIMCISI ZHANG SHAOANG İLE TAMER KIRAN, BİR ARAYA GELDİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Başkan Yardımcısı Tamer Kıran, 13 Temmuz Perşembe günü Ankara'da düzenlenen toplantıda, Çin Uluslararası Ticaretin Desteklenmesi Konseyi (CCPIT) Başkan Yardımcısı Zhang Shaogang ile bir araya geldi. Toplantıda, Türkiye ile Çin Halk Cumhuriyeti arasındaki ekonomik ilişkiler ve iş birliği imkanları değerlendirildi.

DENİZCİLİK SEKTÖRÜNDE ELEKTRONİK HABERLEŞME AR-GE PROJELERİ TANITIM TOPLANTISI YAPILDI

"Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Denizcilik Sektöründe Elektronik Haberleşme Ar-Ge Projeleri Tanıtım Toplantısı" 17 Temmuz Pazartesi günü İMEAK DTO Meclis Toplantı Salonunda gerçekleştirildi. Toplantıda, UAB Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Araştırmaları Merkezi Başkanlığı yetkilileri, konuya ilişkin bilgilendirmede bulundu.

TAMER KIRAN İSTANBUL TANITIM VE GELİŞTİRME KURULU TOPLANTISINA KATILDI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 26 Temmuz Çarşamba günü, İstanbul Tanıtım ve Geliştirme Kurulu Toplantısı'na katıldı. Rami Kütüphanesi'nde, İstanbul Valisi Davut Gül koordinasyonunda, Kültür ve Turizm Bakan Yardımcısı Nadir Alpaslan'ın katılımıyla düzenlenen toplantıda, İstanbul turizm verileri değerlendirilirken sektörel sorunlarla ilgili istişarelerde de bulunuldu.

TAMER KIRAN, İÇİŞLERİ BAKANI ALI YERLİKAYA'YI ZİYARET ETTİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 26 Temmuz Çarşamba akşamı, Ankara'da İçişleri Bakanı Ali Yerlikaya'yı ziyaret etti. Ziyarete, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Üyeleri Orhan Gülcek, İsmail Görgün ve Genel Sekreter İsmet Salihoğlu katıldı. Tamer Kıran, İstanbul Valiliği'nden Bakanlık görevine gelen Ali Yerlikaya'ya yeni görevi için tebriklerini sundu ve başarı dileklerinde bulundu.

ATA YACHT



RESERVATION



WWW.ATAYAT.COM.TR



[ata_yachting](https://www.instagram.com/ata_yachting)





SHIPYARD FAMAGUSTA CYPRUS



GAZİMAĞUSA TERSANESİ

DOĞU AKDENİZ'DE TAMİR BAKIM İÇİN DOĞRU ADRES



Toplam Alan

26.800m²

14.000 m² Yüzer havuz, atölyeler, ofisler ve borda alanı

5.500 m² Yeni inşaa alanı, CNC atölyesi, torna atölyesi

1.300 m² Çok amaçlı atölye alanı

6.000 m² Depo



Kaldırma Araçları

Yüzer havuz üzeri 2 adet 5ton vinç

50 ton'luk yüzer vinç



Yüzer Havuz

140 m x 25 m (max draft 6.5m)

8500 ton lightweight kaldırma kapasitesi



Borda

160 m x 32 m (max draft 8.5m)

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

BİZE ULAŞIN

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

www.shipyardcyprus.com

info@shipyardcyprus.com / repair@shipyardcyprus.com

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



MCE KARGO

SHIP MANAGERS & CHARTERING BROKERS

www.MCEKARGO.com

DTO YÖNETİMİ İÇİŞLERİ BAKANI ALİ YERLİKAYA'YI ZİYARET ETTİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 26 Temmuz Çarşamba akşamı, Ankara'da İçişleri Bakanı Ali Yerlikaya'yı ziyaret etti.



İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Üyeleri Orhan Gülcek, İsmail Görgün, İMEAK DTO Genel Sekreteri Ankara'da İçişleri Bakanı Ali

Yerlikaya'yı makamında ziyaret etti.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, İstanbul Valiliği'nden Bakanlık görevine gelen Ali



Yerlikaya'ya yeni görevi için tebriklerini sundu ve başarı dileklerinde bulundu. Ziyarete, denizcilik sektörünün sorunları ve çözüm önerileri ele alındı, karşılıklı görüş alışverişinde bulunuldu.

İŞ DÜNYASI TEMSİLCİLERİ İLE İSTİŞARE TOPLANTISI YAPILDI

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Yönetim Kurulu Başkan Yardımcısı ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran, 21 Temmuz Cuma günü, Cumhurbaşkanı Yardımcısı Cevdet Yılmaz'ın, İş Dünyası Temsilcileri ile İstişare Toplantısı'na katıldı.



İstanbul'da Dolmabahçe Çalışma Ofisi'nde düzenlenen toplantıda söz alan Tamer Kıran, hazırlık çalışmalarını sürdürülen,

Türkiye'nin 3 yıllık makroekonomik hedefleri ile ekonomik ve sosyal alanda izlenecek politikalarını içeren Orta Vadeli Program hakkında iş dünyasının beklenti ve önerilerini dile getirdi.

Toplantıya, Türkiye İhracatçılar Meclisi (TİM) Başkanı Mustafa Gültepe, Dış Ekonomik İlişkiler Kurulu (DEİK) Başkanı Nail Olpak, Müstakil Sanayici ve İşadamları Derneği (MÜSİAD) Genel Başkanı Mahmut Asmalı, Türk Sanayicileri ve İş İnsanları Derneği

(TÜSİAD) Yönetim Kurulu Başkanı Orhan Turan, Türkiye Esnaf ve Sanatkarları Konfederasyonu (TESK) Genel Başkanı Bendevi Palandöken, Türk Girişim ve İş Dünyası Konfederasyonu (TÜR KONFED) Yönetim Kurulu Başkanı Süleyman Sönmez, Uluslararası Yatırımcılar Derneği (YASED) Başkan Vekili Cengiz Eroldu, İstanbul Ticaret Odası (İTO) Başkanı Şekib Avdağ, İstanbul Sanayi Odası (İSO) Yönetim Kurulu Başkanı Erdal Bahçıvan iştirak etti.

INNOVATIVE SOLUTIONS

SUSTAINABLE RESULTS

By pairing our technical knowledge with the latest digital technologies, ABS leads the maritime industry in providing customers with innovative, tailored sustainability solutions that deliver results.



Learn more today at
www.eagle.org/sustainability.



15 TEMMUZ DEMOKRASİ VE MİLLİ BİRLİK GÜNÜ MESAJI

İMEAK Deniz Ticaret Odası Başkanı Tamer Kiran, 15 Temmuz Demokrasi ve Milli Birlik Günü vesilesiyle bir mesaj yayınladı.

Kiran mesajında şu ifadelerle yer verdi: "15 Temmuz Demokrasi ve Birlik Günü'nün 7. yıl dönümünü idrak ediyoruz. Karanlık bir yapının destekçileri tarafından 15 Temmuz 2016 Cuma günü akşam saatlerinde başlatılmak istenen hain kalkışma, Cumhurbaşkanımız Sayın Recep Tayyip Erdoğan'ın liderliği, istiklaline ve istikbaline hayatını hiçe sayarak sahip çıkan gözü pek milletimizin azim, inanç ve kararlılığı ile bertaraf edilmiş, FETÖ'cü hainlere hadleri bildirilmiştir.

15 Temmuz'da, ülkemizin birliğini, bütünlüğünü, demokrasimizi hedef alan, aynı zamanda ekonomimizi çöktürmeyi amaçlayan darbe girişimi,

bir ibret vesikası olarak tarihimizdeki yerini almıştır ve hiçbir zaman unutulmayacaktır.

Aradan geçen 7 yılın ardından bugün geldiğimiz noktada; Covid-19 pandemisi, Rusya'nın Ukrayna'yı işgali ile başlayan savaş, deprem felaketi gibi arka arkaya gelen bir dizi olayla sınırdığımız zor bir dönemden geçmemize rağmen hayata geçirmeyi başardığımız yerli ve milli ilk otomobilimiz, amfibi hücum gemimiz, yine piste çıkardığımız ilk milli muharip uçağımız başta olmak üzere göğsümüzü kabartan, gurur veren nice projelerle büyük ve güçlü Türkiye yolunda emin adımlarla yürüyoruz. Türk iş dünyasının temsilcileri olarak hürriyetimize,

demokrasimize, ülkemizin geleceğine aynı 15 Temmuz'daki kararlılığımızla sahip çıkmaya devam ederken, Cumhuriyetimizin 100. yıldönümünü kutladığımız, yeni Türkiye Yüzyılı'na adım attığımız bugünlerde hedeflerimize ulaşacağımıza yürekten inanıyor, yüce Rabbimden ülkemizin yolunu, ufkunu ve bahtını açık etmesini niyaz ediyorum.

15 Temmuz'un 7. yıldönümünde; demokrasi ve özgürlüğümüze kastedenlere geçit vermeyerek, vatani ve bayrağı uğruna canını feda eden tüm şehitlerimizi rahmet ve minnetle anıyor, gazilerimize şükranlarımı sunuyor, sağlıklı ve mutlu ömürler diliyorum."

TAMER KIRAN NEZAKET ZİYARETLERİNİ KABUL ETTİ

İMEAK Deniz Ticaret Odası Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran, 25 Temmuz 2023 Salı günü, İMEAK DTO Karadeniz Ereğli Şubesi Yönetimi ile Bülent Ecevit Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Öğrencileri ve Mezunları Derneği (BÜDEMDER) tarafından gerçekleştirilen nezaket ziyaretini kabul etti.



Oda Merkezinde gerçekleşen ziyarete, İMEAK DTO Karadeniz Ereğli Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Oğuz Ünlüer, Şube Yönetim Kurulu Üyeleri ile BÜDEMDER Yönetim Kurulu Başkanı Umur Bucak ve Dernek Yönetim Kurulu Üyeleri katıldı.

Görüşme sonrasında Oğuz Ünlüer, İMEAK DTO Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kiran'a bir anı objesi takdim etti ve karşılıklı başarı dileklerinde bulunuldu.

DENİZ SUYUNDA KOROZYON

NEDEN OLUŞUR?

Deniz yapılarında deniz seviyesinde, denizin hareketli olduğu alanda korozyon hızı en yüksektir. Çünkü, oksijence zengin ve korozyon ürünleri yüzeyden uzaklaştıklarından koruma görevi yapamazlar.

ALFATECHNIC
KUMLAMA & BOYAMA SİSTEMLERİ

- ✓ DOĞRU BİLGİ
- ✓ GÜÇLÜ DENEYİM
- ✓ PROFESYONEL
TESİS TASARIMI
& EKİPMAN SEÇİMİ



/alfatechmakina

@alfatech_makina

alfatechmakina.com

@alfatech_makina

alfatech.alfatech.makina

info@alfatech.com.tr

DENİZCİLİK VE KABOTAJ BAYRAMI SARAYBURNU'NDA KUTLANDI

1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nın 97. yıldönümü, İstanbul'da törenlerle kutlandı. Törenlere Deniz Ticaret Odası'nı temsilen Meclis Başkanı Başaran Bayrak katıldı.



Törene, İstanbul Valisi Davut Gül, Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar, Kuzey Deniz Saha Komutanı Tümamiral İbrahim Özdem Koçer, İstanbul İl Jandarma Komutanı Tümgeneral Yusuf Kenan Topçu, İstanbul İl Emniyet Müdürü Zafer Aktaş, Sahil Güvenlik Marmara ve Boğazlar Bölge Komutanı Tuğamiral Tayfun Paşaoğlu ve Kıyı Emniyet Genel Müdür Vekili Mustafa Bankaoğlu, İstanbul mülki ve idari amirleri, kamu kurumlarının temsilcileri ve vatandaşlar katıldı.

BAŞARAN BAYRAK: "TÜRK DENİZCİLİĞİ BUGÜN ULAŞMIŞ OLDUĞU DÜZEYİ BU KANUNA BORÇLU"

Fatih Sarayburnu Atatürk Anıtı önündeki tören saygı duruşu ve İstiklal Marşı'nın okunması ile başladı. Saygı duruşunun ardından törende konuşan Başaran Bayrak, 1 Temmuz 1926 tarihinde yürürlüğe giren Kabotaj Kanunu'nun önemini vurguladı. Türk denizciliğinin bugün ulaştığı düzeyi bu Kanuna borçlu olduğunu belirten Başaran Bayrak, bugün Türk denizciliğinin gurur verici bir noktaya geldiğini söyledi. Bayrak, başta Cumhuriyetimizin kurucusu Gazi Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere, tarihimizin tüm büyük denizcilerini, deniz savaşlarında, deniz kazalarında hayatını kaybeden bütün şehitlerimizi, bu mesleğe emeği geçen ve ebediyete intikal eden tüm denizcilerimizi rahmet ve minnetle andı, tüm denizcilerin ve halkımızın Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nı kutladı.



İBRAHİM ÖZDEM KOÇER: "DENİZ KUVVETLERİMİZ AYNI ANDA ÜÇ DENİZDE VARLIK GÖSTERECEKTİR"

Kuzey Deniz Saha Komutanı Tümamiral İbrahim Özdem Koçer şunları söyledi: "Halen Atlantik'ten Hint Okyanusu'na kadar hareket alanını genişleten ve dünya denizlerinde Türk sancağını şerefle dalgalandıran Türk Deniz Kuvvetleri TCG Anadolu başta olmak üzere, tamamı ülkemizde inşa edilmiş yüzde 80'e yakın yerli ürün kullanılan Türk mühendislerin tasarımı MİLGEM korvetler, ilki bu ay içinde tecrübe seyrine başlayan ve bu yıl donanmamıza teslim edilecek yerli ve milli fırkateynler, Bayraktar sınıfı tank çıkarma gemileri, ANKA, Bayraktar, Aksungur gibi insansız hava araçları, çok yakında hizmete girecek ve dünyada çok az ülkenin sahip olduğu yerli ve milli tasarımla inşa edilen insansız deniz araçları ve bunları destekleyen uçaklar, helikopterler ve yetişmiş insan gücü sayesinde 16. yüzyılda Akdeniz'de erişilen kuvvet seviyesinden sonra tarihimizin en güçlü dönemini yaşamaktadır."

Kuzey Deniz Saha Komutanı Tümamiral İbrahim Özdem Koçer, Avrupa, Asya, Afrika kıtalarının arasında bir köprü olarak stratejik, politik ve ekonomik açıdan önemli bir coğrafi avantaja sahip, üç tarafı denizlerle çevrili bir deniz devleti olan Türkiye'nin, gerek güvenlik gerekse ekonomik olarak denizlere tam bağımlı olduğunu ifade ederek, "Bunun doğal uzantısı olarak içinde bulunduğumuz



askeri politik durum, deniz kuvvetlerinin gerektiğinde aynı anda üç denizde varlık göstermesini zorunlu kılmaktadır" değerlendirmesinde bulundu.

DURMUŞ ÜNÜVAR: "DENİZLERİMİZE VERİLECEK ÖNEM ÖLÇÜSÜNDE TÜRKİYE BÜYÜYÜP GÜÇLENECEKTİR"

Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar da Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün önderliğinde ilan edilen Kabotaj Kanunu'nun, Türkiye'nin denizlerdeki egemenliğinin önemli bir dönüm noktası olduğunu belirtti. Kabotaj hakkının tescilinin, Türkiye Cumhuriyeti'nin denizcilik alanında en büyük ve en önemli ulusal egemenlik ve bağımsızlık kazanımlarından biri olduğuna dikkati çeken Ünüvar, "Kabotaj Kanunu ile yabancı devletlerin Türk deniz ticaretindeki hakimiyetine son verilmiş, denizlerimizdeki kapitülasyonlar kaldırılmıştır. Türk kara sularında, ülkemiz kıyı ve limanlarında her türlü denizcilik faaliyetleri, yük ve yolcu taşıması ile kılavuzluk, römorkörcülük hizmetlerini verme hakkı yalnızca Türk vatandaşlarına ve Türk bayraklı gemilere tanınmıştır. Bu kazanım bugünkü denizciliğimizin ve ulusal ekonomimizin her geçen gün artan büyüme ve rekabetçiliğinin temelini oluşturmuş, denizcilik sektörümüzün gelişmesi için önemli bir süreci başlatmıştır" ifadesini kullandı.

Ünüvar, Türkiye'nin coğrafi konumu ve sahip olduğu zengin deniz

DTO ŞUBELERİNDE KABOTAJ BAYRAMI COŞKUSU

Türk denizciliği için bir dönüm noktası olan 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nın 97. yıldönümü sektörün çatı kuruluşu olan İMEAK Deniz Ticaret Odası şubelerinin çeşitli etkinlikleriyle kutlandı.



İMEAK DTO ALIĞA



1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nın 97'inci yılı dolayısıyla yurt genelinde olduğu gibi Aliğa'da da tören düzenlendi. Aliğa Cumhuriyet Meydanı'nda yapılan tören, İstiklal Marşı'nın okunması ve saygı duruşunda bulunulmasıyla başladı. Atatürk Anıtı'na Aliğa Bölge Liman Başkanlığı ile İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliğa Şubesi çelengi sunuldu ve Deniz Şehitleri anısına denize çelenk bırakıldı. Törene, Kaymakam Zekeriya Güney, Aliğa Belediye Başkanı Serkan Acar, Aliğa Garnizon Komutanı

Albay Faruk Altun, Aliğa İlçe Emniyet Müdürü Mustafa Ömür Avcı, Aliğa İlçe Jandarma Komutanı Yusuf Can Gökgöz, Aliğa Sahil Güvenlik Komutanı Yüzbaşı Çağrı Gültekin, Aliğa Bölge Liman Başkanı Burak Bulut, Aliğa İlçe Milli Eğitim Müdürü Erdoğan Akyüz, Aliğa Ticaret Odası (ALTO) Başkanı Ömer Ertürk, Gemi Geri Dönüşüm Sanayicileri (GEMİSANDER) Derneği Başkanı Kamil Önal, İMEAK Deniz Ticaret Odası (DTO) Aliğa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek, Başkan Yardımcısı Ufuk Yıldırım, Meclis Başkanı İsmail Önal, meclis üyeleri ve davetliler katıldı. Resmi törenin ardından program, Aliğa Ağapark'ta bir restoranda düzenlenen kahvaltı ile devam etti. Daha sonra Aliğa Avcı Ramadan Parkı, ALDER Aliğa Amatör Balıkçılar ve Deniz Sporları Derneği'nde düzenlenen lokma ve dondurma ikramına, Aliğa Bölge Liman Başkanı Burak Bulut, İMEAK

DTO Aliğa Şube Müdürü Orçun Tuncer, Aliğa Motosiklet Kulübü üyeleri, Onursal Başkanı ve İMEAK DTO Aliğa Şube üyesi Uğur Karakaş'ta katılım sağladı.

İMEAK DTO ANTALYA

Antalya'daki 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı kutlamaları Cumhuriyet Meydanı'nda çelenk sunumuyla başladı. Antalya Bölge Liman Başkanlığı, İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi ve Gemi Mühendisleri Odası tarafından Atatürk Anıtı'na çelenk bırakıldı ve saygı duruşunda bulunuldu. Antalya BB Bاندosu tarafından İstiklal Marşı çalındı ve hep bir ağızdan söylendi. Tören etkinlikleri kapsamında Antalya Yat Limanı'ndan denize açılarak protokol üyeleri tarafından Deniz Şehitleri anısına bir çelenk bırakıldı. Törenlerin ardından açıklamalarda bulunan İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi Başkanı Ahmet Çetin, "Karasularımızda



bağımsızlığımızın ve egemenliğimizin sembolü olan 1 Temmuz Kabotaj Bayramımızın 97. yılı kutlu olsun. Başta bizlere denizciliği büyük ülkü olarak işaret eden Cumhuriyetimizin kurucusu büyük önder Gazi Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere, tarihimizin büyük denizcilerini, deniz şehitlerimizi ve gazilerimizi rahmet ve minnetle anıyor, sektörümüzün gelişmesinde ve ilerlemesinde emeği geçen tüm denizcilere şükranlarımızı sunuyorum" ifadelerini kullandı. 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı, Antalya'nın ilçelerinde de coşkuyla kutlandı. Kutlamaların en yoğun olduğu bölgelerden Finike'de tüm ilçe protokolü ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şube Başkanı Ahmet Çetin'in katıldığı törenlerde deniz şehitleri anısına deniz çelenk bırakıldı. Finikelilerin katılımıyla geleneksel yarışmalar ve gösteriler düzenlendi.

Demre'de de 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramımızın 97. yılı kutlamaları çeşitli etkinliklere sahne oldu. Demre Belediye Başkanı Gülsüm Cengiz ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Merkez Meclis Üyesi Hayrettin Özkan'ın Deniz Şehitleri anısına denize çelenk bırakmasıyla başlayan etkinliklere Demre halkı büyük ilgi gösterirken, çeşitli yarışmalar da düzenlendi.

İMEAK DTO BODRUM

Bodrum'da 1 Temmuz Kabotaj Bayramı kapsamında Bodrum Kaymakamlığı koordinesi ve Bodrum Belediyesi'nin destekleriyle bir dizi etkinlik düzenlendi. Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nın 97. yıl dönümü kutlamaları kapsamında ilk olarak Atatürk Anıtı önünde tören yapıldı. Törene, Bodrum Kaymakamı Bilgehan Bayar, Bodrum Belediye Meclis Üyesi Emel Çakaloğlu, Bodrum Bölgesi Liman



Başkanı Tuncay Aydın, İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi Başkanı Orhan Dinç, Bodrum Denizciler Derneği Başkanı Erol Erdoğan, Sahil Güvenlik Bodrum Karakol Komutanı Binbaşı Koray Kemiksiz ve mülki erkan katıldı.

Atatürk Anıtı'na çelenk sunumunun ardından Ulu Önder Atatürk ile şehitlerin manevi huzurunda 1 dakikalık saygı duruşunda bulunuldu. Aynı anda Sahil Güvenlik Bot Komutanlığı'nca VHF Kanal 16'dan verilen işaretlerle limanda bulunan gemiler, 1 dakika süreyle selam düdüğü çaldı. İstiklal Marşı ile Türk Bayrağı'nın göndere çekilmesinin ardından Bodrum Bölge Liman Başkanı Tuncay Aydın, günün anlam ve önemini belirten konuşmasını yaptı.

Törenin ardından protokol, Sahil Güvenlik Komutanlığı'na ait tekneyle açılarak Mustafa Kemal Atatürk ve şehit denizcilerin aziz hatıraları anısına hazırlanan çelengi denize bıraktı. 1 Temmuz akşamı Bodrum Kaymakamlığı, Bodrum Belediye Başkanlığı, Bodrum Bölge Liman Başkanlığı, Odamız ve Bodrum Denizciler Derneği tarafından, mülki erkan ve Bodrum denizcilerinin katılımı ile Liman Meydanı'nda Kabotaj ve Denizcilik Bayramı resepsiyonu düzenlendi.

2 Temmuz Pazar günü, Milas Kaymakamı Mustafa Ünver Böke ve protokolün katılımıyla Güllük'ee 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı halkın yoğun katılımıyla büyük bir coşkuyla kutlandı. Organizasyona; İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi Başkanı Orhan Dinç ve Meclis Başkanı Uğur Soyken, Meclis Üyesi Sinan Erbey katılım sağladı. Düzenlenen birçok müsabaka sonucunda başarılı olanlara

ödülleri İMEAK Deniz Ticaret Odası Bodrum Şubesi tarafından verildi.

İMEAK DTO FETHİYE

1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj bayramı kutlama etkinlikleri törenle başladı.



Beşkaza Meydanı Atatürk Anıtı önünde düzenlenen çelenk töreni ile başlayan Kabotaj Bayramı etkinlikleri, deniz şehitleri için denize çelenk bırakma töreni ile devam etti. Programa Fethiye Kaymakamı Yusuf İzzet Karaman, Fethiye Belediye Başkanı Alim Karaca, İlçe Emniyet Müdürü Kayhan Dadaşoğlu, İlçe Jandarma Komutanı Mustafa Çiçek, Sahil Güvenlik Bot Komutanı Erdal Kireker, FTSO Başkanı Osman Çıralı, Fethiye Liman Başkanı Abdurrahman Kara, İMEAK DTO Fethiye Şube Başkanı İlkay Tugay ve yönetim kurulu üyeleri katıldı.

Dans gösterisi, su sporları gösterileri ve çeşitli kategorilerde yarışmalarla devam eden programda, kürek, 50 -100 metre yüzme, piyade tekne, halat çekme ve yağlı direktan bayrak alma yarışmaları yapıldı. Bu yıl yeni bir etkinlik olarak tekne turu kuraları çekildi. Şanlı kişiler uygun zamanlarda Fethiye, Göcek ve Ölüdeniz' den kalkan günübirlik tekneler ile bölge koylarını gezme fırsatı yakaladılar.

İMEAK DTO İSKENDERUN

1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramının 97'nci yıldönümü Atatürk anıt alanında düzenlenen çeşitli tören ve etkinliklerle kutlandı. İskenderun Bölge Liman Başkanı Erdoğan Bayram ile İMEAK DTO İskenderun Şubesi Meclis Başkanı Suphi Şaşı tarafından Ata'nın manevi huzuruna saygı çelengi sunuldu. Ardından 1 Temmuz Denizcilik



ve Kabotaj Bayramı kutlama etkinlikleri çerçevesinde protokol üyeleri gemi ile denize açıldı. Bölgede bulunan sahil güvenlik botları, savaş gemisi ve sivil gemiler siren çalıp, görsel şov yaparak bu günü ölümsüzleştirdiler.

Atatürk Anıt alanında düzenlenen tören ve etkinliğin ardından İMEAK DTO İskenderun Şubesi Üyeleri, resepsiyonda protokol üyeleriyle bir araya geldi.

1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı kutlama etkinlikleri çerçevesinde Yelken Kulübünde düzenlenen resepsiyona İskenderun Kaymakamı Murat Sefa Demiryürek, Belediye Başkanı Fatih Tosyalı, Bölge Liman Başkanı Erdoğan Bayram, İskenderun Deniz Üs Komutanı Tuğamiral Murat Fırat, Sahil Güvenlik Doğu Akdeniz Grup Komutanı Kıdemli Binbaşı Onur Emir, Emniyet Müdürü Nevzat Güneş, İlçe Jandarma Komutanı Binbaşı Yusuf Yıldırım, İMEAK DTO İskenderun Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Kemal Kutlu, Meclis Başkanı Suphi Şaşati, İMEAK DTO İskenderun şubesi üyeleri katıldılar.

Resepsiyonda konuşan Başkan Kemal Kutlu, kabotajın önemine ve 6 Şubat depreminde bölgeye yapılan yardım ve sevkiyatların büyük çoğunluğunun deniz yoluyla ulaştırıldığına dikkat çekti.

İMEAK DTO İZMİR

1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı 97. Yıldönümü Kutlamaları, İzmir Cumhuriyet Meydanı Atatürk Anıtı'na çelenk sunulması ve İzmir Bölge Liman Başkanı Ünal Hakan Atalan'ın konuşmaları ile başladı. İzmir Valisi Yavuz Selim Köşger ve İzmir Büyükşehir Belediye Başkanı Tunç Soyer



ile denizcilik protokolünün yer aldığı kutlamalarda Deniz Şehitleri anısına, Bergama Gemisi ile İzmir Körfezi'ne çelenk bırakıldı. İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Öztürk, Yönetim Kurulu Üyeleri Hakkı Deniz, Şükriye Vardar, Orçun Erbayraktar ve Şube Müdürü Mustafa Arısan'ın katıldığı kutlamalarda, yelken gösterileri, halat çekme yarışması, balık ekme ikramı ve diğer etkinlikler yapıldı.

Kutlamalarda, İMEAK DTO İzmir Şubesi tarafından Meclis Üyesi Taner İzmirlioğlu'nun "Tarihi Fotoğraflar ve Kartpostallarla Liman Kenti İzmir" sergisi, 1. Kordon'daki sergi alanında açıldı. Şubenin ilkokul öğrencilerinin katıldığı deniz konulu resim sergisinin eserleri, İzmir Liman Başkanlığı önünde sergilendi.

Kutlamalar, akşam İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi ve İZDENİZ işbirliği ile tarihi Bergama Gemisi'nde düzenlenen kokteyl ile devam etti.

İzmir Körfez turu yapan gemideki kokteyle, Dışişleri Bakanlığı İzmir Temsilcisi Büyükelçi Naciye Gökçen Kaya, İzmir Büyükşehir Belediye Başkan Vekili Mustafa Özuslu, İzmir Bölge Liman Başkanı Ünal Hakan Atalan, İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Öztürk ile Yönetim Kurulu ve Meclis Üyeleri, İZDENİZ Yönetim Kurulu Başkanı Osman Hakan Erşen ve İZDENİZ Genel Müdürü Ümit Yılmaz, İzmir Deniz Liman Şube Müdürü Alper Tuğbay, Kıyı Emniyeti İzmir Müdürü Pelin Devrim, Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Durmuş Ali Deveci, denizcilik sektörünün temsilcileri ve basın mensupları katıldı

İMEAK DTO KDZ.EREĞLİ (BATI KARADENİZ BÖLGESİ)



1 Temmuz Kabotaj ve Denizcilik Bayramı'nın 97. Yıldönümü Batı Karadeniz Bölgesinde coşkuyla kutlandı. Kdz. Ereğli'de Anıt önünde, saygı duruşu ve İstiklal Marşı'nın okunmasıyla başlayan törenin ardından Belediye Limanından denize çelenk bırakıldı. Belediye Bozhane Limanı'nda gerçekleştirilen etkinliklerde Belediye Folklor ekibi gösterileri, yüzme ve yelken yarışları düzenlendi. Gerçekleştirilen etkinlikler ve müsabakalarda dereceye girenlere ödülleri takdim edildi.

Zonguldak'ta ise Zonguldak Valisi Sayın Mustafa Tutulmaz'ın katılımlarıyla Atatürk Anıtı önünde başlayan programın ardından Römorkörlerle denize açılarak denize çelenk bırakıldı. Kozlu Balıkçı Barınağı ve Kilimli Balıkçı Barınağı'nda etkinlik ve müsabakaların ardından program tamamlandı.

Batı Karadeniz Bölgesinde 1 Temmuz Kabotaj ve Denizcilik Bayramı'nın 97. Yıldönümü kutlamaları İMEAK Deniz Ticaret Odası Kdz. Ereğli Şube ev sahipliğinde Kdz. Ereğli Göztepe Restoran'da yemek organizasyonu ile tamamlandı. Düzenlenen yemeğe üyeler ve denizcilik sektörünün temsilcileri katılım sağladı.

İMEAK DTO KOCAELİ

1 Temmuz 1926 tarihinde Kabotaj Kanunu'nun yürürlüğe girmesiyle, Türk denizciliği adına dönüm noktası olan Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nın 97. yıl dönümü, İzmit ve Kandıra'daki çeşitli etkinliklerle kutlandı. Törene; Kocaeli

ADEM ŞİMŞEK : “KUZEY EGE’Yİ MARKA HALİNE GETİRMEK İSTİYORUZ”

İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliğa Şubesi Temmuz ayı olağan meclis toplantısı, Meclis Başkanı İsmail Önal’ın başkanlığında; Şube Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek ve şube meclis üyelerinin katılımıyla gerçekleşti.



Toplantının gündeminde oda faaliyetleri, Aliğa Limanlarında gerçekleşen yük ve konteyner istatistikleri yer aldı. İMEAK Deniz Ticaret Odası Aliğa Şube Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek ve Şube Yönetim Kurulu üyelerinin katılımıyla şube toplantı salonunda gerçekleştirilen meclis toplantısında geçen ayın toplantı zabitleri onaylandı. Mayıs ayı mizanları onaya sunuldu, oy birliğiyle onaylandı.

Temmuz ayı faaliyet raporunun da üyelerle paylaşıldığı İMEAK DTO Aliğa Şubesi Olağan Meclis Toplantısı, Şube Yönetim Kurulu Başkanı Adem Şimşek’in konuşmasıyla devam etti.

Ülkemizin birliğini, bütünlüğünü bozmaya çalışan ve devletimizin, ekonomimizin tüm çarklarını yok etmeyi hedefleyen hain darbe girişimini hiçbir zaman unutulmayacaklarını söyleyerek konuşmasına başlayan Başkan Adem Şimşek “ 15 Temmuz’un, 7.yıl dönümünde ülkemizin özgürlüğü, demokrasisi, vatani için canını feda eden tüm şehitlerimizi rahmet ve minnetle anıyor, gazilerimize şükranlarımı sunuyorum” dedi.



Denize dokunma adına yapılan en güzel faaliyetlerden biri olan yelken ve sörf aktivitelerini Kuzey Ege’de arttırmak ve Kuzey Ege Bölgesi’ni bir marka haline getirmek istediklerini belirten başkan Adem Şimşek; “Sezon öncesi yaptığımız konuşmalarda Kuzey Ege’nin özellikle deniz sporları açısından daha fazla ön plana çıkması için imkanlarımız doğrultusunda destek vereceğimizi söylemiştik. Türkiye Yelken Federasyonumuz ‘Rüzgâr Sörfü Slalom Türkiye Ligi 1.Ayak’ Çandarlı’da gerçekleşti. 20-23 Temmuz tarihleri arasında düzenlenen organizasyonun bazı giderlerine sponsor olarak katkıda bulduk. Denizciliği sevdirmeye adına yaptığımız bu çalışmalarını yılsonuna kadar devam ettireceğiz” diye konuştu.

Aliğa limanlarında kaydedilen 2023 yılının ilk 6 aylık döneminde konteyner ve yük istatistiklerine değinen Şimşek, şunları kaydetti: “2023 yılı Ocak – Haziran dönemi elleçlenen net ton 40 milyon 521 bin 956 ton olmuştur. Bu rakamlarla Aliğa, Türkiye’de 2. sırada yük elleçleyen liman konumundadır. Geçen seneyle oranlandığında ise çok

küçük bir düşüş gözlenmektedir. 2023 yılının ilk 6 ayında toplam gross ton elleçleme miktarı 61 milyon 73 bin 31 ton olmuştur. Geçen senenin aynı dönemine göre % 7,18 artış gerçekleşmiştir. 2023 yılı Ocak – Haziran döneminde TEU bazlı elleçlenen konteyner trafiğine bakıldığında ise toplam TEU adedi 781 bin 801 olarak gerçekleşmiştir. Geçen sene aynı dönemde elleçlenen 748 bin 530 bin TEU karşılaştırıldığında % 4,44 artış olmuştur.”

2023 yılı Mayıs – Haziran aylarına bakıldığında tahliye tonajının temel iki ürün üzerinde yoğunlaştığına dikkat çeken Şimşek, “Ham petrol 3 milyon 839 bin 70 ton ve hurda demir ise 1 milyon 68 bin 896 ton olarak görünmekte. Boşaltma temel 2 mal cinsini taş kömürü, soya fasulyesi, kütük demir ve motorin takip etmektedir. 2023 yılı Mayıs – Haziran aylarına bakıldığında yükleme tonajının temel ürünlerinin petrol türevleri ve rulo saç olarak görülüyor. Petrol türevleri içinde en yüksek tonaj motorine ait olup 1 milyon 33 bin 874 ton olarak gerçekleşmiştir. Onu takip eden ürün ise 408 bin 610 ton ile rulo saç olmuştur.

Aliğa Limanlarına gelen gemi adedi sayısına baktığımızda 2023 yılı Ocak ve Haziran dönemi uğrak yapan gemi sayısı 3 bin 241 olmuştur. 2022 yılın aynı döneminde ise bu sayı 3 bin olarak kayda geçmiştir. Gemi uğrak sayımız % 8,03 artmıştır. Kocaeli’nin ardından 2. sıramızı koruyoruz. Bu rakamlara baktığımızda limanlarımızdaki yoğunluk artarak devam etmektedir” değerlendirmesinde bulundu.

(DTO Aliğa Şubesi)



ClassNK is a major supporter of the Digital Era

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

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



www.classnk.com

YÜK ELLEÇLEMESİNDE KOCAELİ 1. SIRADA

İMEAK Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi'nin Temmuz Ayı Olağan Meclis Toplantısı gerçekleştirildi. Toplantıda konuşan Kocaeli Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Vedat Doğusel, en çok ihracatın 8 milyar 881 milyon dolar ile Derince'de yapıldığını kaydetti.



İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri (İMEAK) Deniz Ticaret Odası (DTO) Kocaeli Şubesi'nin Temmuz Ayı Olağan Meclis Toplantısı, Meclis



Başkanı Vefa İbrahim Aracı başkanlığında Kocaeli Üniversitesi Karamürsel Meslek Yüksekokulu Konferans Salonu'nda icra edildi. Meclis toplantısına katılarak duygu ve düşüncelerini aktaran Başiskele Kaymakamı Necip Çakmak, devletin son yıllarda her alanda atağa geçtiğini ifade ederek, "Şükür ki; son yıllarda devletimizin yatırımlarıyla tekrar şahlanmaya başladık, Mavi Vatan'daki çıkarlarımızı korumaya başladık, denizcilik ile ilgili yeni yatırımlara başladık. Bunların başında da eğitim geliyor. Denizcilik eğitimi, Türk denizciliğinin gelişimine ışık tutuyor. Denizcilik bir bütündür." dedi.

Meclisin açılış konuşmasını gerçekleştiren İMEAK Deniz Ticaret Odası Kocaeli Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Vedat Doğusel, 20 Temmuz 1974 tarihinde Türk Silahlı Kuvvetleri tarafından gerçekleştirilen Kıbrıs Harekati'nin yıl dönümü, 15 Temmuz Demokrasi ve Milli Birlik Günü ile Türk denizcisi ve Türk denizciliğinin dirilişi olan 1 Temmuz Denizcilik ve Kabotaj Bayramı'nı kutlayarak sözlerine başladı. Doğusel, son yıllarda yaşanan olumsuz gelişmeleri hatırlatarak, "Yaşadığımız pandemi, Rusya-Ukrayna savaşı ve bunların ekonomiye negatif etkisi ile 6 Şubat'ta yaşadığımız asrın felaketi, kuşkusuz ki ekonomide yeni adımları elzem kıldı. Sayın Mehmet Şimşek'in Hazine ve Maliye Bakanı olması ile yaratılan yeni maliye politikaları kısa vadede gerek halkımız gerekse de üreticimiz için sorun olsa da, orta vadede yapısal sorunların çözüleceğine ve Türk ekonomisinde taşların yerine oturacağına inancımız tam" dedi.

Dış Ticaret verilerini değerlendiren Doğusel, Doğu Marmara Gümrük ve Dış Ticaret Bölge Müdürlüğü verilerine göre bu yılın ilk altı ayında ihracatlarının 18 milyar 661 milyon dolar olurken ithalatın ise 39 milyar 509 milyon dolara ulaştığını belirtti. İlk altı ayda en çok ihracat yapan



gümrük kapısının 8 milyar 881 milyon dolar ile Derince olduğunu, Derince'yi takip eden Dilovası'nda ise 4 milyar 279 milyon dolarlık ihracat gerçekleştiğini kaydeden Doğusel, "İthalatımızda ise Dilovası ve Derince gümrük kapılarımız zirvede yer aldı. Dilovası Gümrük Müdürlüğü'nde 12 milyar 576 milyon dolarlık ithalat gerçekleşirken, Derince Gümrük Müdürlüğü'nde 14 milyar 922 milyon dolarlık ithalat gerçekleşti. İlk altı ayda Doğu Marmara Gümrük ve Dış Ticaret Müdürlüğü'nün tahsil ettiği vergi ise 129 milyar 649 milyon lira. Geçtiğimiz aya göre ihracatta %4,5, ithalatta ise %13,5 oranlarında azalışlar yaşanmıştır" diye konuştu.

Gelen gemi sayısı itibariyle 2023 yılı ilk altı ayında Kocaeli'ye 1.428 adet Türk bayraklı, 3.401 adet yabancı bayraklı olmak üzere toplam 4.829 adet gemi uğradığını aktararak, gemi istatistikleri hakkındaki verileri paylaşan Doğusel, "Türkiye'ye uğrayan gemilerin 17'si Kocaeli ilimize aittir. Yüklemede 13 milyon 681 bin ton elleçlenirken, Boşaltmada 27 milyon 222 bin ton yük elleçlenmiştir.

Toplamda; 40 milyon 904 bin ton elleçlenmiş ve Türkiye %15,7'lük pay almıştır. Gerek gemi sayısı ve gerekse yük elleçlemesinde Kocaeli ülke genelinde birinci sırada yer almaktadır. Konteyner elleçlemesinde, ilimiz toplam 1.007.249 TEU ile Türkiye genelinde 2. Sırada yerini korumuştur" açıklamasında bulundu.

(DTO Kocaeli Şubesi)



Customer Satisfaction Delivered


4 KITA

10 ÜLKE

23 ŞEHİR



www.kinay.com

 kinayofficial

 KINAY

 Kinay

 Kinay

Great
Place
To
Work®

Certified

DEC 2022-DEC 2023

TÜRKİYE

YUSUF ÖZTÜRK'TEN “LİMANSIZ İZMİR OLMAZ” VURGUSU

İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Temmuz Ayı Meclis Toplantısı, Meclis Başkanı Argun Gündüç başkanlığında yapıldı.



Toplantıda konuşan İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Yusuf Öztürk, 1999'da Türkiye'deki konteynerin yüzde 30'unu elleçleyen TCDD İzmir Alsancak Limanı'nın her geçen gün kan kaybettiğini söyledi. Öztürk, “2022'de 390 bin TEU yük elleçlendi. İzmir Limanı, 2008'deki parlak günlerini arar hale geldi” dedi.

Türkiye Varlık Fonu'na 2017 yılında devredilen İzmir Alsancak Limanı'nın satışı konusunun son dönemde Türkiye gündemine geldiğini belirten Öztürk, “İzmir bir şehir değil liman şehridir. Efes'in denizle bağlantısı kesilince Efes bitti. İzmir'de limanın olmaması demek İzmir'in bitmesi demektir. İzmir Limanı çok eski dönemden beri çok önemliydi. Osmanlı döneminde ülkenin dışı açılan kapısıydı. Bugün İzmir bir limanlar şehridir. İzmir ve Aliğa'daki toplam 16 limanımız Türkiye'nin konteynerinin yüzde 15'ini elleçliyor. Her türlü yükün ton olarak yüzde 16'sı limanlarımızda elleçleniyor. Limanlarımızın 220 destinasyona direkt bağlantı var. 4,2 milyon TEU olan liman kapasitemizin 1,7-1,8 milyon TEU'su kullanılıyor. Hala bir kapasite fazlamız var. Liman, rıhtım uzunluğu ve geri saha açısından Ege'nin birincisi, Türkiye'nin ikincisi durumunda. Her türlü yüke, yolcuya ve araca hizmet edebilen bir liman. Sadece bir konuda ihtisaslaşmış bir liman değil. Devlet limanı olması vasfıyla



liman tarifelerinde örnek teşkil ediyor. İzmir Alsancak Limanı'nın içine kadar giren demiryolu bağlantısı çok önemli” dedi.

Yunanistan'ın Pire Limanı'nın ve Mersin Limanı'nın özelleştirmeden önce İzmir Limanı'nın gerisinde olduğunu belirten Öztürk, özelleştirmeden sonra şu an Pire'nin 5 milyon TEU, Mersin Limanı'nın ise 2 milyon TEU yük elleçleme rakamına ulaştığını vurguladı. Limanın yolcu limanı mı yük limanı mı yoksa marina olarak mı değerlendirileceği konusunda çeşitli spekülasyonlar yapıldığını ifade eden Öztürk, İzmir Limanı'nın temel vasfının yük limanı olduğunu ve bunun korunması gerektiğini söyledi.

Liman kenti İzmir'in deniz taşımacılığı ve liman hizmetleri özelinde cazibesinin artırılabilmesi için bazı alanlarda müdahalelerin yapılmasının ihtiyaç olduğunun altını çizen Öztürk, bunun için yatırım yapılması gerektiğini söyledi.

Öztürk, şu bilgileri verdi: “TCDD İzmir Limanı'nın veriminin artırılarak canlandırılması, Körfez Rehabilitasyon Projesi ile İzmir Körfezi yaklaşım kanalı ve manevra dairesinin taranması,

rıhtım düzenlemeleri, limanın ekipman eksiklerinin tamamlanması, antrepo binasının yeniden düzenlenmesi, deprem veya benzer afete karşı liman rıhtımlarının güçlendirilmesi gerekmektedir. Kemalpaşa Lojistik Merkezinin bir an önce devreye alınması, İzmir ve Aliğa Limanlarının Kemalpaşa Lojistik Merkezi ile kara ve demiryolu ile entegre hale getirilmesi, bir devlet projesi olan Çandarlı Limanı'nın Çin'in Kuşak Yol Projesi'ne dahil edilmesi, aynı zamanda bölgede üretimin yüksek miktarlara ulaştığı rüzgar enerji santralleri imalat ve lojistik entegrasyonu sağlanması, yurtiçi taşımaların limanlarımız vasıtasıyla karayolundan denize döndürülmesi, RO-RO taşımacılığının teşvik edilmesi önem taşımaktadır”.

İzmir Alsancak Limanı'nın satılıp satılmayacağı konusunda bilgi sahibi olmadıklarını dile getiren Öztürk, “Devletin menfaatlerine en iyi devlet karar verir. Bu tür konularda siyaseti hiçbir zaman devreye sokmamak gerekir. Ülkenin menfaatleri ön plandadır. Ve buna göre hareket edilmeli. Verilecek kararın hepimiz için hayırlı olacağına inanıyorum” diye konuştu.

(DTO İzmir Şubesi)



DENİZCİLİK ÇALIŞMA SÖZLEŞMESİ 2006

Gemilerde mürettebatın sağlık ve güvenliği için Denizcilik Çalışma Sözleşmesine göre içme suyu tanklarından numune alımı ve analizi yapmaktayız. Bu sektöre yönelik hizmetlerimiz şunlardır:

- İçme suyu numunesi alma ve sanitasyon nakliyesi için WHO yönergelerine göre test etme
- Gemilerin bayrağını taşıdığı ülke yönetmeliğine göre içme suyu numunesi alma ve test etme

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



TÜRKİYE CUMHURİYETİ'NİN DİRİLİŞ GÜNÜ: ZAFER BAYRAMI

Mustafa Kemal Atatürk komutasındaki Türk ordusunun zaferi ile neticelenen Büyük Taarruz ve Başkomutanlık Meydan Muharebesi, dünya tarihine konu olan kahramanlık destanlarından biri olarak kayda geçti. Bu yıl büyük taarruzun sonucu olan Büyük Zafer'in 101. yılını kutluyoruz. İşte zafere giden yolda yaşananlar...



Sakarya Meydan Muharebesi'nden sonra kamuoyunda ve TBMM'de taarruz için sabırsızlıklar baş göstermişti. Bu gelişmeler üzerine Mustafa Kemal Paşa, 6 Mart 1922'de Büyük Millet Meclisinin gizli bir toplantısında endişe ve huzursuzluk duyanlara "Ordumuzun kararı, taarruzdur. Fakat bu taarruzu tehir ediyoruz. Sebebi, hazırlığımızı tamamen bitirmeye biraz daha zaman lazımdır. Yarım hazırlıkla, yarım tedbirlerle yapılacak taarruz, hiç taarruz etmemekten çok daha kötüdür." diyerek bir taraftan zihinlerdeki şüpheyi bertaraf etmeye çalışırken diğer taraftan da orduyu son zaferi sağlayacak bir taarruz için hazırlamıştı.

1922 yılının Haziran ayı ortalarında, Başkomutan Gazi Mustafa Kemal Paşa, taarruza geçme kararını aldı. Asıl amaç; yok edici bir meydan savaşı yapmak, düşmanı çabuk ve kesin bir sonuç alacak

şekilde vurmaktı. Büyük Taarruz ve bu taarruzu taçlandıran Başkomutan Meydan Muharebesi, Türk Kurtuluş Savaşı'nın son safhasını ve zirvesini teşkil etmişti. Mustafa Kemal Paşa, 3 yıl 4 aylık süreçte Türk milletini ve ordusunu adım adım hedefe taşımıştı.

Batı Anadolu'yu Türk ordusuna karşı savunmayı planlayan Yunan ordusu; Gemlik Körfezi'nden Bilecik, Eskişehir ve Afyon doğusu ile Menderes Nehri'ni takiben Ege Denizi'ne dayanan savunma hattını bir yıla yakın bir süre ile tahkim etmişti. Özellikle Eskişehir ve Afyon bölgeleri gerek tahkimat gerekse birlik miktarı bakımından daha kuvvetli tutulmuş, hatta Afyon'un güneybatısındaki bölge birbiri gerisinde beş savunma hattı şeklinde tertiplenmişti. Hazırlanan Türk taarruz planına göre 1'inci Ordu kuvvetleri, Afyon'un güneybatısından kuzeye doğru



taarruza geçtiğinde Afyon'un doğusu ve kuzeyinde bulunan 2'inci Ordu kuvvetleri de taarruzla kesin sonuç almak istediğimiz 1'inci Ordu bölgesine düşmanın kuvvet kaydırmasına engel olacak ve Döğür bölgesinde bulunan düşman ihtiyatlarını kendi üzerine çekmeye çalışacaktı.

Süvari Kolordusu da Ahır Dağları'ndan aşarak düşmanın yan ve gerilerine taarruz ederek düşmanın İzmir'le telgraf ve demir yolu irtibatını kesecekti. Baskın prensibi ile Yunan ordusunun imhasının gerçekleşmesi düşünülmüştü.

İki ordunun insan ve tüfek yönünden aşağı yukarı birbirine denk olmasına karşın makineli tüfek, top, uçak ve özellikle motorlu araçlar yönünden üstünlük Yunan ordusundaydı. Yalnız süvari (kılıç) olarak Türk ordusu üstünlüğe sahipti. Bir taarruz ve özellikle de takip harekâtında tank ve motorlu araçların



bulunmadığı o zamanki savaşlarda, süvarinin oynayacağı rolün çok önemli olduğu yadsınamaz bir gerçektir. Mustafa Kemal Paşa, 19 Ağustos 1922'de

Piyadeler, sabah 06.00'da Tınaztepe'ye hücum mesafesine yaklaşarak tel örgüleri aşmış Yunan askerini süngü hücumu ile temizledikten sonra Tınaztepe'yi ele

ve insanüstü çabalarla gerçekleştirilmiştir. Afyon kurtuluşun şanlı ve şerefli müjdesi olmuş, Başkomutanlık Karargâhı ile Batı Cephesi Komutanlığı Karargâhı Afyon'a taşınmıştır.



Ankara'dan Akşehir'e giderek 26 Ağustos 1922 Cumartesi sabahı düşmana taarruz emrini vermiştir.

26 Ağustos sabahı Başkomutan Mustafa Kemal Paşa, yanında Genelkurmay Başkanı Fevzi Paşa ve Batı Cephesi Komutanı İsmet Paşa ile birlikte muharebeyi idare etmek üzere Kocatepe'deki yerini almıştı. Büyük Taarruz burada başlamış, topçuların sabah saat 04.30'da taciz ateşi ile başlayan harekât, saat 05.00'te önemli noktalara yoğun topçu ateşi ile devam etmiştir.

geçirmişti. Bundan sonra saat 09.00'da Belentepe, daha sonra Kalecik-Sivrisi düşmandan temizlenmişti. Taarruzun birinci günü, sıklet merkezindeki 1'inci Ordu Birlikleri, Büyük Kaleciktepe'den Çiğiltepe'ye kadar on beş kilometrelik bir bölgede düşmanın birinci hat mevzilerini ele geçirmişti. 5'inci Süvari Kolordusu düşman gerilerindeki ulaştırma kollarına başarılı taarruzlarda bulunmuş, 2'nci Ordu da cephede tespit görevini aksatmadan sürdürmüştü. 27 Ağustos Pazar sabahı gün ağarırken Türk ordusu bütün cephelerde yeniden taarruza geçmiş, bu taarruzlar çoğunlukla süngü hücumlarıyla

30 Ağustos 1922 Başkomutan Meydan Muharebesi sonunda, düşman ordusunun büyük kısmı dört taraftan sarılarak Gazi Mustafa Kemal Paşa'nın ateş hatları arasında, bizzat Zafertepe'den idare ettiği savaşta, tamamen yok edilmiş veya esir edilmişti. Anadolu'daki Yunan kuvvetlerinin yarısı imha veya esir edilmiş, kalan bölümü ise üç grup halinde çekilmişti. Bu durum karşısında Çalköy'de yıkık bir evin avlusu içinde Gazi Mustafa Kemal Paşa, Yunan ordusunu takip etmesi için Türk ordusuna o tarihî "Ordular, ilk hedefiniz Akdeniz'dir. İleri!" emrini verir. Büyük Zafer'den iki yıl sonra Mustafa Kemal Paşa, Başkomutan Meydan Muharebesi'ni sevk ve idare ettiği Zafertepe'de 30 Ağustos 1924 tarihinde Büyük Zafer'in önemini şu şekilde ifade etmiştir. "... Hiç şüphe etmemelidir ki yeni Türk devletinin, genç Türkiye Cumhuriyeti'nin temelleri burada atıldı. Ebedî hayatı burada taçlandırıldı. Bu sahada akan Türk kanları, bu semada uçuşan şehit ruhları, devlet ve cumhuriyetimizin ebedî muhafızlarıdır..."

Türk milletine 30 Ağustos ruhunu en derin duygularla yaşatan şanlı Zafer Bayramımız kutlu olsun. Bu büyük mücadelede şehit düşen bütün şehitlerimizi saygı ve minnetle anıyoruz...

DENİZCİLİK VE LOJİSTİK ALANINDA ÜLKEMİZ İÇİN HER TÜRLÜ KATKIYI VERMEYE HAZIRIZ



İSMAİL GÖRGÜN

MEDLOG YÖNETİM KURULU ÜYESİ – İMEAK DTO YÖNETİM KURULU ÜYESİ

Sadece MEDLOG gibi büyük bir kurumun değil, aynı zamanda Türkiye'nin denizcilik sektöründeki çatı kuruluşunun da yönetimindesiniz. İsmail Görgün olarak bize yol hikayenizi anlatır mısınız?

Ben Samsun, Bafralıyım... Aslında hikayem, Denizcilik Fakültesi'ni kazanmamla başladı. Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi'ni kazandım. Bu üniversiteye ilk girenlerden

biriyim, okulu da dereceyle bitirdim ve ilk mezunlardanım. Okulu bitirmem, doğal olarak denizcilikle ilgili yolumun başlangıcı oldu. Okul bittikten sonra liman acenteliği yapan bir şirkete staja başladım. Orada sadece 2 - 3 ay çalıştım. Kurumsal şirket deneyimi edinmek amacıyla hemen ardından ARKAS'a başvurduğum ve resmi olarak çalışmaya başladım. Ben hayatımda hiç iş değiştirmedim.

“**Taş yerinde ağırdır” sözünden hareketle 30 yıllık meslek hayatında hiç kurum değiştirmeden, farklı ünvanlarla görev yapan MEDLOG Yönetim Kurulu Üyesi İsmail Görgün son seçimlerden sonra İMEAK Deniz Ticaret Odası'nın da yönetiminde yer aldı. Denizcilik sektörünün içinden gelen İsmail Görgün, sonrasında lojistik alanında da önemli işlere imza atan kurumların başında yer alarak kendi deyimiyle ülkemiz için denizcilik, lojistik ve kruvaziyer vasıtasıyla olabilecek her türlü katkıyı vermeye hazır olduklarını vurguladı. İsmail Görgün, Deniz Ticareti Dergisi'ne denizcilik ve lojistik sektöründe Türkiye'nin stratejik konumunu ve yapılan çalışmaları anlattı.**”

Hayatım boyunca bir kere iş başvurusu yaptım ve bu yıl, profesyonel meslek hayatımda 30'uncu yılımı dolduruyorum. Aslında, şirketle İstanbul'a gelmek üzere anlaşmıştım; fakat, işe başladığım gün İzmir'de birinin işten ayrılmasıyla, ilk görevime İzmir'de başlamış oldum. 2000 senesine kadar İzmir'deydim. Ardından 2000 senesinde MSC'nin İhracat Müdürü olarak İstanbul'a taşındım.

Tabii burada ARKAS - MSC iş birliğinden bahsetmekte fayda var...

1995 senesinde MSC Gemi Acenteliği, ARKAS ile ortak olarak kuruldu. Ben, daha sonra MSC'ye geçtim. 2005'te Şube Müdürü oldum; 2008 yılında yönetimin tamamen MSC'ye geçmesiyle Bölge Müdürü; 2011 senesinde de MSC'nin Genel Müdürlüğü görevime başladım. Sonra 2011'de MEDLOG'u kurduk. Oraya başka bir arkadaşım atanmıştı; onun ayrılmasıyla da 2016 senesinde MEDLOG'ta Genel Müdür olarak çalışmaya başladım. O zaman hayatıma; denizciliğin yanında lojistik de eklenmiş oldu. MSC ile tanışmam, bana ve ekip arkadaşlarıma MSC'nin gücünden faydalanıp ülkemize daha fazla hizmet etme şansı verdi. Öncesinde MSC ile denizcilik anlamında ülkemizde ulaşılabilecek her yere denizden ulaşmaya çalışıyorduk. Trabzon'dan İskenderun'a kadar uygun olabilecek her limana uğrak yapmaya çalıştık. MEDLOG Lojistik'i kurduktan sonra da yurtiçi taşımacılık ve depoculuk faaliyetlerimizle her yere ulaştık. Öyle bir noktaya geldik ki bugün sayısı 30'a varan depo açtık.

23 depodan da demiryoluyla limanlara ulaşma şansımız oldu. Haftada 120'ye yakın tren seferi yapmaya başladık. Ayrıca şunu da belirtmekte fayda görüyorum: Türkiye'de taşınan toplam yükün ancak %1 civarı demiryolu ile taşınırken, MEDLOG Lojistik'te bu oran %20'dir. Hepsi de karayolundan, demiryoluna dönmüş yüküdür. Bunlar bizim çalışma hayatımızdaki gurur kaynaklarımız. Türkiye'nin her yerine hizmet ulaştırmak gibi önemli bir hedefi gerçekleştirdik. Bu işin içerisinde beni en çok memnun eden taraf da bu oldu. 2022 yılının Nisan ayında MEDLOG Genel Müdürü yerine MEDLOG Yönetim Kurulu Üyesi oldum. Aynı zamanda bizim bünyemizde birkaç şirketimiz daha var. IT şirketimiz MEDTEC, turizm şirketimiz Cisalpina ve depo alanında hizmet veren GDT Lojistik şirketimizde de Yönetim Kurulu Üyeliği'ne devam ediyorum.

Ben İcra görevimin yoğunluğu nedeniyle temsil işlerine pek zaman ayırmadım

öncesinde; ama 2022'de İcra ile ilgili faaliyetleri bırakıp Yönetim Kurulu Üyeliği'ne geçince başka bir göreve zaman ayırır duruma geldim. O da DTO Yönetim Kurulu Üyeliği oldu.

DTO'da herkesin çok çalıştığını biliyoruz. Şu anda masanızdaki en önemli konular hangileri?

DTO, denizciliğin her yönünü temsil ettiği için DTO Yönetim Kurulu Üyeliğim ile beraber de balıkçılıktan gemi inşaya, yatçılıktan deniz turizmine kadar denizciliğin çok çeşitli konuları üzerinde çalışma fırsatı buldum. Şu an spesifik olarak söyleyemem ama birçok konu üzerinde çalışmalar yürütüyoruz. Türk Bayraklı gemi filosunun artırılması çalışmalarından, boğazlara, oradan balıkçılığa, limancılığa, deniz turizminin yaşadığı sıkıntılardan gemi inşasının ihtiyaçlarına kadar her konu gündeme geliyor ve Yönetim Kurulu Başkanı Tamer Kıran başta olmak üzere Yönetim Kurulu olarak hakikaten bunların hepsine zaman harcıyor, tartışmalar yapıyor ve çözüm üretmek için çalışıyoruz. Benim şu an en yoğun gündemim, DTO çalışmaları. Bu durumdan memnunum çünkü denizciliğin birçok alanına kafa yorup, düşünüyor ve bu konularda çalışma imkanı buluyorum.

Depo konusu başlı başına başka bir mecra... Anladığım kadarıyla lojistik deyince olmazsa olmaz depolar geliyor akla. Biraz bundan bahseder misiniz?

Bizim yaptığımız depoculuk konteynerin bir parçası aslında. Konteyner taşımacılığı bir ekosistem. Konteyner taşımacılığında her şeyi düşünmeniz gerekiyor. Geminizin hangi gün, nereye geleceği, ne kadar süre limanda kalacağı, operasyon hızı gibi gemi ile ilgili konuların yanında haftalık – aylık boş konteyner ihtiyaçları, boş konteyner indireceğiniz liman, limanda kalış süreleri, ithalat taşımacılığından dönen boş konteynerin müşterilerinize gönderilebilmesi için nerede bekleyeceğine kadar planlamanız gerek. Konteyner deponuzu doğru konumlandırarak ve doğru yöneterek konteynerlerinizi müşterinizin ihtiyaçları için belli bir süre depoda hazır bekletmeniz ve bu arada konteynerin

bakımını yapmanız ve bunu hem firmanız hem müşteriniz için en verimli şekilde yönetmeniz gerekiyor.

Lojistik, terim olarak aslında askeriyeden geliyor. Askeri lojistik de karayolu, demiryolu ve denizyolunu kapsar. Fakat biz zaman içerisinde lojistiği sadece kara tarafı olarak tuttuk, denizi ondan ayırdık. Çünkü deniz, lojistiğin en büyük yatırım gerektiren kısmı... O yüzden ayrılıyor ve tabii, kendine has kuralları da var. Kara tarafına geldiğiniz zaman da bu kez limanlar devreye giriyor. Eğer konteyner işi yapıyorsanız, düzenli olarak da geminin buraya gelecekte ve yük adedi artıyor, gemiler büyüyorsa sizin uğrak yaptığınız liman da o gelişime ve değişime ayak uydurmak zorunda.

Ve tabii ki liman ve müşteri arasında yükün en az maliyetle, en hızlı, güvenli şekilde ve en az karbondioksit salınımıyla artık yazılımların devreye girdiği, çağdaş kara ve demiryolu yönetimiyle ön ve son taşımayı organize etmek.. Özetle bu, yönetilmesi başlı başına ayrı bir yönetim anlayışı, konsantrasyon ve tecrübe gerektiren bir ekosistem.

Biraz da MEDLOG'un denizcilik tarafından bahseder misiniz?

MEDLOG'u, konteyner deniz taşımacılığının önünde ve sonundaki kara taşımacılığında hizmet vermek üzere MEDLOG Lojistik olarak kurduk. Aynı zamanda uzun zamandan beri Cenevre'yi sıkıştırıyorduk. Diyoruz ki, "Buradaki yüklerin limanlar arasında taşınmasını biz organize edebiliriz". Ayrıca, biz Türkiye'de iyi bir gemi operasyonu işi yapabileceğimize inanıyoruz. O yüzden, gemi yönetiminin bir kısmını merkezin bize vermesini istiyoruz. Türk Bayrağı ihtiyacını vurguluyoruz; çünkü Türkiye limanları arasında taşıma yapacağız. Türkiye olarak, MSC filosu içindeki bir gemi birimini yönetmek istiyoruz. Bu göreve talibiz. Derken, Marmara içerisinde bir gemiye Türk bayrağı çektik ve onu yönetmeye başladık. Bu amaçla, Medlog Gemicilik'i kurduk. Bizi gururlandıran tarafı ise o gemilerin sayısının bugün 8'e kadar ulaştığı



olması. Gemilerimizden biri olan Med Samsun ismi benim memleketimden geliyor. Diğer gemilerimizin bazılarında da yöneticilerimizin memleketlerinin isimleri var. Yıllar önce kızım doğduğunda da bir gemiye MSC Selin ismi verilmişti. Bunlar hep bizi gururlandıran ve aidiyet hissini artıran noktalar. Medlog Gemicilik'in 9'uncu gemisi de gelecek aya yetişebilir diye düşünüyorum.

MEDLOG olarak bundan sonraki hedefleriniz neler?

Bu grubun içerisinde Türkiye'de kombine yük taşımacılığının lideri MEDLOG Lojistik, Tekirdağ'da 300 bin metrekare alana kurulu Türkiye'nin en büyük transit limanı ASYAPORT, 25 yılı aşkın süredir pazarda lider olan MSC ve halihazırda 8 Türk Bayraklı gemisiyle Türkiye'de feeder taşımacılığı hizmeti veren MEDLOG Gemicilik, Türkiye'ye en fazla yolcu getiren şirketlerden MSC CRUISE, yolculara yer ve seyahat hizmeti sunduğumuz CISALPINA ve hem grup içi hem grup dışı için yazılım ürettiğimiz teknoloji şirketimiz MEDTEC var. MSC Grubu olarak, hedeflerimizi sürekli büyüttüğümüzü söyleyebilirim.

Bu kapsamda, ASYAPORT da büyüyor; hem transit yükü hem lokal yükü her geçen gün artan bir liman haline geldiği gibi ülkemizin Balkanlar üzerinden Avrupa'ya açılan kapısı oluyor. Aynı zamanda Marport ve Assanport gibi ortak olduğumuz limanlarımız da bulunuyor.

MEDLOG Lojistik olarak ise son yıllarda var olan depolarımızı genişletiyor ve yeni depoları müşterilerimizin hizmetine sunuyoruz. Grup adına hedeflerimiz ve projelerimiz, Denizcilik, Lojistik, Limancılık ve Deniz Turizmi üzerinden ülkemize yapılabilecek her türlü katkıyı içeriyor.

Türkiye lojistik anlamda çok stratejik bir konuma sahip... Sizce neyi daha kârlı hale çevirebiliriz, ne gibi adımlar atmalıyız?

Pandemi, Türkiye için lojistik anlamda bir avantaj haline geldi. Pandemi döneminde tüketim tarafı (Avrupa ve Amerika) anladı ki; biz üretimle tüketimin arasını çok açarsak sıkıntı yaşayabiliriz. Bunun yanında sürdürülebilirlik kavramı da hayatımıza daha fazla yerleşti. Hepsini birleştirdiği zaman, üretimi bize en yakın yerde yaparak, en ucuz, en

sürdürülebilir şekilde gerçekleştirelim ki kesintisiz bize ulaşabilsin mantığı gündeme geldi. Çin bunun için çok uzak kaldı. Çin'in alternatifleri Hindistan, Vietnam gibi ülkelerdi; ama onlar da uzak kaldılar. O zaman, ya Avrupa Birliği'ne üye küçük devletlerle bunu yapabilirsiniz ya da Avrupa Birliği'ne üye olmayan ama sınırında olan Türkiye gibi bir ülkeyle... Türkiye'nin jeopolitik yapısından insan gücüne, ulaşımdan bilgi birikimine kadar birçok cezbedici noktası var. Türkiye, kendi üretmediği yüklerin üretilen yerlerle arasında koridor olma şansına da sahip.

Gürcistan, Azerbaycan, Kazakistan, Türkmenistan... Bütün bunların orta noktasındayız... Demir İpekyolu, Çin'in mallarının Avrupa'ya gitmesine bizim seyirci kalmadığımız bir ticaret güzergahı olmalı. Şöyle açıklamak isterim: Orta koridorun ortası olan Türki Cumhuriyetleri ve Türkiye. Buradaki ticari bağlarımızı genişlettiğimiz zaman güzel adımlar atmış olacağız. Çünkü bizde Kazakistan'ın ürettiği kadar buğday yok ya da Özbekistan'ın yetiştirdiği kadar pamuk yok. Ama biz onların mallarının bizim üstümüzden gitmesine vesile olma şansına sahibiz. Bu nedenle, hem kendi alışverişimiz hem de Avrupa'ya giriş çıkışta bir yol olma anlamında Orta Koridoru lehimize kullanma şansımız çok fazla. Bu bizim için bir şans... Avrupa'nın artık; "Tamam, bunları ben senden ve senin üzerinden alayım." demesi gerekiyor. Ancak bunun için de uzun vadeli yatırıma ikna olmaları lazım.

Son olarak sektöre nasıl bir mesaj vermek istersiniz?

İMEAK Deniz Ticaret Odası ile beraber denizcilikle ilgili her konu hayatıma girdi. Sonuç itibarıyla, büyük bir grupta çalıştıktan sonra eğitimimin ve iş tecrübemin bana kattığı bu birikimle Türk denizciliğine hizmet edebilme şansına sahip olduğum için çok memnunum. DTO'da hakikaten her konuyla ilgili çok yoğun ve güzel bir çalışma süreci var. Bu sürecin bir parçası olmama imkan sağlayan önce şirket ve DTO üst yönetimine sonrasında bu çalışmalarımı destekleyen arkadaşlarıma müteşekkirim.

EN İYİLERİN TERCİHİ JOTUN BOYA



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

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

Jotun Yapıları Korur



**Jotun
Yapıları
Korur**
jotun.com.tr



İnşaat Boyaları



Deniz Boyaları



Endüstri Boyaları



Toz Boyalar

Türkiye’de ve dünyada “Yeşil Liman” konsepti



* MESUT CAN KÖSEOĞLU¹

Küreselleşme ve teknolojik imkanların etkisi ile ticaretin ve buna bağlı olarak taşımacılığın artmasının tüm dünyada çevreye olan olumsuz etkileri artırdığı ulusal ve uluslararası organizasyonlarca kabul edilmiştir. (Köseoğlu ve Solmaz, 2020). Bu kapsamda limanlar, dünya ticaretinin dahil olduğu tesislerin en başında gelmektedir. Ayrıca limanlar yerel bölgelerin gelişiminde önemli rol almaktadır ve şehirlerin profilini tanımlayıcı bir etkiye sahiptir. Ülkelere göre değişmekle birlikte, limanlar genel olarak özel yönetime sahiptirler, fakat devlet limanları da sınırlı bir yaygınlığa sahiptir. Bunlara ek olarak devlet ve özel kurum ve kuruluşların ortak işbirliği ile işletilmekte olan limanlar da mevcuttur (Ford, 1991). Yerel, bölgesel ve ulusal yönetimlerin liman inşaatında ve etki sahalarındaki mevcut limanların gelişim ve değişiminde çevresel etki faktörü, yakın zamanda limanın başarı ve performans ölçütlerinde en önemli ölçütlerden biri olmuştur (Satır ve Doğan-Sağlamtimur, 2018). Limanlar bölgesel kalkınmanın en önemli parçalarından biri olsa da, direkt ve indirekt olarak çevreye olan zararları da göz ardı edilemez bir

gerçektir (Gibbs ve diğ., 2014). Liman operasyonları, sera gazı emisyonları, toz, gürültü, vb. birçok çevresel zarara sebebiyet vermektedir. Ticaretin merkez tesislerinden biri olması dolayısı ile liman yönetimlerinin içinde bulunduğu ikilem çevreye duyarlılık ve ticari kaygılardır (Köseoğlu ve Solmaz, 2020). Küresel ve ulusal ekonomilerde yatırım ve getiri açısından büyük bir paya sahip olmaları ve ticaret akışının merkezinde olmaları yıllar boyunca bu ikilemdeki ticari tarafının kazanmasına sebep olmuştur (Walker ve diğ., 2019). Bu ikilemdeki parametrelerin karşılaştırılması ve ayrı ayrı değerlendirilmesi üzerine pek çok çalışma yapılmıştır. Limanların çevresel etkilerine yönelik yapılan çalışmalar, gemi operasyonları ve hinterland üzerindeki evresel etkilerle sınırlı kalmayıp aynı zamanda sürdürülebilirlik, finansal uygulanabilirlik, geniş kıyı yönetimi ve çevre politikalarını kapsayan sistematik yaklaşımları da barındırmaktadır (Lam ve Notteboom, 2014).

Denizcilik sektöründe sürdürülebilir bir sistem arayışı gün geçtikçe önem kazanmış ve sürdürülebilirlik konsepti limanlarda hem finansal hem de çevresel değişimlerin kabul edilmesine yönelik politikaların izlenmesi temeline göre kabul edilmiştir (Wakeman, 1996). Bu temelde, küresel yaklaşımları ve uygulamaları vurgulayan literatürde pek çok çalışma mevcuttur (Darbra ve diğ., 2005; Arslan ve Solmaz, 2018; Ateş ve Akın, 2014; Anastasopoulos ve diğ., 2011; Lam ve Notteboom, 2014).

Çevresel ve ticari kaygılar ikileminin bir çözüm noktası olarak yeşil liman konsepti ortaya çıkmıştır. Yeşil Liman kavramı (veya Eko-liman, Ecoport, ekolojik liman) çevresel etki ve ekonomik çıkarları dengeleyen, sürdürülebilir gelişmeye açık bir liman türüdür. Yeşil limanlar, sürdürülebilir teknolojilerin



* MURAT SELÇUK SOLMAZ²

uygulanması, aynı zamanda tüketim politikalarından uzaklaşıp, iç çevrim, kaynak optimizasyonu, atık ve israfın azaltılıp mümkünse ortadan kaldırılması gibi hedeflerin benimsenmesi ile geri dönüşümü mümkün olan veya olmayan negatif çevresel etkilerin yaşanmaması için gereklilikleri yerine getirmektedir (Anastasopoulos ve diğ., 2011; Köseoğlu ve Solmaz, 2020).

Yeşil limanların tarihsel gelişimi Köseoğlu ve Solmaz (2020) tarafından detaylı biçimde anlatılmıştır. Özetlemek gerekirse, tarihsel gelişime bakıldığında uluslararası denizcilik sözleşmeleri çerçevesinde uzun bir geçmişi vardır. Şekil 1’de tarihsel gelişimin akışı verilmiştir. Son 50 yıl içerisinde yeşil liman konseptinin mevzuatlar bazında oluşumu 1964 Harbours Act’e dayanmaktadır. Bu sözleşmede sürdürülebilirlik ve hazine teşvikleri vurgulanmıştır (Harbours Act, 1964). Takiben 1972 London Convention denize bırakılan atıkların kontrolü üzerine ve International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL 73/78) yeşil operasyonlar,

deniz kirliliğine sebep olan kaynakların kontrolü, denize atık ve tehlikeli maddelerin atılması, gemiler kaynaklı kirliliklerin önlenmesi, liman içinde sintine kaynaklı kirliliklerin önlenmesi ve liman hava sahası kirliliğinin önlenmesi üzerine yapılmış olan tanımlayıcı sözleşmelerdir (Saxe ve Larsen, 2004; Harvey, 2012). 1990 Environmental Protection Act ile endüstriyel kaynaklı kirliliklerin kontrolü ve atıkların tanzimi için düzenlemeleri oluşturmuştur. Limanlar da bu çerçevede değerlendirildiğinden, hava, kara ve deniz kirliliklerinin yönetilebilmesi için ve atık yönetiminin sağlanabilmesi için EPA önemli bir adımdır (EPA, 2007). 1994 yılında yayınlanan ve 2003 yılında güncellenen European Seaport Organization (ESPO) Environmental Code of Practice yeşil limanlar için sektörün çevresel hedeflerini belirlemiştir. Takiben 2012 yılında ESPO Green Guide olarak tüzük güncellenmiş ve liman bazında öz değerlendirmeyi vurgulamıştır. Green Guide ileriye dönük hedeflerin belirlenmesini, hedeflerin gerçekleştirilmesi için teşvik ve sürdürülebilir gelişimin sürekliliğini sağlamaktadır (ESPO, 2012). The EU Eco-Management and Audit Scheme (EMAS) ve Port Environmental Review System (PERS) limanların belirlenen yeşil standartlara uyması ve temel çevresel yönetim ilkelerini ve gereksinimlerini kapsamaları için ESPO tarafından belirlenen politikaların uygulanmasını sağlamaktadır. EMAS ve PERS limanların periyodik olarak denetlenmesi ve uygulamalarının ESPO tarafından takibi için birincil araçlardır (ESPO, 2012; Darbra ve diğ., 2005; European Commission, 2014; TÜRKLİM, 2013). Bunlara ek olarak ISO14001 standardı çevresel performans ölçütlerini belirlemektedir. Bu standardizasyon herhangi bir organizasyon için geçerli olsa da, limanlar dahil bir kuruluşun çevresel yönetim sistemlerinin gereksinimlerini detaylı biçimde açıklamaktadır. Aynı zamanda sorumluluk ve sürdürülebilirliğin çevresel etkilerine sistematik bir yaklaşım oluşturmaktadır. ISO14001 regülasyonu, kuruluşların çevresel hedeflerine

ulaşmaları için önemli bir yardımcı kaynak olmanın yanında, buldukları yerel ve bölgesel yapılara da katkı sağlamaktadır (ISO, 2015).

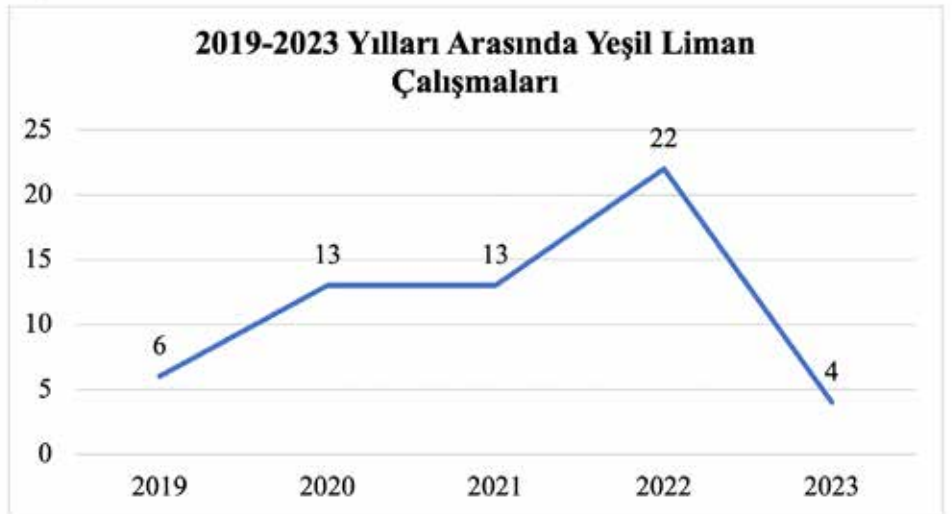
Expanded indexi kapsamında 58 bilimsel makale yayınlanmıştır. Yıllara göre yayınlanan makale sayısı grafiği Şekil 2'de verilmiştir. Yıllara göre artan bir grafik çizen yeşil liman çalışmaları



Şekil 1: Yeşil limanlar ile ilgili mevzuatların tarihsel gelişimi

Uluslararası literatüre bakıldığında yeşil limanlar ile ilgili pek çok çalışma bulunmaktadır. Yeşil liman konseptinin bu bağlamda sektörel ve akademik çabaların ortak bir sonucu olarak

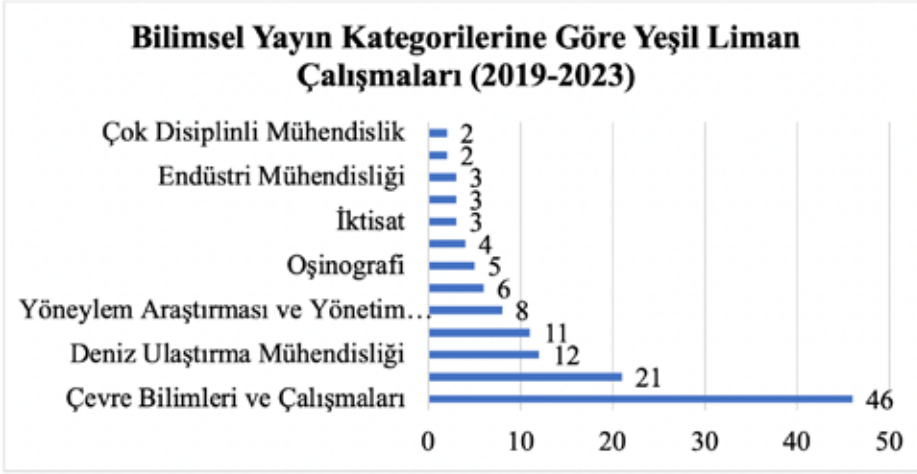
için 2023 yılı sonunda da yüksek bir makale sayısına ulaşacağı öngörülebilir. Bunun yanı sıra makalelerin yayınlanma kategorilerine göre dağılımı ise Şekil 3'de verilmiştir.



Şekil 2: Son 5 yılda yıllara göre yeşil liman çalışmaları

oluşturduğu söylenebilir. Güvenilirlik ve geçerlilik açısından Web of Science indexli dergilerde yapılan taramanın sonuçları Şekil 2 ve 3'te verilmiştir. Sadece 2019-2023 arasında yeşil limanlar ile ilgili Science Citation Index-

Öngörülebileceği üzere yeşil limanlara yönelik bilimsel yayınların büyük çoğunluğu çevre bilimlerinde ve deniz ulaştırma mühendisliği alanlarında yapılmıştır. Bunun yanı sıra yöneylem araştırması ve endüstri mühendisliği



Şekil 3: Bilimsel yayın kategorilerine göre yeşil liman çalışmaları (2019-2023)

çalışmaları süreçlerin optimizasyonu ve karar verme problemleri bakış açılarını sunmaktadır. Yeşil liman çalışmaları geniş bir bilimsel yelpazeye hitap etmektedir. Hem mühendislik, hem iktisat, hem de çevre bilimlerinde yer alan yeşil liman konsepti, sürdürülebilirlik ve çevreye yönelik negatif etmenlerin azaltılmasına yönelik çalışmalara konu olmaktadır.

Hem sektörel, hem de akademik faaliyetlerin yönelimini belirleyen en önemli faktörlerden bir tanesi de ESPO'nun en önemli 10 çevresel öncelikler listeleridir. Belirli aralıklarla

ESPO tarafından yayınlanan bu öncelikler listesi yeşil liman ölçütlerinin belirlenmesinde de birincil referans olarak rol almaktadır.

Köseoğlu ve Solmaz (2020) tarafından derlenen ve 1994-2018 yılları arasındaki ölçütleri sunan ilk listenin güncel hali Şekil 4'te aşağıda verilmiştir. ESPO'nun hazırladığı bu liste The Environmental ESPO Questionnaire sonuçlarına göre belirlenmektedir ve ESPO tüzüğü'nün (günümüzdeki Green Guide) etkinliği için de ölçmek için kullanılmaktadır. Ankete pek çok ülkeden 300'e yakın

liman katılmakta ve sonuçlar çevresel sorunların tespiti için kullanılmaktadır. Anket sonuçları ESPO tarafından ilk 10 çevresel öncelikler listesi olarak belirli aralıklarda yayınlanmaktadır (ESPO, 2012; ESPO, 2022). Bu anket ve listeleme aynı zamanda yasa yapıcıların ve gelecek regülasyonların kapsamalarının belirlenmesinde de katkı sağlamaktadır.

Öncelikler incelendiğinde, iklim değişikliğinin son 3 yılda öneminin arttığını hatta 2022'de en önemli öncelik olduğunu gözlemleyebiliyoruz. Listenin sonları pek değişmese de, hava kalitesi, enerji tüketimi ve gürültünün yıllar boyu yüksek öncelikte olduğu görülmektedir. İklim değişikliğinin daha iyi anlaşılması ve dünya çapında buna yönelik vurgunun artması liman sektörü önceliklerini etkilediği şeklinde yorumlanabilir.

ESPO'nun çevresel önceliklerinin ve uluslararası sözleşmelerin belirlediği aynı zamanda Köseoğlu ve Solmaz (2020) tarafından tanımlanan Dünya yeşil liman ölçütleri, Türkiye'deki uygulamalarla da örtüşmektedir.

Türkiye'de de dünyada olduğu üzere yeşil liman projelerine dahil olmak bir zorunluluk değil, gönüllülüktür. Yeşil liman statüsü bir prestij sağlamakla birlikte aynı zamanda tasarruf, çevreye duyarlılık, sosyal sorumluluk ve hatta karlılık gibi sonuçları da beraberinde getirmektedir.

Türkiye'de yıllar geçtikçe yaygınlaşan yeşil limanlar, Türk Standardları Enstitüsü tarafından verilen sertifika, ISO9001, ISO14001 ve OHSAS 18001 kalite sistemleri ve entegre bir sürdürülebilirlik yönetim sistemini gerektirmektedir. Bu koşulları sağlayan limanlar denetlemelere tabi olmakta ve yeşil liman sertifikasını devam ettirebilmektedir.

BELİRLİ OPERASYONLAR İÇİN YENİLENEBİLİR ENERJİ KAYNAKLARI TERCİH EDİLMEKTEDİR

Dünya ve Türkiye'deki uygulamalar incelendiğinde uygulamalarda farklılıklar da bulunmaktadır. Türkiye'de limanların yeşil liman sertifikasına

ESPO Yıllara Göre Liman Sektöründeki En Önemli İlk 10 Çevresel Öncelikler								
Yıl/Sıra	2009	2013	2016	2017	2018	2019	2020	2022
1	Gürültü	Hava Kalitesi	Hava Kalitesi	Hava Kalitesi	Hava Kalitesi	Hava Kalitesi	Hava Kalitesi	İklim Değişimi
2	Hava Kalitesi	Çöp/Liman Atıkları	Enerji Tüketimi	Enerji Tüketimi	Enerji Tüketimi	Enerji Tüketimi	İklim Değişimi	Hava Kalitesi
3	Çöp/Liman Atıkları	Enerji Tüketimi	Gürültü	Gürültü	Gürültü	İklim Değişimi	Enerji Tüketimi	Enerji Tüketimi
4	Dip Tarama Operasyonları	Gürültü	Toplamla İlişkiler	Su Kalitesi	Toplamla İlişkiler	Gürültü	Gürültü	Gürültü
5	Dip Tarama Tasfiyesi	Gemi Atıkları	Çöp/Liman Atıkları	Dip Tarama Operasyonları	Gemi Atıkları	Toplamla İlişkiler	Toplamla İlişkiler	Su Kalitesi
6	Toplamla İlişkiler	Toplamla İlişkiler	Gemi Atıkları	Çöp/Liman Atıkları	Liman Gelişimi (Kara)	Gemi Atıkları	Gemi Atıkları	Toplamla İlişkiler
7	Enerji Tüketimi	Dip Tarama Operasyonları	Liman Gelişimi (Kara)	Liman Gelişimi (Kara)	İklim Değişimi	Çöp/Liman Atıkları	Su Kalitesi	Gemi Atıkları
8	Toz	Toz	Su Kalitesi	Toplamla İlişkiler	Su Kalitesi	Liman Gelişimi (Kara)	Çöp/Liman Atıkları	Çöp/Liman Atıkları
9	Liman Gelişimi (Su)	Liman Gelişimi (Kara)	Toz	Gemi Atıkları	Dip Tarama Operasyonları	Dip Tarama Operasyonları	Dip Tarama Operasyonları	Liman Gelişimi (Kara)
10	Liman Gelişimi (Kara)	Su Kalitesi	Dip Tarama Operasyonları	İklim Değişimi	Çöp/Liman Atıkları	Su Kalitesi	Liman Gelişimi (Kara)	Dip Tarama Operasyonları

Şekil 4: ESPO'nun yıllara göre liman sektöründeki en önemli ilk 10 çevresel öncelikler

sahip olmaları için devlet tarafından bir teşvik verilmemektedir. Bunun yanı sıra yeşil liman sertifikası gereksinimlerini sağlamak isteyen bir liman, inşaatı sırasında yeşil liman standartları gözetilerek planlanmadıysa, değişim ve uyum için yatırım maliyeti açısından sorunlar yaşayabilmektedir. Bu durumda da limanlar yeşil liman fikrinden uzaklaşmaktadır. Dünyadaki uygulamalara bakıldığında ise önde gelen liman kentlerinde yerel ve ulusal bir politika olarak yeşil yaklaşım benimsenmekte ve çevreci yatırımlara devlet teşviki verilmektedir.

Yenilenebilir enerji kaynakları açısından Türkiye’de uygulamalar çok sınırlı kalmaktadır ve kreyn operasyonları gibi belirli operasyonlar için yenilenebilir enerji kaynakları tercih edilmektedir. Bunun en büyük sebebi daha önce de belirtilen yatırım maliyetidir. Tüm kargo ekipmanlarının yenilenmesi gibi bir sürece hiçbir liman yönetiminin girmeyi tercih etmeyeceği rasyonel bir bakış açısıyla anlaşılabilir durumdadır. Yeşil liman örneklerine bakıldığında dünyada bu yatırım adımları daha hızlı atılmaktadır. Türkiye’de de her geçen gün yenilenebilir enerji kullanımı limanlarda artmaktadır. Buna ek olarak gemi kaynaklı emisyonları azaltmak için cold ironing gibi sistemlerin Türkiye’de yaygınlaştığı da görülmektedir.

Buradaki en önemli sorunlardan bir tanesi ise “yurt dışına enerji satışı” kapsamıdır. Cold ironing limanların karlılığının ve sürdürülebilirlik faaliyetlerine yatırım için önemli bir parça olabilecek bir uygulamadır, aynı zamanda bölgesel emisyonun azalması ve liman çevresindeki yaşam koşullarının iyileştirilmesi için faydalı bir adımdır.

Ulusal regülasyonlarda buna yönelik değerlendirmelerin yapılması gereklidir. Dünyadaki öncü uygulamalar ile ortak bir paydada buluşan ulusal regülasyonlar/ uygulamalar ve gerekli teşviklerin sağlanması ile Türkiye’deki yeşil liman sayısının hızlı bir şekilde artacağı değerlendirilmektedir.

KAYNAKÇA

Anastasopoulos, A., Kolios, S. ve Stylios, C. (2011). How Will Greek Ports Become Green Ports?. Geo-Eco-Marina, Vol. 17, s. 73-80.

Arslan, O. ve Solmaz, M. S. (2018). Gemi işletmelerinde sürdürülebilir insan kaynakları üzerine bir araştırma. Proceedings of the 2nd International Symposium on Multidisciplinary Academic Studies, 603-614, Kasım 2018, İstanbul.

Ateş, A. ve Akın, M. (2014). Türkiye’de Yeşil Liman Kavramı ve Yasal Çevçevesi. Proceedings of the 2nd International Symposium on Environment-Morality Papers, 173-181, Ekim 2014. Adıyaman, Türkiye

Darbra, R., Ronza, A., Stojanovic, T.A., Wooldridge, C. ve Casal, J. (2005). A Procedure For Identifying Significant Environmental Aspects in Sea Ports. Marine Pollution Bulletin, 50(8), s. 866-874.

EPA (Environmental Protection Act) (2007) Environmental Protection Act 1990 CHAPTER 43 <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1990/43/introduction>, Erişim Tarihi: 03.07.2023

ESPO (European Sea Ports Organization) (2012). Green Guide: Towards Excellence in Port Environmental Management and Sustainability https://www.espo.be/media/espopublications/espo_green%20guide_october%202012_final.pdf, Erişim Tarihi: 03.07.2023

ESPO (European Sea Ports Organization) (2022). ESPO Environmental Report 2022 <https://www.espo.be/publications/espo-environmental-report-2022>, Erişim Tarihi: 03.07.2023

European Commission (2014) EU Eco-Management and Audit Scheme http://ec.europa.eu/environment/emas/about/index_en.htm, Erişim Tarihi: 03.07.2023

Ford, C.R. (1991). Ports into the Next Century, Thomas Telford Ltd. Publications, London, UK

Gibbs, D., Rigot-Muller, P., Mangan, J. ve Lalwani, C. (2014). The Role of Sea Ports in End-To-End Maritime Transport Chain Emissions. Energy Policy, 64. s. 337-348.

Harbours Act (1964) Harbours Act 1964 Chapter 40 <http://www.literacytrust.org.uk/policy>, Erişim Tarihi: 03.07.2023

Harvey, M. (2012) Origins of the London Convention. International Maritime Organization, Londra, İngiltere.

ISO (The International Organization for Standardization) (2015). ISO 14001:2015, Third Edition: Environmental Management Systems - Requirements with Guidance for Use, American National Standards Institute (ANSI), 3rd Edition.

Köseoğlu, M. C., & Solmaz, M. S. (2020). Türkiye Ve Dünya Yeşil Liman Ölçütlerinin Karşılaştırmalı Bir Değerlendirmesi. Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi, 12, 33-58.

Lam, J. ve Notteboom, T. (2014). The Greening of Ports: A Comparison of Port Management Tools Used By Leading Ports in Asia and Europe. Transport Reviews, 34 (2), s. 169-189.

Satır, T., ve Doğan-Sağlamtimur, N. (2018). The Protection of Marine Aquatic Life: Green Port (Ecoport) Model Inspired By Green Port Concept in Selected Ports from Turkey, Europe and the USA. Periodicals Of Engineering And Natural Sciences, 6(1), s. 120-129.

Saxe, H. ve Larsen, T. (2004) Air Pollution From Ships in Three Danish Ports. Atmospheric Environment, 38(24), s. 4057-4067

TÜRKLİM (Türkiye Liman İşletmecileri Derneği) (2013). TÜRKLİM Liman Sektör Raporu.

Wakeman, R. (1996). What is a Sustainable Port? The Relationship Between Ports and Their Regions. The Journal of Urban Technology, 3(2), s. 65-79.

Walker, T. R., Adebambo, O., Feijoo, M. C. D. A., Elhaimer, E., Hossain, T., Edwards, S. J., Morrison, C. E., Romo, J., Sharma, N., Taylor, S. ve Zomorodi, S. (2019). Environmental Effects of Marine Transportation. World Seas: An Environmental Evaluation, s. 505-530

* 1 Ar. Gör., Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği, Denizcilik Fakültesi, Piri Reis Üniversitesi, Tuzla, İstanbul

* 2 Doç. Dr., Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği, Denizcilik Fakültesi, Piri Reis Üniversitesi, Tuzla, İstanbul

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

MEGA YAT TURİZMİ HIZLA BÜYÜYOR

Yaşanan pandemi süreci ile değişen tatil alışkanlıkları ve Rusya-Ukrayna Savaşı sonrasında mega yatların rotası daha fazla Türk denizlerine çevrildi. 2021 yılından itibaren mega yat turizmi sektöre yatırım yapanların yüzünü güldürüyor. Mega yatlar marinalarda konaklarken bıraktığı ekonomik değer, seyir esnasında yakıt başta olmak üzere almış olduğu kumanyalar bölge ekonomilerine de ciddi katkı sağlıyor. Mega yatların bakım ve onarımlarını da göz önüne alırsak, mega yat turizminin sağladığı katma değer büyük tartışılmaz. Dünyanın en ünlü iş ve sanat camiasından bilinen insanların tatil durağı haline gelen Türkiye’de mega yatların kalacağı marina sayısı ne yazık ki kısıtlı... Tek sorun da bu değil aslında. Bu sayımızda hem mega yat turizminin ülkemize getirilerine baktık, hem de yapılması gerekenleri değerlendirdik. İMEAK DTO Şube Başkanları ve sektörün önemli oyuncularının gözünden Türkiye’de mega yat turizminin artılarını ve eksilerini sayfalarımıza taşıdık.





AHMET ÇETİN
İMEAK DTO ANTALYA ŞUBESİ YÖN. KUR. BŞK.

AHMET ÇETİN: “HEDEFİMİZ ANTALYA’MIZI MEGA YAT TURİZMİNDE DE HAKETTİĞİ YERE GETİRMEK”

Ülke olarak, turizm sektöründeki gelirlerin yüzde 20’sinden fazlasını elde ettiğimiz deniz turizmi, özellikle yabancılara hitap etmesinden dolayı ihracat gelirlerimiz açısından her geçen gün daha büyük bir önem arz ediyor.



Turizm başkentimiz Antalya ise pandemi sonrasındaki süreçte devamlı olarak misafir sayısını artırıp, ülke ekonomisi için katma değer yaratmaya devam ediyor.

Antalya Valiliği rakamlarına göre geçen yıla göre yüzde 40 fazla turist ağırlıyoruz.

Şu ana kadar 7 milyondan fazla yabancı şehrimizde misafir oldu.

Marinalar, kruvaziyer turizm, su sporları, dalış turizmi, mavi yolculuk, yatlar, günü birlik tur tekneleri, tahmin edilenin çok üzerinde katma değer sağlıyor. Ancak bunların içinde mega yat turizmi olası gelirleri bakımından fark yaratabilecek bir sektör olarak öne çıkıyor. Şöyle ki; yakıt alımı, bağlama ücretinin yanı sıra kumanya alımı ve diğer harcamalarıyla beraber tüm işletmeler için değer yaratıyor. Deniz turizminin merkezi olan Antalya’mız, özellikle lüks yat üretim merkezleri arasında da dünya çapında en çok tercih edilen yerlerden biri olma özelliğini taşıyor. Pandemi sonrası artan talepler neticesinde Antalya Serbest Bölge’de son dönemde lüks yatların yanı sıra büyüklüğü 40 metrenin üzerinde olan 7 yat tamamlanarak sahiplerine teslim edilmiş, bakım ve onarım için gelen talepler sonrasında bu rakam iki katına kadar çıkmıştır. Üretilen mega yatların yanı sıra bakım için de

Antalya’yı tercih eden mega yatların bölgemiz ekonomisine sağladığı katma değer önemli boyutlardadır. Şu anda Doğu Akdeniz Bölgesi’nin en kapsamlı ve kapasitesi en yüksek yat onarım ve bakım merkezi olan Antalya’da hedef doğru yatırımlarla dünyanın

zirvesine yerleşerek markalaşmak. Bu konuda denizcilik sektöründeki tüm paydaşlarımızla ortak yürüttüğümüz çalışmalar devam etmektedir.

Özellikle mega yat turizminde Antalya’nın hak ettiği yere ulaşmasındaki en büyük engel ise dev yatların bağlanabileceği liman eksikliğidir. 6 yat limanına sahip olan bölgemizde 40 metrenin üzerindeki yatlar için sadece Setur Marina Antalya’nın uygun olması, onun da artan talepler karşısında zorlanması, en büyük katma değer sağlayan etkenlerden biri olan mega yat turizmini olumsuz etkilemektedir. Ancak bu konuda başta kamu yönetimi olmak üzere tüm paydaşlarımızla yoğun bir çalışma içinde olduğumuzu da belirtmekte fayda var.

İMEAK Deniz Ticaret Odası Antalya Şubesi olarak bölge turizmi için büyük önem taşıdığını düşündüğümüz Finike Yat Limanı’nın mega yatlara hizmet verebilecek altyapıya sahip olması konusunda Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı nezdinde girişimlerde bulunduk. Mega yatlara da hizmet verebilecek Finike Yat Limanı’nın tamamlanmasıyla Antalya’mızın turizmin bu kolunda da arzuladığımız yere ulaşacağını düşünüyorum.

ORHAN DİNÇ: SAHADAN GELEN DÖNÜŞLERE GÖRE MEGA YAT TURİZMİ İYİ GİDİYOR

Bodrum gerek Türkiye, gerekse yurtdışında iyi bilinen ve marka değeri olan bir kentimiz. Her bütçeden tatilcinin aradığını bulabileceği eşsiz güzellikte bakir koyları, doğası, denizi ve tarihiyle ün salmış bir yarımada olan Bodrum için Ege ve Akdeniz’ in kesiştiği noktada Türkiye’nin Avrupa’ya açılan kapısı demek yanlış olmaz. Her ne kadar bir kısım koylarımızı ve koylarımızın tekne kapasitelerini yapılaşma sebebi ile kaybetmiş olsak da, aynı cazibeyi koruduğunu rahatlıkla söyleyebilirim. Mega yatların ziyarette tercih kriterlerinin çoğunu fiziki koşullarımızla sağlamanın yanında şunu da belirtmemde fayda var, gerek marinalarımız, gerekse acentelerimiz işlerinde son derece



ORHAN DİNÇ
İMEAK DTO BODRUM ŞUBESİ YÖN. KUR. BŞK.

uzman, dünya standartlarının üstünde bir kalite ile hizmet vermekte ki, mega yat sahiplerinin en önemli bulduğu konular da bunlar. Sahadan gelen geri dönüşlerde de iç turizmde azalan iş

salgınına karşı alınması gereken tedbirleri eksiksiz bir şekilde uygulayarak o dönemi en iyi şekilde atlattığımızı söyleyebilirim. Rusya Ukrayna savaşı sonrası da Rusya'ya uygulanan yaptırımlar sebebi ile ciddi bir mega yat akını olduğunu gördük geçtiğimiz iki yıl boyunca. Hizmet alanında dünya ortalamasının üzerindeyiz, başta Bodrum olmak üzere Ege ve Akdeniz kıyılarımızda önceden ağırlamadığımız ama mücbir sayılabilecek sebeplerden ötürü ağırlamaya başladığımız misafirlerin de bu durumun farkında olduğunu görüyoruz. Dışarıda işler değişir veya değişmez, ancak değişmesi ve Rusya'ya uygulanan yaptırımların hafiflemesi veya kalkması durumunda da farkımız hissedileceğinden birçok mega yat sahibinin ilk tercihi olacağımızdan şüphem yok.



hacmine rağmen mega yat turizminin iyi gittiğini söyleyebilirim.

Pandemi döneminin başlarında ve pandeminin gölgesinde girdiğimiz ilk sezonda yabancı mega yat sahiplerinin bütün sınırlar kapalı olmasına rağmen, Bodrum başta olmak üzere Türk marinalarında kalmak ve teknelerini Türk sularında kullanmak istediklerini bildirmiş olmaları o dönemde içimizi ferahlatmış, korona virüsü salgını sebebiyle yaşanan tüm olumsuzluklara rağmen virüs

Her sektörde sorun, sıkıntı yaşanır bu inkar edilemez. Ancak ilk olarak Bodrum özelinde olmak üzere tüm sahil kesimimizde çok profesyonel ve memnuniyet odaklı bir iş kültürü mevcut... Bu; teknelerin bağlandıkları marinalardan, hizmet aldıkları acentelere ve hatta teknelerin kışlamaya, tamir, bakım-onarımına bırakıldığı çekek yerlerine kadar geçerli bir durum. Genel anlamda bir sıkıntı yaşamamakla beraber uzmanlaşmış yapılarımızla daha sonra da bir sıkıntı yaşamayacağımızı

düşünüyorum. Önümüzdeki en büyük tehlike ise koyların kullanıma kapatılması ve yapılaşarak bakirliklerini yitirmeleri. Kıyılarda yapılaşmanın daha planlı ve deniz turizminin geleceğini düşünerek yapılması gerektiğini düşünüyorum.

Son olarak Mavi Yolculuk; denize açılmanın, denizi yaşamının, yelkenin, rüzgarın, doğanın sağladığı rehabilitasyonun, balığın, kalamarın, ahtapotların lezzetinin sunumudur ve çıkış noktası Bodrum ve Gökova Körfezidir. Ülkemizin sahil şeridinin en büyük sermayesi olan koyların ve denizlerin korunması, sürdürülebilirliğinin sağlanması gelecek nesillerimizin en önemli geçim kaynağı olacaktır. Turizm, ülkemizin stratejik sektörlerinden biridir ve deniz turizmi en önemli bileşenlerindedir ve korunması gerekmektedir. Bodrumlu bir Bodrum aşığı olarak bu amaç doğrultusunda elimizden geleni yapıyoruz ve herkesi bu amaç doğrultusunda çalışmaya davet ediyoruz.

İLKAY TUGAY: "FETHİYE KOYLARI DÜNYACA ÜNLÜ İSİMLERİN MEGA YATLARINI AĞIRLIYOR"

Ülkemizin en uzun kıyı şeridi Muğla ilindedir. Kıyı şeridi boyunca ülkemiz Akdeniz'de bulunan diğer ülke koylarına oranla oldukça fazla koya sahiptir. Bölgemizde her koy eşsiz güzellikte ve el değmemiş muazzam çekiciliktir. Göcek bölgesinde Sarsala Koyu, Yassıcalar, Tersane Adası, Taşyaka (Bedri Rahmi) Koyu, Fethiye Bölgesi'nde Turunç Koyu, Kalemiye Koyu, Dalyan Koyu, Ölüdeniz Bölgesi'nde ise Mavi Mağara, Kabak Koyu, Kelebekler Vadisi gibi dünyaca ünlü pek çok koy bölgemiz sınırlarında yer almaktadır. Sorumluluk sahamızda bulunan Fethiye ve Göcek limanları, birçok mega yata koylar ve marinalarla ev sahipliği yapmaktadır.

Göcek'te Skopea Marina, D-Marin ve Port Azure, mega yatları ağırlama özelliğine sahip marinalarımızdır. Fethiye'de ise Muğla Büyükşehir Belediyesine bağlı iskeleye yanaşabilmektedirler. Süveyş Kanalı'ndan



İLÇAY TUĞAY
İMEAK DTO FETHİYE ŞUBESİ YÖN. KUR. BŞK.

Avrupa'ya doğru seyir halinde olan yatlar için Fethiye Limanı yakıt ikmali için oldukça büyük öneme sahiptir. Yakıt ikmali yapan bir tekne toplamda esasında 10-12 saatlik bir gecikme yaşamaktadır. Bu durum yatları fazla zaman kaybına uğratmamaktadır.

Aynı zamanda kumanya alımı da yapan yatlar ülkemiz ve bölgemiz ekonomisine ciddi katkı sağlamaktadırlar. Mega

yerel esnaf için farklı gelir kaynağı yaratmaktadır. Ayrıca Dalaman Havalimanı'nın çok yakın olması misafir ve mürettebat değişimlerinde bölgemizin tercih edilmesine etkindir. Bölgemize her yıl ortalama 100'den fazla yat gelmektedir. Dünyanın en ünlü iş ve sanat camiasından bilinen insanlara ait olan bu mega yatlar uzun dönem körfezde de

mirde ya da limanda kalabilmektedir. Özellikle pandemi döneminde ülkemizi en çok ziyaret edenler arasında Abromoviç, Rus Oligarkları, Ortadoğu Şeyhleri ve Bill Gates olmuştur. Bill Gates'in 'Lana' isimli teknesi ile ziyareti esnasında, doğum gününü özel bir plajda kutlaması, Jeff Bezos ve diğer davetlilerin yatları ile bölgemizde olması gibi haberler bölgemizin tanıtımına da oldukça fazla katkı sağlamıştır. Fethiye'de popüler olan plaj ve restoranlar ile yat misafirlerinin radarına giren önemli turizm destinasyonlarından biri olmuştur.

Uygun iklim şartları, ustalık ve kalifiye işçilik, kaliteli üretim vb. birçok üstün



yatların kıyı şeridimiz boyunca seyir etmeleri, demirlemeleri ve marinalara girişleri bölge ekonomisi haricinde ülke ekonomisine de büyük katkı sağlamaktadır. Şöyle ki, mega yatlarda çalışan mürettebatın kalabalık olması, misafir ihtiyaçları teknelerin ihtiyaçları,

özelliğe sahip olmamız ise tekne park yeri ve marina taleplerini arttırmaktadır. Bölgemizde yatların kışlaması için uygun alanın henüz tahsis edilememesi gibi eksiklerimizin giderilmesini ve önümüzde ki dönemde Türk bayraklı mega yat filomuzun artarak deniz

turizm sektöründeki yerini alması gerektiğini değerlendirmekteyiz. Mega yatların kışlamalarının burada olması esnafın kış döneminde de hizmet vermesini, dolayısıyla gelir elde etmesini sağlamaktadır. Özellikle mega yat mürettebatının yüksek alım gücünü de hesaba katarsak, ekonomik anlamda bölgeye en üst seviyede katkı sağlamaktadır.

Deniz turizmi ile ilgili tüm çalışmalarımızda öncelikle kamu yararı sağlanmasını dile getirmekteyiz. Yeni projeler, sektörümüzün menfaatini gözetmeli ve doğal güzelliklerimizi koruyarak sürdürülebilir turizme hizmet etmelidir. Bizlere miras kalan denizcilik değerlerimizi koruyarak gelecek nesillere aktarılmasını sağlamak üzere çalışmalarımıza devam etmekteyiz.



HALİL BAĞLI
İMEAK DTO MARMARİS ŞUB. YÖN. KUR. BŞK.

HALİL BAĞLI: "MEGA YATLARIN MARMARİS EKONOMİSİNE KATKISI BÜYÜK"

Mavi yolculuğun vazgeçilmez adresi Muğla koylarını ve körfezlerini süsleyen mega yatların, isimleri gibi ekonomiye ve turizme katkıları da son derece önemli ve büyük. Son zamanlarda mega yatların Türkiye sularında seyirlerinde artış yaşanıyor. Mega yat üretiminde 2017 verilerine göre de dünya üçüncüsüyüz. Bu onur ve gurur verici bir tablo... Beraberinde ise mega yatlar inşa ve imalatından başlayıp bakım onarımına kadar her aşamada çok yüksek katma



değer sağlıyor. Birçok alt sektörü besliyor. Ayrıca mega yatlar marinalarda konaklarken bıraktığı ekonomik değer, seyir esnasında yakıt başta olmak üzere almış olduğu kumanyalar bölge ekonomisine ciddi katkı sağlıyor.

Mega yatların bakım ve onarımlarının da getirisi çok büyük... Büyük tersaneler, planlı ve plansız bakımlarını yapabiliyor. Ülkemiz ekonomisine katkısı çok büyük. Bir yelkenli ile kıyaslandığında 20 katı daha ekonomik büyüklüğü var. Mega yatlar boyutu ile daha büyük olduğundan marinalara, içindeki misafirlerin varlıklı olmasından dolayı bölgeye ekonomik değer sunuyor.

BEGÜM DOĞULU: "BU SEKTÖRDE YETİŞMİŞ ELEMAN BULMAK ÇOK BÜYÜK SIKINTI"

Mega yat turizminde ülkemiz özellikle pandemi sonrası çok hızlı bir ivme almış ve tüm rekabet halinde olduğumuz Yunanistan, Hırvatistan ve İtalya gibi uzun yıllar mega yatlara ev sahipliği yapmış Akdeniz çanağındaki ülkelerden çok daha fazla rağbet görmemize vesile olmuştur. Buradaki en önemli faktör devletin pandemi sürecinde gerekli sağlık önlemlerini alıp, deniz hudut kapılarını, yat turizmine diğer tüm ülkelerden önce açmış olmasıdır.

Pandemi sürecinin çok iyi yönetilmesi ve tüm ihtiyaçlarına kesintisiz, beklentileri doğrultusunda karşılık verilmesi ülkemiz adına çok ciddi bir başarı olmuş ve yıllarca göz ardı edilen hizmet kalitemiz dünya mega yat sektöründe ön plana çıkmıştır. Rusya Ukrayna Savaşı'nın etkilerine gelince... Savaş ve insanların



BEGÜM DOĞULU
BEGÜM YACHTING – ŞİRKET SAHİBİ

zarar görmesi hiçbir zaman üçüncü şahıslar için fırsat ve kazanç kapısı olarak değerlendirilemez, ancak sürecin gelişimi birçok mega yatın ülkemize gelmesine sebebiyet vermiştir. Ancak maalesef belirtmek isterim ki; ülkemiz henüz bu kapsamda mega yatlara ev sahipliği yapacak sayıda ve boyda teknelere konaklama ve alt yapı olarak hazır değildir.



Bu süreçte Türk örf ve adetleri gereği misafir olarak gördüğümüz yatlara son derece iyi ev sahipliği yapılmış olması mega yat sahiplerinin ülkemizi gelecek zamanlarda dahi Home Port olarak kullanma ve tercih etmesine vesile olmuştur. Ancak bu durumu göz önünde bulundurarak ivedi bir

şekilde yatırımcılarımızdan ve devletten beklentimiz mega yatlara hizmet ve ev sahipliği yapacak kapasitede marinalar inşa edilmesi yönündedir. Bu şekilde ancak Akdeniz çanağındaki mega yat pastasından büyük bir pay almamız söz konusu olabilir.

Bu arada mega yatlar ile ilgili birçok sıkıntı sivil toplum örgütleri aracılığı ile devlete iletilmiş ve devletin hızlı refleksi alması neticesinde neredeyse tamamen çözüm noktasına ulaşmıştır. Sadece şu anki tek sıkıntı gemi adamı olan ve kontratlı teknede çalışan personelin oturma izni sıkıntısı yaşıyor olmasıdır.

Uzun süre konaklama yapan personelin dünyada uygulanan Seamans Book ibrazı ve tekne ile kontratını beyan etmesi neticesi normal oturma izni almak isteyen diğer yabancılardan ayrılması gerekmektedir. Çünkü yabancı bayraklı teknede çalışan mürettebat, konaklamasını teknede yapmakta ve denizciliği kolaylaştırma adına ülkemiz zaten 13 Mayıs 2016 yılında IMO

mevzuatı kapsamında Uluslararası Deniz Trafikinin Kolaylaştırılması Sözleşmesi (FAL Convention on Facilitation of International Maritime Traffic)'ni imzalamıştır. Buradan yola çıkarak bu kolaylaştırma yapılmalıdır, aksi takdirde uzun vadede mega yatlar mürettebatlarını bulundurmakta zorluk

çektikleri bir ülkeyi tercih etmezler. Bir diğer husus da bu alanda yetişmiş insan kaynağı bulma konusudur. Bu husus en büyük sıkıntımız maalesef... Burada net belirtmek isterim ki, bu sektör hizmet ve denizcilik sektörüdür; fedakarlık ister, özveri ister, ancak maalesef geliri yüksek dahi olsa bu sektörü önce cazip görüp sonra iş özverili çalışma kısmına gelince birçok aday hemen pes edip hiç iş etiğine sığmayacak şekilde işlerinden en yoğun süreç bile olsa arkalarına bakmadan ayrılırlar.

Bu sektörde yetişmiş eleman bulmak çok büyük sıkıntı. Önerim; bir haftalık gemi acente kursu açılıp, yapılan sınav sonucu personel tanıtım kartı verilmesi uygulamasından ziyade daha uzun süreçli bir eğitim neticesi bu hakka haiz olunursa, en azından gerçekten bu sektörde çalışmayı arzu eden adaylar yetiştirmiş oluruz. Aksi takdirde araç ehliyeti gibi bir haftada alayım da cebimde bulunsun zihniyetiyle maalesef gerekli sonuç alınmıyor.

Burada önemli bir başka konu daha var. Ülkemiz kıyı şeridi uzunluğu 8333 km. ve sadece kayıtlı 83 marina olduğunu görüyoruz. Ancak örnek alınmak istenen batı ülkelerinden, İtalya'nın 6500 km'lik sahil şeridinde 379, İspanya'nın 4964 km'lik sahil şeridinde 356, Hırvatistan'ın 5835 km'lik sahil şeridinde 159 adet marinası olduğu gerçeğine bakarsak; ekolojik dengeyi koruyarak gerekli teknolojik alt yapıları marinalarımıza entegre ederek daha çok yata hizmet verecek hale gelebiliriz diye düşünüyorum.

Devletin ve özel sektörün el ele verip yatırımcılara teşvik sağlanıp, daha fazla mega yat marinalarının inşa edilmesi sağlanmalıdır. Son olarak; denizcilik ve hizmet sektöründe görev almaya gönüllü denizci bir nesil yetiştirmek için devlet teşvikleri ve ülkemizin yat turizm ile ilgili faaliyet gösteren tüm acente, marina, tersane ve çekek yerlerinin kontrollerini ve hukuksal sorumluluk çerçevelerini daha net ve genişletilmiş olarak revize edilmesinin çok faydalı olacağını

düşünüyorum. Kontrollü ve disiplinli verilmeyen her hizmetteki hata maalesef ülkemize kayıp olarak geri dönüyor.



UĞUR KARA
BWA YACHTING TURKEY MANAGING
PARTNER

UĞUR KARA: “YAT TURİZMİ, SON DERECE HASSAS VE ÖZEL BİR TATİL SEÇENEĞİDİR”

Türkiye'de yat turizmi, birçok faktörün etkisi altında olan dinamik bir sektördür. Mega yat turizmi, son yıllarda önemli bir potansiyele sahip olmuştur ve genel anlamda, ülkemize olan ilgi ve talep artmıştır. Geçen sene Türkiye'deki yat turizmi için olumlu bir dönem geçirmiş olduğumuzu söyleyebiliriz. Rusya Ukrayna savaşı, özellikle Rus yat sahiplerinin Türkiye'yi destinasyon olarak tercih etmesine sebep oldu. Tercih etme sebeplerinin arasında coğrafi yakınlık ve siyasi ilişkileri sayabiliriz. Bu sene geçen seneye istinaden hafif bir düşüş yaşanmıştır. Bunun sebepleri arasında ekonomik belirsizlikler ve döviz kurlarındaki dalgalanmalar, siyasi faktörler ve bürokratik zorluklar belirleyici olmuş olabilir. Bunun yanı sıra yat turizmi, uluslararası alanda rekabetçi bir sektördür. Diğer destinasyonların cazip teklifleri ve tanıtımları, Türkiye'yi tercih eden yat sayısını etkileyebilir. Bu anlamda, bazı rekabetçi pazarlarda daha fazla tanıtıma ihtiyacımız olduğunu düşünüyorum. Pandemi döneminde mega yat turizmi, diğer turizm kollarına

göre daha korunaklı ve özel bir seçenek olarak tercih edildi. Pandemi süreci, insanların seyahat alışkanlıklarını değiştirdi ve geniş kitlelerin yoğun olduğu turistik bölgeler yerine, daha az kalabalık ve daha izole mekanları tercih etmeye yönlendirdi. Mega yatlar, küçük gruplar ve aileler için güvenli ve izole bir seyahat seçeneği sundu. Kişisel alanın daha kolay sağlanabildiği bu tür tatiller, pandemi döneminde mega yat turizminin popülaritesini artırdı. Tüm bu sebeplerle, mega yat turizmi pandemi döneminde, daha güvenli ve özel bir seyahat alternatifi olarak tercih edilen bir seçenek oldu.

Rusya-Ukrayna savaşı döneminde de Rus yat sahipleri, Avrupa'ya seyahat etmekte yaşanan kısıtlamalar ve belirsizlikler nedeniyle planlarını değiştirmek veya iptal etmek zorunda kaldılar ve Türkiye'yi seçtiler. Bu durum, Türkiye'deki yat turizminin potansiyel olarak olumlu etkilendiğini düşünebiliriz. Artan talep karşısında bazı marinaların altyapısı ve hizmet kalitesinde aksamalar oldu. Yoğunluk nedeniyle bazı marinalarda bağlama yeri sıkıntısı yaşandı. Marinaların bu artan talebe uyum sağlayabilmek için sürekli olarak altyapılarını geliştirmesi ve yat sahiplerine daha iyi hizmet sunması önemlidir.

Mega yat turizmi, özel talepleri ve yüksek beklentileri olan bir sektördür. Bu nedenle, müşteri memnuniyetini sağlamak için yüksek kalitede hizmet ve kişiselleştirilmiş deneyim sunmamız gerekmektedir. Ayrıca, bürokratik işlemlerin hızlandırılması ve gereksiz bürokratik kısıtlamaların ve yüklerin azaltılması, sektörümüzün gelişimi için önemli bir adım olacaktır.

Bu konuda hükümetler, belediyeler ve denizcilik otoriteleri işbirliği yaparak uygun altyapı ve hizmetleri sağlamalıdır. Yeni yürürlüğe giren Deniz Turizmi Yönetmeliği'nin 42/A maddesi, 39 metre ve üzeri yabancı bayraklı ticari yatların karasularımızda, sadece uzun bürokratik süreçten sonra bir charter lisansı ile faaliyet göstermesine izin verilmesi sektörü büyük sıkıntıya sokacaktır. Yat



turizmi, son derece hassas ve özel bir tatil seçeneğidir ve ülke gelirine yüksek düzeyde döviz girdisi sağlamaktadır. Yatlar, ve yat sahipleri anlık kararlarla seyahatlerini düzenlemektedir, bu nedenle yeni çıkan charter kanunundaki 10 ila 15 gün süren evrak çalışmaları, kısa süreli büyük mega yatların artık Türkiye'yi destinasyonlarından çıkarmasına neden olacaktır. Aynı şekilde, charter lisansı alsalar bile birkaç günlük ziyaret için milyonlarca lira para vermesi ve evrak işlemleriyle uğraşması gerekmektedir.

Maalesef bu kanun biraz daha esnetilmezse, Fransa ve İtalya gibi ülkelerdeki mega yatların orada kalmayı tercih edeceği ve ülkemize gelmemeyi düşünebileceği bir durum ortaya çıkabilir. Bu, ülkemizdeki yat turizminin olumsuz etkilenmesine ve sektörümüzün uluslararası rekabette geri kalmasına neden olabilir. Bu nedenle, yeni düzenlemenin yat turizmi sektöründeki olumsuz etkilerini minimize etmek için daha esnek ve uygun düzenlemelerin yapılması önemlidir. Yat turizminin gelişmesini ve ülkemizin bu alandaki rekabet gücünü korumak için, yat sahiplerinin taleplerini anlayışla karşılayan ve bürokratik süreçleri basitleştiren bir yaklaşım benimsenmelidir. Bir diğer konu da yetişmiş ve nitelikli eleman sıkıntısı... Mega yat turizminde yetişmiş ve nitelikli eleman bulmakta zorluklar yaşıyabiliyoruz. Yat sektörü özellikle

uzmanlık ve deneyim gerektiren bir alandır. Nitelikli elemanlara ulaşmak için işe alım süreçlerine özen göstermek ve yeterli tecrübeye sahip adayları çekmek için cazip çalışma koşulları ve kariyer fırsatları sunmak önemlidir. Yat sektörü, mevsimsel ve turistik bir yapıya sahiptir, bu da sürekli personel bulma sürecini etkileyebilir. Sezonluk işler için esnek çalışma düzenlemeleri ve geçici personel kontratları yapmak, iş gücü taleplerini karşılamak için faydalıdır. Yat sektöründe rekabetçi olabilmek için, çalışanlara rekabetçi ücretler, sosyal haklar ve kariyer fırsatları sunmak önemlidir. Aynı zamanda, yat sektörünün çekiciliğini artırmak için tanıtım ve bilinirlik çalışmaları yapmak, nitelikli elemanların sektöre ilgisini çekebilir. Eğitim kurumları ve sektör paydaşları ile işbirliği yaparak nitelikli eleman yetiştirme süreçlerini güçlendirebiliriz.

Mega yat turizminin gelişmesi için devletin ve sektörün birlikte çalışması gereken birçok faktör bulunmaktadır. Yat turizminin gelişmesi için yapılabilecek önemli adımlar: Altyapı ve marinaların geliştirilmesi, vergi ve teşvik politikaları, deniz ve çevre temizliği, eğitim ve nitelikli eleman yetiştirme, ulusal ve uluslararası platformlarda tanıtım ve pazarlama ve devlet ve yat sektörü arasında etkili bir işbirliği ve koordinasyon. Koylarımızın bakir kalması da önemli bir konudur. Bakir ve korunmuş koylar, turizm sektörü ve doğal çevrenin sürdürülebilirliği için

büyük önem taşır. Yerel halk, turistler ve sektör paydaşları arasında çevre konusunda farkındalık yaratılmalı ve eğitim çalışmaları düzenlenmelidir. Koylarda çevre dostu altyapı ve tesislerin ve atık yönetimi ve çevre dostu teknolojilerin kullanımı önemlidir.

Ülkemizdeki mega yat turizminin büyümesi ve sektörün uluslararası arenada rekabetçi bir konuma gelmesi için atılacak adımlar oldukça önemli ve olumlu bir hedef. Mega yat turizmi, ülkenin turizm gelirlerine ve ekonomisine önemli katkılarda bulunmaktadır.

Bu anlamda, güçlü bir işbirliği ve diyalog, turizm sektöründeki başarının anahtarıdır. Turizm paydaşları, sektörün gelişimi ve büyümesi için bir araya gelerek stratejiler belirleyebilir, sorunları ele alabilir ve çözümler üretebilir. Aynı zamanda, sektöre yönelik kısıtlamaların azaltılması ve yat acentelerinin taleplerinin önemsenmesi, yat turizminin gelişimini destekleyecektir.

Kaliteli hizmet anlayışının sürdürülmesi de turistlerin ve yat sahiplerinin memnuniyetini artıracaktır. Müşteri memnuniyeti, sektörün daha fazla tekrar ziyaretçi ve olumlu sözlü reklam alma potansiyelini artırır. Bu hedeflere ulaşmak için turizm sektörü paydaşlarının, turizm birimleri ve hükümetin bir araya gelerek ortak bir vizyon ve strateji belirlemesi önemlidir.

Ballast Water Treatment System Retrofits Over 40 Countries in the world **Over 250 Vessels**



- We would like to announce that SEFT Engineering Retrofit Team has completed 250th ballast water treatment system retrofit project since BWTS convention entered into force.
- We have retrofitted different types of vessels in different sizes from yachts to Cargo Vessels, from new buildings to existing vessels, we have received a good track record of references also in different types of BWT Systems.
- We would like to thank ship-owners, shipyards selected us as their solution partner, BWTS Manufacturers for their corporative approach during all mentioned challenging projects.



f @ m t w v /seftengineering

Sanayi Mh. Teknopark Blv. No: 1/4A Kat: 2, Kapi No: 303 Pendik / İSTANBUL
Tel: 0 216 447 28 00 (Pbx) **Fax:** +90 216 447 28 01
info@seft.com.tr • www.seft.com.tr

Avrupa Birliği denizciliği 1 Ocak 2024 tarihinde Emisyon Ticaret Sistemi'ne dahil ediyor



* PROF. DR. MUSTAFA İNSEL

Avrupa Birliği 14 Temmuz 2021'de yayınladığı Yeşil Mutabakat kapsamında bir dizi yasal düzenlemeyi gerçekleştirdi. Denizcilik açısından en önemli iki yasal düzenleme denizciliğin AB Emisyon Ticaret Sistemine (ETS) dahil edilmesi ve denizcilik yakıt girişimi (Fuel EU Maritime) düzenlemelerinde de sona gelindi. AB-ETS mevzuatı 10 Mayıs 2023 tarihinde AB resmi gazetesinde Regulation 2023/959 yayınlanarak yasalaştı, Fuel EU Maritime ise 11 Temmuz 2023 tarihinde AB Parlamentosu'nda kabul edildi, AB Konseyi'nin onayı sonrasında 1 Ocak 2025'te uygulamaya konması beklenmektedir.

Denizciliğin AB-ETS'ye dahil edilmesi denizcilik sektöründe sera gazları emisyonlarının bir mali ödemeye dönüşmesinin ilk adımını teşkil ediyor. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) bir süredir piyasa bazlı tedbirler altında denizcilikte yakıt vergisi getirilerek gemilerden sera gazları emisyonlarının vergilendirilmesini tartışıyor, ancak IMO da henüz bir mutabakata varılmış değil ve MEPC 80 de belirlenen plana göre 2028 yılından önce IMO'nun bir yakıt vergisini devreye sokması mümkün

görünmüyor. Avrupa Birliği 2018 yılında Regulation 2015/757 ile başladığı izleme-raporlama-doğrulama (MRV) sistemi ile ilk adımını attığı denizcilik emisyonlarının fiyatlandırmasına, MRV sistemini de Regulation 2023/957 ile revize ederek 1 Ocak 2024'ten itibaren başlayacak.

MRV SİSTEMİNİN DENİZCİLİK SEKTÖRÜNE GETİRECEĞİ YENİLİKLER

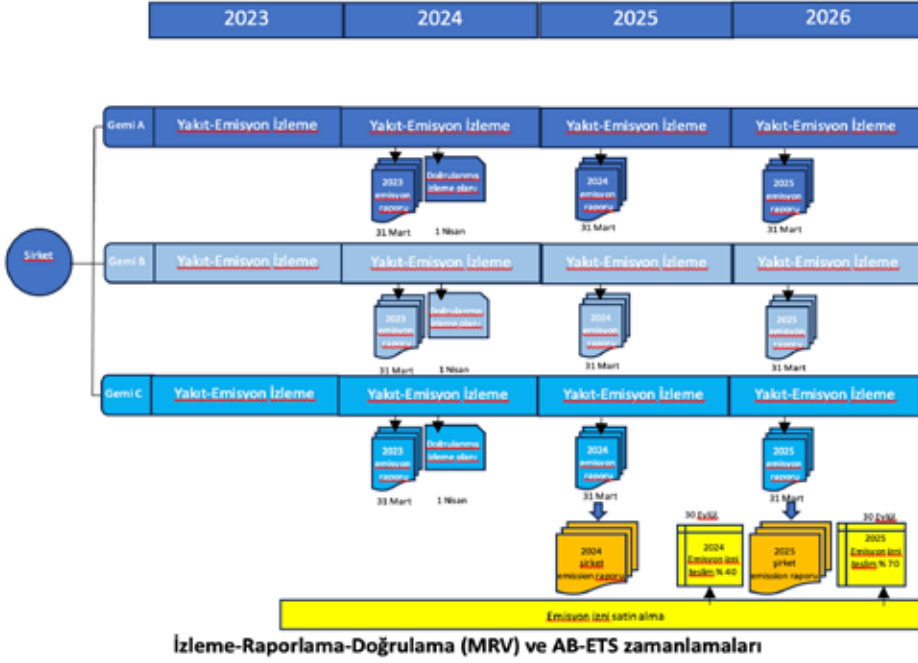
Regülasyon 2023/957 kapsamında revize edilen MRV sisteminin denizcilik sektörüne getireceği yenilikler kısaca özetlenir ise:

- MRV kapsamı karbondioksit (CO₂) yerine sera gazları olarak değiştirildi. 1 Ocak 2024 ten itibaren karbondioksit (CO₂) dışında metan (CH₄) ve nitrozoksit (N₂O) emisyonları da AB-MRV sistemine raporlanacaktır.
- Henüz metan (CH₄) ve nitrozoksit (N₂O) emisyonlarının hesaplanmasında bir metod geliştirilmemiş olup, AB komisyonu 1 Ekim 2023 tarihinde metodolojiyi ilan edecektir,
- 1 Ocak 2025 ten itibaren 400 GT ila 5000 GT arasındaki gemilerde sisteme dahil edilmiştir.
- Açık deniz destek gemileri 1 Ocak 2025 ten itibaren MRV'ye dahil edilecektir,
- Gemi MRV planları değişiklikleri içerecek şekilde 1 Nisan 2024'e kadar revize edilip onaylatılacaktır. Bu yeni planlar 1 Ekim 2023'te ilan edilecek metoda göre metan ve nitroz oksit emisyonlarını da içerecektir. İlk defa AB ye gidecek gemiler MRV izleme planlarını ilk giriş tarihinden itibaren üç ay sonrasına kadar hazırlayıp onaylatmak zorundadır.
- 2024 yılı emisyon değerleri MRV sistemi içinde 31 Mart 2025 tarihine kadar raporlanacaktır. Raporlama; hem gemi bazında emisyonları içerecek, hem de şirket bazında emisyonları içerecektir.

Öncelikle AB-ETS'ye denizciliğin dahil edilmesinin ana hatları aşağıda şekilde özetlenebilir

- AB ülkeleri dışında Norveç, İzlanda ve Lihtenştayn AB-ETS sistemi içindedir.
- AB-ETS 5000 GT üstü kargo ve yolcu gemilerine uygulanacaktır.
- 5000 GT üstü açık deniz destek gemileri 2027'de dahil edilecektir.
- 400-5000 GT arası kargo ve yolcu gemileri AB Komisyonu'nun hazırlayacağı rapora istinaden 2027 yılında dahil edilmeleri yeniden değerlendirilecektir.
- AB limanlarında ve AB limanları arasındaki seferlerdeki emisyonların % 100 için, AB dışı limandan AB limanına veya AB limanından AB dışı limana yapılan seferlerdeki emisyonların % 50'si karşılığı emisyon izni satın alınacaktır.
- AB üyesi ülke limanlarının 300 deniz mili mesafesindeki AB üyesi olmayan ülke konteyner limanları (son 24 ayda % 65'den fazla transit kapasitesinde ise) transit limanı olarak alınacak, AB dışı limandan AB limanlarına arada transit limanlara uğrak yapılan seferlerde uğrak liman dikkate alınmayacak ve tüm seferin emisyonlarının % 50 için emisyon satın alınacaktır. Transit limanlarının listesi 31 Aralık 2023 tarihine kadar AB komisyonu tarafından yayınlanacaktır.

Bu durumda Yunanistan adaları, Bulgaristan, Kıbrıs Rum kesimi limanları dolayısı ile ülkemizin Ege, Marmara, Akdeniz'deki tüm konteyner limanları, Zonguldak'ın batısındaki tüm limanlar transit limanı tanımına dahil edilebilir konumda bulunmaktadır. 2022 yılı istatistiklerine göre konteyner limanlarımızdaki toplam transit yük % 16 olmasına rağmen, liman bazında bu durumun değerlendirilmesine ihtiyaç vardır.



- Buz klası olan gemiler 31 Aralık 2030'a kadar % 5 istisna, 200.000 den az nüfusa sahip adalara yapılan yolcu ve Ro-Ro seferleri, 2 AB limanı arasında kamu hizmeti için yapılan seferler, Bir AB üyesi ülke içinde en uzak noktalara yapılan seferler istisna tutulacaktır.
- 2024 yılı emisyon izinlerinin %40'ı, 2025 yılı emisyonlarının %70'i, 2026 ve sonrasında emisyonlarının % 100'ü için emisyon izni satın alınması zorunludur.
- Metan (CH₄) ve Nitrözoksit (N₂O) emisyonları 1 Ocak 2024 ten itibaren AB-MRV ye dahil edilecektir. Karbondioksit emisyonları 1 ocak 2024, Metan ve Nitrözoksit emisyonları 1 Ocak 2026'dan itibaren AB ETS'de emisyon olarak kabul edilip emisyon izni satın alınacaktır.
- Gemilerde karbon yakalama (carbon capture) sistemi var ise, yakalanan miktar emisyon olarak alınmayacaktır.
- Şubat 2024'te şirket listeleri yayınlanarak, emisyon izni satın almalar başlayacak, emisyon fazlalıkları için emisyon izni satın alınacaktır. Emisyon sınırları 2024-2027 arasında % 4.3, 2028 de % 4.3 azaltılacaktır.
- Denizcilik şirketlerine bedelsiz emisyon izni verilmeyecektir. Emisyon izinleri

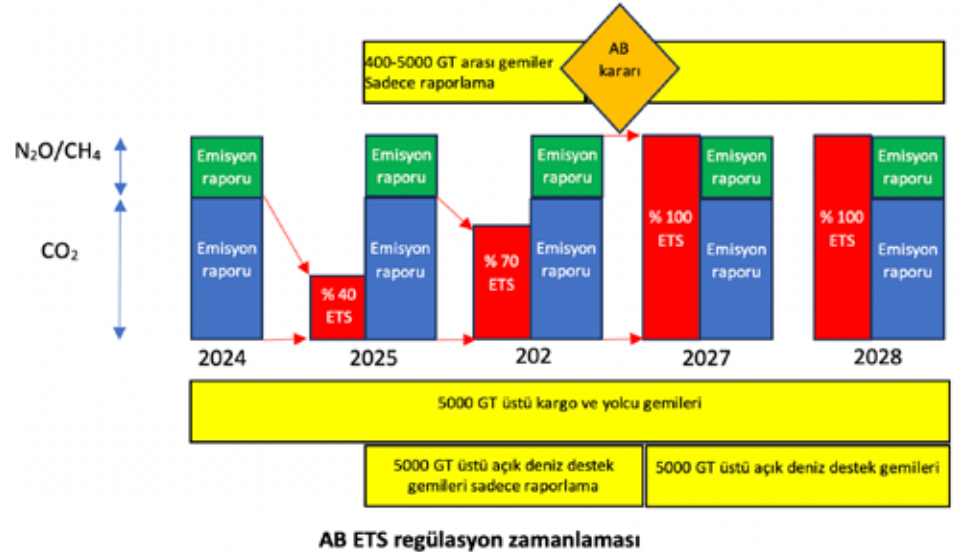
- bedelleri Avrupa Enerji Değişim (European Energy Exchange-EEX) kuruluşu açık arttırmaları yolu ile belirlenecektir.
- Satın alınmayan emisyon izinleri için 1 karbondioksit ton emisyon için 100 Euro (ortalama 1 ton yakıt için 320 Euro) ceza ödenecek, bu ceza emisyon izinleri için ödenecek bedele ek olacaktır.
- 2 veya daha fazla yıl uyumsuzluk durumunda gemilerin limanlara girişlerinin yasaklanması veya tutulmalar olabilecektir.

gemi işletmecileri veya kiracılarından emisyon izin bedelleri talep edebileceklerdir.

- Emisyon bedellerinden elde edilecek gelirden 20 milyon CO₂ karşılığı bedel AB inovasyon fonuna aktarılarak, gemi filo yenilemeleri için kullanılacak, kalan bedel ise AB üyesi ülkelere aktarılacaktır.
- AB bayrağındaki gemiler, bayrak otoritesi, AB dışı bayrağa sahip gemiler son 4 yılda en çok ziyaret ettikleri liman devleti, ilk defa AB limanlarına gidecek gemiler ilk uğradıkları limanın devleti, yönetici idare olarak tanımlanacaktır. Yönetici idare Şubat 2024'de yayınlanacak liste ile şirketler bazında belirlenecektir.
- MRV izleme planlarının revizyonları 1 Nisan 2024'e kadar tamamlanacak.

- 31 Mart 2025'e kadar 2024 emisyonları raporlanacak.
- 30 Eylül 2025 tarihine kadar 2024 yılı emisyon izinleri yönetici idareye teslim edilecektir.

Görüldüğü gibi AB bu uygulama ile kendi kara suları dışında gerçekleşen sera gazları emisyonlarını vergilendirmekte ve bu vergileri kendi ihtiyaçları için kullanmayı hedeflemektedir. AB ETS



- Gemi sahibi şirketler AB ETS'ye göre sorumlu olacaklar, kira sözleşmeleri ile

bedellerinin son kullanıcıya yansıtılacağı, dolayısı ile bu uygulamanın adil olduğu ifade edilmektedir. Elde edilecek emisyon

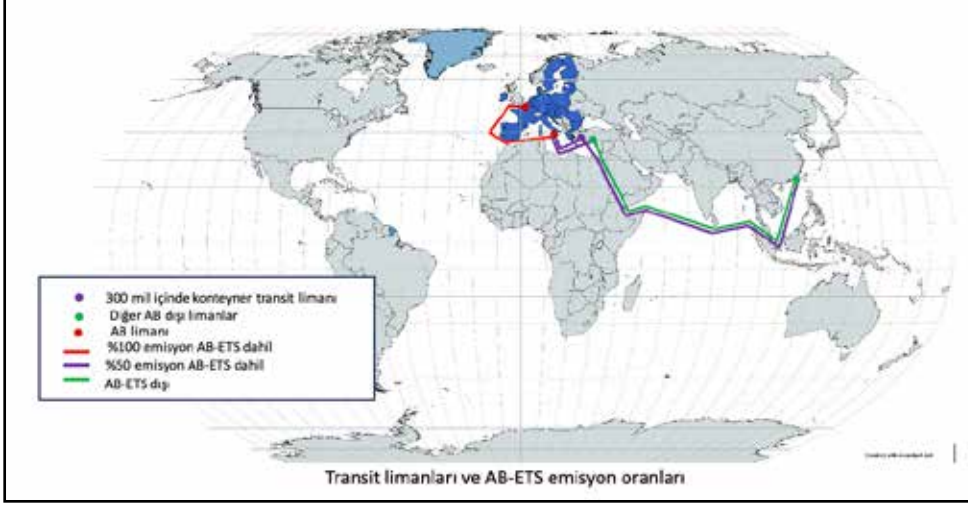
bedellerinden yaklaşık 1,5 milyar Euro'nun gemiler, tersaneler ve limanları kapsayacak denizcilik sektörüne AB inovasyon fonu aracılığı ile hibe olarak inovasyon ve modernizasyon projelerine aktarılması kabul edilmiştir. Bu değere ek olarak ülkelerin AB-ETS'den elde edecekleri gelirlerinden denizcilığe ayrıca pay ayırması beklenmektedir.

takdirde Türk limanlarından AB'ye yapılan seferlerde %50 AB tarafından, kalan %50 Türkiye tarafından vergilendirilebilir.

Transit limanları ve AB-ETS emisyon oranları

300 mil mesafe sınırları içindeki AB dışı konteyner transit limanlarında yapılan yük elleçlemelerini AB dışı uzak limandan

bir konteyner gemisinin Çin-İzmir-Pire seferinin tüm emisyonlarının yarısı AB tarafından vergilendirilecektir. Çin-İzmir arasının vergiye dahil edilmesi tartışma yaratacak bir konudur. Gelecekte ülkemiz eşdeğer bir ETS sistemi kurduğu takdirde Çin-İzmir arası emisyon vergilendirmesi hem AB tarafından, hem de ülkemiz tarafından vergilendirmesi söz konusu olacağından mükerrerlik yaratabilecektir.



AB tarafından ETS bedelini ödemekle sorumlu olan gemi işletmecisi olarak kabul edilmektedir. Gemi sahiplerinin bu bedelleri kiracılardan talep edebilmesi için BIMCO standart sözleşmesine madde eklenmiş olup, bu maddeye göre gemi sahipleri/işletmecisi emisyonları izleme ve kiracılara ilgili verileri temin etme, kiracılardan da ilgili masrafları aylık talep etmesi öngörülmektedir. Avrupa Birliği Denizcilik ETS mevzuatında IMO'da eşdeğer bir sistem kurulduğu takdirde AB'nin denizcilik ETS sistemini



AB ETS emisyon izin bedelleri (Euro/CO2 emisyon ton)

AB'ye sefer yapan Türk gemileri sadece ödeyen taraf olarak kalacak, Türk denizcilik sektörüne ve Türkiye devletine bu sistemden yararlanmanın tek yolu Türkiye'nin AB eşdeğeri bir ETS sistemi yaratarak kendi limanlarımıza gelen gemilerden benzer sera gazları emisyon izni satılması yolu ile gelir elde edip, Türk denizcilığıne kullanılmak olarak ortaya çıkmaktadır. Bu uygulama gerçekleştiği

seferleri bozmayacak kabulü ülkemiz konteyner limanları açısından problem teşkil etmektedir. Limanlarımız AB dışında olmasına rağmen, limanlarımıza gelip AB limanlarına devam eden gemilerin emisyonunun AB tarafından emisyon vergisine tabi tutulması adil olarak kabul edilecek bir uygulama değildir. Çin'den gelip İzmir limanına uğrak yapıp Yunanistan'ın Pire Limanı'na giden

kaldırabileceği ifade edilmekte olmasına rağmen geri adım atılma olasılığı düşüktür. AB MRV (Monitoring, Reporting and Verification) uygulamasında benzer maddeye rağmen IMO'da DCS (Data Collection System) kurulmasına rağmen her iki uygulamada devam etmekte, gemiler çift raporlama sistemini kullanmak durumundadır.

MEKE

Çocuklarımıza temiz denizler bırakalım

2021

DENİZLER VE SULAK ALANLARDA TEHLİKE ALTINDAKİ TÜRLER



Bu faaliyetler Türkiye Cumhuriyeti Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından desteklenmektedir.

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

“İYİ” İÇİN ÇALIŞIYORUZ

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

f in
#mekemarine



60 yılda 3.600 yıl

www.mekemarine.com

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

TEPELİ PELIKAN
Pelicanus cristatus

Endüstriyel faaliyetler ve doğal alanların yok edilmesi nedeniyle pelikan popülasyonları hızla azalmaktadır ve yerli alanları da kullanmaktadır.

Türkiye'de Dicle, Yeşilirmak ve diğer sulak alanlarda yazarlar.



Büyük Menderes Deltası Milli Parkı'ndaki sulak alanlarda yazarlar.

Yıldırım, B. (2019). Türkiye'de Dicle, Yeşilirmak ve diğer sulak alanlarda yazarlar. İstanbul: İstanbul Kültür Varlıklarını Koruma Kurumu Yayınları (1/2019).

KRUVAZİYER GEMİ VE YOLCU SAYISINDA İLK 6 AYDA REKOR KIRILDI

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, Türkiye'nin limanlarına demir atan kruvaziyer gemi ve yolcu sayısı verilerini değerlendirdi.



Dünyada yaşanan bazı olumsuzluklar nedeniyle turizm sektörünün sıkıntılı günler yaşadığını belirten Bakan Uraloğlu, "Ülkemiz turizmde bu olumsuzluklara rağmen talep gören ülke oldu.

Bunun da en büyük göstergesi giderek artan kruvaziyer turizmi. Limanlarımıza gelen kruvaziyer gemi ve yolcu sayıları geçen yıla oranla adeta rekor kırdı" ifadesine yer verdi.

Bakan Uraloğlu, bu yılın haziran ayı ve ocak-haziran döneminde limanlara uğrayan kruvaziyer gemi ve yolcu sayısına ilişkin şu bilgileri paylaştı: "2023 Haziran ayında limanlarımıza uğrak yapan kruvaziyer gemi sayısı geçen yılın aynı ayına göre yüzde 14,8 artışla 140 oldu.

Haziranda limanlarımıza gelen kruvaziyer yolcu sayısı ise geçen yılın aynı ayına göre yüzde 58,2 artışla 183 bin 407 oldu. Bu yılın ocak-haziran döneminde ise limanlarımıza uğrak yapan kruvaziyer gemi sayısı geçen yılın dönemine göre yüzde 32,5 artışla 420, limanlarımıza gelen kruvaziyer yolcu sayısı da geçen

yılın aynı dönemine göre yüzde 88,8 artışla 482 bin 925 oldu."

KRUVAZİYER GEMİ VE YOLCU SAYILARININ LİMANLARA GÖRE DAĞILIMI

Öte yandan açıklamada, 2023 yılı Haziran ayı ve ocak-haziran döneminde limanlara gelen kruvaziyer gemi ve yolcu sayılarına dair şu bilgilere yer verildi:

"Kuşadası Limanı: 2023 yılı Haziran ayında Kuşadası Limanı'na 66 kruvaziyer gemi uğradı, 100 bin 638 kruvaziyer yolcu geldi. 2023 yılı Ocak-Haziran döneminde ise Kuşadası Limanı'na 191 kruvaziyer gemi uğradı, 258 bin 719 kruvaziyer yolcu geldi.

İstanbul Limanları: 2023 yılı Haziran ayında İstanbul limanlarına 22 kruvaziyer gemi uğradı, 44 bin 744 kruvaziyer yolcu geldi. 2023 yılı Ocak-Haziran döneminde ise İstanbul limanlarına 72 kruvaziyer gemi uğradı, 115 bin 760 kruvaziyer yolcu geldi.

Çeşme Limanı: 2023 yılı Haziran ayında Çeşme Limanı'na 14 kruvaziyer gemi



uğradı, 11 bin 721 kruvaziyer yolcu geldi. 2023 yılı Ocak-Haziran döneminde ise Çeşme Limanı'na 34 kruvaziyer gemi uğradı, 20 bin 139 kruvaziyer yolcu geldi.

Bodrum Limanı: 2023 yılı Haziran ayında Bodrum Limanı'na 10 kruvaziyer gemi uğradı, 9 bin 446 kruvaziyer yolcu geldi. 2023 yılı Ocak-Haziran döneminde ise Bodrum Limanı'na 29 kruvaziyer gemi uğradı, 23 bin 332 kruvaziyer yolcu geldi.

Çanakkale Limanı: 2023 yılı Haziran ayında Çanakkale Limanı'na 5 kruvaziyer gemi uğradı, 1342 kruvaziyer yolcu geldi. 2023 yılı Ocak-Haziran döneminde ise Çanakkale Limanı'na 18 kruvaziyer gemi uğradı, 9 bin 86 kruvaziyer yolcu geldi.

Diğer Limanlar: 2023 yılı Haziran ayında en fazla kruvaziyer gemisi gelen ilk 5 liman dışındaki diğer limanlara toplam 23 kruvaziyer gemi uğradı, 15 bin 516 kruvaziyer yolcu geldi. 2023 yılı Ocak-Haziran döneminde ise en fazla kruvaziyer gemisi gelen ilk 5 liman dışındaki diğer limanlara toplam 76 kruvaziyer gemi uğradı, 55 bin 889 kruvaziyer yolcu geldi."



T H O R
MARINE S.A.®

► Lashing & Unlashing Hizmetleri ► Gözetim Hizmetleri ► Liman Hizmetleri



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

Thor Uluslararası Denizcilik Liman Hizmetleri Pazarlama A.Ş.

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

İskenderun: Dumlupınar Mah. 312 Sk. No:11 Sanayi Sitesi, İskenderun / Hatay
İzmir : Samurlu Mah. 1244 Sk. No:18B Yeni-Sanayi, Aliaga / İzmir

Tel : +90 212 438 00 39

7/24 : +90 532 710 80 03

E-mail : thor@thormarinesa.com.tr



www.thormarinesa.com.tr

IMO'NUN YENİ GENEL SEKRETERİ PANAMALI ARSENIO DOMÍNGUEZ OLDU

Panamalı Arsenio Domínguez, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Genel Sekreteri seçildi.



Panama Denizcilik Otoritesi (AMP), mevcut Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Çevre Müdürü Arsenio Domínguez'in Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) yeni Genel Sekreteri seçildiğini duyurmaktan onur duyduğunu açıkladı. Geçen aralık ayında AMP, gemi inşa mühendisi Arsenio Domínguez'in "Birlikte ve daha iyi bir gelecek için inisiyatif alalım" sloganıyla IMO Genel Sekreteri adaylığını duyurmuştu. Arsenio Domínguez, tarihte bu konuma ulaşan ilk Latin Amerikalı ve Panamalı isim oldu. Domínguez, görev için, Bangladeş'ten Moin Uddin Ahmed, Türkiye'den Suat Hayri Aka,

Dominika'dan Cleopatra Doumbia-Henry, Kenya'dan Nancy Karigithu, Finlandiya'dan Minna Kivimäki ve Çinli Zhang Xiaojie ile yarıştı.

AMP Başkanı ve Denizcilik Bakanı Noriel Arauz, "IMO üyesi bir ülke olarak hepsini tebrik ediyoruz ve denizcilik endüstrisi için birlikte çalışmaya devam etmeyi sabırsızlıkla bekliyoruz" dedi.

Arsenio Domínguez, 2004 ve 2014 arası Panama'nın IMO muavin temsilcisi olmuştu. 2014 yılında ise Panama'nın IMO Büyükelçisi ve Deniz Çevre Koruma Komitesi (MEPC) Başkanı olarak

atandı. 2017 yılına gelindiğinde ise, IMO bünyesinde çalışmaya başladı ve sırasıyla Özel Kalem, İdari Müdür ve Deniz Çevre Birimi Müdürü olarak görev yaptı.

İnsanlara ve gezegene öncelik vererek IMO'ya hizmet etme hedefiyle seçilen Genel Sekreter kampanyası sırasında özellikle şunları vurguladı: "Denizcilerin güvenliği, eğitimi, öğretimi ve refahı dahil olmak üzere insan unsurunu ele almak için önyak olmalıyız.

Denizcilik diğer meslekler gibi değildir. Tatminkâr, maceracı ve tehlikeli bir iştir ve bizim vazifemiz ise ona saygı duymaktır". Bu da Arsenio Domínguez'in Genel Sekreterlik görevi süresince denizcilerin güvenliğini ön planda tutacağını göstermektedir.

Ayrıca Arsenio Domínguez, gemileri operasyonlarında daha verimli hale getirmek için teknolojik yenilikleri teşvik etme ve ilgili siber riskleri göz önünde bulundurma konusundaki tutumunu da belirtmiş; yeni eğilimler ortaya çıktıkça uluslararası ticaretin güvenliğini kolaylaştırmak ve sürdürmek için yeşil ve bağımsız bir programı koordine etmeye olan ilgisini ifade etmiştir.

Panama, 31 Aralık 1958'de IMO'ya katıldı ve 1979'da Uluslararası Denizcilik Örgütü Konseyi'nin bir üyesi oldu. 2002 yılında örgütün kuruluş sözleşmesinde yapılan değişikliklerinin yürürlüğe girmesiyle, Panama o zamandan beri düzenli olarak Konsey'in Kategori A üyesi olarak seçilmiştir.

AMP, Arsenio Domínguez'in seçilmesi ile Panama'nın denizcilik kabiliyetini ve yüzyıllı aşkın bir süredir bu sektöre olan emeğini onurlandırdığını açıkladı.

TURKON LINE'DAN KAPASİTE ARTIŞI

Turkon Line, müşteri ilişkilerinden operasyonun sonuna kadar tüm süreçlerdeki hizmet kalitesini daha da yükseltmeye yönelik olarak yatırımlarına bir yenisini daha ekledi.



25 yılı aşkın süredir Amerika, Avrupa, Akdeniz ve Karadeniz pazarlarında deniz taşımacılığı hizmeti sunan Turkon Line'in 23 ülkede; 28 Acente, 44 Acente ofisi ve 5 ülkede; 11 Turkon Ofisi bulunuyor. Hedef pazarlara odaklanma stratejisi ve başarıyla uyguladığı "Müşteriye Özel Çözümler" hizmet anlayışı ile sektörde referans noktası olmaya devam ediyor. Son olarak yatırımlarına bir yenisini daha ekleyen

Turkon Line, 2 adet 4.012 TEU'luk tam konteyner gemi siparişi verdi.

Grup şirketi Sedef Tersanesi tarafından yapılacak gemilerin birincisinin sac kesim töreni ise 17 Temmuz Pazartesi günü gerçekleştirildi. Törene Turkon Line CEO'su O. Alkın Kalkavan, Sedef Tersanesi Genel Müdürü Erkan Mete, üst düzey yöneticiler ve Tersane çalışanları katıldı.

Konuyla ilgili değerlendirme yapan Turkon Line CEO'su O. Alkın Kalkavan; "Çevre dostu ve 5 yakıt tipi ile (LNG -Liquid Natural Gas, MGO -Marine Gas Oil, HFO -Heavy Fuel Oil, VLSFO -Very Low Sulfur Fuel Oil, ULSFO -Ultra Low Sulfur Fuel Oil) çalışabilecek şekilde dizayn edilen gemilerle birlikte Turkon Line'in kapasitesi %50 artacaktır. Eco-ship olarak tanımlanan, daha az yakıt tüketip daha fazla yük taşıyabilecek özellikte olan bu gemiler, Türkiye'de inşa edilen 5 yakıt tipi ile çalışan ilk gemiler olacak. Müşteri odaklı hizmet kalitemizi daha da üst seviyeye taşımak adına bu yatırımımızı hayata geçirdik. Kuruluşumuzdan bugüne kadar benimsemiş olduğumuz çevre politikaları ile doğal kaynakların kullanımını ve kirliliğin önlenmesini gözetiyoruz. Bu doğrultuda yeni gemilerimizin de yüzde yüz çevre dostu olarak sürdürülebilir gelişmeye hizmet edeceğine inanıyoruz" dedi.

CUMHURBAŞKANLIĞI YAT YARIŞI BODRUM'DAN START ALDI

Cumhurbaşkanlığı himayelerinde bu yıl dördüncü kez düzenlenen Cumhurbaşkanlığı Uluslararası Yat Yarışı'nın ilk etabı olan Halikarnas 100'üncü Yıl Kupası, Bodrum Yalıkavak'tan başladı.



Ege'nin mavi sularına yelken açan yerli ve yabancı sporcular, Bodrum-Marmaris-Bodrum rotasında büyüleyici bir

atmosferde yarışacak. Yelken tutkunlarının toplamda 250 deniz milinden oluşan bir parkuru tamamlayacağı yarış, 45 takımında yarışan 450'den fazla sporcunun kıyasıya mücadelesine sahne olacak.

"IRC" ve "Gezgin" sınıfı, boyları 9 ile 15 metre arasında değişen yelkenlilerde yarışan sporcuların boy ve kilo oranlarının dahi yarışta kritik rol oynadığı belirtildi. Teknelerde yarışan takımlar en az 2, en fazla 15 kişilik takımlardan oluşuyor.

Gençlik ve Spor Bakanlığı ile Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın katkıları, Muğla

Valiliği'nin destekleriyle, Türkiye Yelken Federasyonu koordinasyonunda, İstanbul Açıkdeniz Yat Yarış Kulübü tarafından turizm cenneti Muğla'da gerçekleştirilen geleneksel organizasyon ülkemizin doğal, tarihi ve kültürel güzelliklerinin uluslararası platformlarda tanıtılmasına da katkı sağlıyor. Toplam 4 yarıştan oluşan programın ilk yarışı olan Halikarnas 100'üncü Yıl Kupası, 29 Temmuz'da yine Bodrum Yalıkavak'ta sona erecek.

Yarış, 30 Temmuz'da Bodrum Kalesi'nde gerçekleştirilecek Halikarnas 100'üncü Yıl Kupası ödül töreni ile tamamlanacak.

DIŞ TİCARETTE TÜRK BAYRAKLI GEMİLERİN KULLANIMI ARTIYOR

Türk bayraklı gemilerle taşınan dış ticarete konu yük miktarı, haziranda geçen yılın aynı ayına göre yüzde 22,9 artarak 2 milyon 922 bin tona, konteyner miktarı da yüzde 15,2 artışla 90 bin 201 TEU'ya yükseldi.



Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığında derlenen bilgilere göre, haziranda dış ticaret taşımaları, geçen yılın aynı ayına göre yüzde 2,6 artarak 33 milyon 722 bin 433 ton oldu. Bu yıl haziranda limanlarda elleçlenen dış ticarete konu yükün yüzde 8,7'si Türk bayraklı gemilerle taşındı. Geçen ay Türk bayraklı gemiler ile taşınan yük miktarı, 2 milyon 922 bin 48 ton ile

geçen yılın aynı ayına göre yüzde 22,9 arttı. Yabancı bayraklı gemiler ile taşınan yük miktarı ise 30 milyon 800 bin 385 ton ile geçen yılın aynı ayına göre yüzde 1 artış gösterdi. Ocak-haziran dönemine bakıldığında ise dış ticaret taşımaları, 194 milyon 518 bin 498 ton oldu. Bunun 14 milyon 375 bin 119 tonu Türk bayraklı gemilerle taşındı. Söz konusu rakam, geçen yılın aynı döneminde 13 milyon 939 bin 905 ton olarak hesaplandı. Böylece yılın ilk altı ayında, Türk bayraklı gemilerle taşınan yük miktarı da yüzde 3,1 arttı.

Yılın ilk yarısında Türk bayraklı gemilerle taşınan yük cinslerine bakıldığında, makineler, taşıma teçhizatı, aksam ve

çeşitli parçaları ile konteynerler dikkati çekti. Bu yük cinsinden ilk altı ayda 7 milyon 936 bin 648 ton yük, Türk bayraklı gemilerle taşındı. Bunu 2 milyon 718 bin 837 ton ile petrol ürünleri takip etti. Diğer kategorilerde 1 milyon tonun altında taşımalar gerçekleşti. Haziranda limanlarda elleçlenen dış ticarete konu 841 bin 420 TEU konteynerin yüzde 10,7'si Türk bayraklı gemilerle taşındı.

Geçen ay Türk bayraklı gemilerde elleçlenen dış ticarete konu konteyner miktarı geçen yılın aynı ayına göre yüzde 15,2 artışla 90 bin 201 TEU, yabancı bayraklı gemilerde elleçlenen dış ticarete konu konteyner miktarı ise yüzde 0,1 yükselerek 751 bin 219 TEU oldu.

GBD YÖNETİMİ GALA YEMEĞİNDE DÜNYA DENİZCİLERİ İLE BULUŞTU

Gemi Brokerleri Derneği Yönetim Kurulu haziran ayının sonunda Yunanistan Gemi Brokerleri Derneği'nin (Hellenic Shipbrokers Association) geleneksel olarak düzenlediği gala yemeğine (Pireas 2023 Gala Dinner) katıldılar.



Yunanistan Gemi Brokerleri Derneği'nin davetlisi olarak geceye katılan Gemi Brokerleri Derneği Yönetim Kurulu Başkanı İsmail Şahin başkanlığındaki dernek yönetim kurulu üyelerine Yunan Gemi Brokerleri Derneği Yönetim Kurulu Başkanı John N. Cotzias ev

sahipliği yaptı. Çok sıcak bir ortamda geçen gecede meslektaşları ve dünya denizcileri ile sohbet etme imkanı bulan Gemi Brokerleri Derneği Yönetimi'ne katılımlarından dolayı bir de anı objesi takdim edildi. Toplu fotoğraf çekimi sırasında ise keyifli kareler objektiflere yansıdı.

Gemi Brokerleri Derneği Yönetim Kurulu Başkanı İsmail Şahin; gala gecesine Yunanistan Gemi Brokerleri Derneği'nin (Hellenic Shipbrokers Association) davetlisi olarak katıldıklarını belirtti ve Yunan Gemi Brokerleri Derneği Yönetim Kurulu Başkanı John N. Cotzias'a zarif davetleri ve olağanüstü



misafirperverlikleri için yürekte şükranlarını sunduklarını söyledi. Şahin, "28 Haziran 2024 tarihinde İstanbul'da 6. defa yapılacak olan Bosphorus 2024 Ship Brokers' Dinner geleneksel yemeğinde bizim misafirimiz olacaklarını duyurmaktan mutluluk duyuyorum" dedi.

COMPACTCLEAN

BALLAST WATER MANAGEMENT SYSTEM

FULL RANGE OF BWMS
35 M³/h - 2500 M³/h



3 BWMS TYPES TO MATCH EVERY NEED:

- ✓ CompactClean
- ✓ CompactClean OptIMO
- ✓ CompactClean Bulker

ODFJELL, ALFA LAVAL OCEAN GLIDE'I TERCİH ETTİ

Odfjell Ship Management, “fluidic air lubrication” teknolojisiyle enerji verimliliğini artırmak ve emisyonu azaltmak için Alfa Laval Ocean Glide’ı seçti.



Odfjell Ship Management, tankerlerinden birine kurmak üzere Alfa Laval Ocean Glide “fluidic air lubrication” sistemini seçerek karbonsuzlaştırma çalışmalarında Alfa Laval ile ortaklık kurdu. Alfa Laval Ocean Glide, Alfa Laval’ın yeni satın aldığı patentli fluidic teknolojisine dayanan Air Lubrication Sistemi’nin adı. Bu teknoloji, Alfa Laval’ın yakıt ve emisyon ile ilgili sorunlara yönelik, armatörlere destek olmayı amaçlayan sürdürülebilirlik portföyüne en son eklenen teknoloji olarak öne çıkıyor.

Alfa Laval, önde gelen bir kimyasal tanker şirketi olan Odfjell ile OceanGlide’ı, tankerlerinden birine kurmak için bir anlaşma imzaladı. Odfjell, açık deniz filosunun enerji verimliliğini ve sürdürülebilirliğini artırmak için yeni teknolojilere açık olmasıyla tanınan bir firma. Odfjell’in Ocean Glide’ı kurmadaki hedefi ise, bu yeni teknolojiden avantaj elde ederek tanker operasyonlarını daha da büyütmek. Ocean Glide, enerji tasarrufunu optimize etmek için fluidic teknolojisini hava yağlamasına entegre ediyor. Bu patentli ve klas onaylı sistem, sürtünme ve direncin azalmasını sağlayan, geminin tüm omurgası boyunca düzgün bir mikro hava kabarcığı tabakası oluşturmak için fluidic osilatörleri kullanıyor. OceanGlide sistemi, geminin direncini azaltarak, yakıt tüketimini ve CO₂ emisyonlarını azaltmayı sağlayan ispatlanmış bir yöntem sunuyor.

“Odfjell’in gemilerinin enerji verimliliğini artırmak için Ocean Glide’ı seçmesinden memnuniyet duyuyoruz” diyen Alfa Laval Isı ve Gaz Sistemleri Bölümü Başkanı Anders Lindmark. “OceanGlide gibi yenilikçi ve çevre dostu teknolojiler geliştirmek ve müşterilerimize karbonsuzlaştırma hedeflerine ulaşmalarını desteklemek ve verimli bir şekilde seyir yapmalarını sağlamak için çalışıyoruz” dedi.

Odfjell Teknoloji Başkan Yardımcısı Erik Hjortland da konuyla ilgili yaptığı açıklamada şunları söyledi: “Odfjell, 2014’ten beri gemilerine 130’dan fazla enerji tasarrufu cihazı kurdu. 2023’ün 1. çeyreğinde, filomuz için IMO limitlerinin %50’den fazla altında, tarihimizdeki en düşük karbon seviyesini bildirdik. Karbonsuzlaştırma çabalarımız bu başarı ile bitmiyor, şimdi daha gelişmiş teknolojileri kullanmaya başlamanın zamanı geldi. Fluidic Air Lubrication Teknolojisinin, bizim için doğal olarak bir sonraki adım olduğuna inanıyoruz ve karbon seviyemizi daha da azaltmak için OceanGlide sistemini kullanmayı dört gözle bekliyoruz”. Alfa Laval Ocean Glide’ın en önemli avantajlarından biri de, salınım bantları aracılığıyla güç tüketimini düzenleme yeteneği. Ocean Glide, geminin düz omurgasında, her biri kabarcıklar üreten kendi fluidic şeridine sahip ve su direncini azaltan bölümler oluşturmak için fluidic teknolojiyi

kullanıyor. Her şeridin birbirinden bağımsız olarak kumanda edilmesi, optimum verimlilik, maksimum kapsama alanı ve daha düşük kompresör gücü sağlamak için daha kontrollü ve akıcı bir hava kabarcığı akışı sağlıyor. Erik Hjortland “Şeritlerin, düzenlenebilen bir hava kabarcığı akışı için bölümlere ayrılması, Ocean Glide sisteminin ayırt edici bir özelliğidir. Bu kurulum, güç tüketiminin hassas bir şekilde kontrol edilmesine ve optimizasyonuna olanak tanıyor ve kimyasal tankerlerimiz üzerindeki enerji tasarrufu etkisini belgelemeyi dört gözle bekliyoruz” şeklinde konuştu.

OceanGlide akışkan air lubrication sisteminin kabarcık üretmedeki yüksek verimliliği, yalnızca daha az sayıdaki kompresörle etkin bir hava tabakası sağlamakla kalmıyor, aynı zamanda bu kompresörleri gemide herhangi bir yere rahatça yerleştirme avantajı da sağlıyor. Sistem, teknenin yapısında modifikasyon veya yeniden sertifikalandırılma gerektirmiyor, bu da onu Retrofit ve Yeni İnşa projeleri için avantajlı kılıyor. Göze batmayan boyutta ve hareketli parça içermeyen fluidic şeritler, herhangi bir tersanede geminin altına kolaylıkla monte edilebiliyor. Air Lubrication Teknolojisi, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından karbon emisyonlarını azaltmada kullanılabilecek “Yenilikçi Enerji Verimliliği Teknolojisi” olarak kabul ediliyor. Teknoloji; Enerji Verimliliği Mevcut Gemi Endeksi (EEXI), Enerji Verimliliği Tasarım Endeksi (EEDI) ile uyumluluğu ve IMO’nun karbon Yoğunluğu Göstergesi (CII) gereksinimlerini karşılamak için karbon yoğunluğunun azaltılmasını destekliyor.

Bunun yanı sıra, yenilikçi fluidic Air Lubrication Teknolojisi CO₂ emisyonlarını en aza indirip, böylece CO₂ vergisinin azaltılmasına da yardımcı olacak.

KOSDER'DEN MALTA CUMHURİYETİ BAŞKONSOLOSU ZİYARETİ

Koster Armatörleri ve İşletmecileri Derneği (KOSDER) heyeti, Malta Cumhuriyeti İstanbul Başkonsolosu Walter Mallia'ya bir nezaket ziyareti gerçekleştirdi.



Heyette; KOSDER Yönetim Kurulu Başkanı Hakan Çendik, Başkan Yardımcısı Begüm Birben, Genel Sekreter Neslihan Torlak Gönençer, Yönetim Kurulu Üyeleri Hüseyin Avni Şan ve Hüseyin Uysal yer aldı. 3 Temmuz Pazartesi günü konsolosluk binasında yapılan görüşmede; Yönetim Kurulu Başkanı Hakan Çendik kabullerinden ve misafirperverliklerinden ötürü Başkonsolos Walter Mallia'ya teşekkür ederek şunları kaydetti: "Malta Cumhuriyeti'nin bayrağını taşıyan Türk sahipli gemilerimizin sayısı hatırı sayılır bir orana ulaşmış durumda. Bu durum; Türk denizcilik sektörü için Malta Cumhuriyeti'nin stratejik öneminin oldukça yüksek olduğunu gösteriyor. KOSDER olarak gerçekleştirdiğimiz bu ziyarette; ikili ilişkilerimizi daha da geliştirerek Başkonsolos Sayın Mallia ve değerli ekibiyle önümüzdeki süreçte iş birliği içerisinde olmayı hedefliyoruz."

Gemi insanların ve firma temsilcilerinin vize konusunda yaşadıkları problemlerin de gündeme geldiği görüşmede Başkan Hakan Çendik, KOSDER olarak Türk sahipli koster gemilerinin bayraklarını taşıdıkları ülke temsilciliklerine ziyaretlerin devam edeceği bilgisini aktardı. Görüşme sonunda Hakan Çendik Başkonsolos Walter Mallia'ya eski İstanbul silüetinin yer aldığı el yapımı bir tablo hediye etti.

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

UZMAR'DAN ALMANYA EKONOMİ VE ENERJİ BAKANLIĞI İLE OTONOM İŞBİRLİĞİ

“Denizci Gelenekten Otonom Geleceğe” temasıyla yola çıkan UZMAR, geleceğin deniz araçlarının geliştirilmek ve ülkemiz denizciliğine kazandırmak için gerek insansız/otonom projelerinde, gerekse alternatif yakıtla çalışan deniz araçları alanında yoğun bir çalışma içine girdi.



“Denizci Gelenekten Otonom Geleceğe” temasıyla yola çıkan teknolojik, çevreci, modern ve güvenli denizcilik ortamının yaratılması misyonu ile faaliyet gösterdiği alanlarda öncü UZMAR, geleceğin deniz araçlarının geliştirilmek ve ülkemiz denizciliğine kazandırmak için gerek insansız/otonom projelerinde gerekse alternatif yakıtla çalışan deniz araçları alanında yoğun bir çalışma içine girdi.

UZMAR, operasyon alanındaki uzun yıllara dayanan denizcilik tecrübesi ile ilerici mühendislik disiplinlerini bünyesindeki AR-GE laboratuvarlarında birleştirilerek metanol yakıtlı ve elektrikli

deniz araçları geliştirme çalışmalarına otonom deniz araçlarını da ekledi.

Bu çerçevede Almanya Ekonomi ve Enerji Bakanlığı tarafından desteklenen ve ERA-NET Cofund'un Avrupa Birliği Horizon 2020 Araştırma ve Yenilik Programı MarTERA kapsamında, TÜBİTAK-TEYDEB'in 1509 Uluslararası Sanayi Ar-Ge Projeleri Destekleme Programı çerçevesince maddi olarak desteklenen, UZMAR koordinatörlüğünde, Berlin Teknik Üniversitesi, Friendship System AG, OES Denizcilik, SVA Postdam ortaklığı ile Piri Reis Üniversitesi danışmanlığında

geliştirilen 'AUTOPLAN Projesi', otonom seyir asistanının (INA) geliştirilip entegre edilmesi ile geçtiğimiz hafta ilk seyir testlerini tamamladı.

UZMAR tarafından optimizasyon için kullanılan temel gövde formunun tasarlandığı ve inşa edildiği projede Berlin Teknik Üniversitesi kayıcı teknelerin manevralarını tahmin edebilecek matematiksel model geliştiriyor. AUTOPLAN'ın gövdesinin optimizasyonu Friendship System AG tarafından yapılırken, Offshore Engineering Solutions Inc., Berlin Teknik Üniversitesi ile birlikte oluşturdukları matematiksel modeli uygulayarak kaptana yardımcı otonom seyir asistanı (INA) sistemini geliştiriyor. Piri Reis Üniversitesi'nin danışmanlığını yaptığı projenin itme kuvveti ölçümü de dahil olmak üzere model ölçekli ve tam ölçekli testleri SVA öncülüğünde yapılıyor. Benzerlerinden çok daha verimli ve çevreye duyarlı bir kayıcı tekne tasarımına sahip AUTOPLAN, düşük yakıt tüketimine sahip olmasının yanında aynı zamanda yüksek hızlara çıkabiliyor.

OTONOM BOT ALIĞA NEMRUT LİMANI'NDA HİZMETE BAŞLAYACAK

UZMAR Tersanesi'nde gerçekleşen AUTOPLAN tanıtım törenine katılan proje ortakları ve davetliler, otonom botun başarılı seyir gösterisinin ardından projenin son aşamasını değerlendikleri bir seminer düzenlediler.

Önümüzdeki aylarda Aliğa Nemrut Limanı'nda bulunan UZMAR Kılavuzluk İstasyonu'nda göreve başlaması planlanan AUTOPLAN, deniz trafiği

SANMAR DENİZCİLİK İLKLERE İMZA ATMAYA DEVAM EDİYOR

Sanmar Denizcilik, zorlu ve rekabetçi bir şekilde geçen teknik ve ticari süreçlerin ardından, dünyanın ilk metanol yakıtlı eskort römorkörlerini inşa etmek için KOTUG Kanada ile sözleşme imzaladı.



Robert Allan Ltd.'nin RAsalvor 4400-DFM dizaynı ile inşa edilecek bu iki römorkör Kanada'nın Trans Mountain Expansion Project (TMEP) kapsamında Vancouver Limanından Pasifik Okyanusuna açılacak tankerlere eskort hizmeti verecek. Bu hizmeti sağlamak adına KOTUG Kanada, bu güzergah üzerinde Beecher Bay'de stratejik konuma sahip olan Sc'ianew First Nation ile bir ortaklık kurdu.

44.00 metrelik boyları ve 115 tonun üzerinde çekme kapasitesi ile 2025 yılında hizmete başlaması düşünülen Kanada'nın bu en güçlü iki römorkörü Sc'ianew First Nation'ı onurlandırmak amacıyla SD AISEMAHT ve SD QWII-AAN'C SARAH olarak isimlendirilecekler. Bu iki römorkör teknolojileri itibarıyla sera gazı salınımını ve su altı gürültü yayılımını önemli derecede azaltarak çok ciddi anlamda çevresel fayda sağlayacak.

Sanmar Denizcilik Yönetim Kurulu Başkanı Ali Gürün: " KOTUG ile dünyanın ilk metanol yakıtlı römorkörlerinin sözleşmesini imzalamaktan mutluluk duyuyorum. Yıllardır çevreye duyarlı, yeni nesil, yüksek teknolojiye sahip ve daha yeşil römorkörler inşa ediyoruz. Bu römorkörlerin inşası da bizim için önemli bir kilometre taşıdır" dedi. KOTUG International Başkanı ve CEO'su



ve KOTUG Kanada Yönetim Müdürü Ard-Jan Kooren:" Dünyanın önde gelen römorkör üreticilerinden biri olan Sanmar Denizcilik ve Robert Allan Ltd. ile uzun zamandır beklediğimiz işbirliğimizi gerçekleştirmekten mutluluk duyuyoruz. Dünyanın ilk metanol yakıtlı römorkörlerini inşa edip işleterek sürdürülebilir üretime katkı sağlamaktan gurur duyuyorum." dedi.

Robert Allan Ltd. Başkanı ve CEO'su Michael Fitzpatrick: "RAsalvor 4400-DFM, zorlu operasyonel ve çevresel gereksinimleri karşılamak üzere tasarlandı. Römorkörlerin faaliyet göstereceği Vancouver merkezli bir şirket olarak, bu eskort römorkörlerin gelecekte oynayacağı kritik rolün farkındayız ve KOTUG Kanada'nın bu önemli proje için bizi

seçmesinden mutluluk duyuyoruz." diye belirtti.

Dünyanın ilklerine imza atan Sanmar Denizcilik 2014-2015 yıllarında Bukser og Berging'e 2 adet dünyanın ilk LNG yakıtı ile çalışan römorkörlerini, 2016 yılında Svitzer'e 1 adet dünyanın ilk uzaktan kumandalı römorkörünü ve 2018 yılında kendi filosuna 1 adet dünyanın ilk hidromekanik hibrit römorkörünü inşa etti. Aynı zamanda 22-23 Mayıs 2023 tarihlerinde Rotterdam'da düzenlenen TugTechnology '23 etkinliğindeki ITS Awards 2023 ödül töreninde "Yılın Römorkörü" seçilen HAISEA WAMIS HaiSea Marine için üretilen ve Türkiye'den ihraç edilen ilk elektrikli römorkör ve Kanada'nın da ilk elektrikli römorkörü oldu.



Authorized Proline dealer



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



"Authorized Service Agent for MacGregor VDR - SVDR,
BlueTraker SSAS - LRIT and SRC Epirb-Sart"



SEATECHNIC

Address: Güzelyalı Mh. Egemen Sk.
No:38 / 1 Pendik - İstanbul / Türkiye
Phone: +90 216 507 23 33

Gsm: +90 535 477 44 69 (7 / 24 hrs)
Mail: info@seatechnic.com
Web: www.seatechnic.com



PETROL OFİSİ BİR KEZ DAHA DENİZLERİN LİDERİ

2022 EPDK Denizcilik Satışları Raporu'na göre Petrol Ofisi Grubu PO/Marine markası ile transit pazarda yüzde 35,9 ve yurt içi denizcilik yakıtları pazarında ise yüzde 45,8 pazar payı ile 2022 yılını da zirvede tamamladı.

Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu (EPDK), 2022 Denizcilik Satışları Raporu'nu yayımladı. Raporunda yer alan verilere göre Petrol Ofisi Grubu, PO/Marine markası ile toplam satış hacmini 1 milyon 42 bin 110 tona yükselterek transit pazarda yüzde 35,9 ve yurt içi denizcilik yakıtları pazarında ise yüzde 45,8 pazar payı ile üst üste dördüncü kez sektörünün lideri oldu.

Konuyla ilgili açıklama yapan Petrol Ofisi Grubu Denizcilik Kıdemli Müdürü Aydın Yıldız, "Türkiye'de denizcilik sektörüne transit, ÖTV'siz, gümrüklü yakıtlar, deniz yağları ikmal ve hizmetlerini bir arada sunabilen tek şirketiz. 2019 yılından beri liderliğimizi koruduğumuz denizcilik alanında öncü adımlar atıp pazar payımızı büyötmeye devam ediyoruz. İstanbul'da yolcu taşımacılığı yapan deniz taşıtlarının yüzde 90'ına yakıt ikmal yapıyoruz. Yakın zaman önce açıkladığımız Vitol



Bunkers iş birliği ile hizmet alanımızı Akdeniz, Ege ve Karadeniz sahil şeridinden global arenaya da taşımayı başardık. Denizcilik ekonomisindeki konumumuzu güçlendiren lokal ve küresel çalışmalarımızın bizi sektörün sürekli lideri haline getirmesinden gurur duyuyoruz. PO/Marine olarak denizlerdeki güçlü altyapımızı geliştirmeyi liderliğimizi daha da sağlamlaştırmak için sürdüreceğiz." dedi.

PO/MARİNE 7 DENİZ TERMİNALİ VE 1 YÜZER İSTASYONLA HİZMET VERİYOR

PO/Marine yıllık bir milyon tonu aşan deniz yakıtı ikmalıyla Türkiye denizcilik yakıtları pazarının lideri. Türkiye'nin tüm limanlarından gemilere yakıt sağlamanın yanı sıra İstanbul Boğazı'nı transit geçiş için kullanan yerli ve yabancı gemilere yakıt ikmal yapan marka ürün çeşitliliği, lojistik kapasitesi ve piyasadaki etkinliği ile Akdeniz, Ege ve Karadeniz sahil şeridinde de önemli bir gemi yakıtı tedarikçisi konumunda bulunuyor. Türkiye'nin tüm sahil şeridi boyunca konumlandırılmış 7 deniz terminali ve 1 yüzer istasyonu bulunan PO/Marine, gümrüklü ve ÖTV'siz satışlarda ülkemizin sahil şeridine yayılmış en geniş bayi ve teslimatçı ağı ile 7 marina istasyonuna sahip. 60 farklı ülkede gemilere ikmal yapan marka her yıl iç pazarda 30 binden, transit pazarda 3 binden, madeni yağ pazarında 2 bin 500'den fazla gemiye ikmal yapıyor.

TERSAN TERSANESİ 8. GEMİYİ DENİZE İNDİRDİ

Tersan Tersanesi, uzun süreli iş ortağı Norveç'li Ervik Havfiske için inşa ettiği sekizinci gemi Froyanes'i denize indirdi.

Kendi türünde dünyada bir ilk olacak, NB1118 yeni inşa nolu Froyanes, kombine yengeç avlama ve karides avlama kabiliyetlerinin yanında yengeçlerin yeni bir sistem ile çekileceği büyük bir ay havuzuna da sahip olacak. Yine Tersan'ın uzun süredir gemi tasarımı alanında birlikte çalıştığı Marinteknik tarafından tasarlanan gemi, 70 metre uzunluk ve 17 metre genişlikte. 35 kişilik yaşam mahaline sahip olacak gemi, Norveç ve Barents denizlerinde karides ve kar yengeci avlamak üzere yüksek buz sınıfı regülasyonlarına uygun olarak inşa ediliyor.

Tersan Tersanesi'nin Ervik Havfiske için inşa ettiği sekizinci gemi olan NB1118 Froyanes, iki şirket arasındaki güçlü ortaklığı ifade ediyor.

2011 yılında Ervik Havfiske'ye teslim edilen ilk geminin adı da Froyanes iken, aradan geçen 12 yılda Tersan Tersanesi Ervik Havfiske için balıkçılık operasyonlarını başarıyla yürüten 6 gemiyi daha teslim etti.

Ervik Havfiske'nin mevcut Tersan filosu Antarktika ve Norveç sularında başarılı bir şekilde avlanırken, yeni Froyanes



NB1118'in de 2023 yılı sonuna kadar teslim edilmesi ve onlara katılması planlanıyor.



BV approved,
Data & Coaxial Cables for Shipbuilding Industry

ÜNTEL KABLO



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



ÜÇÜNCÜ ARKTİK BİLİMSEL ARAŞTIRMA SEFERİ BAŞLADI

Cumhurbaşkanlığı himayelerinde, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı uhdesinde, TÜBİTAK MAM KARE koordinasyonunda gerçekleştirilen Üçüncü Arktik Bilimsel Araştırma Seferi ekibi yola çıktı.



Sanayi ve Teknoloji Bakanı Mehmet Fatih Kacır, sefere ilişkin yaptığı açıklamada, bu yıl üçüncüsü düzenlenen seferin, Brezilya, Çekya ve Norveç'ten 3 bilim insanının da dahil olmasıyla uluslararası boyut kazandığını belirtti. Kacır, 9'u Türk, 3 yabancı bilim insanının yer alacağı seferde, 14 farklı bilimsel proje üzerinde çalışılacağını bildirdi.

Ekibin, Ulusal Arktik Bilim Seferi'nde deniz buzlarının bulunduğu noktaya kadar çıkmayı planladığını aktaran Kacır, "Bilim insanlarımıza bu sene genç bir araştırmacımız da dahil oldu. TÜBİTAK 2204-D Lise Öğrencileri İklim Değişikliği Araştırma Projeleri Yarışması'nda ve TEKNOFEST'in 'Su' kategorisinde birincilik elde eden genç araştırmacımız, doğal malzemelerle oluşturduğu ve deniz yüzeyindeki petrolü temizleyecek absorban materyali, bir milli teknolojiyi, Arktik bölgesine uygulayacak hem de bu bölgede test etmiş olacak." ifadelerini kullandı.

TÜBİTAK Başkanı Prof. Dr. Hasan Mandal da iklim değişikliğine dikkati çekerek, kutuplar konusunun bununla ilişkili olarak ele alınması gerekliliğini

vurguladı. Mandal, "Kutup araştırmalarına başladığımız zaman bu bir farkındalıkta ancak son dönemde iklim değişikliğini Türkiye'de o kadar güçlü hissediyoruz ki artık bir zorunluluğa dönüştü. Özellikle Arktik'ten gelecek veriler çok kıymetli." ifadelerini kullandı.

"BU YILKI SEFERDE BİRÇOK İLKI YAŞIYORUZ"

Bilim seferinin koordinatörlüğünü yapan TÜBİTAK KARE Enstitü Müdürü Prof. Dr. Burcu Özsoy, ekibin yola çıkmasından önce yaptığı değerlendirmede, bu yılki seferde birçok ilkin yaşandığını belirterek, "Meteoroloji Genel Müdürlüğü bu yıl bizimle olacak. Aynı zamanda, Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi'nden katılımcımız mevcut. Uluslararası bilim insanları da bizimle beraber olacak. Ulusal Arktik Bilim Seferi'miz uluslararası bilim insanlarına da ev sahipliği yapacak." diye konuştu.

Çekya'dan katılacak bilim insanının, sefer kapsamında, soğuk iklime adapte denizde yaşayan türlerin iklim değişikliğinden nasıl etkilendiğini çalışacağını aktaran Özsoy, şöyle devam etti: "Brezilya'dan katılan bilim insanı ise fito-planktonlarda iklim

değişikliğinin etkilerini çalışıyor olacak. Arktik Okyanusu'ndaki seyrimiz esnasında örnekler alacak. Bilim insanlarımız, bu örnekleri laboratuvara getirip analizlerini yapacak. Deniz buzlarının azaldığı bir bölge olan Arktik bölgesinde özellikle yeni deniz rotaları, seyir rotaları açılıyor. Norveç'ten katılan bilim insanımız ise bu yeni rotaların denizcilğe etkisini ve rotaların şu an nasıl şekillendiği konularını çalışacak."

Prof. Dr. Burcu Özsoy, seferin gemi üzerinde 30 gün şeklinde planlandığını, bölgede 24 saat gündüz yaşanacağı için seferin çok daha fazla örnekleme saati olması açısından verimli olacağını söyledi. Bölgeye gerçekleştirdikleri önceki 2 sefere değinen Özsoy, şunları kaydetti: "Antarktika'da Güney Kutbu'nda karasal alana çıkıp çalışmalar yapabiliyoruz ama Arktik bölgesi Antarktika'ya kıyasla tam tersi, bir okyanus alan... Haliyle hava ve atmosfer, fiziki bilimler, canlı bilimlerinin ve aynı zamanda sosyal bilimlerin ağırlıklı olduğu bir alan oluyor. Bu anlamda tabii ki iklim değişikliğinden ekosistemin hangi noktalardan nasıl etkilendiği konuları, Arktik'teki deniz buzlarının gözlemi, meteorolojik verilerin toplanması, deniz suyu örnekleri ve ekosistem gibi çok ciddi çalışmalar önceki iki seferde de icra edildi. Şu anda yine alınacak örnekler, daha önceki yapılmış çalışmalara ek olması ve sürecin nereden nereye geldiğini de görmemiz açısından çok önemli olacak. Biz seyir esnasında bunu çok net görebiliyoruz. Daha önce ilk seferde 80 kuzey enlemine çıkabilmiştik. İkinci seferde 81 kuzeye kadar çıkabildik. Şu an 82-83 kuzey enlemlerine çıkış uygun görünüyor. Bu da bize deniz buzunun çok ciddi azaldığını gösteriyor."

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

ALWAYS



KUZEYSİGORTA

www.kuzeybrokers.com

DENİZ KAŞIFI YENİDEN MARMARA DENİZİ'NDE

Türkiye İş Bankası tarafından ODTÜ Deniz Bilimleri Enstitüsü'nün kullanımına sunulan insansız su altı planörü "Deniz Kaşifi", Marmara Denizi ve Akdeniz'deki keşiflerinin ardından oksijen seviyelerinin en düşük noktalara gerilediği kritik dönemde yeniden Marmara'da suya indirildi.



İlk araştırma keşfini 12-16 Ocak 2023 tarihleri arasında Marmara Denizi'nde yapan cihazın, ikinci Marmara seferinde, müsilaja yönelik risklere odaklanması, böylece, bu risklerin ilk defa detaylı bir şekilde araştırılması ve kapsamlı bir veri seti ortaya konması hedefleniyor.

"Deniz Kaşifi"nin ikinci kez Marmara sularına indirilmesi dolayısıyla İş Bankası Genel Müdür Yardımcısı ve Sürdürülebilirlik Lideri Gamze Yalçın, ODTÜ Deniz Bilimleri Enstitüsü Müdürü Barış Salihoğlu ve Müdür Yardımcısı Devrim Tezcan'ın katılımıyla basın toplantısı düzenlendi.

Yalçın toplantıda yaptığı konuşmasında, "Somut çözüm önerisi geliştirmekten bahsediyorsak öncelikle sorunu ve ortamını çok iyi anlamalı ve analiz etmeliyiz. İşte Deniz Kaşifi ismini verdiğimiz insansız su altı planörü glider cihazı da tam bu iş için tasarlanmış. Bugüne kadar Marmara Denizi'nde, Akdeniz'de epey veri topladı, bugün tekrar Marmara Denizi'ne salınmasını izliyoruz. Bu alanda çalışmalarımız tabii ki bitmedi, başka pek çok projemiz var deniz ekosistemine yönelik olarak. Önümüzdeki aylarda biraz daha somut verilerle birlikte onları paylaşıyor olacağız" dedi.

Deniz Kaşifi'nin çalışmalarında elde edilen verileri değerlendiren Tezcan ise



cihazın, oşinografinin temel parametreleri olan sıcaklık, tuzluluk, oksijen miktarı gibi ölçümleri yapabildiğini ama en önemli özelliğinin, besin tuzu ve azot ölçer sensörleri olduğunu, ayrıca 60 gün denizde kalabildiğini ve belli dönemlerde su üstüne çıkarak verilerini uydu üzerinden aktardığını belirtti. Tezcan, sözlerini şöyle sürdürdü: "Ocak ayında Marmara Denizi'nde kapsamlı bir izleme çalışması gerçekleştirdik.

İstanbul Boğazı'nın çıkışında Çınarcık Çukuru'nun üzerindeki istasyonumuzda aynı yerde dalıp çıkacak şekilde programladık, bu sayede profil elde ettik. Çok yüksek çözünürlükte bir veri ile Karadeniz'den gelen 'jet' diye tabir ettiğimiz, İstanbul Boğazı'ndan geçen akıntının etkilerini çok güzel gördük. Saatler içinde jetin Marmara'ya etkisi değişebiliyor, bu çok önemli bir bulgu. İlk defa bu yapı, ölçümlerle ortaya çıktı."

Ölçüm yapılan fiziksel parametrelerin yanında, akıntı hakkında da önemli bilgileri Deniz Kaşifi sayesinde elde ettiklerinin altını çizen Tezcan, Marmara'dan ilk defa bu kadar kesintisiz, yüksek çözünürlükte bir veri setinin toplandığını kaydetti.

Salihoğlu ise video konferans ile katıldığı toplantıdaki konuşmasında, "Eğer denizlerimizdeki mevcut durumun, ekosistemin durumunun, denizlerden

sağladığımız faydaların daha da iyileştirilmesi için ortaya çözüm önerileri koyarsak her şeyden önce deniz ekosistemlerini doğru anlamamız lazım. Bugün denizlerimiz üzerinde başta iklim değişimi baskısı olmak üzere, kirlilik ve kontrolsüz avcılık baskıları mevcut.

Ama iklim değişikliği ve kirlilik, denizleri çok fazla etkilemekte." ifadelerini kullandı. Deniz Kaşifi'nin elde ettiği verilere atıfta bulunan Salihoğlu, Akdeniz'de yüzey suyu sıcaklıklarındaki artışın devam ettiğini, Marmara Denizi'nde ise belli bir seviyenin altındaki oksijensiz bölgenin çok ciddi sorunlar yarattığını vurguladı.

Marmara'da insan ve kirlilik baskısının aynı şekilde sürdüğünü, bir düşüş ya da artış görmediklerini aktaran Salihoğlu, "Deniz Kaşifi'nin bize verdiği veriler çok kritik, kirliliğin ne seviyede olduğunu görüyoruz, fiziksel dinamikler bu sistemi nasıl etkiliyor, görüyoruz. Bu fiziksel dinamiklerin yarattığı baskıyı değiştirmek için elimizde bir mekanizma yok. Neyi değiştireceğimize dair çözümler üretiyoruz" diye konuştu.

Salihoğlu, Akdeniz'de bir an önce kirlilik baskısının ortadan kaldırılması, avcılığın ekosisteme dayalı olması ve koruma alanlarının yüzde 30'a çıkarılması, Marmara'da ise derindeki suyun üzerindeki kirlilik baskısının azaltılması, kritik oksijen seviyelerinin üzerine çıkılması ve sürdürülebilirliğin ötesine geçerek ekosistem temelli balıkçılığın benimsenmesi gerektiğine dikkat çekti.

Toplantının ardından Deniz Kaşifi, ODTÜ Deniz Bilimleri Enstitüsü'nün Bilim-2 Gemisi'nden, Adalar açıklarında denize bırakılarak buradaki ikinci görevine başladı.

"TAHİL KORİDORU"NDA 33 MİLYON TONA YAKIN TAHİL TAŞINDI

Rusya-Ukrayna savaşı nedeniyle gıda krizi riskinin ortadan kaldırılması amacıyla oluşturulan "tahıl koridoru"ndan bugüne kadar 33 milyon tona yakın tahıl taşındı.



1 Ağustos 2022'de ilk geminin hareket etmesinden bugüne kadar tahıl koridorundan 1000'den fazla gemi ile 33 milyon tona yakın tahıl taşındı. Koridordan geçen tahılın yüzde 40'ı Avrupa'ya, yüzde 30'u Asya'ya, yüzde 13'ü Türkiye'ye, yüzde 12'si Afrika'ya ve yüzde 5'i Orta Doğu'ya taşındı.

Rusya-Ukrayna savaşı nedeniyle gıda konusunda yaşanan krizin çözülmesine yönelik Türkiye'nin diplomatik çabalarıyla geçen yıl temmuz ayında Birleşmiş Milletler (BM) ile koordineli olarak İstanbul'da "Müşterek Koordinasyon Merkezi" kuruldu. Tahıl ürünlerinin güvenli transferi buradan takip edilmeye başlandı.

Tahıl yüklü ilk gemi, 120 günü kapsayan anlaşma kapsamında 1 Ağustos 2022'de Ukrayna'nın Odessa Limanı'ndan yola çıktı. Anlaşma kapsamında Ukrayna limanlarından ayrılan ilk gemi olma özelliğini taşıyan "Razoni" isimli Sierra Leone bayraklı kuru yük gemisi, 26 bin ton mısır ile Lübnan'ın Tripoli Limanı'na hareket etti. Razoni'den 4 gün sonra bayraklı "Navistar" İrlanda'ya, Malta bayraklı Rojen İtalya'ya, Türkiye bayraklı Polarnet Türkiye'ye Odessa ve Çernomorsk limanlarından 60 bin ton tahılı taşımak üzere ayrıldı.

Bunların ardından "Mustafa Necati", "Star Helena", "Glory", "Riva Wind", "Sacura", "Arizona", "Ocean Lion", "Rahmi Yağcı", "Sormovskiy 121" adlı gemiler seyrine başladı. Gemilerin büyük bölümü Tekirdağ, İskenderun ve İzmir gibi Türkiye'deki limanlara ulaştı. İlk geminin 1 Ağustos 2022'deki hareketinden sonra, iki hafta içinde Ukrayna limanlarından çıkan gemi sayısı 25'e, taşınan tahıl miktarı 800 bin tona ulaştı.

Dünya genelinde gıda krizi yaşanmasının önüne geçme amacıyla varılan mutabakat, sadece Ukrayna limanlarındaki gemilerin ayrılmasını değil, aynı zamanda İstanbul'da kontrolü yapılan gemilerin Ukrayna'ya tahıl sevkiyatını da kapsıyordu. Bu kapsamda, İstanbul Boğazı'ndan kontrolü yapılarak Ukrayna'ya giden ilk gemi Barbados bayraklı "Fulmar S" oldu. Gemi, 12 bin ton mısır Çernomorsk Limanı'ndan alarak İzmir'e ulaştırdı.

Gemilerin tahıl sevkiyatı sürerken Rusya, 29 Ekim 2022'de Sivastopol'daki saldırılar nedeniyle tahıl girişiminin geçici olarak durdurulduğunu BM ve Türkiye'deki makamlara ilettiler. Bunun üzerine Ukrayna limanlarından gemi çıkışı durduruldu. Krizin daha da derinleşmesine engel olmak için Türkiye "lider diplomasisi"ni

harekete geçirdi. Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, Rusya Devlet Başkanı Vladimir Putin ve Ukrayna Devlet Başkanı Volodimir Zelenskiy ile telefonda görüştü.

Dönemin Milli Savunma Bakanı Hulusi Akar'ın da Rusya Savunma Bakanı Sergey Şoygu, Ukrayna Savunma Bakanı Aleksandr Reznikov ve Ukrayna Altyapı Bakanı Oleksandr Kubrakov ile görüşmelerinin ardından Türkiye'nin diplomatik girişimleriyle sevkiyat 2 Kasım'da yeniden başladı. Karadeniz Tahıl Koridoru Anlaşması, 19 Kasım'dan itibaren 120 gün süreyle uzatıldı.

Söz konusu uzatma kararının dolmasına yakın mart ayının başında Türkiye, Ukrayna, Rusya askeri heyetleri ve BM temsilcileri, tahıl koridorunun temellerinin atıldığı İstanbul'daki Kalender Kasrı'nda bir araya geldi. Görüşmelerin ardından uzatma kararının süresinin dolduğu 18 Mart'ta Cumhurbaşkanı Erdoğan, "tahıl koridoru"nun açık kalmaya devam edeceğini, anlaşmanın süresinin uzatılmasına karar verildiğini açıkladı.

İkinci uzatmanın süresi mayıs ayında dolarken Türkiye'nin girişimleri sonucu tahıl koridorunun yönelik anlaşma bir kez daha uzatıldı. Mayıs ayında alınan iki aylık uzatma kararı bugün dolarken, anlaşma gereği taraflardan birinin itirazı olmaması durumunda tahıl koridoru faaliyetine devam edecek.

Milli Savunma Bakanlığı yetkilileri konuya ilişkin yaptıkları açıklamada, "17 Temmuz'da süresi dolacak olan Tahıl Girişimi'nin uzatılmasına yönelik BM, Rusya Federasyonu ve Ukrayna yetkilileri ile temaslarımız Dışişleri Bakanlığı ile koordineli olarak devam etmektedir." ifadelerini kullanmıştı.

PANAMA GEMİ SİCİLİ ULUSLARARASI UYUMLULUK İÇİN FİLOSUNU TEMİZLİYOR

Panama Gemi Sicili, Panama bayraklı filonun uluslararası uyumluluğunu en üst düzeyde önemsemekte ve bunun sağlanması için gemilerin yaşına, alıkoyma ve güvenlik denetimi geçmişine, yasal ve sınıflandırma denetimi ve sertifikasyon geçmişine bakarak bu konuları en temel konular olarak ele almaktadır.



Panama filosu yılda ortalama 14.000 kez denetime tabi tutulmakta olup, bu denetimler farklı bölgelerde uyumluluğun sürdürülmesi açısından bir imtihanı temsil etmektedir.

Panama Gemi Sicili, Panama filosunu oluşturan 8.500'den fazla gemi ve bu gemilerde görev yapan 318.000'den fazla aktif denizcinin denetim ve kontrolü için bütünleşmiş bir inceleme üzerinde çalışmaktadır.

Dünyanın en büyük sicili olmak, kontrol, gözetim, uyumluluk ve aynı zamanda endüstrinin beklediği uyumluluğu sağlamaya yardımcı olacak gerçek bir standart, fedakârlık ve çaba gerektirmektedir. 2021 yılında başlayan filonun temizlenmesi süreci devam

edecektir ve bu sürecin bir sonucu olarak farklı mutabakat anlaşmaları uyarınca bildirilen, geçmişi tehlikeye giren ve alıkoymalarla ilişkili olan gemiler, bildirilmeyen ve düzenlemeye tabi olmayan balıkçılık faaliyetlerinde bulunan balıkçı gemileri ve düşük uluslararası uyumluluk sürdüren gemiler, kayıtlarının iptal edilmesi ve yaptırım sürecine tabi tutulacaktır.

Aynı şekilde yaşı ilerlemiş ve bağlı olduğu operatör şirketlerinin en güncel uygulamalarını sürdürmeyen gemiler potansiyel bir risk oluşturmaktadır. Çünkü söz konusu gemiler liman devleti denetimlerinde kaza ve alıkoymalara maruz kalabilirler ve bu da filonun geri kalanına ve Panama Bayrağı'nın prestijine zarar verebilir. Panama

Denizcilik Otoritesi yönetimi için Panama filosunun düzenlenmesi önemli bir konudur. Artık bu konuyla ilgilenmek ve gerektirdiği fedakârlıkları kabul ederek uluslararası uyumluluğun iyileştirilmesi Panama'nın yararına olan bir husus olarak ele alınmaktadır.

Panama Gemi Sicili Qualship 21 Programı'na dahil oldu

Son zamanlarda, Panama Gemi Sicili ilk kez, Amerika Birleşik Devletleri Sahil Güvenliğinin yirmi yıldan fazla süredir var olan Qualship 21 Programı'na dahil oldu. Bu, Panama Gemi Sicili için önemli bir kilometre taşıdır ve kurumun ve insan kaynaklarının çalışma yöntemlerini ve filonun izlenmesini değiştirmeye yönelik çabalarını göstermektedir.

Bu program kapsamında değerlendirilmek için gemilerin iyi uyumlu gemileri ve çevre yönetimini teşvik eden önceden belirlenmiş şartlara sahip olup onları karşılayabilmeleri gerekmektedir. Panama, Panama bayrağını taşıyan gemilerin Amerika Birleşik Devletleri limanlarına varışlarında olası alıkoymaların azaltılmasını sağlayan bir dizi önlemleri uygulamıştır.

57 sayılı Deniz Ticareti Kanunu'nun 49. maddesi, aşağıdaki nedenleri iptal nedeni olarak belirlemektedir:

- Ulusal çıkarları etkileyen eylemlerin gerçekleştirilmesi,
- Panama'da yürürlükteki yasal düzenlemelere veya deniz emniyeti, deniz kirliliğini önleme, denizleri koruma

veya Panama Cumhuriyeti tarafından onaylanan uluslararası sözleşmelere ciddi şekilde uymama,

- Geçici navigasyon patentinin veya düzenleyici patentin son kullanma tarihinden itibaren beş yıl içinde yenilenmemesi,
- Kaçakçılık, yasa dışı veya gizli ticaret, korsanlık veya diğer suçlar işlemek amacıyla geminin kullanılması,
- Sahte veya üzerinde değişiklik yapılmış belgelerin sunulması,
- Geminin terk edilmesi,
- Kanun'da belirtilen şekillere uygun olarak özel kiralama sicilleri dışında geminin başka bir sicile kaydedilmesi,
- Geminin tam kaybı,
- Denizcilik güvenliğine zarar veren ciddi

veya tekrarlayan eksiklikler nedeniyle alıkoymaların yüksek olması,

- Kanun ve uluslararası hukuk tarafından belirlenen diğer durumlar.

Ayrıca, Genel Deniz Ticareti Kanunu'nun gözden geçirilmesi sırasında, illegal balıkçılık konusundaki aşağıdaki nedenlerin iptal nedeni olarak eklenmesi önerilmiştir:

- Geminin illegal, bildirilmeyen ve düzenlemeye tabi olmayan balıkçılıkla ilişkili faaliyetlerde kullanıldığına dair bilgi veya işaretler. Panama Gemi Sicili illegal, bildirilmeyen ve düzenlemeye tabi olmayan balıkçılığın ortadan kaldırılması konusunda bir bayrak devleti olarak iş birliği yapmak amacıyla şu ana kadar geçerli bir balıkçılık lisansı veya geçerli bir navigasyon patentini olmayan toplam ağırlığı 475,390.46 tona ulaşan 182 geminin kaydını her

iki durumda da illegal balıkçılığı temsil etmesi sebebiyle iptal etmiştir. Benzer nedenlerle iptal sürecinde olan başka 97 gemi ise toplamda 59.334,83 tona karşılık gelmektedir. Panama Gemi Sicili, Panama Gemi Sicili'nin imajı ve iyi adı etkilendiğinde gemi sahiplerini, armatörleri ve gemi kaptanını gemiden çıkarılma ile cezalandırabilir.

Panama Denizcilik Otoritesi, veri tabanına göre idare Temmuz 2019'dan bugüne kadar, İran, Kuzey Kore veya uluslararası yaptırım listesinde yer alan gemilerle ilgili konular nedeniyle iptal etme yoluyla ağırlığı 6,5 milyon tonu aşan geminin kaydını iptal etmiştir. Bu eliminasyon programı filonun temizlenmesine yönelik mevcut yönetimin taahhüdüne cevap vermektedir ve programa karşın Clarksons Research verilerine göre, Temmuz 2019'dan Mayıs 2023 sonuna kadar Panama Gemi Sicili, filosuna 29,6 milyon tondan fazlasını eklemiştir.

DALSAN

1980'den beri denizlerdeyiz



- Deniz dibi tarama ve dolgu inşaatı • Keson sistemi ile Rihtım, İskele ve Dalgakıran İnşaatı
- Beton Yüzer ve Kuru Havuz İnşaatı • Beton Boru İmalatı

DALSAN ŞİRKETLER GRUBU

Küresel ticarete yeni trend “Nearshoring”



* AYŞEM ULUSOY

Pandemi sonrası tedarik zincirindeki kırılma, Çin ile ABD arasındaki ticaret savaşları, Ukrayna Savaşı sonrası Rusya-Avrupa gerilimi ile artan enerji maliyetleri son birkaç yılda “nearshoring” kavramını konuşulur hale getirdi.

Nearshoring, birden fazla ülkede üretim yapan şirketlerin üretim ve tedarik süreçlerini yakın ve dost ülkelere taşıdıkları bir tedarik yöntemi. Yani, yakın merkezden tedarik stratejisini belirleyen ikinci unsur coğrafi yakınlık kadar ülkeler arası siyasi yakınlık, daha doğru bir tabirle ülkeler arası siyasi müttefiklik diyebiliriz.

Nearshoring perspektifi ile hareket eden çok uluslu şirketler, tedarik risklerini minimize ederek, siyasi ve ekonomik kriz anlarında ya da Covid-19 pandemisinde yaşadığımız benzer bir salgın halinde tedarik kesintilerinin önüne geçmeyi hedefliyor. Yakın pazarlar ve stratejik ortaklık ekseninde konum almayı gerektiren bu modelle gelecekte tedarik zinciri etrafında şekillenen blok ülkeler gerçeğiyle karşılaşabiliriz.

Türkiye'nin dış ticaretinde önemli paya sahip olan Avrupa, pandemi sonrası ve Rusya-Ukrayna savaşı akabinde kendi sistemlerine yakın ülkelere tedarik sağlayarak ve arz kaynaklarını çeşitlendirerek ekonomisini yeni krizlere dayanıklı hale getirme çabasında oldu.

TÜRKİYE KRİZ ANLARININ GÜVENLİ TEDARİK LİMANI OLARAK ÖN PLANA ÇIKTI

Avrupa'nın yakın pazarlardan tedarik stratejisi ile Avrupa nezdinde Türkiye artık kriz anlarının güvenli tedarik limanı olarak ön plana çıktı. Türkiye'nin Avrupa Birliği ile ihracatında ve lojistik atılımının altında küresel ticaret rotalarını yeniden şekillendiren söz konusu değişimin kaynağının bu olduğunu rahatlıkla söyleyebiliriz. Bugün gelinen noktada ise dünya ticareti bilhassa Rusya-Ukrayna savaşı sonrası yatırımlarını yakın coğrafyalardaki lojistik merkezlere kaydırmaya devam etmektedir.

Türkiye'nin “yakınlık” ve “müttefiklik” açısından Avrupa kadar Kuzey Afrika ve Orta Doğu ülkeleri ile güçlü ilişkileri söz konusu. Bu avantajların altını çizecek en önemli kabiliyet ise entegre hizmetleri nakliye boyutundan çıkartarak çok daha çeşitli ve katma değerli hizmet modelinin müşteriyle buluşturulması olacaktır. Ürünlerin ihtiyaç duydukları özel koşulların sağlanmasından, tedarik zincirinin en verimli şekilde organize edilmesine ve tüm yasal süreçlerin, gerekli belgelerin temin edilmesi, mevzuatla ilgili bilgilendirmelerin

yapılmasına kadar geniş bir yelpazede hizmet sağlayıcı konumuna geçmemiz büyüme fırsatlarını ülkemize sağlayacaktır.

Gelişen sanayi üretimimiz, genç iş gücüne sahip olmamız en az jeopolitik konumumuz kadar önemli lojistik avantajlarımız arasında yer almakta. Ancak sıraladığımız avantajlarımızı tam kapasite kullanabilmemizin önündeki engelleri de oratadan kaldırmamız gerekiyor. Bu konuda kamu idaresi tarafında önemli temasların sağlandığını ve değerli girişimlere imza atıldığını görmek ülkemize katma değer yaratan tüm paydaşlarımız ve sektörümüz açısından mutluluk verici.

Dünyanın en büyük ekonomileri için vazgeçilmez ve daimi bir lojistik üs olmak istiyorsak, ülkemizde geliştirilmesi gereken mevcut alanları doğru ve yerinde tespitle başlamalıyız. Aciliyeti ve önemi açısından üç maddede sıralamamız gerekse; sanırım bunlardan ilki, yakın mesafedeki lojistik koridorlardan daha etkin yararlanabilmemiz açısından komşu ülkelerle daha fazla iş birliği ve temas, ikinci olarak ise lojistik performansımızın zayıf olduğu gümrük ve sınır geçiş işlemlerinin etkinliği başlığında gümrük alanlarımızın geliştirilmesi ve kolaylaştırılması, son olarak ise transit geçişlerin liberalleştirilmesi ile azalan transit sürelerle bulunduğumuz coğrafyanın en önemli transit merkezi olmamız diyebiliriz.

Kısacası küresel ticaretin sadece siyasi, ekonomik kriz anlarında ya da Covid-19 pandemisinde yaşadığımız benzer salgın hallerinde değil asli tedarikçisi ve lojistik üssü, “nearshoring” trendinin öncü ülkesi olabilmemiz hiç de zor değil.

* **UTİKAD YÖNETİM KURULU BAŞKANI**

PİRİ REİS ÜNİVERSİTESİ

#GeleceğinPiriOl



TÜRKİYE'NİN İLK VE TEK

DENİZCİLİK İHTİSAS ÜNİVERSİTESİ

Bunker sörvey hizmetleri



* KAPTAN FETHİ BARBAROS ARSAN

Bunker tanımı, gemilerin kömür ile çalıştığı zamanlardan kalma bir ifadedir, ancak bugün hala kullanılmaktadır. O dönemlerde gemilerde kullanılan kömürlerin depolandığı ambarlara bunker deniyormuş. Bugün de gemilerin yakıtları bunker olarak adlandırılmaktadır. Günümüzde bunker ikmalı dendiği zaman gemilere yakıt ikmalı anlaşılmaktadır ve gemi tedarikçiliğinde en önemli faaliyetlerden biridir. Gemi yakıt ikmalı veya ihraki teslimi, denizcilik sektöründe bunker ikmalı olarak bilinmektedir.

Bunker, gemileri hareket ettirmek için ihtiyaç duyulan yakıt demektir. Bilindiği gibi 18. yüzyılda yelkenliler rüzgar gücünü kullanıyordu. 19. yüzyılda buharlı gemiler ortaya çıkmış ve kömür kullanılmıştır. Yirminci yüzyıl başlarında ise ana bunker ürünü olarak sıvı fosil yakıtlar yani mazot ve fuel oil kullanılmıştır. Bugün ise fosil yakıtlar yerine sıvılaştırılmış doğal gaz (LNG), metanol ve başka alternatif yakıt türleri konuşulmaktadır. Bugünkü rakamlarla dünyada yılda 350 milyon ton gemi yakıtı tüketiliyor. Bunker ikmallerinde

uluslararası deniz ticareti yolları esas alınmaktadır. Ancak dar boğazlar bunda belirleyici rol oynamaktadırlar. Çeşitli denizyolu güzergahlarında sekiz dar boğaz bulunmaktadır. Bunlardan ikisi, İstanbul ve Çanakkale Boğazı'dır.

Bir geminin yakıtı düşük seviyeye inerse, kendi imkanları ile yoluna devam etmesi mümkün değildir. Mutlaka ikmal yapması gerekir. Yani yakıt ihtiyacı, en kritik ikmal kalemidir. İşte burada en önemli nokta yakıt ikmalinin, doğru, hızlı ve güvenilir koşullarda yapılmasını sağlamaktır. Aksi halde bundan hem gemiler hem de bunker ikmal işletmeleri zarar görmektedir. Gemi işletmelerinin alınan bunker hizmetinden emin olmaları ise, yaptırılacak bunker sörvey çalışmalarının sonuçlarına bağlıdır.

Gözetim ve sörvey kuruluşları, çeşitli gemi survey çalışmaları kapsamında bunker sörvey hizmetleri de vermektedir. Bunker sörvey hizmetlerinin amacı, gemilerin yakıt ikmalinin güvenilir, hızlı ve zamanında yapılmasını gözetmektir. Deneyimli ve uzman sörveyörler tarafından verilen bu hizmet karşılığında gemi güvenle sefere çıkmakta ve gemi işletmeleri yakıt konusunda bir problem yaşanmayacağına güvencesini almış olmaktadır. Bunker sörveyleri aynı zamanda gemilerin kiraya giriş çıkış süreçlerinde ve alınan yakıtın analiz edilmesi ihtiyacı ile de talep edilmektedir.

BUNKER SÖRVEY NEDİR?

Bunker sörvey, uluslararası deniz ticaretinde gemi kiralama ve filo yönetim şirketleri için büyük maliyetlere neden olan deniz yakıtlarının iş ortaklarımız için büyük kayıplara neden olmalarını engellemek üzere yapılan ölçümlerdir. Kira giriş ve çıkışlarında veya anlaşmazlık durumlarında veya armatör veya kiracı isteği ile gemide bulunan fuel oil, diesel oil ve lub oil miktarlarının tespiti, "Bunker sörvey" tespiti olarak adlandırılmaktadır. Broker şirketleri, taşınacak yükler için gemi ya da gemi için taşınacak yükler

bulmak ve bu işlemler ile ilgili sözleşme yapmak için kurulmuş şirketlerdir. Brokerler, bu sayılan işler ile ilgili yoğun müzakereler, yazışmalar ve pazarlıklar sonrasında taraflar arasında bir mutabakat sağlarlar. Brokerlik faaliyeti, deniz ticareti taşımacılığı faaliyetlerinin önemli bir alanıdır.

Gemi kiralama işi, broker aracılığı ile veya doğrudan kiracı ile taşıyan arasında yapılacak kira sözleşmesi koşulları çerçevesinde yapılmaktadır. Kira sözleşmesi ile yakıt, malzeme ve kumanya ikmallerinin nasıl ve nerede yapılacağı, sörvey atamaları, yükleme ve tahliye işlemlerinin takip edilmesi, kira veya navlun ödemelerinin takip edilmesi, sigorta şirketleri ve P&I kulüpleri ile sigorta işlemlerinin yürütülmesi, gemi çalışanlarının değişiklik işlemlerinin takibi ve daha birçok süreç açıklık kazanmış olmaktadır.

Gemi kiralama işi bir veya birkaç sefer için olabileceği gibi belli bir zaman için de yapılabilir. Ayrıca gemi personelsiz olarak kiraya verilebileceği gibi çalışanları ile birlikte de kiraya verilebilir. Bütün bu ihtimaller dahilinde bunker giderleri, liman ücretleri, yükleme ve boşaltma giderleri, personel ücretleri, sigorta giderleri, bakım ve onarım giderleri ve amortisman giderlerinin, gemi sahibi tarafından mı veya kiracı tarafından mı ödeneceği teamüllere göre belirlenmiştir.

Zaman sözleşmelerinde olsun, sefer sözleşmelerinde olsun geminin teknik kontrolü gemi sahibindedir. Ancak bu noktada geminin kiraya giriş çıkışında yapılması gerekli bunker sörveyleri önemli olmaktadır. Gemi kiraya verilirken tanklarında ne kadar yakıt bulunduğunun ve gemi kiradan çıkarken tanklarında ne kadar yakıt kaldığının belirlenmesi (bunker survey), gözetim ve sörvey kuruluşları tarafından tespit edilmektedir.

Denizcilik sektöründe bu işlemlere ihrakiye miktar tespitleri denmektedir.



Yasalardaki tanımına bakılacak olursa, ülkenin karasularında veya karasuları bitişiğinde deniz araçlarına vergili veya vergisiz sağlanan akaryakıt ve madeni yağlara ihrakiye denmektedir.

Gemi kiraya giriş ve çıkışlarında veya anlaşmazlık durumlarında armatör veya kiracı isteği ile uzman sörveylerimiz tarafından gemide bulunan Fuel Oil, Diesel Oil, Lub Oil miktarları ölçülüp hesaplanarak Bunker Survey Raporu hazırlanır. Bu konuda gözetim ve sörvey kurullarını ilgilendiren nokta, kiraya giriş ve çıkış işlemlerinde geminin, temiz, hasarsız ve çalışır durumda kiraya alınması ve aynı koşullarda kiradan çıkmasıdır. Taraflar bu konularda emin olmak amacı ile gözetim kuruluşlarından bu yönde hizmet talep etmektedir.

Bunun dışında örneğin geminin kullanacağı yakıt, kiracı tarafından sağlanır. Ancak kiracı sözleşme yapıldığında gemide bulunan yakıtı devralabilir.

Gemide ne kadar yakıt bulunduğunun tespiti de gözetim kuruluşlarının yapacağı sörvey çalışmaları ile belirlenir. Bunun yanı sıra geminin kiraya giriş ve çıkış kondisyonlarının tespiti açısından da sörvey hizmeti talep edilebilir.

BUNKER SÖRVEY ÇEŞİTLERİ

- On-Hire Bunker Survey
- Off-Hire Bunker Survey
- Bunker Quantity Survey

BUNKER SÖRVEY ÖLÇÜMLERİ NASIL YAPILIR?

Bunker Sörvey hesaplamaları için basitçe aşağıdaki veriler kullanılarak hesaplamalar yapılmaktadır: Tankın düzenlenmiş sondaj verisi (Sounding data) ve Tank Kapasite Tablosu, tanklardaki yağın sıcaklığı, yağın 15 santigrat derecedeki yoğunluğu, ASTM 54B (VCF) ve ASTM 56 (WCF) standardında bulunan tablolar.

Yakıt kontrolleri, geminin kiralınması yeniden teslimi sırasında gemide bulunan yakıtların tam miktarını hesaplamak için gereklidir. Bu şekilde her iki tarafın da tankların durumu hakkında doğru bilgiye sahip olması sağlanır. Miktarların tutarsızlığı birçok anlaşmazlığa neden olabilir. Gemideki yakıt miktarının doğru hesaplanması tutarsızlıkları önleyerek ve uzmanın üçüncü bir taraf olarak hareket etmesini sağlayarak gemi sahibi / işletmeci olarak size yüksek miktarda tasarruf imkânı sağlar. Uzmanımız, tüm bunker tanklarının ölçümünü yapar. Daha sonra, araştırma esnasında gemide bulunan yakıtların gerçek miktarını

belirlemek için sıcaklık ve özgül ağırlık düzeltmeleri uygulanır. Kiralanması/ yeniden teslim zamanında gemide kalan bunker miktarını belirlemek için gemi seyir defteri ve kiralama detaylarına göre geminin tüketimini kontrol eder. Tüm bulguları analiz raporunda size sunar. Kısaca gemilerin kiraya giriş ve çıkışlarında ya da taraflar arasında anlaşmazlık durumlarında, gemi sahibi veya kiracı tarafından talep edilen, gemide bulunan fuel oil, diesel oil ve lub oil miktarlarının tespitine yönelik çalışmalara bunker sörvey denmektedir. Bu çalışma sonunda Bunker Sörvey Raporu düzenlenir.

Argemon Denizcilik Sörvey Gözetim Hizmetleri Ticaret Limitet Şirketi olarak uluslararası gözetim ve sörvey konularında 2010 yılından bu yana edindiğimiz tecrübemiz ve deneyimli kadromuz ile P&I, H&M, gözetim, sigorta ve ekspertiz alanlarında mutlak tarafsızlık, güvenilirlik, gizlilik ve bağımsız anlayış içerisinde sizlere kaliteli hizmet vermektir. Firmamızın da sloganı olarak söylediğimiz gibi “Güveniniz, misyonumuzdur” mottosuyla yolumuza devam ediyoruz...

*** ARGEMON DENİZCİLİK SÖRVEY GÖZETİM HİZMETLERİ / GENERAL MANAGER**

HAMBURG DENİZCİLİKTE UZUN VADELİ BİR STRATEJİ BENİMSİYOR

Hamburg senatosu Hamburg limanına yönelik gelecek politikalar için stratejik yönergeleri belirleyen ve liman için yeni bir geliştirme planını onayladı.



Söz konusu plan dahilinde dijitalleşme, karbondan arınma, e-ticaret, küresel

trendlere uyum sağlaması kapsamında Hamburg'un topyekûn olarak kritik öneme sahip olacağı ifade ediliyor. Senato tarafından konuyla ilgili yapılan açıklamada; Hamburg'un Almanya'nın en büyük limanı olduğu, ihracata dayalı bir ekonomiye sahip Almanya'nın sahip olduğu ekonomik gücün, ulusal ve Avrupa düzeyinde tedarik zinciri güvenliği için kritik öneme sahip olduğu, bu yüzden Hamburg limanının büyük önem taşıdığı ve diğer limanların aksine Hamburg'un şehir olarak önemli bir pazar

ve sanayi üssü olduğu, limanın rekabetçi kalabilmesi için küresel trendlere, yerel işletme koşullarına ve sosyoekonomik gelişmelere uyum sağlamasını gerektirdiği, bu doğrultuda liman geliştirme planının gerekli dönüşüm süreçleri için yönergeleri tanımladığı ve eylem alanlarını listelediği, bunların limanın konumunu genişletmek için dijitalleşme, iklim koruma, dögüsel ekonomi ve e-ticaret gibi küresel trendleri içerdiği belirtildi.

(Kaynak: Hamburg Liman İdaresi)

ABS KAPSAMLI BİR KILAVUZ YAYINLADI

Amerikan Denizcilik Bürosu (American Bureau of Shipping-ABS) açık deniz (off-shore) rüzgar enerjisi santralleri trafo merkezleri için kapsamlı bir kılavuz yayınladı.



Amerikan Denizcilik Bürosu (ABS) tarafından yapılan açıklamada; sektörde bir ilk olarak açık deniz rüzgar enerjisi santralleri trafo merkezleri için güvenlik ve teknik standartlarını ele alan gerekliliklerinin yayımlandığı bildirildi. Yapılan açıklamada devamlı; açık

deniz rüzgar projesi geliştiricileri, trafo merkezlerinin orijinal ekipman üreticileri, nakliye ve kurulum şirketlerinden gelen girdilerle birlikte yalnızca sabit tabanlı trafo merkezlerini ele almakla kalmayan, aynı zamanda küresel yüzer projeler için de yeni bilgiler içeren Açık Deniz Rüzgar

Enerjisi Santralleri Trafo Merkezleri ve Elektrik Servis Platformları için Gereksinimler Kılavuzunun geliştirildiği ve söz konusu kılavuzun dünya çapında artış gösteren açık deniz rüzgar enerjisi projeleri için kritik önem taşıdığı vurgulandı.

ABS'nin Küresel Offshore Rüzgar Başkanı Yardımcısı Greg Lennon tarafından konuyla ilgili yapılan açıklamada, bahse konu kılavuzun, ABS'nin açık deniz rüzgar enerjisi endüstrisine gösterdiği önem ve verdiği desteğin bir adımı olduğu, Uluslararası Elektroteknik Komisyonu (International Electrotechnical Commission-IEC) ile yüzer rüzgar kurulumlarının tasarımı ve imalatı konusunda birlikte çalışılarak açık deniz rüzgar platformları için küresel standartların formüle edilmesinde etkili olduğu belirtti.

(Kaynak: ABS)

METANOL 2030 YILINA KADAR YENİ İNŞALARIN BEŞTE BİRİNİ OLUŞTURABİLİR

Uluslararası sınıflandırma kuruluşu olan Lloyd's Register'dan tarafından yayınlanan raporda, alternatif deniz yakıtı olarak metanol teknolojisinin uygulanabilir, kullanılabilir bir seviyeye geldiği belirtildi.



Bu alanda motor üreticilerinin çift yakıtlı modellerinin mevcut olduğu ve gemi sahiplerinin ilgisinin artış gösterdiği, denizcilik endüstrisinin son on yılda metanolün kargo olarak taşınması ve yakıt olarak kullanılması

alanında büyük ilerlemeler kaydettiği, bu kapsamda güvenli yakıt ikmali kılavuzunun yazıldığı ve bunun gelecekteki uluslararası güvenlik gereksinimleri için temel oluşturduğu, mevcut güvenlik gereksinimlerinin metanolle çalışan gemiler tarafından karşılanmasını sağlamak için de yeni inşa ve güçlendirme tasarımlarına yönelik klas düzenlemelerinin yürürlükte olduğu belirtildi.

Yapılan açıklamada devamla; metanolün gelecekteki bir yakıt olarak geliştirilmesinin önünde özellikle fiyatlandırma, bulunabilirlik ve karbon muhasebesi açısından bir dizi engelin

de tanımlandığı, düşük yeşil metanol üretimi ve mevcut siparişler nedeniyle metanol arzının şu aşamada yetersiz olduğu, şu anda büyük ölçekte üretilen metanolün çoğunluğunun doğal gazdan sağlandığı ve yenilenebilir olmadığı, metanolün düşük enerji yoğunluğunun da bir endişe kaynağı olduğu, gemilerin belirli bir tüketim için normal akaryakıttan iki buçuk kat daha fazla metanol gerektireceği ve çeşitli olumsuzluklara rağmen metanolün bir çok alternatif yakıtın devrede olacağı gelecekte kilit bir rol oynama potansiyeline sahip olduğu ifade edildi.

(Kaynak: Lloyd's Register)

AB'DEN TEKNOLOJİ PROJELERİNE 4 MİLYAR DOLARLIK HİBE

Avrupa Birliği temiz hidrojen ve diğer karbondan arınma projelerine 4 milyar dolar hibe etti.



Avrupa Birliği (AB) tarafından yapılan açıklamada; genel karbondan arındırma hedeflerine destek olmak ve temiz enerji ve teknoloji projelerini başlatmak

amacıyla 3,6 milyar Avro (4 milyar ABD Doları) kaynak sağlamak üzere 41 projenin seçildiği ve söz konusu projelerin yarısından fazlasının deniz taşımacılığının karbondan arındırma hedefleri için kritik önem taşıyan temiz hidrojeni içerdiği duyuruldu.

Konu üzerine yapılan basın açıklamasına göre; seçilen projelerin AB'nin Emisyon Ticaret Sisteminin gelirlerinden İnovasyon Fonu (Innovation Fund) aracılığıyla fon alacağı açıklandı. Bilindiği üzere, AB 2024 yılından itibaren denizcilik Emisyon Ticaret Sistemine dahil etmek için bu

yılın başlarında yeni mevzuat çalışmasını kabul etmişti. Üç yıllık bir aşamalı geçiş dönemi içerisinde şirketler 2024'te emisyonların %40'ı için tahsisat satın alacak ve ardından tahsisatlar kademeli olarak 2025'te %75'e ve 2026'da %100'e yükselecek.

Şirketler mevzuata göre Avrupa Birliği ve Avrupa Ekonomik Bölgesi içindeki seferler için emisyonların %100'ü ve bu bölgelere giriş çıkışlar için emisyonların %50'si için tahsisat satın alacak.

(Kaynak: Avrupa Birliği)

1 Ocak – 26 Temmuz 2023 itibariyle Türk Bayraklı gemilerin Memorandumlar kapsamında güncel denetim ve tutulma istatistikleri aşağıdaki tablolarda sunulmaktadır.

MEMORANDUMLAR KAPSAMINDA TÜRK BAYRAKLI GEMİ TUTULMALARI İSTATİSTİKLERİ

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	OCAK 2023	ŞUBAT 2023	MART 2023	NİSAN 2023	MAYIS 2023	HAZİRAN 2023 (01-15.06.2023)	HAZİRAN 2023 (01-15.06.2023)
PARİS LİMAN DEVLETİ MUTABAKATI ZAPTI (PARIS MOU)	TUTULMA YOK	YUNANİSTAN (TİLOS) KANADA (CONTRECOEUR)	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	TUTULMA YOK	BULGARİSTAN (BURGAZ)	TUTULMA YOK
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	BULGARİSTAN (BURGAZ)	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 2023 tarihleri arasında Paris, Tokyo, Akdeniz ve Karadeniz Liman Devleti Kontrolü Memorandumlarında (MoU) Yangın Emniyeti konulu yoğunlaştırılmış denetim kampanyasının gerçekleştirileceği bildirilmektedir.

YILLARA GÖRE TUTULMA TABLOSU (2017-26.07.2023)*

LİMAN DEVLETİ KONTROL BÖLGELERİ	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
PARIS MOU	14	7	4	3	1	7	3 Tutulma (118 Denetleme)
TOKYO MOU	3	0	2	0	0	0	0 Tutulma (8 Denetleme)
BS MOU	11	2	0	1	0	2	1 Tutulma (107 Denetleme)
MED MOU	0	5	0	0	0	0	0 Tutulma (42 Denetleme)
USCG	-	1 **	0 **	1 **	1 **	0 **	0 Tutulma **

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

**USCG Web Sitesinden denetleme rakamlarına ulaşılamamaktadır.

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



"A Port at heart of Istanbul"

www.anadoluport.com.tr
Istanbul/Turkey

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

Pandemiden aldığımız ve almaya devam ettiğimiz dersler

Kabul etmeliyim ki, bu konuya karar verdiğimizde, bunun yazması kolay bir makale olacağını sanmıştım. İki buçuk yılını doldurduğumuz pandemi söz konusu olduğunda, insanların bahsettiği, vurguladığı, kendileriyle ilişkilendirdikleri pek çok alınan dersler var. Bunlar, görece ufak hususlardan çok ciddi sorunlara, tüm dünyayı ilgilendiren şeylerden çok kişisel olan konulara kadar çok geniş bir yelpazeye yayılıyor. Nasıl seçersiniz? Neye odaklanırsınız? Sanırım en öncelikli ve önemli olan şeyin, bir dereceye kadar deneyimlediğimiz yönelimsizlik veya yönelim bozukluğu olduğunu düşünüyorum.

Bu uyarımı bir kenara not ettikten sonra, listemizi yapmaya başlayabiliriz; tabii her şeyin kişiye göre değiştiğini ve bazı şeylerin bazen saklı kaldığını akılda tutarak. Bu konuda sizlerin görüşlerini de bekliyorum.

Gerçekte önemli olan ne? Bu, her zaman sormaya değer olan ama çoğumuzun, daha önce sorduğumuzdan daha fazla sormaya başladığımız bir soru. Bu; ister kişisel, ister iş yaşamımız olsun ve sık sık da her ikisinin karışımını içeren bir soru. İş yaşamı tarafında temel cevap, hep müşterilerimizin mutluluğu olmuştur ve tabii bu, her zamanki kadar ve hatta her zamankinden daha da önemli. Ancak, pandemi bizi, çalışma arkadaşlarımızın, çalışanlarımızın ve kendimizin sağlığına ve mutluluğuna daha yakından bakmaya zorladı. Bu vurgu, öncelikle sağlık konusundaydı ama tekneceilikte patlama yaşanınca, marinalar personellerini geri çağırma ve pek çok durumda yeni eleman almaya koştular. Ve elemanlarını ellerinde tutmayanlar

veya iyi bir çalışma ortamı sağlamayan işverenler, kendilerini, işe alacak eleman bulma mücadelesinde buldular. Tabii ki, sıkı işçi piyasası pek çoğumuz için zaman zaman zorlayıcı olmuştur. Mutlu çalışanlarınız yoksa, mutlu müşterileriniz de yoktur ve çalışanları mutlu tutmak için artık daha fazla dikkat etmek gerekiyor.

İLETİŞİM, GÜVEN VE ŞEFFAFLIK

Bu üçü gerçekten birbirine yakışıyor ve burada kilit olan şey iletişim. Pandemi, büyük çaplı kapanmalarla ve bir çeşit yavaş çekim panik ile başladı. Neredeyse her gün hükümetten veya diğer çoğunlukla iyi niyetli kaynaklardan yeni bir kural, şart veya dedikodu geliyordu. Teknik açıdan özel gereklilikler dışında, çoğumuzun hayatı için öngörülmemiş bir kapanmadı ve hepimiz medyanın ağır bombardımanı altındaydık ve sürekli şu cümleyi duyuyorduk: “Duydum ki”... Çoğu marina, elemanları ve müşterileri ile iletişimde kaldı ve anlamlı bilgiler sunmaya çalıştı. Çoğu çalışan ve müşteri, her zaman duyduklarından pek hoşlanmasalar da, bu iletişimi takdir etti. Ama bu bilgi, kendilerine ulaşan güvenilir bir kaynaktan geliyordu. Yavaş yavaş açılmalar başlayınca, bu iletişim hattı, aradaki bağı kuvvetlendirmeye devam etti.

Bu tarz iletişimi sağlayan ve devam ettiren marinalar, müşteri sadakatini ve takdirini de güçlendirdiler. Geçen gün, 36 feet'in altındaki teknelere catering hizmeti veren bir marinanın iskelesindeydim ve henüz yeni gelmiş bir çift ile tanıştım. Bölgede bir kaç tane marina olmasına rağmen neden orayı seçtiklerini sordum. Bana, marinanın her zaman onları bilgilendirdiğini

söylediler. Hem kapanmalar yaşandığında, hem de işler açılmaya başladığında yapılan aktivitelerle ilgili olarak... Örneğin, balık avlama yarışı, tekneceilikte emniyet ipuçları veya tekne lisansı nasıl alınır (o eyalette zorunlu)? İletişim her zaman önemli olmuştur ama pandemi bunu en üst seviyeye taşıdı. Pandemi ayrıca, iletişimde ve bir işletmenin çoğu faaliyetinde şeffaflık ihtiyacını da ortaya koydu. Dürüst olmayan bir iletişim, güven oluşturmaz ve güven olmadan sadakat elde edemezsiniz, ne çalışanlarınızdan ne de müşterilerinizden...

Sık sık vurguladığım gibi, yapamayacağınız şeyin sözünü vermeyin. Bu, pek çok şey için doğrudur ama özellikle hizmet sektörü için geçerlidir. Müşterilerle açık olmak, işler kötü gittiğinde veya gecikmeler olduğunda veya daha da iyisi işler iyi gittiğinde bunları müşterilere iletme, müşterileri elde tutmanın esas anahtarıdır. Müşteriler çoğunlukla istedikleri cevabı almaya zorlayacaklardır, ama proaktif bir şekilde gerçeği açıklamak ve müşterileriniz için gerçekten elinizden geleni yapmaya çalıştığınız konusunda onlara güvence vermek, müşterileri elde tutmak için çok önemlidir.

Patlama... Ama tekneceilik sektörü, ilk kapanmadan henüz çok geçmeden, insanların, izolasyondan kaçabilecekleri çıkış yollarından biri oldu. Tekneceilik bir anda hem mevcut müşteriler için hem de daha önce hiç tekneye binmemiş kişiler dahil, yeni müşteriler için patladı. Piyasa bir anda alıcı piyasasından satıcı piyasasına döndü ve marinalar, bayiler ve üreticiler, sipariş alma yarışına girdiler. Yeni ve kullanılmış tekneler

çerez gibi satmaya, kızaklar, ister kuru ister yaş olsun tükenmeye ve fiyatlar yükselmeye başladı. Ve çok şükür ki, bu trendler, dünya daha az kısıtlamayla daha fazla açık aktivitelere yönelmeye başladığında da genel olarak devam etti. Ne yazık ki, bu patlamayla beraber bazı sorunlar da beraberinde geldi: Aşırı kalabalık, tamirlerde gecikme, tedarik zinciri sorunları ve yukarıda da belirtildiği gibi, daha önce tekne sahibi olma veya kullanma konusunda çok az deneyimi olan yeni müşteriler. Annemin (gerçek bir karacı) bir gün tekneyle açılmaya karar verdiği günü asla unutamam mesela. Hala neden gelmek istediği konusunda bir fikrim yok, ama onu vazgeçirmeyeceğim tabii. Tekneyle iskeleden ayrıldıktan sonra, şöyle bir tüm kumandaları ve manevralarımı gözden geçirdi ve bir anda bağırdı: “Fren nerede!” Tabii o zaman bunu çok komik bulmuştum ve yeni gelenlerin yaptıkları hatalarla ilgili olarak kahkahalara sebep olan pek çok hikayenin olduğuna da eminim ama bu noktada, gerçek bir eğitim veya deneyim olmadan pek çok yeni tekne sahibinin kendi başına dışarıda olması çok büyük bir problem ve çok tehlikeli olabilir. Beni bu konuda daha da endişelendiren şey, Amerika Sahil Güvenlik’in Yıllık Gezi Amaçlı Teknecilik İstatistikleri Raporu oldu. Rapora göre, 2019 yılında ölümlü kazalar 2018 yılına göre %3,2 artmış ve 2019’dan 2020 yılına ise %25 artış göstermişti. Bu rakama etki eden pek çok faktör olduğuna eminim, ama sektörün sadece sipariş almayla kalmaması gerektiği açık.

YENİ TEKNECİLER İÇİN EĞİTİM ŞART

Bazı marinalar, yeni tekne sahiplerini, yeni aldıkları teknelerini nasıl kullanacaklarına dair temel bilgileri anlamaları için zaman harcıyor. Pek çoğu, Sahil Güvenlik yardımcı kurumları ve diğer eğitim kuruluşları ile işbirliği yaparak, teknecilere kurs ve seminerler sunuyor ve gerekmesi durumunda lisans alma konusunda yardım ediyor. Bazıları, yeni tekne sahiplerine iş başında eğitim vermeye istekli olan tecrübeli tekneci bilgisi sağlıyor. Sonuç olarak

önemli olan, marina sektörünün, yardım isteme konusunda utangaç olan teknecilerin takdir edebileceği anlamlı ve yardımsever bir şekilde müşterileri için proaktif olması. Satış yapıp bağlama yeri sağlamanın ötesinde, eğitim ve talimatlar yoluyla bilgilendirmeler yapılmalı (her ne kadar, “sen kendine bak” dendiği şu günlerde yüz yüze rehberlik pek çok kez mümkün olmasa da). Bu durum çözülmezse, bu inanılmaz rakamlar, tekneciliği bitirecek olan daha fazla yasal düzenlemeyle sonuçlanacak. Daha az ciddi kötü tecrübelerin artması da, yeni tekne sahiplerinin ve hatta biraz tecrübeli teknecilerin teknecilikten uzaklaşmalarında etkili olacaktır.

Kısa süre önce, Janet Balis tarafından Harvard Business Review’da yazılan “10 Truths About Marketing After the Pandemic (Pandemiden Sonra Pazarlamayla ilgili 10 Gerçek)” makalesine rastladım. Makale, eski gerçekler ile yeni gerçekleri karşılaştırıyordu. Her ne kadar makale, sağlam pazarlamacı kitlesine yönelik olsa da bu 10 gerçektan biri şöyle: “Eski gerçek: Rakiplerinizle rekabet ediyorsunuz. Yeni gerçek: Müşterinizin en son yaşadığı en iyi tecrübesi ile rekabet ediyorsunuz.” Ya da tersi olarak, müşterilerinizin kötü tecrübesi oluyorsa, artık müşterileriniz olmayabilirler. Unutmamalıyız ki, nihayetinde rekabet ettiğimiz şey, sadece en iyi tekne deneyimi değil, dikkatimizi çekmeye çalışan diğer tüm eğlence amaçlı faaliyetler.

KOLAY VE SORUNSUZ

Kötü tecrübeleri önlemeye veya en aza indirmeye çalışmanın kesin yolu, tekneciliği daha kolay ve sorunsuz bir hale getirmektir. Tekne üreticileri, ekipman ve elektronik ürün sağlayıcıları, kalite kontrol konusunda çok yol almış olsalar da, henüz tampon tampona (tam kapsamlı) garanti veren otomobil endüstrisinin çok gerisinde. Teknecilik sektörünün, tam kapsamlı sigorta sunabilmek için gideceği daha çok yol var. Yeni nesil tekne sahiplerinin, yolunda gitmeyen şeylere karşı çok az toleransı

var veya hiç yok; özellikle de kendi teknelerini kullanmak istediklerinde. Çünkü tekneleri genellikle pahalıdır... Arabalarından çok daha pahalı hem de. Yine de sorunlar yığılmaya devam ediyor. Bazı durumlarda, sorunlar, göreceli olarak çözülmesi kolay olan veya en azından tekneyi hızlıca çalıştırılabilir hale getirmesi kolay olan sorunlardır. Bu nedenledir ki, marinalara, teknelerin çok yoğun kullanıldıkları hafta sonu ve tatil zamanlarında nöbetçi tamirci veya teknisyen bulundurmalarını şiddetle tavsiye ediyoruz. Bir sigortayı değiştirmek, boş bir aküyü doldurmak veya gevşemiş bir teli yeniden takmak günü kurtarabilir ve mekanik sorunlardan dolayı yaşanan son dakika iptali nedeniyle kötü bir deneyimi, harika bir deneyime çevirebilir ve teknecilikte kalmak istemeyi sağlayabilir.

Bazen, sipariş almayla çok meşgulken, gelecekte yaşanabilecek muhtemel talep yavaşlaması hakkında endişelenmek zordur. Ama doğruyu söylemek gerekirse, teknecilikte her zaman iyi ve kötü zamanlar olmuştur ve pandemi patlamasının da yavaşlayacağını düşünmek kötü bir tahmin olmaz. Bu bir kehanet mesajı değil. Sadece, marinalara, satıcılara ve üreticilere daha uzun vadeli düşünceleri, sadece yeni müşteri çekmeyi değil, hem yeni hem eski teknecileri elde tutmayı düşünceleri gerektiği yönünde bir hatırlatma. Ve eski tekne sahipleri, sektörün uzun vadeli sağlığı için kilit önemli...

Pandeminin bize kesinlikle öğrettiği bir şey, hiç bir şeyi lütuf saymamaktır. Sağlıklı ve güvende kalın.

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



ULUÇ KEDME *

Piyasalarda düşüş belirgin bir şekilde devam etmekte ve dünya genelinde ekonomik krizin daha da belirgin bir hale gelecek olması olasılıklar arasında değerlendirilmektedir. Bunların sonucunda endekslerde özellikle son dönemde düşüşün daha da hızlandığını gözlemliyoruz. Bir diğer taraftan ise Karadeniz Bölgesi'nde Rusya-Ukrayna arasında giderek artan gerilimin, piyasaları bir nebze de olsa rahatlatan Karadeniz çıkışlı yüklerin de iyice azalmasına, hatta durma noktasına gelmesine yol açtığını görüyoruz. Geçen ayki yazımızdan bu yana Baltık Kuruyük Endeksi'nde (BDI) değişim negatif yönde

Endekslerde düşüş son dönemde hızlandı

%10, aynı dönemde Baltık Supramax Endeksi'ndeki değişim pozitif yönde %2, Baltık Handysize Endeksi ise yine negatif yönde %2 olarak gerçekleşmiştir.

Günlük kira getirilerinde Supramax gemilerde raporlara yansıyan rakamlar USD 7.000-7.500 aralığında gözükmüşken, 28K tonajlı gemilerde rakamlar USD 4.500-4.800, 38K tonajlı gemilerde ise USD 6.000-6.500 olarak gözlenmiştir. Bu verileri baz alarak 2020 senesi öncesi tabloya yakın düzeyde bir tablo ile karşı karşıya kaldığımızı söyleyebiliriz. Ancak özellikle bu zamana dek kuvvetli duran demir çelik ve hurda fiyatlarının etkisi ile de gemi fiyatlarında çok sert düşüşlere tanıklık etmememize karşın son 1 ayda navlunlar ile beraber hurda fiyatlarının da düşmesinin etkisi ile gemi fiyatlarında düşüşün hız kazandığından bahsetmemiz yanlış olmayacaktır.

Tanker endekslerine baktığımızda ise Beyaz Mal Endeksi'nde özellikle son iki aydır stabil giden bir marketten bahsetmemiz doğru olacaktır, ancak bunun aksine Siyah Mal Endeksi'nde ise negatif yönde %10'luk bir değişimden

söz edebiliriz. Brent petrol ise özellikle son dönemde Çin'de açıklanan ekonomiyi canlandırmak adına talebi arttırabilecek ek teşviklerin de etkisi ile yukarı yönlü hareket ederek son üç ayın en yüksek seviyesi olan 83 dolar seviyesine geldiğini görüyoruz. Hurda segmentine baktığımızda ise; özellikle dolara karşı düşüş eğiliminde olan gemi sökümü yapmakta olan ülkelerin para birimlerinin ve düşen demir çelik fiyatlarının da etkisi ile hurda fiyatlarında son bir ayda kayıpların %10 civarı olduğunu gözlemliyoruz. Bu düşüşe bir diğer etki de düşen piyasalardan sebep özellikle geçtiğimiz 2,5 senede güzel piyasada çalışan eski gemilerin gemi sökümüne olan arzının artması ile özellikle hurda sektöründe artan gemi bolluğu olmasını söyleyebiliriz.

Gerek gemi işleten tarafta veya alıcı tarafta beklenen eylül sonrası piyasaların ne yönde gideceği olması sebebi ile alım satımların evvelki aylara kıyas ile raporlara daha az yansıdığını görüyoruz.

KERTE DENİZCİLİK GEMİ ALIM-SATIM BROKERLİĞİ

TEMMUZ 2023 SATIŞI RAPOR EDİLEN GEMİLER

Gemi İsmi	DWT	İnşa Yılı	İnşa Ülkesi	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	Fiyat US\$ M
BENITAMOU	206.291	2008	JAPAN	BULK	CHINESE	22,80
STAMATIS	203.266	2004	JAPAN	BULK	NA	18,20
AGIOS CHARALAMBOS	184.872	2003	JAPAN	BULK	INDIAN	14,00
AQUAMARINE	182.060	2009	DENMARK	BULK	GREEK	18,60
CAPE SIZE AQUARANGE	179.842	2011	PHILIPPINES	BULK	GREEK	23,50
DOUBLE PRESTIGE	95.709	2011	JAPAN	BULK	NA	22,00
STAR PLANET	76.812	2005	JAPAN	BULK	NA	13,25
PRABHU PUNI	76.015	2002	JAPAN	BULK	NA	9,60
MONA MANX	63.878	2017	CHINA	BULK	NA	26,10
CHRIS	56.838	2010	CHINA	BULK	GREEK	12,00
MARYLISA V	52.428	2003	JAPAN	BULK	CHINESE	7,50



COUGA	50.806	2010	JAPAN	BULK	FAR EASTERN	16,00
BUNUN BRAVE	45.556	2014	CHINA	BULK	NA	19,00
TOMINI BORA	37.985	2016	CHINA	BULK	GREEK	16,65
AFRICAN BULKER	36.170	2015	JAPAN	BULK	KOREAN	21,40
IVS ORCHARD	32.535	2011	CHINA	BULK	NA	10,80
LORD STAR	82.830	2013	JAPAN	BULK	GREEK	22,00
RIKKE	81.895	2016	CHINA	BULK	GREEK	27,00
JY HONGKONG	81.107	2019	CHINA	BULK	NA	30,00
KK PROGRESSION	64.012	2018	PHILIPPINES	BULK	NA	28,50
GEMINI CONFIDENCE	63.270	2019	CHINA	BULK	NA	27,20
VIRGO CONFIDENCE	63.206	2019	CHINA	BULK	NA	27,20
GREAT SPIRIT	61.087	2019	CHINA	BULK	NA	28,90
RHL JULIA	55.701	2009	JAPAN	BULK	NA	15,20
COMITY	37.302	2010	CHINA	BULK	GREEK	12,80
AQUAENNA	175.975	2011	CHINA	BULK	GREEK	22,40
SANTA CRUZ	83.456	2011	JAPAN	BULK	NA	18,20
DANHIL	81.354	2012	KOREA	BULK	NA	213,00
JY PACIFIC	81.139	2019	CHINA	BULK	NA	28,75
CORAL OPAL	78.090	2012	JAPAN	BULK	NA	19,20
HANTON TRADER	63.800	2014	CHINA	BULK	NA	23,60
CORINTHIAN EMERALD	57.592	2012	KOREA	BULK	MIDDLE EASTERN	17,25
NEW DIRECTION	56.097	2013	JAPAN	BULK	NA	19,60
PACIFIC CYPRESS	38.055	2012	JAPAN	BULK	NA	16,80
AGIA IRINI	28.207	2013	JAPAN	BULK	GREEK	13,80
EPANASTASEA	109.647	2008	CHINA	TANKER	NA	37,50
BEACON HILL	47.278	2005	JAPAN	TANKER	NA	19,00
YONGSHENG OCEAN	44.970	1997	KOREA	TANKER	NA	7,20
SAMPURNA SWARAJYA	32.950	1999	KOREA	TANKER	UAE	4,23
LULU	316.507	2003	KOREA	TANKER	CHINESE	42,50
ATHENIAN GLORY	298.996	2011	KOREA	TANKER	GREEK	65,00
SONANGOL KASSANJE	158.706	2005	KOREA	TANKER	UAE	37,00
MELODIA	158.671	2011	KOREA	TANKER	GREEK	47,50
ELANDRA OSPREY	157.470	2018	KOREA	TANKER	SINGAPORE	75,00
MINERVA ZOE	105.330	2004	KOREA	TANKER	CHINESE	31,00
FALCON SEXTANT	50.994	2009	KOREA	TANKER	VIETNAMESE	25,80
RIDGEBURY GALILEO	47.872	2006	KOREA	TANKER	NA	19,50
BOMAR QUEST	8.501	2003	JAPAN	TANKER	NA	4,80
RIDGEBURY JUDITH	150.393	2008	JAPAN	TANKER	GREEK	38,00
WONDER MUSICA	106.290	2004	KOREA	TANKER	NA	28,50
PRO TRIUMPH	105.272	2009	KOREA	TANKER	NA	39,00
FAROS	74.999	2005	KOREA	TANKER	TURKISH	18,10
ANFA	47.975	2010	JAPAN	TANKER	NA	24,40
GULF JUMEIRAH	46.488	2008	KOREA	TANKER	NA	23,50
RT STAR	26.199	2011	JAPAN	TANKER	NA	24,00

ESHIPS BARRACUDA	13.130	2006	KOREA	TANKER	NA	9,30
MERMAID	11.262	2006	KOREA	TANKER	NA	8,25
NYK DELPHINUS	4.888	2007	KOREA	CONTAINER	GREEK	23,00
NORO	3.398	2007	KOREA	CONTAINER	GREEK	NA
MAERSK PENANG	2.890	1998	GERMANY	CONTAINER	GREEK	8,00
WAN HAI 261	1.675	2001	JAPAN	CONTAINER	CHINESE	7,10
WAN HAI 281	1.510	1998	JAPAN	CONTAINER	CHINESE	6,85
TACOMA TRADER	1.102	2015	CHINA	CONTAINER	GERMAN	18,30
AS EMMA	4.256	2010	CHINA	CONTAINER	NA	22,00
NORTHERN DEDICATION	3.534	2007	CHINA	CONTAINER	UAE	17,50
NORTHERN DEFENDER	3.534	2007	CHINA	CONTAINER	UAE	17,50
NORTHERN VIGOUR	2.742	2005	GERMAN	CONTAINER	SWISS	17,00
ELLA	2.450	2003	JAPAN	CONTAINER	SWISS	14,00
QUEEN ESTHER	2.190	2016	CHINA	CONTAINER	NORWEGIAN	* 136,50
B TRADER	1.762	2019	CHINA	CONTAINER	*	*
LONDON TRADER	1.762	2019	CHINA	CONTAINER	*	*
MADRID TRADER	1.762	2019	CHINA	CONTAINER	*	*
TRIESTE TRADER	1.762	2019	CHINA	CONTAINER	*	*

ÜLKE	Dökme		
	Kuruyük (per T/LTD)	Tanker (per T/LTD)	Konteyner (per T/LTD)
HİNDİSTAN	US\$ 495-505	US\$ 515-525	US\$ 535-545
PAKİSTAN	US\$ 515-525	US\$ 535-545	US\$ 555-565
BANGLADEŞ	US\$ 535-545	US\$ 565-575	US\$ 585-595
TÜRKİYE	US\$ 295-305	US\$ 305-315	US\$ 315-325

TEMMUZ 2023 / RAPOR EDİLEN HURDA SATIŞLARI

Gemi İsmi	DWT	LWT	İnşa Yılı	Gemi Tipi	Alıcı Ülkesi	USD per T/LWT
MSC FEDERICA	60.350	23.740	1990	CONTAINER	INDIA	510
SHUN FENG 9	73.350	10.356	1994	BULKER	NA	510
CHANG YING	8.559	7.993	1995	GENERAL CARGO	BANGLADESH	557
JI YOU	45.296	7.580	1994	BULKER	NA	510
SEAPEAK POLAR	48.817	23.707	1993	GAS	NA	637
SHUN HANG WEI YE	43.473	8.207	1991	BULK	NA	510
SCO QINGDAO	10.010	3.650	1997	CONTAINER	BANGLADESH	610

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

Shipping is a living space,
refers to the conception of
life and culture...

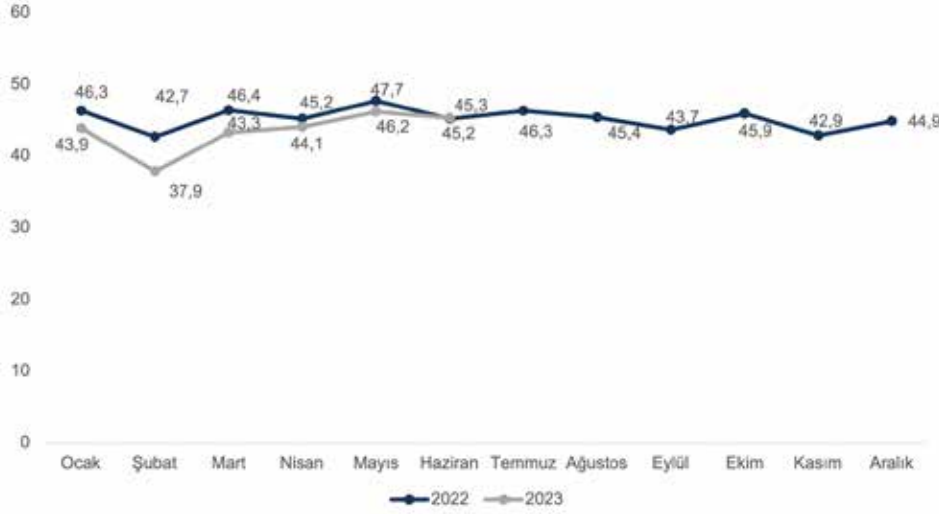
- Management
- Chartering
- New Building
- Repair and Maintenance

VENTO
deniz işletmeleri

2021-2022 YÜK İSTATİSTİKLERİ

Limanlarımızda gerçekleşen toplam yük elleçleme miktarı 2023 yılı haziran ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %0,08 artış göstererek 45.292.764 ton olmuştur.

Grafik 1. Limanlarımızda Gerçekleştirilen Toplam Yük Elleçlemesi (Ton), Haziran 2023



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

Denizyolu ile yapılan dış ticaret 2023 yılı haziran ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %2,6 arttı.

- Limanlarımızda gerçekleştirilen ihracat amaçlı yükleme miktarı 2023 yılı haziran ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %10,1 azalarak 11.611.362 ton,
- Limanlarımızda gerçekleştirilen ithalat amaçlı boşaltma miktarı 2023 yılı haziran ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %10,8 artarak 22.111.071 ton,
- Dış ticaret taşımacılığında (ithalat+ihracat) toplam yük miktarı 2023 yılı haziran ayında bir önceki yılın aynı ayına göre %2,6 artarak 33.722.433 ton olmuştur.

Tablo 1. Denizyolu ile Dış Ticaret, Haziran 2023

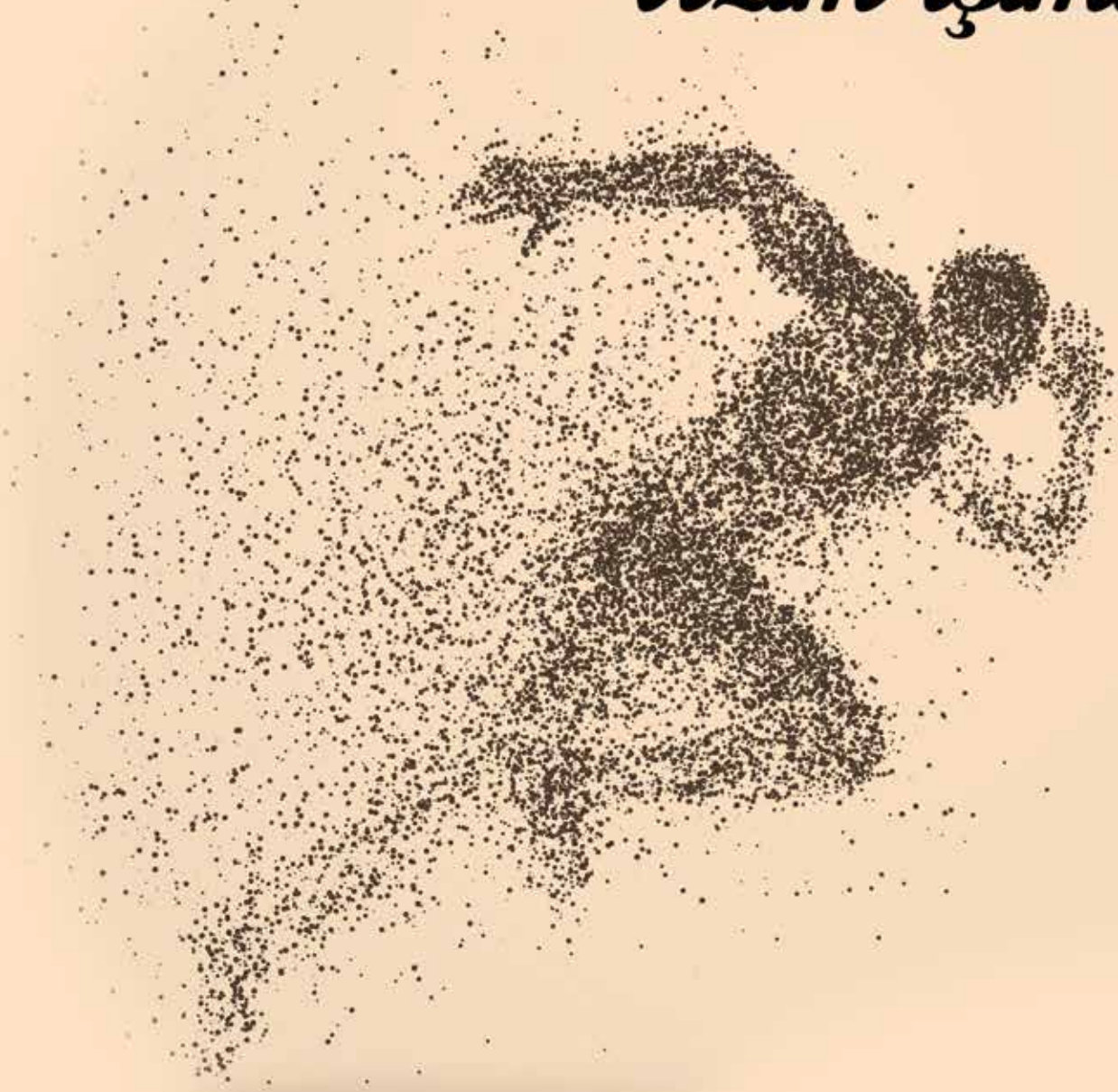
Aylar	Yıllar	İhracat		İthalat		Dış Ticaret	
		Miktar (Ton)	Değişim	Miktar (Ton)	Değişim	Miktar	Değişim
Haziran	2022	12.909.089	-10,1%	19.955.365	10,8%	32.864.454	2,6%
	2023	11.611.362		22.111.071		33.722.433	
Ocak - Haziran	2022	76.752.423	-16,7%	120.475.659	8,39%	197.228.082	-1,4%
	2023	63.933.215		130.585.283		194.518.498	

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

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

Birlikte *pot alalım*

Sosyal Medya Yönetimi
bizim işimiz



LİKYA
REKLAMCILIK TİCARET LİMİTET ŞİRKETİ

www.likyareklamcilik.com.tr

Koşuyolu Mah. Katip Salih Sokak No: 60/1 Validebağ Kadıköy / İSTANBUL

T: +90 216 428 92 51 - info@likyareklamcilik.com.tr

24.07.2023

30. HAFTA KOSTER PAZAR RAPORU & DEĞERLENDİRMELER

ISTFIX Bileşik Endeksi bu hafta da arttı ve yüzde 4'lük bir yükselişle 623 puandan 647 puana geldi. Lakin Karadeniz'de ticaret Rusya'nın Karadeniz Tahıl Koridoru Anlaşması'ndan çekilmesi ve geçen Çarşamba günü de Ukrayna'ya giden gemileri "potansiyel askeri yük taşıyıcısı" olarak göreceklarini söylediği için sert bir şekilde etkilenecektir. Bunun sonucunda Ukrayna ticaretinde sigortalar rol almaktan çekinebilir veya daha yüksek primler isteyebilir. Ayrıca bazı gemiler Ukrayna'ya gitmekten tamamen kaçınmaya başlayabilir ve bu durum Ukrayna dışı rotalarda navlunların düşmesine, bu karşılık da Ukrayna'ya gidebilen gemilerin navlunlarında hızlı artışlara sebep verebilir.



ISTFIX Haftalık Birleşik Endeks 2008-2023



ISTFIX – Son 1 yıl

HABERLER

Avrupa ve Birleşik Devletler

- Bir Reuters anketine göre Türkiye ekonomisinin 2023'te yüzde 2,7 ile son yıllardaki ortalamasının çok altında büyümesi bekleniyor.
- Birleşik Devletler'de tüketici güveni temmuzda yaklaşık iki yılın en yüksek seviyesine çıkarken, haziran ayında yüzde 3,3 olan enflasyon beklentisi temmuz ayında yüzde 3,4'e yükseldi.
- Çin Ulusal İstatistik Bürosu'na göre mayıs ayında yıllık yüzde 3,5 artış gösteren sanayi üretimi haziran ayında yıllık yüzde 4,4 yükseldi.
- Çin'in GSYİH'si ikinci çeyrekte beklentilerin üzerinde büyüyerek

çeyreklik bazda yüzde 0,8 genişlerken, ilk çeyrekteki yüzde 2,2'lik büyümenin altında kaldı.

Emtia Haberleri

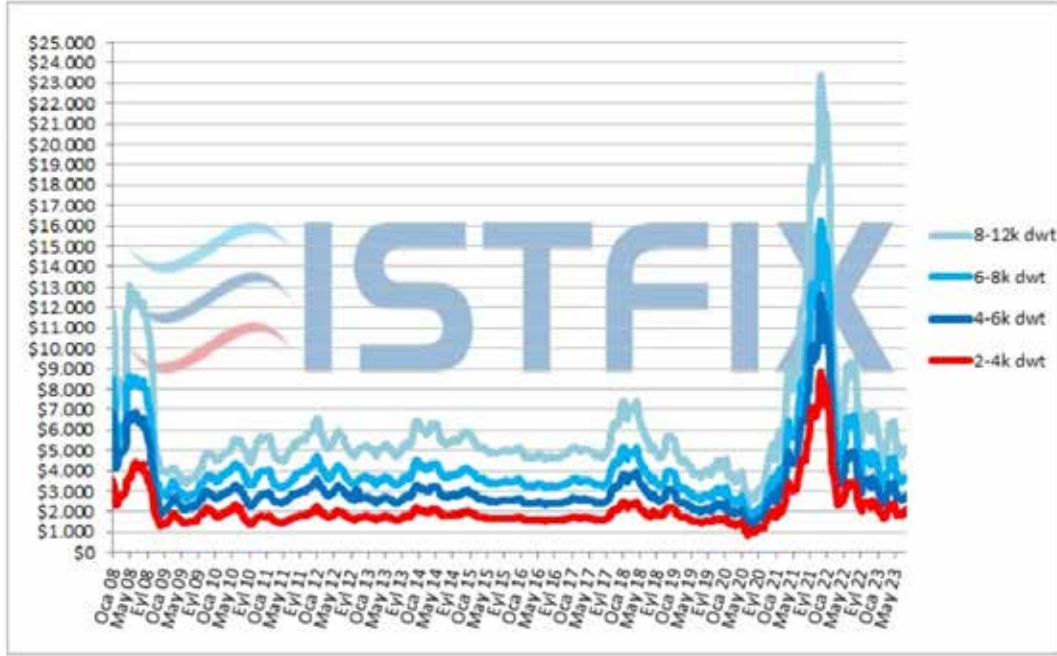
- Petrol fiyatları artmaya devam ediyor. Batı Teksas tipi ham petrol geçen 75,5 dolar/varil seviyesinde 77 dolar/varile Brent de yaklaşık 80 dolar/varilden 81 dolar/varile çıktı.
- Uluslararası Para Fonu (IMF), Ukrayna'nın tahıl ihracatının hasatlardaki düşüş ve Avrupa Birliği kısıtlamaları nedeniyle azalmasını ve ülkenin ayda 800 milyon dolarlık bir gelir kaybı yaşamasını öngördüklerini açıkladı.
- Avrupa Birliği'nde buğday mahsulünün sıcak ve kuru hava koşulları nedeniyle

önceki tahminlerin altında kalması,ama geçen yıl mahsulünden yüksek olması bekleniyor.

- Granüler üre fiyatları sabit kalırken, Mısır menşeli üreye olan talepte ise artış görüldü.
- SovEcon, 2023/24 sezonu için Rusya'nın buğday dahil tahıl ihracatı tahminini 58,9 milyon tonluk rekor seviyeye yükseltirken, buğday ihracatının ise 1,5 milyon tonluk artışla 47,2 milyon tona ulaşması bekleniyor.
- Türkiye Çelik Üreticileri Derneği verilerine göre, ocak-mayıs döneminde çelik ihracatı yıllık yüzde 47,7 düşerek 3,6 milyon tona geriledi. Aynı dönemde çelik ithalatı ise yıllık yüzde 25,2 artışla 8 milyon ton oldu.

NAVLUNLAR

USD / gün	2-4k dwt	4-6k dwt	6-8k dwt	8-12k dwt
Bu Hafta	2.099	2.741	3.697	5.147
Geçen Hafta	2.021	2.640	3.560	4.956
Geçen Ay	1.859	2.658	3.585	4.991
Geçen Yıl	3.247	4.642	6.261	8.716



ISTFIX Haftalık Navlunlar 2008-2023

TEMSİLİ YÜK BAĞLANTILARI

Tonnage	Cargo	LOAD. - DISCH. PORT	L/D Rate (t/day)	Freight (\$/tonne)
3000	WRIC (55')	MOSTAGANEM-POZZALLO	1250/1250	30.00
3000	FERTILIZERS	ASHDOD-IZMAIL	3000/1500	42.50
3000	WRIC (55')	MOSTAGANEM-CHALKIS	1250/1250	30.00
4800	BENTONITE	NADOR-LIVORNO	2000/2000	20.00
6000	BARLEY (54')	IZMAIL-TARRAGONA	1500/3000	51.50
6000	BARLEY (54')	RENI-TARRAGONA	1500/2500	59.00
6000	PIPES (6000 CBM)	ALMEIRA-ANCONA	2500/2500	26.16
8000	WHEAT (45')	RENI-ALEXANDRIA	2000/2000	38.00
8500	RAPESEED (60')	ACHLADI-LA CORUNA	3500/3000	42.50
10000	PERLITE	YALI-ASHDOD	5000/2500	16.00
13000	MINERALS IN BULK	YALI-ALEXANDRIA	4500/2500	17.00

Yukarıdaki tüm seferler ortalama 15 yaş profiline haiz gemilerin hız ve sarfiyat verilerine dayanılarak oluşturulmaktadır. Gemilerin ana yakıtı IFO 180, ikincil yakıtı ise MDO'dur. Tüm seferler yükleme limanının asgari 300 mil uzağından başlar, tahliye limanında biter. Varsa ortalamanın üzerindeki örneklere, diğer çeşitli kaynaklardan da doğruluğu teyit edilmeden yer verilmez.

Bu rapordaki bilgiler ISTFIX Araştırma ekibinin güvenilir bulduğu kaynaklardan ve piyasa analizlerinden derlenmiştir. Rapor, yayımlandığı tarih için geçerlidir. ISTFIX, alıcı tarafından bu raporun herhangi bir şekilde kullanımından doğabilecek olası bir sorumluluğu kabul etmemektedir.

S&P VE HURDA

Bu hafta bir koster satışı raporlanmadı. Mayıs ayında gerçekleşen ve yeni raporlanan bir satışta ise 11.000 DWT'lik 2008 Çin/Avrupa inşası çok amaçlı bir geminin Türk alıcılara 12 milyon dolar üzerinde bir fiyatla satıldığı belirtildi.

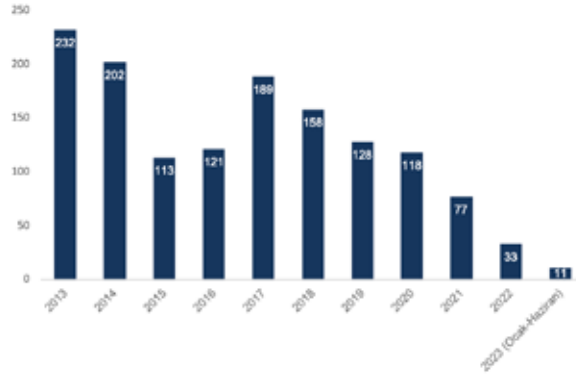
TÜRKİYE'DE GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Bayrak Ülkelerine Göre Listelenmiştir) OCAK-HAZİRAN 2023

Sıra No	Gemi Adı	IMO NO	Tipi	Bayrak	Tonajı GT	Tonajı DWT	İnşa Yılı	Geliş Tarihi
1	Lion	7351068	Açık Deniz Römorkörü	Kamerun	349	349	1974	23.05.2023
2	Murat 131	7407233	Dökme Yük Gemisi	Komorlar	865	1.481	1976	30.03.2023
3	Sloug	7236191	Kimyasal Gemi	Komorlar	107.001	251.502	1973	21.04.2023
4	Star N	6511128	Ro-Ro Yolcu Gemisi	Palau	5.762	784	1965	22.03.2023
5	Taugas	9031985	LPG Tanker		3.096	3.566	1993	17.05.2023
6	SW Diamond	9048706	Bilimsel Araştırma Gemisi		4.547	1.172	1993	15.06.2023
7	Orion V	7300992	Canlı Hayvan Taşıyıcı Gemi	Togo	3.527	4.054	1973	26.02.2023
8	Sea Eagle	8410380	Kuru Yük Gemisi	Togo	3.120	4.885	1984	3.01.2023
9	Spiridon II	7311329	Canlı Hayvan Taşıyıcı Gemi	Togo	3.798	4.054	1973	17.03.2023
10	Tramola 1	7224461	Ro-Ro	Türkiye	5.127	2.880	1973	18.01.2023
11	Tramola-2	7517519	Ro-Ro Yolcu Gemisi	Türkiye	5.080	2.780	1977	22.03.2023

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

* Renklendirilen gemiler Mayıs 2023 tarihinde geri dönüşüme giren gemilerdir.

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



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

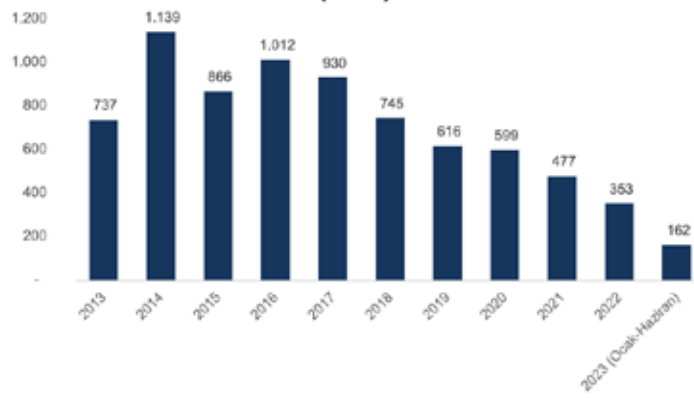
DÜNYADA GEMİ GERİ DÖNÜŞÜM (Gemi Tiplerine Göre Listelenmiştir) NİSAN-HAZİRAN 2023

Gemi Tipi	OCAK			ŞUBAT			MART		
	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT	Adet	Ortalama Yaş	Toplam DWT
Aggregates	-	-	-	-	-	-	1	34,0	438
Bulk	4	27,8	281.015	3	30,3	137.590	7	26,6	346.677
Cement	1	33,0	1.500	-	-	-	-	-	-
Chem & Oil	-	-	-	2	25,5	55.939	-	-	-
Chip	1	28,0	33.800	2	33,0	90.663	-	-	-
Container	7	26,9	268.853	5	33,8	117.971	5	29,0	144.170
C,U & FP Lay	-	-	-	1	54,0	624	-	-	-
ERRV	1	26,0	1.703	-	-	-	-	-	-
Ethy/LPG	-	-	-	-	-	-	1	31,0	2.858
FPU	-	-	-	-	-	-	1	50,0	165.340
FSO	2	47,0	574.602	-	-	-	-	-	-

GCargo	1	46,0	1.440	1	35,0	2.893	3	36,7	6.332
LNG	-	-	-	-	-	-	1	30,0	48.817
LNG/FPSO	-	-	-	1	46,0	66.999	-	-	-
LPG	1	35,0	2.995	1	30,0	3.566	1	27,0	1.432
Maintenance	-	-	-	1	32,0	2.336	-	-	-
MPP	3	36,7	12.682	1	24,0	22.284	1	28,0	8.559
Open Hatch	1	25,0	44.593	-	-	-	2	26,5	87.125
Pass/Car F.	1	21,0	521	-	-	-	-	-	-
Products	1	43,0	2.263	1	44,0	2.190	-	-	-
PSV	1	22,0	3.168	1	40,0	3.265	-	-	-
Reefer	2	42,0	9.862	1	33,0	6.116	1	39,0	1.451
Salvage	-	-	-	1	49,0	650	-	-	-
Seis. Survey	-	-	-	-	-	-	1	30,0	1.172
Tug	-	-	-	-	-	-	2	54,0	179
Genel Toplam	27	32,1	1.238.997	22	34,7	513.086	27	32,3	814.550

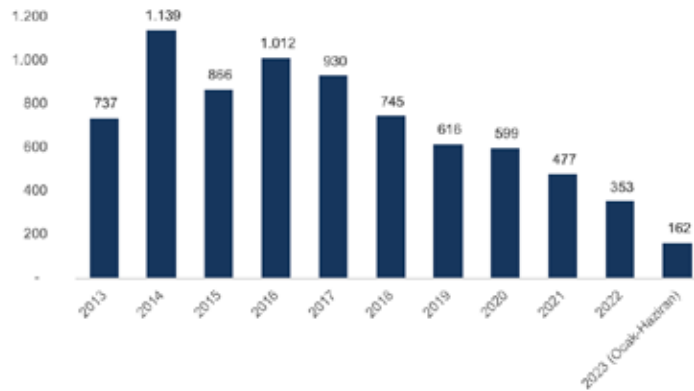
Kaynak: Clarksons Research Services Limited ve İMEAK Deniz Ticaret Odası Hesaplamaları

GEMİ GERİ DÖNÜŞÜMÜNDE ADET BAZINDA ÜLKELER (MAYIS 2023)



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

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



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

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

Madeni Yağ İkmallerinizde,

Rotanızdayız

Malta

Birleşik Arap Emirlikleri

Bulgaristan

Singapur

Yunanistan

Türkiye

ceon

Lubricants supply all over the world

info@ceonenergy.com.tr

sales@ceonenergy.com.tr



SPARE PARTS

SERVICE

MAXIMIZE

ENGINE

PERFORMANCE

MESSI INCORPORATION

Marine Engine Ship Service International Inc.

Atatürk Mah.E.Gazi Sk.Metropol İstanbul Sit.

C1 Blok No.2B/376 Ataşehir/ İstanbul/TURKEY

P: +90 216 599 06 39

M: info@messiservice.com

W: www.messiservice.com

TÜRKİYE'NİN EN ÇOK STOĞA SAHİP GEMİ YEDEK PARÇA TEDARİK FİRMASI



BAKIM VE ONARIM HİZMETLERİ



DÜNYA'DAKİ İLK VE TEK FİLTRESİZ UV TİP "BWMS"



BSKY
HİDROSİKLON TEKNOLOJİSİ

YEDEK PARÇALAR

ANA MAKİNA YEDEK PARÇALARI
YARDIMCI EKİPMAN YEDEK PARÇALARI
GEAR BOX
TURBOCHARGER & YEDEK PARÇALARI
SEPERATÖRLER
POMPA PARÇALARI
GOVERNOR & YEDEKLERİ
HAVA KOMPRESÖR PARÇALARI
ŞAFT KOVANI & KEÇE SETİ
HAVA SOĞUTUCU & ISI DEĞİŞTİRİCİLER
GÜVERTE EKİPMANLARI
NAVİGASYON EKİPMANLARI
ÖLÇÜM CİHAZLARI
ELEKTRİK EKİPMAN & PARÇALARI



SERVİS HİZMETLERİ

ANA MAKİNA BAKIM VE TAMİRİ
YEDEK MAKİNA BAKIM VE TAMİRİ
GEAR BOX BAKIM VE TAMİRİ
TURBOCHARGER BAKIM VE TAMİRİ
PİSTON BAKIM VE TAMİRİ
VALF VE VALF YATAĞI BAKIM VE TAMİRİ
SİLİNDİR GÖMLEĞİ HONLAMA İŞLEMİ
ULTRASONİK TEMİZLİK
ELEKTRİK VE ELEKTRONİK BAKIM VE TAMİRİ
SATIŞ SONRASI DESTEK HİZMETLERİ



BALLAST WATER MANAGEMENT SYSTEM

- ✓ TATLI VE TUZLU SULARDA KULLANILABİLİR
- ✓ MİKRON TİP FİLTRE İÇERMEZ
- ✓ TIKANMA RİSKİ YOKTUR
- ✓ GERİ YIKAMA SİSTEMİ YOKTUR
- ✓ HAREKETLİ PARÇA İÇERMEZ
- ✓ BAKIM VE DEĞİŞİM GEREKTİRMEZ
- ✓ MODÜLER KURULUM İMKANI SAĞLAR
- ✓ GEMİ ÖMRÜ KADAR GARANTİLİDİR



SHIP SPARE PARTS & ENGINEERING

yafdiezel.com.tr
ballastwater.net



0090 216 494 49 02
info@yafdiezel.com.tr